

Eindverslag inspraak

Concept parkeerplan

Oosterparkwijk



INHOUDSOPGAVE

| | |
|----------------------------------|----|
| INHOUDSOPGAVE..... | 2 |
| 1. INLEIDING | 3 |
| 2. INSPRAAK..... | 3 |
| 3. OVERZICHT VAN REACTIES | 6 |
| A. PROCES | 6 |
| B. ANALYSE | 7 |
| C. ALTERNATIEVE OPLOSSINGEN..... | 13 |
| D. AFWEGINGEN | 19 |
| E. MAATREGEL..... | 23 |
| F. OVERIGE REACTIES | 26 |

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

2. INSPRAAK

Het concept parkeerplan Oosterparkwijk 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 donderdag 8 oktober is deze inspraakbijeenkomst georganiseerd, daarbij waren ongeveer 75 personen aanwezig. Tijdens de 6 weken durende inspraakperiode hebben de belanghebbenden het concept parkeerplan Oosterparkwijk kunnen inzien bij de gemeentelijke loketten of via de gemeentelijke website.

draagvlak hebben. De daaruit geresulteerde concept parkeerplannen zijn vrijgegeven voor inspraak gedurende een periode van 6 weken. 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 Oosterparkwijk voorstelt is betaald- en vergunningparkeren van maandag t/m zaterdag, van 09.00 uur t/m 18.00 uur en op donderdag t/m 21.00 uur.

Er zijn schriftelijk 122 reacties binnengekomen. Daarnaast is een petitie door 70 personen ondertekend. 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 voor 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 betaald parkeren | 1, 2, 3, 7, 8, 9, 10, 12, 14, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 75, 76, 77, 79, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 88, 89, 90, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 109, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 118, 119, 120, 121 | <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 | 4, 5, 21, 36, 63, 74, 108, 117 | Het college van B&W neemt kennis van deze steunbetuiging. |
| | Voorstander als alternatief geen optie is | 11 | Er is een aantal alternatieven onderzocht en gewogen, die geen volwaardig alternatief zijn gebleken voor betaald parkeren. Meer hierover kunt u vinden in het parkeerplan, het addendum en de rest van het inspraakrapport. |

Aanvullend: petitie met de volgende tekst:

Ja, ik ben van mening dat de gemeente Groningen onjuiste conclusies trekt uit de bewonerspeiling Oosterparkwijk en dat er geen voldoende draagvlak is om betaald parkeren in de gehele Oosterparkwijk in te voeren.

Ondertekend door 70 personen (waaronder ook insprekers).

3. OVERZICHT VAN REACTIES

De gemeente heeft in de periode tussen 23 september en 3 november 2015 (voor de Professorenbuurt 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.

A. PROCES

| NUMMER | REACTIE INSPREKER(S) | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE GRONINGEN |
|-----------|--|---------------|--|
| A1 | BIJDRAGE INSPRAAK | | |
| A1.1 | Het heeft geen zin om in te spreken, omdat er toch niets mee gebeurt | 26, 35, 95 | Het college stelt voorop dat het voorstel om betaald parkeren geen voor uitgemaakte zaak was/is, maar dat het voornemen is op basis van een zorgvuldige afweging. Inspraak heeft juist zin om af te kunnen wegen 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. |
| A2 | INDIENEN INSPRAAKREACTIE | | |
| A2.1 | Het was alleen mogelijk per post een schriftelijke inspraakreactie in te dienen, reageren per mail was vriendelijker geweest | 35, 76, 79 | 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 | Om een inspraakreactie te geven moet je een inspraakformulier downloaden, dit is onmogelijk voor de ouderen in de wijk | 68 | We hebben een brief gestuurd naar alle bewoners van de wijk, waarin wordt aangegeven dat het mogelijk is een schriftelijke inspraakreactie te sturen naar de gemeente Groningen. Daarnaast hebben wij het mogelijk gemaakt om via mail een inspraakreactie op te sturen of de inspraakformulieren in te sturen. |

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, 3, 22, 24, 25, 27, 28, 29, 31, 33, 37, 38, 39, 41, 43, 44, 46, 47, 48, 54, 55, 57, 59, 60, 61, 64, 65, 66, 67, 69, 70, 71, 72, 75, 77, 82, 86, 92, 93, 94, 99, 100, 101, 102, 109, 111, 113, 114, 119, 120 | <p>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.</p> <p>Voor de Oosterparkwijk als totaal geldt dat 23% geen overlast ervaart, 28% soms overlast, 46% vaak overlast en 3% heeft geen mening gegeven. De meeste overlast wordt ervaren in de Slachthuisstraat en omgeving. In deze buurt is er slechts een klein deel van de respondenten (4%) dat zegt geen overlast te ervaren.</p> <p>Het is inderdaad zo dat een deel van de bewoners geen parkeerproblemen ervaren, maar deze bewoners zijn in de minderheid.</p> |
| B1.2 | Er zijn wel problemen, maar er is altijd wel een parkeerplaats te vinden / de overlast valt wel mee | 2, 19, 83 | Zie B1.1 |
| B1.3 | Wij kunnen de auto nergens parkeren | 5, 21, 36 | Zie B1.1. Uit de analyse blijkt dat in een aantal buurten de parkeerdruk erg hoog is. Dit is voor het college aanleiding geweest tot het nemen van maatregelen. |
| B1.4 | Tijdens de inspraakavond werd gesteld dat er op wijkniveau voldoende ruimte is voor bewoners. Op straatniveau is dit soms niet het geval en moeten mensen (te) ver lopen | 14, 17 | Op straatniveau kan er sprake zijn van een tekort aan parkeerplaatsen voor het aantal huishoudens, maar op buurniveau wordt dit vrijwel overal gecompenseerd. Betaald parkeren moet ervoor zorgen dat bewoners op loopafstand een parkeerplaats kunnen vinden. |

| B2 | OORZAAK VAN HET PROBLEEM | | |
|-----------|---|---|---|
| B2.1 | De overlast wordt veroorzaakt door forenzen | 1, 5, 10, 15, 20, 21, 81, 87, 101, 108, 110 | 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 | Forenzen zijn niet het probleem / forenzen parkeren hier niet | 2, 46, 55, 98 | Zie B2.1. |
| B2.3 | Het beperkte aantal parkeerplaatsen veroorzaakt overlast | 14, 17, 81, 95, 96, 97, 98 | Op straatniveau kan er sprake zijn van een tekort aan parkeerplaatsen voor het aantal huishoudens, maar op buurtniveau wordt dit vrijwel overal gecompenseerd |
| B2.4 | De overlast wordt veroorzaakt door bewoners van de flat aan het Wielewaalplein | 21 | Zie B2.1. |
| B2.5 | Forens en bewoner wisselen elkaar af, er is dus geen probleem | 71 | Zie B1.1. |
| B2.6 | Overlast wordt veroorzaakt door auto's die langdurig in de wijk worden gestald (soms zonder dat erin gereden wordt) | 11, 36, 120 | Zie B2.1. Door betaald parkeren in te voeren kan een deel van de langparkeerders worden geweerd. |

| B3 | REPRESENTATIVITEIT PARKEERPEILING | | |
|-----------|---|---------------------------|--|
| B3.1 | De respons is laag / niet hoog genoeg (ruim 10 %) | 1, 35, 79, 80, 93, 95, 96 | 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. 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. |
| B3.2 | Tel de mensen die niet hebben | 1 | Dit zou een zeer suggestieve aanname zijn. Iedere |

| | | | |
|------|---|------|--|
| | gereageerd mee als mensen die geen verandering hoeven | | bewoner heeft de gelegenheid gehad deel te nemen aan de enquête. Wij kunnen alleen aannames doen op basis van de antwoorden van bewoners die wel hebben gereageerd op de enquête. |
| B3.3 | Laat een herstemming plaatsvinden (met een representatief quotum) | 1, 6 | Alle bewoners hebben de gelegenheid gehad om aan de enquête deel te nemen, zij zijn hierover huis aan huis geïnformeerd. Deze deelname is de verantwoordelijkheid van de bewoner zelf. |
| B3.4 | Inspreker vindt de respons laag en vindt dat er niet voldoende actie ondernomen is om de respons te verhogen. Daarnaast vindt de inspreker dat er te weinig is gedaan om goede conclusies te trekken op basis van de beperkte respons | 80 | Zie B3.1. |

| | | | |
|-----------|--|--------|--|
| B4 | KWALITEIT PARKEERPEILING | | |
| B4.1 | Inspreker geeft een aantal suggesties voor toekomstige peilingen: - mogelijkheid om de vragenlijst digitaal op te sturen - aangeven dat ook niet-autobezitters moeten reageren - laten aangeven waar men woont - vragen of men aantal parkeerplaatsen voldoende vindt en of men betaald parkeren wil | 6 | Het college neemt kennis van de suggesties en neemt deze mee in de afweging voor toekomstige enquêtes. |
| B4.2 | Er is geen gedegen onderzoek gedaan | 29, 93 | 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 |

| | | | |
|------|--|--------------|---|
| | | | <p>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.</p> |
| B4.3 | <p>De antwoorden 'parkeren voor alleen bezoekers en bewoners' en 'parkeren voor alleen bewoners' zijn onterecht bij elkaar opgeteld bij 'betalen voor iedereen'</p> | 62, 106, 113 | <p>Het klopt dat het college ter onderbouwing het totaal 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.</p> <p>Parkeren voor bewoners en parkeren voor bezoekers en hun bezoekers zijn nog meer 'sturende vormen' van vergunningparkeren.</p> |
| B4.4 | <p>Er moet opnieuw gepeild worden, omdat sommige opties niet realistisch zijn gebleken</p> | 62 | <p>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.</p> |
| B4.5 | <p>Inspreker ziet graag bij de ervaren overlast, veroorzaker overlast en gewenste maatregel de aantallen respondenten genoemd. Daarnaast vraagt de inspreker zich af waarom parkeren op eigen terrein niet meegenomen is in het parkeerplan.</p> | 80 | <p>De aantallen respondenten zijn te herleiden uit de percentages van het aantal deelnemers.</p> <p>De parkeerplaatsen op eigen terrein zijn niet meegenomen in het parkeerplan, omdat de gemeente geen invloed heeft op (het gebruik van) deze parkeerplaatsen.</p> |

| | | | |
|------|--|--------|--|
| B4.6 | De vraagstelling in de enquête was suggestief (er is overlast) | 96, 97 | 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 als de vraagstelling objectief en laagdrempelig was. |
| B4.7 | Mensen met een privé parkeerplaats mogen niet worden meegenomen in het bepalen van de percentages voor de wijk | 106 | Parkeerplaatsen op eigen terrein zijn in de onderzoeken niet meegenomen (zie B4.5). |
| B4.8 | Aantal auto's neemt helemaal niet toe (door bijv. autodelen) | 113 | Volgens het CBS (2016) neemt het aantal personenauto's in Nederland nog steeds toe. Er zijn inderdaad ontwikkelingen gaande die de groei van het aantal personenauto's afremt, maar wij houden nog rekening met een (beperkte) toename (voornamelijk onder studenten). |

| | | | |
|-----------|---|----------|--|
| B5 | VERKEER EN VEILIGHEID | | |
| B5.1 | Er wordt steeds meer foutgeparkeerd | 5 | Het klopt dat waar de parkeerdruk hoog is, er vaker fout geparkeerd wordt. Foutparkeren mag niet leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties of onbereikbaarheid voor politie, brandweer of ambulance. Bewoners kunnen dit melden bij de politie en de gemeente. Wanneer de parkeerdruk omlaag gaat, is de verwachting dat er minder fout geparkeerd wordt. |
| B5.2 | Met de fiets is er soms zelfs geen doorkomen aan | 11 | Het college erkent dat door een hoge parkeerdruk onveilige situaties ontstaan. Het college verwacht dat betaald parkeren zorgt voor een verlichting van de parkeerdruk. Naar verwachting verbetert hierdoor ook de verkeerssituatie in de wijk. |
| B5.3 | Het streven naar bereikbaarheid door de gemeente wordt tegengesproken door verdwijnen van buslijn 4 | 106, 113 | Bereikbaarheid wordt als een integrale opgave gezien. Een individueel geval, zoals het opheffen van een buslijn, kan dit inderdaad tegenwerken, maar dit moet gezien worden als onderdeel van een geheel aan maatregelen voor bereikbaarheid. Het college |

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | | verwacht dat de invoering van betaald parkeren zal zorgen voor een verbetering van de bereikbaarheid van de wijk. |
|--|--|--|---|

| | | | |
|-----------|--|-----|--|
| B6 | ONTWIKKELINGEN IN DE WIJK | | |
| B6.1 | Er zijn nauwelijks ontwikkelingen in de wijk en als ze er al zijn duurt het nog jaren voor ze afgerond zijn | 93 | In de Oosterhamrikzone worden in de komende jaren een aantal nieuwbouwcomplexen gerealiseerd, zie B6.2. |
| B6.2 | De ontwikkelingen (realisatie woningen) in de wijk vragen om garantie gebruik parkeren eigen terrein, want anders zorgen ze voor verhoogde parkeerdruk op straat | 122 | <p>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.</p> <p>Als er geen sprake is van betaald parkeren kunnen adressen niet uitgesloten worden van parkeren op straat. We nemen het uitgiftebeleid voor vergunningen onder de loep in de nieuwe parkeervisie.</p> |

C. ALTERNATIEVE OPLOSSINGEN

| NUMMER | REACTIE INSPREKER(S) | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE GRONINGEN |
|-----------|---|-----------------|--|
| C1 | ALGEMEEN | | |
| C1.1 | Alternatieve oplossingen zijn onvoldoende onderzocht | 14, 17, 79, 118 | <p>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.</p> <p>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.</p> |
| C1.2 | Worden alternatieve oplossingen onderzocht? | 27 | Zie C1.1. |
| C1.3 | Organiseer een soort G100 waarbij bewoners zich kunnen buigen over de parkeerproblematiek | 79 | Op 8 december 2015 heeft een bewonersbijeenkomst plaatsgevonden, georganiseerd door bewoners van de Oosterparkwijk en Korrewegwijk en gefaciliteerd door de gemeente. Tijdens deze bijeenkomsten zijn verschillende alternatieven aan bod gekomen, waarvan de meest kansrijke aan de gemeente zijn gepresenteerd door een groep bewoners. Deze |

| | | | |
|------|--|-----------------------------------|--|
| | | | alternatieven en de weging hiervan zijn terug te vinden in het definitieve parkeerplan. |
| C1.4 | Inspreker vindt dat er te weinig creativiteit of ruimte is voor nieuwe oplossingen, het is betaald parkeren of niets | 35 | Zie C1.1. |
| D1.5 | Betaald parkeren zorgt er alleen voor dat het probleem zich verschuift (en lost het dus niet op) | 20, 59, 78, 79, 87, 101, 106, 113 | Het college erkent dat dit een van de nadelen van de invoering van betaald parkeren is. Echter is in het verleden vaak gebleken dat betaald parkeren zorgt voor verlichting. |

| | | | |
|-----------|-------------------------|---|--|
| C2 | FIETSEN | | |
| C2.1 | Fietsen meer stimuleren | 2 | Het college schenkt al veel aandacht aan het verbeteren en uitbreiden van het fietsnetwerk door bijvoorbeeld snelle fietsroutes aan te leggen (u kunt hierover lezen op http://groningenfietsstad.nl/). Hiermee kan wellicht een deel van de parkeerdruk verdwijnen, maar het college verwacht niet dat deze maatregel de parkeerdruk zodanig zal verlagen dat de parkeeroverlast verdwijnt of aanmerkelijk vermindert. |

| | | | |
|-----------|---|---------------|--|
| C3 | P+R | | |
| C3.1 | Gebruik van P+R meer stimuleren / aantrekkelijker maken | 2, 20, 36, 93 | 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. |
| C3.2 | P+R gratis maken | 6, 7, 14, 17 | Op de meeste P+R-terreinen kan al gratis geparkeerd worden. Meer informatie vindt u op https://gemeente.groningen.nl/pr-terreinen-en-pr-bus- |

| | | | |
|------|--|-----|---|
| | | | q-link . |
| C3.3 | Nieuw parkeerterrein op een bedrijventerrein en een busservice faciliteren voor het UMCG | 52 | Veel van de medewerkers van het UMCG reizen al met de bus of de fiets naar het werk. Door middel van P+R-terreinen (zie C3.1 en C3.2) en fietsplannen wordt dit gestimuleerd. |
| C3.4 | Parkeerterrein met fietsenstalling (Park & Bike) | 118 | Op een deel van de P+R-terreinen zijn fietsenstallingen en fietskluisen aanwezig, zodat men niet alleen met het OV, maar ook met de fiets verder kan reizen. |

| | | | |
|-----------|---|----------------------------|---|
| C4 | EXTRA PARKEERGELEGENHEID IN DE WIJK | | |
| C4.1 | Er moet extra parkeercapaciteit gerealiseerd worden | 14, 17, 27, 71, 73, 95, 97 | Het college realiseert zich dat de parkeergelegenheid in de wijk op sommige plaatsen niet ruim is en dat er in sommige straten onvoldoende plaats is voor bewoners. Op straatniveau kan er sprake zijn van een tekort aan parkeerplaatsen voor het aantal huishoudens, maar op buurniveau wordt dit vrijwel overal gecompenseerd. 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 maatregel kan zijn. |
| C4.2 | Kan het parkeerterrein bij de Praxis niet weer geopend worden? | 2, 118 | Op het openstellen en afsluiten van een private parkeergelegenheid heeft de gemeente geen invloed. |
| C4.3 | Kan in de Hortensialaan meer parkeergelegenheid worden gerealiseerd (het looppad is onnodig breed)? | 5 | Zie C4.1. |
| C4.4 | Kan het blokje aan de Oliemuldersweg, waar een grote zaak is afgebrand, worden ingericht als parkeerplaats voor | 8 | Zie C4.1. |

| | | | |
|------|---|------------------------|--|
| | bewoners? | | |
| C4.5 | Bewonerscommissie De Velden zou graag zien dat de grond aan de Zaagmuldersweg / Piet Fransenlaan word ingericht als parkeerterrein voor bewoners van het appartementencomplex | 16 | Zie C4.1. |
| C4.6 | Extra (gratis) parkeergelegenheid rondom het UMCG | 33 | Zie C4.1. |
| C4.7 | Treslinghuis wil bij komst betaald parkeren graag ondersteund worden bij het zoeken naar alternatieve oplossingen / extra parkeergelegenheid | 87 | Het college neemt kennis van deze vraag en is bereid mee te denken. |
| C4.8 | Parkeergarages moeten ingezet worden voor werknemers van grote organisaties | 7, 14, 17, 28, 95, 100 | 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 langparkeerders aan te trekken, bijvoorbeeld met een verlaagd dagtarief en abonnementen. |

| | | | |
|-----------|--|----|---|
| C5 | PARKEERVERBOD | | |
| C5.1 | Er moet een parkeerverbod worden ingevoerd aan de Piet Fransenlaan | 11 | Parkeerverboden zijn zeer dwingende maatregelen, waarbij zowel bewoners als bezoekers verboden worden in hun straat te parkeren. Daarom wordt deze maatregel alleen in zeer uitzonderlijke gevallen gebruikt. |
| C5.2 | Bewonerscommissie De Velden ziet graag een parkeervrije zone bij de ingang van De Velden | 16 | Zie C5.1. |

| C6 | | | |
|--|--|-------------------------|---|
| ANDERE VORMEN BETAALD EN VERGUNNINGPARKEREN | | | |
| C6.1 | Betaald parkeren alleen voor bezoekers (niet bezoek van bewoners) van buiten de wijk | 13 | Voor bezoekers van bewoners kan een bezoekerspas worden aangeschaft. Het bedrag dat hiervoor betaald moet worden is, wanneer dit wordt omgerekend naar een uurtarief, vele malen lager dan het reguliere uurtarief voor straatparkeren. |
| C6.2 | Gefaseerde invoering (na evaluatie kijken naar effecten omliggend gebied) | 14, 17, 47, 93, 94, 118 | Het college acht het risico op een verschuiving van de parkeerdruk binnen de wijk te groot om een fasering aan te brengen. Daarnaast heeft bewonersorganisatie Oosterpark bij de gemeente om deze reden gepleit voor een invoering van betaald parkeren in de gehele wijk. |
| C6.3 | Sticker op de ruit | 93 | Ook met een dergelijk vergunningensysteem zal een zekere 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 | | | |
| BLAUWE ZONE / PARKEERSCHIJF | | | |
| C7.1 | Maandag-vrijdag een parkeerschijf met maximaal 4 uren voor 1 bewoner en 1 gast | 23 | Dit alternatief is in het voorproces en tijdens de bewonersavond van 8 december 2015 regelmatig langsgekomen. Echter is dit een onwenselijke optie, vanwege de hoge kosten en zeer beperkte opbrengsten. De afweging is terug te vinden in het definitieve parkeerplan en een addendum. |
| C7.2 | Bezoekers laten parkeren met een parkeerschijf | 93 | Zie C7.1. |
| C8 | | | |
| OVERIGE ALTERNATIEVEN | | | |
| C8.1 | Parkeervakken tekenen, zodat er efficiënter met de parkeer-capaciteit wordt omgegaan | 34, 95 | Vaak wordt bij dit soort werkzaamheden een combinatie gemaakt met andersoortige werkzaamheden, zoals vervanging van riolering. Als dit zich voordoet, kan naar het tekenen van parkeervakken gekeken worden. |

| | | | |
|------|--|--|---|
| C8.2 | Het probleem moet bij de oorzaak aangepakt worden (zoek structurele oplossing voor forenzen) | 2, 38, 81, 87, 93, 95, 96, 100, 101, 118 | De gemeente overlegt al met grote werkgevers over hun mobiliteitsbeleid. Zo worden bijvoorbeeld afspraken gemaakt over 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. Naast werkgevers zijn er nog andere veroorzakers, zoals forenzen en natuurlijk de bewoner zelf. Het is onmogelijk één oorzaak aan te geven. Betaald parkeren is een dwingende maatregel, die kan zorgen voor verlichting in de wijk. |
| C8.3 | Gebruik van de auto ontmoedigen en het openbaar vervoer verbeteren | 52 | Er bestaat al een uitgebreid programma voor de bereikbaarheid van de stad, waarvan parkeren onderdeel uitmaakt. P+R terreinen aan de rand van de stad moeten ervoor zorgen dat wijken in de stad ontlast worden. |
| C8.4 | Pioenpark is een harde grens, deze als zodanig gebruiken | 80 | Zie C6.2 |
| C8.5 | Betaald parkeren in zijn geheel afschaffen | 101 | 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). |
| C8.6 | Kiss and ride plaatsen | 107 | Het aanleggen van kiss and ride plaatsen valt buiten de scope van dit project. Een aanvraag voor de aanleg hiervan kunt u bij de gemeente indienen. |

D. AFWEGINGEN

| NUMMER | REACTIE INSPREKER(S) | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE GRONINGEN |
|-----------|---|---------------------------------------|--|
| D1 | DRAAGVLAK | | |
| D1.1 | Een minderheid is voor betaald parkeren, 2/3 is voor niets doen (en dus tegen) | 26, 65, 92 | Dit geldt voor de drie wijken bij elkaar, niet voor de Oosterparkwijk alleen. |
| D1.2 | Er is geen draagvlak in grote delen van de wijk | 29, 65, 66, 93, 94, 96, 106, 116, 119 | Er is een krappe meerderheid voor invoering van betaald parkeren. Het college realiseert zich dat de overlast en het draagvlak per buurt verschilt. Er wordt echter toch voor gekozen voor invoering van betaald parkeren in de hele wijk om te voorkomen dat het probleem zich binnen de wijk verschuift. |
| D1.3 | Er is geen overduidelijke meerderheid in de wijk, zelfs krap 50% | 35, 62, 79, 93, 113, 120 | Dit geldt voor de gehele wijk gecombineerd. 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. Het college is er daarom van overtuigd dat met betaald parkeren het beste recht wordt gedaan aan de vraag van de bewoners. |
| D1.4 | 2/3 van de bewoners van de wijk heeft niet voor de optie 'betalen voor iedereen' gekozen | 62, 113 | Zie B4.3. |
| D1.5 | Er is in drie buurten draagvlak, maar in de rest van de wijken wordt ook betaald parkeren ingevoerd | 1, 65, 86, 93, 94, 103, 106, 111, 116 | Zie D1.2. |
| D1.6 | 62% van de drie wijken is tegen betaald parkeren | 81 | Het klopt inderdaad dat, wanneer de drie wijken in hun geheel worden bekeken, een meerderheid tegen is. In de buurten waar betaald parkeren wordt ingevoerd is er echter wel een meerderheid voor. |
| D1.7 | Door het gemiddelde uit te smeren | 69, 71 | Zie D1.2. |

| | | | |
|--|---|--|--|
| | over de gehele wijk, lijkt het alsof een meerderheid voor betaald parkeren is, terwijl in 5 van de 7 buurten juist een meerderheid tegen is | | |
|--|---|--|--|

| | | | |
|-----------|--|--|---|
| D2 | INVOERING WIJKNIVEAU | | |
| D2.1 | Er is slechts in een deel van de wijk een probleem, waarom dan in de hele wijk betaald parkeren? | 3, 14, 17, 44, 62, 65, 69, 92, 93, 94, 111, 119, 120 | Zie D1.2. |
| D2.2 | Kijk per buurt of straat of parkeren als probleem wordt ervaren | 22, 29, 60, 62, 66, 69, 80, 111, 118 | Zie D1.2. We nemen alleen maatregelen op buurt- of wijkniveau, anders is het risico op verschuiving van het probleem te groot. |
| D2.3 | Waarom wordt in De Hoogte en in de Korrewegwijk gekozen voor een buurtgerichte aanpak en in de Oosterpark voor de hele wijk? | 62 | Zie D1.2. In De Hoogte en de Korrewegwijk is er wijkbreed een duidelijke meerderheid tegen betaald parkeren, maar op buurtniveau is er wel draagvlak. In de Oosterparkwijk is er wijkbreed wel draagvlak, al verschilt dit wel per buurt. |

| | | | |
|-----------|---|---|---|
| D3 | KOSTEN BETAALD PARKEREN | | |
| D3.1 | Bewoners moeten betalen voor een probleem dat zij niet zelf veroorzaken | 1, 12, 14, 15, 17, 73, 78, 81, 87, 90, 92, 93, 95, 101, 111, 122 | Het probleem wordt veroorzaakt door een combinatie van verschillende partijen, waaronder bewoners, forenzen en bezoekers (van bewoners en binnenstad/UMCG). Bewoners dragen, door hun eigen autobezit, bij aan het probleem. Het college is van mening dat als bewoners meer kans willen op een parkeerplaats in de buurt van hun woning, het rechtvaardig is dat zij hiervoor betalen. |
| D3.2 | Betaald parkeren brengt (te) veel kosten met zich mee | 2, 8, 12, 18, 19, 24, 28, 34, 46, 59, 61, 67, 68, 70, 79, 81, 84, 94, 95, 96, 98, 101, 104, 105, 106, 109, 111, 112, 113, 116, 118, 119 | De kosten voor betaald parkeren zijn in alle schilwijken gelijk. Het college is van mening dat hierop geen uitzonderingen gemaakt kunnen worden. |
| D3.3 | De parkeervergunning moet gratis | 7, 12, 13, 15, 20, 33, 56, 63, | Aan het systeem van betaald parkeren zijn kosten |

| | | | |
|------|--|--|--|
| | zijn voor bewoners | 77, 93, 101, 119, 120 | verbonden, zoals registratie, administratie, aanschaf parkeerautomaten enzovoort. Het college vindt dat het redelijk is dat een deel van deze kosten bij de vergunninghouder komt te liggen. |
| D3.4 | Bezoek van bewoners moet gratis kunnen parkeren | 13, 20, 27, 68, 93, 96, 101, 120 | Voor bezoekersparkeren is de bezoekersvergunning. Bewoners kunnen deze vergunning aanvragen voor een bedrag per maand en hun bezoek hiermee een aantal uren per week gratis laten parkeren. |
| D3.5 | Betaald parkeren wordt ingevoerd om de kas van de gemeente bij te vullen | 19, 26, 29, 41, 52, 56, 61, 64, 70, 75, 111, 114 | De kosten voor betaald parkeren in de schilwijken zijn even hoog als de opbrengsten, omdat er weinig parkeertickets verkocht worden. Alleen in de binnenstad wordt er geld verdiend aan betaald parkeren. |
| D3.6 | Betaald parkeren kost Groningers en de Gemeente Groningen geld, omdat het onrendabel is | 23, 62 | Betaald parkeren levert in de binnenstad geld op en kan in de schilwijken kostenneutraal worden ingevoerd. Het parkeerbedrijf zet de middelen uit betaald parkeren in voor bijvoorbeeld ingrepen op P+R-terreinen of fietsvoorzieningen. |
| D3.7 | Betaald parkeren is te duur voor mensen met een laag inkomen / er moet rekening gehouden worden met inkomenssituatie | 8, 34, 62, 68, 78, 90, 97, 112, 118 | Het college is van mening dat er geen uitzonderingen gemaakt kunnen worden op de kosten van de parkeervergunning (zie D3.2). |
| D3.8 | Aangeven wat de parkeervergunning kost, ook op langere termijn | 41 | De tarieven voor straatparkeren kunt u vinden op de website van de gemeente (https://gemeente.groningen.nl/parkeren-op-straat). De bewonersvergunning kost (2016): € 74,10 per jaar. De bezoekersspas kost (2016): € 44,55 per jaar. In het parkeerplan kunt u meer vinden over tarieven. |
| D3.9 | Kan de gemeente een schatting geven van de kosten en baten van betaald parkeren voor afzonderlijke buurten? | 80 | Deze cijfers worden niet per buurt bijgehouden. Over het algemeen geldt dat betaald parkeren in de schilwijken kostenneutraal kan worden ingevoerd. |

| D4 | TIJDSVENSTER | | |
|-----------|--|--|---|
| D4.1 | 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) | 9, 76, 79, 82, 91, 92, 93, 94, 96, 97, 110 | Volgens bewoners wordt een aanzienlijk deel van de overlast veroorzaakt door forenzen. Omdat langparkeerders en forenzen geweerd worden, is de verwachting dat betaald parkeren effectief zal zijn. Ten aanzien van 's avonds en 's nachts helpt een tijdsvenster overdag het piekmoment tussen werkdag en avond te verlichten. |
| D4.2 | Eerst alleen maandag – vrijdag 9.00 uur tot 18.00 uur, als het nodig blijkt donderdagavond en zaterdag toevoegen | 35 | Het college acht de begrijpelijkheid en samenhang van het parkeerbeleid in de stad van belang. Daarom worden in de Oosterparkwijk dezelfde dagen en tijdsvensters ingevoerd als in de rest van de schilwijken. |

| D5 | NIUWBOUWONTWIKKELINGEN | | |
|-----------|--|---------|---|
| D5.1 | Geef de wijk zwart op wit dat grootschalige nieuwbouwprojecten worden uitgesloten van een straatvergunning | 35, 122 | Er kan niet worden aangegeven of en welke nieuwbouwcomplexen (zullen) worden uitgesloten van het aanvragen van een vergunning. De mogelijkheid tot uitsluiting is er wel en is al een aantal keren toegepast in bestaande betaald parkergebieden (onder andere in de Oosterhamrikzone). Als er geen sprake is van betaald parkeren kunnen adressen niet uitgesloten worden van parkeren op straat. We nemen het uitgiftebeleid voor vergunningen onder de loep in de nieuwe parkeervisie. |
| D5.2 | Het parkeernormenbeleid voldoet niet | 122 | De parkeernormen zorgen voor voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein, maar dwingt bewoners niet op deze parkeergelegenheid te parkeren (zie D5.1). |

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 | 9, 71, 79 | Het college verwacht dat de invoering van betaald parkeren zal zorgen voor verlichting in de wijk, omdat alleen bewoners in de wijk kunnen parkeren (mensen van buiten moeten een hoog tarief betalen). Dit is ook de ervaring uit andere wijken, zoals de Oranjewijk. Hier heeft de invoering van betaald parkeren ervoor gezorgd dat bewoners weer in de buurt van hun huis kunnen parkeren. |
| E1.2 | Betaald parkeren is een kostenpost die niets bijdraagt / oplost (want er is geen probleem) | 22, 33, 41, 43, 46, 47, 65, 82, 93, 94, 96, 100, 102, 109, 111 | Het college verwacht dat invoering van betaald parkeren in de Oosterparkwijk voor verlichting zal zorgen (zie E1.1). Daarnaast vindt na een jaar evaluatie plaats. Mocht blijken dat bijvoorbeeld de tijdsvensters en grenzen niet voldoen, dat kunnen hierin wijzigingen worden aangebracht. |
| E1.3 | Wijkbewoners worden gestraft voor een probleem dat door mensen van buiten de wijk wordt veroorzaakt | 7, 15, 35, 81, 93 | Zie D3.1. |
| E1.4 | Minder bezoek voor bewoners bij invoering van betaald parkeren | 27 | Zie D3.4. |
| E1.5 | Mantelzorgers worden tegengewerkt door betaald parkeren (terwijl ouderen die hard nodig hebben, omdat ze langer thuis moeten blijven wonen) | 35, 68, 80, 101, 118 | Mantelzorgers kunnen gebruik maken van de bezoekerspas van de bewoner. Er zijn bij het college geen signalen bekend dat dit een onoverkomelijk probleem is. |
| E1.6 | Ouderen worden door betaald parkeren extra getroffen, omdat ook de buslijn al is verdwenen | 106, 113 | De verwachting is dat met de invoering van betaald parkeren meer ruimte ontstaan om te parkeren. Ouderen zouden de auto dan dus dichterbij huis kunnen parkeren. |

| | | | |
|------|--|--------------------------|---|
| E1.7 | Auto niet op eigen naam maar van werk | 82 | Ook op een leaseauto kan, met de juiste documenten, een vergunning worden aangevraagd (zie https://gemeente.groningen.nl/parkeervergunning-voor-bewoners-aanvragen). |
| E1.8 | Maakt mijn werk moeilijker (wordt duurder, klanten ontvangen lastiger) | 32, 39, 83, 87, 104, 109 | Ook in andere steden en andere wijken in Groningen kennen we betaald parkeren. Hier heeft dit niet geleid tot drastische veranderingen voor ondernemers. |
| E1.9 | Woning wordt minder waard vanwege betaald parkeren / geen onderzoek naar gevolg voor waarde woning | 98, 106, 113 | In andere wijken zijn geen opvallende effecten voorgekomen na invoering van betaald parkeren. De verwachting is daarom dat in deze wijk geen drastische veranderingen plaatsvinden. |

| | | | |
|-----------|---|----|--|
| E2 | TOERISME | | |
| E2.1 | Als ondernemer blij met toerisme, betaald parkeren schrikt dit af | 28 | Tot op heden hebben wij geen signalen ontvangen dat betaald parkeren slecht is voor het toerisme in de stad. Voor mensen van buiten de stad hebben we andere parkeervoorzieningen, zoals parkeergarages en P+R-terreinen. Daarnaast kunnen bezoekers altijd bij de automaat een kaartje kopen. Door middel van betaald parkeren willen we juist voorkomen dat bezoekers die geen bestemming hebben in de wijk in of rondom de binnenstad parkeren. |
| E2.2 | Betaald parkeren is relatief duur (t.o.v. Leeuwarden) | 28 | De straatparkeertarieven verschillen per gebied en zijn zodoende slecht vergelijkbaar. De kosten voor vergunningen liggen in Leeuwarden in betaald parkergebied (schilwijken) op dit moment iets hoger dan in Groningen. |

| | | | |
|-----------|--|-------------------------------|--|
| E3 | VERGUNNINGEN | | |
| E3.1 | Betaald parkeren is onvriendelijk voor bezoekers | 1, 2, 27, 61, 68, 76, 82, 115 | Zie D3.4. 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. |

| | | | |
|------|--|---------|--|
| E3.2 | Het regelen van een parkeervergunning kost veel tijd en moeite | 2 | Via de site van de gemeente (https://gemeente.groningen.nl/parkeervergunning-voor-bewoners-aanvragen) kunt u gemakkelijk en snel een vergunning aanvragen (mits u over de juiste documenten beschikt). |
| E3.3 | Geef 1 vergunning uit voor in de straat, de tweede auto elders op een betaalde plaats | 7 | De beperking op het aantal vergunningen is nog nergens opgelegd, behalve in de binnenstad. Als het aantal vergunningen te hoog wordt, kan later alsnog tot een beperking besloten worden. |
| E3.4 | Het aantal uren op de bezoekerspas is niet toereikend | 1 | U kunt altijd uren op de bezoekerspas bij kopen (zie https://gemeente.groningen.nl/parkeervergunning-voor-bezoekers-aanvragen). |
| E3.5 | Mogelijk maken om meer dan 1 bezoekerspas te gebruiken / 1 bezoekerspas is niet toereikend | 35, 39 | Sinds juli 2016 is het mogelijk om meerdere bezoekers op een bezoekersvergunning te laten parkeren. |
| E3.6 | Inspreker doet een aantal suggesties over vergunningen: - mogelijk maken niet gebruikte uren mee te nemen naar een volgende periode - realtime systeem voor bezoek, met een lager tarief. Bewoners betalen dan alleen voor de tijd die werkelijk gebruikt is | 35 | In het licht van de herijking van de parkeernota wordt ook nagedacht over de bezoekersvergunning. Het college neemt kennis van de genoemde suggesties. |
| E3.7 | Verstrek een gratis parkeerpas aan mantelzorgers | 35, 118 | Zie E1.5 |

| | | | |
|-----------|--|----|---|
| E4 | VOORSTANDERS | | |
| E4.1 | Ik heb er een x bedrag per jaar voor over om mijn auto op een redelijke afstand van mijn huis te kunnen parkeren | 21 | Het college neemt kennis van deze steunbetuiging. |

F. OVERIGE REACTIES

| NUMMER | REACTIE INSPREKER(S) | CONTACTNUMMER | REACTIE GEMEENTE GRONINGEN |
|---------------|--|--|---|
| F1 | HANDHAVING | | |
| F1.1 | Caravans die langer dan 1 week in de straat staan moeten een boete krijgen | 7 | Een caravan mag maximaal 3 dagen in de omgeving van het huis staan (zie: https://gemeente.groningen.nl/motor-camper-aanhangwagen-of-caravan-parkeren). |
| F1.2 | Door meer handhaving kan veel parkeeroverlast worden voorkomen | 82 | De prioriteit bij handhaving ligt op dit moment in wijken waar betaald parkeren geldt, omdat hier al op vergunningen en tickets gehandhaafd moet worden. Door invoering van betaald parkeren zal vaker gecontroleerd worden. |
| F1.3 | Alleen in de eerste maanden na invoering wordt intensief gecontroleerd | 105 | Zie G1.2. Vanaf het moment van invoering zal er streng gehandhaafd worden. De handhaving zal na verloop van tijd niet minder streng of minder frequent worden. |
| F2 | WONING | | |
| | Ik ben hier gaan wonen omdat het vrij parkeren is | 30, 31, 43, 59, 60, 61, 67, 77, 113, 119 | Wij moeten de afweging maken tussen het al of niet invoeren van een maatregel. Omdat de parkeerdruk onaanvaardbaar hoog is en een groot deel van de bewoners een probleem ervaren, wordt gekozen voor het invoeren van betaald parkeren. |

RECTIFICATIE: TABEL PARKEERDRUK (PAGINA 13 CONCEPT PARKEERPLAN) IS GEWIJZIGD