

Parkeerplan De Hoogte



INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	3
SAMENVATTING	5
1. Inleiding	6
<i>Leeswijzer</i>	7
2. Het proces.....	8
3. De Analyse.....	10
3.1 Omgevingsanalyse.....	10
3.2 Beschikbaarheid parkeerplaatsen.....	10
3.3 Mening en beleving parkeerproblematiek bewoners.....	11
4. Afweging.....	15
4.1 De onderzoeksresultaten.....	15
4.2 De keuze tussen maatregelen.....	15
4.3 Consequenties van de maatregel.....	16
4.4 Consequenties voor doelgroepen	17
4.5 Consequenties gemeente	19
5. Maatregel.....	21
5.1 Conclusie	21
5.2 Uitwerking maatregel.....	22
5.3 Evaluatie	22
Bijlage: stimuleren alternatieven auto.....	24

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, fout geparkeerde auto's en onnodig zoekverkeer naar parkeerplaatsen. In dialoog met de bewonersorganisatie is de afgelopen jaren de parkeerproblematiek in De Hoogte verkend. Dit parkeerplan omvat de voorbereiding, uitwerking en invoering van eventuele maatregelen in De Hoogte.

Het zuidelijke deel van De Hoogte, een wijk waar in zijn geheel nog geen betaald parkeren geldt, kampt met toenemende parkeeroverlast. Dit is de buurt die het dichtst bij de binnenstad ligt, en hierdoor het meeste last heeft van parkerende bezoekers van de binnenstad. Een hoge parkeerdruk leidt tot fout parkeren, een verminderde bereikbaarheid en onveilige situaties. In De Hoogte ligt de parkeerdruk rond de 70-85%. Voor de wijk als totaal geldt dat 48% van de respondenten op de peiling geen overlast ervaart, 21% soms overlast, 30% vaak overlast en 2% heeft geen mening gegeven. De meeste overlast wordt ervaren in Selwerderwijk Zuid. In deze buurt waren bijna geen respondenten die geen overlast zeggen te ervaren. De Selwerderwijk Zuid ligt tegen de grens van het gebied waar betaald parkeren al geldt (Noorderplantsoenbuurt sinds 1 januari 2015 en Indische buurt (onder Floresplein / Floresstraat). Het draagvlak voor de oplossing van betaald parkeren verschilt sterk: in de Selwerderwijk Zuid is er een meerderheid voor betaald parkeren, in de rest van de wijk ontbreekt het draagvlak.

Het college realiseert zich dat de ernst van de problematiek, en daarmee het draagvlak voor de invoering van betaald parkeren, verschilt per buurt. De Selwerderwijk Zuid is een buurt waar niets doen absoluut geen optie is, terwijl in de rest van de wijk de parkeerproblemen minder groot zijn en het draagvlak ook lager is.

Het draagvlak voor maatregelen wordt mede bepaald door het verwachte effect van betaald parkeren. Bij invoering van betaald parkeren in de Selwerderwijk Zuid zal een deel van de parkeerdruk zich verleggen naar de rest van De Hoogte. Een overgrote meerderheid in de rest van de wijk wenst geen maatregelen. Bij ongewijzigd beleid is de verwachting dat als gevolg van het groeiende autobezit (toename eigen woning bezit, nieuwbouwontwikkelingen), de aantrekkingskracht van de binnenstad en de verbeterde bereikbaarheid van dit deel van de stad, de parkeerdruk zal toenemen. Gelet op de ligging van de overige buurten van de wijk, de ruime aanwezigheid van parkeerplaatsen in deze buurten lijkt het nemen van maatregelen voor deze buurten vooralsnog niet wenselijk of noodzakelijk.

Het voornemen is om in de Selwerderwijk Zuid een regime van betaald- en vergunningparkeren in te voeren dat van kracht is op maandag t/m zaterdag tussen 09:00 en 18:00 uur, op donderdag tot 21:00 uur.

1. Inleiding

Op 27 januari 2010 heeft de raad de Parkeernota "Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar!" vastgesteld. In dit beleid staat het proactief verbeteren van het verblijfsklimaat in de (binnen)stad voorop. In de oudere stadsdelen, vooral in de vooroorlogse wijken is de parkeerdruk de afgelopen jaren gestegen en neemt daarmee de overlast toe. Hierdoor verslechtert het verblijfsklimaat. Oorzaken zijn de beperkte beschikbaarheid van parkeerplaatsen, een toename van het autobezit en een toename van het aantal parkeerders van elders. Wij zien dit als gemeente terug in de overlastmeldingen over parkeren en de parkeerdrukmetingen die wij periodiek houden.

Parkeeroverlast kan een grote ergernis voor bewoners en ondernemers zijn. Bewoners willen graag dichtbij huis kunnen parkeren, ondernemers willen graag dat hun zaak goed bereikbaar is voor klanten en er voldoende parkeerruimte is. Werknemers, klanten en bezoekers willen hun auto zo dicht mogelijk bij de plek van bestemming parkeren, tegen zo gunstig mogelijke voorwaarden. De grote vraag naar parkeerruimte en de beperkte beschikbaarheid zorgen in de schilwijken voor een hoge parkeerdruk, fout geparkeerde auto's en onnodig zoekverkeer naar parkeerplaatsen.

De maatregelen die de gemeente op grond van de parkeernota beschikbaar heeft zijn:

- de uitbreiding van het gebied met betaald- en vergunningparkeren buiten de binnenstad;
- het aanscherpen van het vergunningenuitgiftebeleid;
- uitbreiden van het aantal buurtstallingen en gebruik bevorderen;
- tegengaan van interne ritten in gebieden (met kleinere vergunningezones in woonwijken).

In de uitvoering van de parkeernota heeft de gemeente de benadering van het parkeervraagstuk de afgelopen jaren aangescherpt. Niet langer eenzijdig betaald parkeren invoeren op basis van het beleid en de parkeerdrukmetingen, maar steeds meer in dialoog met de bewoners de parkeerproblematiek verkennen. Worden de parkeerproblemen op grotere schaal herkend, welke oplossingsrichtingen zijn nodig en welke maatregel kan op draagvlak rekenen? Dit zijn de vragen die centraal staan in het proces om te komen tot een parkeerplan.

Het college staat open voor initiatieven vanuit de buurt die een bijdrage leveren aan de verlaging van de parkeerdruk. Het college wil deze initiatieven waar mogelijk ondersteunen. Als bewoners samen een initiatief ontplooien dat leidt tot een structureel lagere parkeerdruk, dan is dat aanleiding om met de buurt in gesprek te gaan hoe de vrij gekomen parkeerruimte ten goede kan komen aan (de leefbaarheid in) de buurt.

Dit parkeerplan omvat de voorbereiding, uitwerking en invoering van eventuele maatregelen in De Hoogte met als buurten:

- Selwerderwijk Zuid
- Selwerderwijk Noord
- Tuindorp De Hoogte
- Cortingborg

Daarnaast is de parkeersituatie in de omliggende gebieden, zoals de Korrewegwijk, Oosterparkwijk, inclusief het UMCG in de analyse en afweging meegenomen.

Inspraak

Het college van B&W heeft in zijn vergadering van 15 september 2015 besloten het concept Parkeerplan De Hoogte vrij te geven voor inspraak. De inspraakperiode heeft 6 weken geduurd, 23 september 2015 tot en met 3 november 2015. Tijdens deze periode konden inspraakgerechtigden reageren op de plannen van de gemeente. Alle ontvangen reacties zijn afzonderlijk afgewogen en beantwoord in een inspraakverslag (zie bijlage). Het inspraakverslag wordt samen met dit Parkeerplan De Hoogte door het college van B&W vastgesteld.

Leeswijzer

In het tweede hoofdstuk wordt het proces beschreven, dat aan dit plan is voorafgegaan. Hoofdstuk 3 bestaat uit de analyse van het parkeerprobleem. Zo wordt de parkeerdruk in beeld gebracht. Daarnaast worden de uitkomsten van een peiling onder bewoners naar parkeeroverlast samengevat. In hoofdstuk 4 zijn de mogelijke maatregelen afgewogen, in het daaropvolgende hoofdstuk 5 wordt de praktische vertaling gemaakt naar maatregelen. Tenslotte is de planning uiteengezet.



2. Het proces

Het college staat op het standpunt dat invoering van betaald parkeren pas aan de orde is, als de wijk er om vraagt. Meldingen van overlast en parkeerdrukmetingen gaven in 2013 aanleiding om de parkeerproblematiek in De Hoogte te verkennen. De opdracht die ten grondslag ligt aan het parkeerplan bestond uit het in gesprek gaan met de wijk over de noodzaak van eventuele parkeermaatregelen, en indien aan de orde over de maatregelen zelf. Het uiteindelijke plan moet op draagvlak kunnen rekenen.

Met de bewonersorganisaties Oosterparkwijk, Korrewegwijk en De Hoogte tezamen is gesproken over de aanpak om te komen tot een parkeerplan. De bewonersorganisaties zijn niet gevraagd om een inhoudelijk oordeel te vellen over de keuze wel of niet betaald parkeren, maar om in gesprek te gaan over de voorwaarden om tot een goed besluit over parkeren te komen en de gemeente hierover te adviseren. Bespreekpunten waren de informatie die nodig was om een goede afweging te kunnen maken, de keuze uit mogelijke maatregelen en de wijze waarop draagvlak voor een uiteindelijk voorstel gemeten kon worden.

Na de gezamenlijke vaststelling van de opdracht is op advies van de bewonersorganisaties al snel gekozen voor een schriftelijke peiling onder alle inwoners, vanuit de verwachting dat een huis-aan-huis enquête toegankelijker is dan een digitale enquête via internet. De peiling is in het eerste kwartaal van 2015 uitgevoerd. In deze peiling stond de mening van de bewoner centraal: ervaart de bewoner overlast (op welk moment, wie veroorzaakt het?) en de wenselijkheid van een parkeermaatregel (betaald/vergunning parkeren). De peiling was in overleg met de bewonersorganisaties zo objectief mogelijk opgezet. Om de bewoners mogelijkheid te bieden voldoende informatie over het onderwerp te verkrijgen zijn 3 inloopavonden gehouden en is informatie beschikbaar gesteld via de website.

Na vaststelling van het concept Parkeerplan heeft deze 6 weken ter inzage gelegen. Hierbij hadden bewoners de mogelijkheid om te reageren op de plannen. Voor een goede informatievoorziening is daarnaast een inspraakavond georganiseerd op 7 oktober 2015. De gemeente heeft 7 reacties ontvangen, die worden beantwoord in het inspraakrapport (zie bijlage).

Na de inspraakperiode zijn de plannen nog niet meteen definitief vastgesteld, vanwege een groot aantal inspraakreacties in de andere wijken (Oosterparkwijk en Korrewegwijk) en een bewonersinitiatief Professorenbuurt Oost/Oosterparkwijk, dat bij de gemeente erop aandrong te komen met een alternatieve, creatieve oplossing. Ondanks dat De Hoogte hiervan geen onderdeel uitmaakte, was deze wijk onderdeel van een integrale afweging, waardoor De Hoogte nog wat langer heeft moeten wachten op een definitief besluit.

Traject bewonersorganisaties

Juli 2014	start traject, bespreken opdracht en verwachtingen
Sep 2014	delen beschikbare informatie, voorstel voor peiling vanuit bewoners
Okt 2014	opzet peiling uitwisselen
Nov 2014	peiling vaststellen, keuze voor te stellen maatregelen, voorbereiding informatievoorziening en logistiek
Jan 2015	afronding peiling, voorbespreken informatieavonden <i>Reactietermijn peiling: eind januari- 20 februari 2015</i>
3-5 Feb 2015	3 afzonderlijke informatieavonden in de wijken Oosterparkwijk, Korrewegwijk en De Hoogte
Mrt 2015	bespreken uitkomsten peiling (eerste analyse)
Apr 2015	bespreken uitkomsten peiling (uitgebreide analyse)
Apr- juni 2015	bespreken uitwerking en opzet Parkeerplan
Okt-nov 2015	Parkeerplan 6 weken ter inzage
Dec 2015-okt 2016	afweging alternatieven inspraak en bewonersinitiatief
Nov 2016	definitief parkeerplan

3. De Analyse

3.1 Omgevingsanalyse

De Hoogte ligt ingeklemd tussen het spoor en de Bedumerweg en bestaat uit de volgende buurten : Selwerderwijken (Noord en Zuid), Tuindorp De Hoogte en sinds kort de Cortingborg (nieuwbouw).

Het autobezit is in De Hoogte (0.35) iets hoger dan in de wijken Korrewegwijk en Oosterparkwijk, maar toch aanzienlijk lager dan het gemiddelde autobezit in de stad (0.6). De Hoogte grenst aan de wijk Selwerd, het Bedrijventerrein De Hoogte, Indische buurt (Korrewegwijk) en Noorderplantsoenbuurt (Oranjewijk). In een deel van de Indische buurt (tot aan de Floresplein/Floresstraat) en in de Noorderplantsoenbuurt geldt een betaald parkeren regime, waarvan laatstgenoemde recent (begin 2015) in werking is getreden.



| Borgplein

Projectontwikkelaars van nieuwe (woning)bouw ontwikkelingen krijgen van de gemeente de opdracht mee om de parkeerbehoefte, die ontstaat door de nieuwe ontwikkeling, in principe op eigen terrein op te lossen. In gebieden waar betaald parkeren is of wordt ingevoerd komen bewoners van deze nieuwe appartementen of woningen daarom niet in aanmerking voor een parkeervergunning voor parkeren op de openbare weg.

3.2 Beschikbaarheid parkeerplaatsen

Met het meten van de parkeerdruk wordt duidelijk hoeveel parkeerplaatsen in een gebied bezet zijn. Dit onderzoek wordt voor verschillende momenten op een

dag en in een week gehouden, om zo een betrouwbaar beeld op te kunnen tekenen. De parkeerdrukmetingen worden om de drie jaar gehouden.

In het voorjaar van 2015 zijn in opdracht van de gemeente Groningen de periodieke parkeerdrukmetingen uitgevoerd, zowel in het deel waar reeds betaald parkeren van kracht is, als in de buurten die onderdeel zijn van dit parkeerplan.

Parkeerdruk in De Hoogte nacht werkdag avond za-middag

Totaal niet betaald parkeren 84% 64% 78% 69%

Uit de parkeerdrukmeting in De Hoogte en omliggende wijken valt af te leiden dat de parkeerdruk in de buurten waar geen betaald parkeren van kracht is fors hoger ligt. In De Hoogte, waar nog geen betaald parkeren geldt, ligt de parkeerdruk rond de 70-80%. De parkeerdruk is 's nachts het hoogst omdat dan de meeste bewoners thuis zijn en gebruik maken van de parkeergelegenheid. De problemen concentreren zich rondom de randen van de werkdag ('s ochtends en 's avonds), waarbij bewoners, bezoekers en forenzen elkaar soms letterlijk in de weg zitten.

3.3 Mening en beleving parkeerproblematiek bewoners

Op aangeven van en in samenspraak met de bewonersorganisaties van de Oosterparkwijk, Korrewegwijk en De Hoogte heeft de gemeente een schriftelijke peiling uitgevoerd onder alle inwoners van de gebieden waar geen parkeerregime geldt. De peiling is in het eerste kwartaal van 2015 gehouden. In deze peiling staat de mening van de bewoner centraal: ervaart de bewoner overlast (op welk moment, wie veroorzaakt het?) en de wenselijkheid van een parkeermaatregel (betaald parkeren ja of nee?).

Aan de peiling in wijk De Hoogte hebben 233 respondenten meegedaan, 10% van het aantal huishoudens in de wijk. Dit kan gezien worden als een normale respons en is een representatieve afspiegeling van de meningen in de wijk.

<i>Ervaren parkeerdruk</i>	geen	soms	vaak	onbekend
Selwerderwijk Zuid	9%	24%	67%	0%
Selwerderwijk Noord	61%	20%	14%	5%
Tuindorp De Hoogte	75%	19%	3%	3%
Cortingborg	80%	17%	3%	0%
Totaal	48%	21%	30%	2%



| Bedumerstraat

Voor De Hoogte als totaal geldt dat 48% van de respondenten geen overlast ervaart, 21% soms overlast, 30% vaak overlast en 2% heeft geen mening gegeven. De meeste overlast wordt ervaren in Selwerderwijk Zuid. In deze buurt gaf 9% aan geen overlast te ervaren. De Selwerderwijk Zuid ligt het dichtste bij de binnenstad en tegelijkertijd tegen de grens van het gebied waar al betaald parkeren geldt (Noorderplantsoenbuurt en Indische buurt onder Floresplein/Floresstraat).

De volgende analyse geeft inzicht in de mening over de oorzaken van de overlast. In de vragenlijst konden de respondenten aangeven of zij overlast ervaren van forenzen, bewoners of van allebei. In de onderstaande tabel is te zien dat in Selwerderwijk Zuid een groot percentage respondenten vindt dat de overlast door de forenzen veroorzaakt wordt. In de overige buurten van wijk De Hoogte vond de meerderheid van de respondenten dat er geen overlast is.

<i>Veroorzaker overlast</i>	forenzen	bewoners	alle	geen overlast
Selwerderwijk Zuid	42%	18%	34%	6%
Selwerderwijk Noord	23%	14%	7%	57%
Tuindorp De Hoogte	8%	19%	0%	73%
Cortingborg	3%	11%	6%	80%
Totaal	23%	16%	15%	45%

De respondenten is ook gevraagd op welk tijdstip zij de meeste overlast ervaren. In onderstaande tabel staan het aandeel respondenten dat op een bepaald deel van de dag parkeeroverlast ervaart. In de Selwerderwijk Zuid wordt de meeste overlast overdag en 's avonds ervaren, maar ook 's nachts. In de overige delen van De Hoogte blijft overlast op alle tijdstippen laag.

Tijdstip overlast	overdag	s avonds	s nachts
Selwerderwijk Zuid	71%	77%	41%
Selwerderwijk Noord	20%	34%	16%
Tuindorp De Hoogte	11%	14%	3%
Cortingborg	6%	23%	14%
Totaal	35%	43%	22%

In de volgende analyse zetten we de voorkeuren voor maatregelen in de onderzochte buurten op een rij, die voor het parkeerbeleid mogelijk zijn. In onderstaande tabel staan de gewenste maatregelen die door de respondenten zijn gekozen uit de opties.

Gewenste maatregel	geen	betaald parkeren	bewoners en bezoek	Alleen bewoners	geen antwoord
Selwerderwijk Zuid	38%	38%	18%	6%	1%
Selwerderwijk Noord	89%	11%	0%	0%	0%
Tuindorp De Hoogte	95%	3%	0%	0%	2%
Cortingborg	94%	6%	0%	0%	0%
Totaal	72%	18%	7%	2%	1%

De meerderheid van de respondenten uit Selwerderwijk Zuid heeft aangegeven het wenselijk te vinden dat er parkeermaatregelen worden getroffen.

In de Selwerderwijk Noord hebben maar 11% van de respondenten aangegeven parkeermaatregelen wenselijk te vinden. Het overgrote meerderheid wenst geen verandering.

In overige buurten (Tuindorp De Hoogte en Cortingborg) hebben respondenten overduidelijk gekozen voor geen verandering.



| Kaart : Aandeel respondenten dat een maatregel wenst voor het parkeerbeleid per zes-positie postcodegebied. Donkerder groen geeft aan dat het aandeel respondenten dat een maatregel wens hoger ligt.

4. Afweging

4.1 De onderzoeksresultaten

Uit de onderzoeksresultaten van zowel de parkeerdrukmeting als de peiling onder bewoners is een beeld op te tekenen dat alleen in de Selwerderwijk Zuid er aanleiding is tot het nemen van maatregelen om de parkeeroverlast tegen te gaan. In deze buurt, grenzend aan het bestaande betaald parken gebied, is een situatie ontstaan waarbij de parkeerdruk hoog is. Bewoners ervaren dit in meer of mindere mate als overlast en zien graag dat de gemeente een maatregel treft.

De uitkomsten van de peiling laten voor de overige buurten het tegenovergestelde beeld zien, een overgrote meerderheid wenst geen maatregel. In totaal voor de gehele wijk wenst 72% geen verandering, en dus geen invoering van betaald parkeren.

4.2 De keuze tussen maatregelen

Alternatieven

In voorbereiding op de parkeerpeiling is uitgebreid gesproken met de bewonersorganisaties van de Oosterparkwijk, Korrewegwijk en De Hoogte over de mogelijke maatregelen om de parkeerdruk te verlagen in die delen van de wijk waar de parkeerdruk het hoogste is. Ook zijn opmerkingen en suggesties vanuit bewoners binnengekomen. Zo vragen bewoners om extra parkeerplaatsen of doen suggesties voor blauwe zones (parkeerschijf). Alternatieven worden veelal aangereikt omdat er kosten aan betaald parkeren zijn verbonden: voor de bewoner, de ondernemer, de bezoeker en de gemeente. De gemeente moet immers investeren in parkeerautomaten, handhaving en de verstrekking van vergunningen.

In overleg met de bewonersorganisaties is gekozen om maatregelen voor te leggen die elders in de stad ook uitgevoerd zijn, en passen binnen het nu geldende beleid.

Vergunningensystemen met parkeerschijven kost de gemeente geld; de gemeente mist inkomsten bij parkeerschijven, terwijl de handhaving wel inzet kost. De opbrengst van boetes in blauwe zones zijn niet voor de gemeente, maar voor het Rijk

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 ook maatregelen zijn om vreemdparkeren tegen te gaan. Extra ruimte trekt ook extra vreemdparkeerders aan en vaak is er weinig ruimte in de wijk voor extra plaatsen of gaat het ten koste van openbaar groen. Daarom is het college hier geen voorstander van.

Verwachte uitkomst

Een maatregel moet de parkeerdruk in een gebied terugdringen. In hoeverre dit daadwerkelijk gebeurt, hangt af van verschillende factoren. De belangrijkste is de beschikbare ruimte, afgezet tegen de behoefte: is er voldoende plaats voor de bewoners en de bezoekers? De vraag concentreert zich op de Selwerderwijk Zuid, de enige buurt waar draagvlak is voor betaald parkeren. 42% van de bewoners geven aan dat er veel 'vreemd geparkeerd' wordt door forensen, dat betekent dat ruimte beschikbaar kan komen als deze doelgroep verdwijnt.

Een tweede factor is het effect van uitbreiding van betaald parkeren op het reeds bestaande betaald- parkeren gebied (Noorderplantsoenbuurt en Indische Buurt). Een deel van de bewoners uit de bestaande betaald parkeren gebieden parkeert hun (2e) auto in het gebied zonder regime. Dit komt het meest voor langs de grens tussen de gebieden. Deze categorie autobezitters zal bij invoering van betaald parkeren verwachting niet meer langs de grens parkeren, maar een vergunning aanschaffen of een nieuwe plek buiten het betaald parkeren gebied zoeken. Het te verwachten effect is dat de parkeerdruk in het bestaande betaald parkeren gebied (iets) toeneemt en in het nieuwe betaald parkeren gebied afneemt.

Geen maatregelen

Een grote meerderheid in de wijk wenst geen maatregelen. Bij ongewijzigd beleid is de verwachting dat als gevolg van het groeiende autobezit (toename eigen woning bezit, nieuwbouwwontwikkelingen), de aantrekkingskracht van de binnenstad en de verbeterde bereikbaarheid van dit deel van de stad, de kans op een hogere parkeerdruk zal toenemen.

Gelet op de ligging van de wijk, de ruime aanwezigheid van parkeerplaatsen in deze buurten lijkt het nemen van maatregelen voor deze buurten niet wenselijk of noodzakelijk.

4.3 Consequenties van de maatregel

Vorm betaald parkeren

We hebben bewoners gevraagd zich uit te spreken over verschillende vormen van betaald parkeren: 1. betaald parkeren voor alle doelgroepen (bewonersvergunning, bezoekersvergunning en straatparkeren); 2. betaald parkeren voor alleen bewoners en hun bezoek en 3. alleen betaald parkeren voor bewoners.

Hoe minder doelgroepen mogen parkeren, hoe lager de parkeerdruk. Aan het uitsluiten van doelgroepen zijn forse nadelen verbonden. Bezoek kan niet nabij het huis parkeren en ondernemers kunnen klanten niet dichtbij laten parkeren. Het merendeel van de respondenten in de Selwerderwijk Zuid kiest uit de mogelijk opties voor betaald parkeren voor alle doelgroepen.

Naast de vorm van betaald parkeren zijn begrenzing en de tijdsvensters keuzemogelijkheden. In de meeste schilwijken geldt betaald parkeren van 09:00-18:00 op maandag tot en met zaterdag, met daarnaast de koopavond op donderdag tot 21:00 uur. Bij de uitwerking van het parkeerplan naar een invoeringsplan zal dit aan de orde komen.

Waterbed effect

De consequentie van betaald parkeren is dat een deel van de parkeerdruk kan 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.

De ligging van de buurten ten opzichte van de binnenstad en het aanbod van parkeerplaatsen in die buurten pleit voor handhaving van vrij parkeren in de wijk, met uitzondering van de Selwerderwijk Zuid.

Bij invoering van betaald parkeren in de gehele Selwerderwijk Zuid zal mogelijk een deel van de parkeerdruk zich verleggen naar omliggende straten. Aan de zuidkant grenst het gebied aan betaald parkeren zones, net als aan de oostkant. Aan de noordkant van de Selwerderwijk Zuid ligt een woonwijk, waarbij de kans bestaat dat de parkeeroverlast daar toeneemt.

4.4 Consequenties voor doelgroepen

De gemeente 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 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-, bezoekersspas en bedrijfsvergunningen zijn vastgesteld en aanzienlijk lager dan het tarief voor straatparkeren per uur.

Bewoners

Bewoners komen in aanmerking voor een bewonersvergunning, waarmee zij binnen het betaald parkeren gebied (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 verkrijgen.

Bewoners hebben daarnaast de mogelijkheid één bezoekersvergunning per adres aan te schaffen voor een vast bedrag. Met een bezoekersvergunning kunnen bewoners hun bezoek voor een beperkt aantal uren gratis in de wijk laten parkeren. Daarnaast is een tijdelijke bezoekersvergunning of uitbreiding van het aantal uren tegen betaling te verkrijgen.

Bezoekers

De categorie bezoekers bestaat uit uiteenlopende doelgroepen. Variërend van bewoners, klanten van ondernemers tot zakelijk verkeer en bezoekers van de voorzieningen binnen of buiten 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 dagonthefing aan te vragen. Dit geeft de mogelijkheid de auto te parkeren met een pas achter de ruit, zodat men niet elke keer naar de automaat hoeft. Het parkeren moet niet noodzakelijkerwijs in de aangegeven straat, maar wel in de betreffende wijk.

Verzorgenden

Huisartsen, verloskundigen en medewerkers van thuiszorginstellingen kunnen een parkeeronthefing 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 gebruikmaken van een bezoekersvergunning van bewoners of een kaartje uit de automaat kopen.



| Cortingborg

4.5 Consequenties gemeente

In schilwijken is betaald parkeren net kostendekkend: de opbrengsten uit vergunningen en tickets zijn ongeveer even hoog als de kosten voor de gemeente. Het betreft vooral parkeerders die een vergunning gebruiken. 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. Besparende maatregelen zoals grotere afstanden tot parkeerautomaten (minder automaten zijn nodig) zijn in dit parkeerplan niet aan de orde.

Nb. Verhoging tarieven vergunningen.

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%.

Huidige tarieven (2016)

- Schilwijken € 1,90 per uur
- Bewonersvergunning schilwijken € 74,10 per jaar
- Bezoekersvergunning € 44,55 per jaar
- Tijdelijke bezoekersvergunning dag € 8,25 per dag
- Tijdelijke bezoekersvergunning week € 44,80 per week
- Bedrijvenvergunning (schilwijken) € 74,10 per jaar
- Extra bedrijvenvergunning € 410,- per jaar
- Borgsom parkeerkaarten € 15,- per pas

5. Maatregel

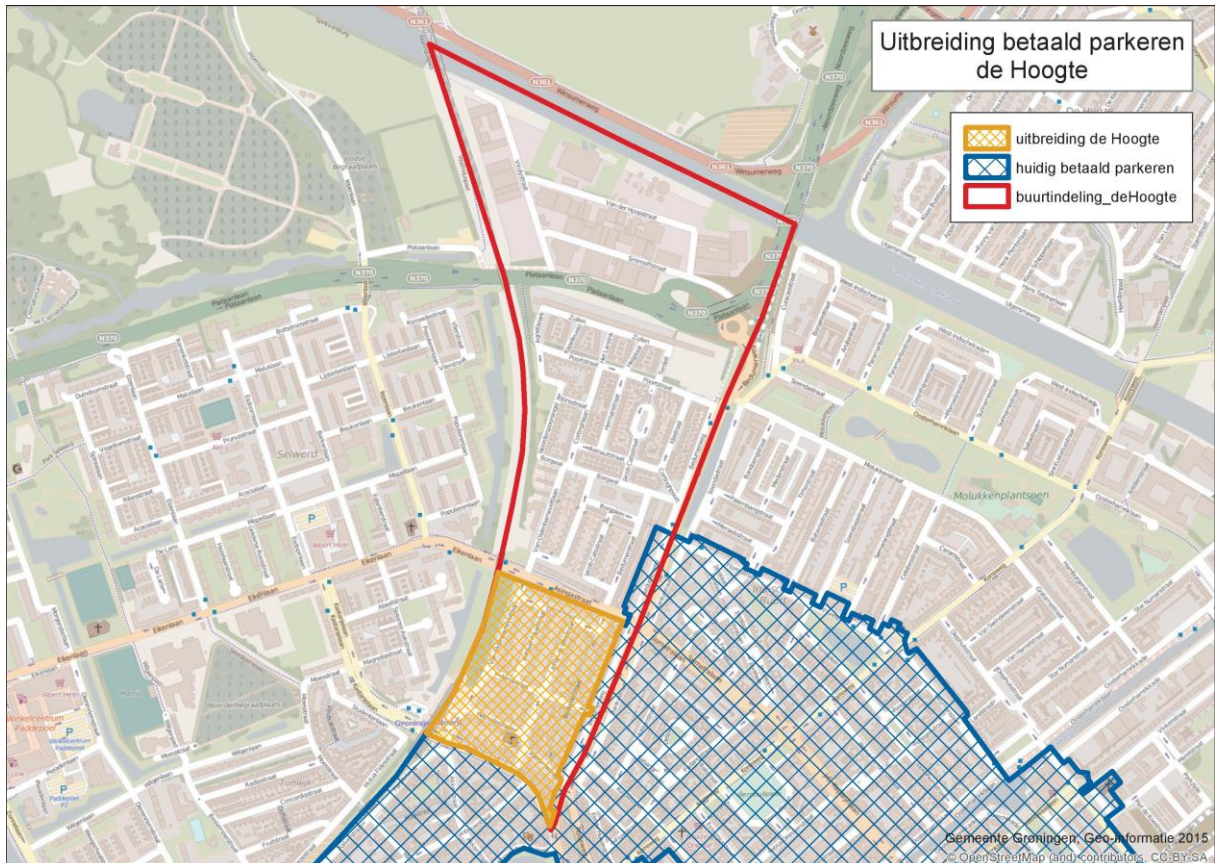
5.1 Conclusie

Het college concludeert dat op wijkniveau een ruime meerderheid (72%) voor handhaving van de bestaande situatie pleit, als antwoord op het parkeren in de wijk. Het college realiseert zich dat de ernst van de problematiek, en daarmee het draagvlak voor de invoering, verschilt per buurt. Er zijn buurten waar de parkeerproblemen minder groot zijn, maar niets doen voor de Selwerderwijk Zuid is geen optie. Invoering van betaald parkeren is in deze buurt gewenst.

Gelet op de

- *uitkomsten van de parkeerdrukmetingen*
- *de uitkomst van de parkeerpeiling;*
- *het toenemende autobezit;*
- *een verbeterde bereikbaarheid en de aantrekkingskracht van de binnenstad;*

heeft het college van B&W het voornemen om betaald parkeren in te voeren in de Selwerderwijk Zuid. De maatregel zal bestaan uit betaald- en vergunningparkeren voor alle doelgroepen. De situatie in de rest van De Hoogte zal ongewijzigd blijven.



5.2 Uitwerking maatregel

De maatregel voor de Selwerderwijk Zuid luidt als volgt:

In de Selwerderwijk Zuid wordt een parkeerregime van betaald- en vergunningparkeren ingevoerd dat van kracht is op de volgende tijdstippen:

- *maandag t/m vrijdag tussen 09:00 en 18:00 uur, op donderdag tot 21:00 uur.*

Het regime geldt bij invoering in een zone die alleen de Selwerderwijk Zuid beslaat. Er wordt bewust voor gekozen om niet de bestaande, aangrenzende zones Noorderplantsoenbuurt of Indische Buurt uit te breiden, omdat deze anders een te groot gebied zouden beslaan en in andere wijken liggen.

5.3 Evaluatie

De maatregelen moeten leiden tot een verlaging van de parkeerdruk en een verbetering van de veiligheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid. De getroffen maatregelen worden een jaar na invoering geëvalueerd. De evaluatiecriteria worden in samenspraak met de bewonersorganisatie De Hoogte bepaald. Deze evaluatie kan bijvoorbeeld leiden tot bijstelling van tijden. Van het terugdraaien van de gehele maatregel zal echter geen sprake zijn.

6. Planning

Er zijn grofweg 4 fasen te onderscheiden in het totale proces:

- 1a. Opstellen concept parkeerplan, uitmondend in een collegebesluit, waarbij de raad en de buurt in de gelegenheid wordt gesteld om wensen en bedenkingen te uiten,
- 1b. Vaststelling definitief parkeerplan en eindverslag inspraak
2. Opstellen van een Invoeringsplan (waaronder plaats & aantal parkeerautomaten)
3. Implementatie parkeerregime
4. Evaluatie van de getroffen maatregelen

Opstellen Invoeringsplan

Nadat het Parkeerplan en het bijhorende krediet zijn vastgesteld zal – in overleg met de bewonersorganisatie – een implementatieplan worden opgesteld. Het doel van dit implementatieplan is de uitvoeringsstappen van het parkeerplan, zoals de planning en plaatsbepaling van de automaten inzichtelijk te maken. Het invoeringsplan behoeft geen goedkeuring van college of gemeenteraad, maar vormt de basis voor het gesprek tussen bewoners en ambtelijke organisatie van de gemeente Groningen.

Implementatie van het nieuwe regime

Wijzigingen in het parkeerregime worden vastgelegd in de Parkeerverordening en bijbehorende Nadere Regels.

De procesplanning ziet er als volgt uit:

- College stelt het definitief Parkeerplan vast
- Gemeenteraad neemt besluit over beschikbaarstelling
- Investeringskrediet; gemeenteraad stelt de tarieven voor
- Betaald parkeren vastgesteld
- Invoeringsplan
- Uitvoering
- Uiterlijke ingangsdatum nieuwe regime*
- Evaluatie

**of zoveel eerder volgens invoeringsplan*

Bijlage: stimuleren alternatieven auto

De diversiteit en concentratie van voorzieningen en activiteiten in combinatie met de historische en ruimtelijke kwaliteit maakt de Groninger binnenstad tot 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. De binnenstad ontving in 2014 in een gemiddelde ruim 500.000 bezoekers. Van de bezoekers kwam 40 procent van buiten de gemeente. De Oosterparkwijk, Korrewegwijk en De Hoogte zijn dicht tegen de binnenstad aan gelegen. Een groot deel van de bewoners geeft aan dat de parkeeroverlast in de wijken (mede) veroorzaakt wordt door forensen.

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 en de binnenstad in het bijzonder. Mede daarom werken gemeenten, provincies en grote werkgevers samen 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. Door de verkeersstromen goed te onderzoeken, kunnen deze op de juiste manier verdeeld worden.

Voorbeeld: Universitair Medisch Centrum Groningen

Het UMCG is één van de voorbeelden van een werkgever in de binnenstad die haar medewerkers en bezoekers stimuleert om met alternatieven voor de auto naar het ziekenhuis te komen. Er werken in totaal ruim 12.500 mensen, en ongeveer 5000 patiënten en bezoekers komen dagelijks naar het UMCG. Een goede bereikbaarheid is voor het ziekenhuis letterlijk en figuurlijk van levensbelang. Binnen het UMCG is een aantal maatregelen genomen om het aantal auto's op de weg te minimaliseren. Het UMCG faciliteert P+R-abonnementen, waarmee medewerkers met korting gebruik kunnen maken van de P+R terreinen rondom de stad Groningen. Zo'n 1.300 medewerkers maken hier gebruik van. Ongeveer de helft van de medewerkers komt nu op de fiets. Het UMCG heeft de ambitie dat nog meer medewerkers op de fiets naar het werk komen en streeft naar een uitbreiding naar 60 procent. Het fietsen wordt gestimuleerd door het bieden van goede fietsparkeervoorzieningen, daarnaast worden steeds meer oplaadpunten voor e-bikes gerealiseerd en is er een fietsenplan voor medewerkers. Om het fietsgebruik onder medewerkers nog verder te stimuleren wil het UMCG minder parkeerplekken op eigen terrein gaan faciliteren. Naast deze maatregelen is het UMCG bezig met

het verbeteren van de reisinformatie voor zowel patiënten en bezoekers als voor medewerkers. Patiënten en bezoekers kunnen via de website UMCG.nl hun reis goed plannen met een routeplanner waarbij rekening wordt gehouden met de komende wegwerkzaamheden. Voor medewerkers komt op de digitale borden die in het UMCG hangen actuele reis- en bereikbaarheidsinformatie.

Het bieden van korting op E-bikes en op P+R-abonnementen, het beperken van de parkeermogelijkheden en betrouwbare en actuele reisinformatie: het zijn een aantal voorbeelden van de maatregelen die het UMCG neemt om het autogebruik van medewerkers en bezoekers te minimaliseren. De maatregelen samen moeten er voor zorgen dat het UMCG de komende jaren bereikbaar blijft voor patiënten en hun bezoekers, medewerkers en ambulances.

De gemeente heeft als standpunt dat bedrijven, instellingen en gemeente gezamenlijk de verantwoordelijkheid hebben om de binnenstad bereikbaar te houden. Door alternatieven voor de auto aantrekkelijk te maken worden forensen 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 de Oosterparkwijk, de Professorenbuurt en De Hoogte wordt de stap naar een alternatief voor de auto aantrekkelijker, ook al zal een deel van de forensen kiezen voor een locatie waar nog gratis geparkeerd kan worden.