

# Parkeerplan Korrewegwijk



# INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE .....	3
SAMENVATTING .....	5
1. Inleiding .....	7
<i>Leeswijzer</i> .....	8
2. Het proces .....	9
3. De Analyse .....	11
3.1 Omgevingsanalyse.....	11
3.2 Beschikbaarheid parkeerplaatsen.....	13
3.3 Mening en beleving parkeerproblematiek bewoners.....	14
3.4 Bewonersinitiatief.....	18
4. Afweging.....	19
4.1 De onderzoeksresultaten.....	19
4.2 De keuze tussen maatregelen.....	19
4.3 Consequenties van de maatregel.....	23
4.4 Consequenties voor doelgroepen .....	23
4.5 Consequenties gemeente .....	25
5. Maatregel .....	26
5.1 Conclusie .....	26
5.2 Foutparkeren.....	26
5.3 Evaluatie .....	27
6. Planning .....	28
Bijlage: stimuleren alternatieven auto.....	29

| Voorblad: Diephuisstraat, mei 2015

## **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 parkeerproblematiek in de Korrewegwijk verkend. Dit parkeerplan omvat de voorbereiding, uitwerking en invoering van eventuele maatregelen in de Korrewegwijk.

Delen van de Korrewegwijk, waar nog geen betaald parkeren geldt, kampen al een aantal jaren met parkeeroverlast. Dit zijn de buurten die het dichtst bij de binnenstad liggen. Hierdoor hebben ze het meeste last van parkerende forenzen en bezoekers van de binnenstad. Daarbij is sprake van toegenomen autobezit in wijken die hier destijds niet op ingericht zijn. Een hoge parkeerdruk leidt tot fout parkeren, een verminderde bereikbaarheid en onveilige situaties.

De meeste overlast in de Korrewegwijk wordt ervaren in de Professorenbuurt Oost. De parkeerdruk ligt hier rond de 90%. De parkeerdruk is 's nachts het hoogst omdat dan de meeste bewoners thuis zijn en zij 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 elkaar in de weg zitten. Aan de andere kant zien wij dat de overlast afneemt naarmate de afstand tot een gebied met betaald parkeren groter is. Een peiling onder bewoners bevestigt dit beeld. Minstens 70% van de bewoners in de West Indische Buurt en het Molukkenplantsoen geeft in de peiling aan geen overlast te ervaren. Het draagvlak voor de oplossing van betaald parkeren verschilt sterk binnen de wijk als geheel.

Het college realiseert zich dat de ernst van de problematiek en daarmee het draagvlak voor de invoering van maatregelen, verschilt per buurt. Er zijn buurten waar niets doen absoluut geen optie is. Er zijn ook buurten waar de parkeerproblemen en het draagvlak voor maatregelen minder groot zijn.

Er is in deze wijk geen barrière tussen het gebied met betaald parkeren en het gebied zonder parkeerregime. Daardoor vindt overloop vanuit het gebied met betaald parkeren plaats. Dit is reden om betaald parkeren in te voeren in aaneengesloten gebieden met (harde) barrières. In dit geval gaat het om invoering van betaald parkeren in een gebied dat enerzijds wordt omsloten door gebieden waar al betaald parkeren is ingevoerd en anderzijds wordt begrensd door het Van Starckenborgkanaal.

In de inspraakperiode bleek dat het draagvlak in de wijk beperkt is. Er zijn 123 inspraakreacties binnengekomen. Daarnaast heeft een aantal bewoners de gemeente aangespoord om met alternatieve en creatieve maatregelen te komen, waarbij bewoners onderdeel zijn van de oplossing. Een aantal bewoners in de wijk heeft aangegeven hiermee ook zelf aan de slag te willen gaan.

*Besluit:*

Het besluit is om in de Professorenbuurt Oost betaald parkeren in te voeren en tevens ruimte bieden aan een bewonersinitiatief, om te experimenteren met alternatieve oplossingen.

In de overige delen van de wijk, de Professorenbuurt Noord, Nieuw-Indische buurt, Molukkenplantsoen, West-Indische buurt nemen we geen maatregelen. De bewoners ervaren daar weliswaar parkeeroverlast, maar niet zodanig dat dit leidt tot draagvlak voor maatregelen.

## 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 vergunningzones in woonwijken).

In de uitwerking van de parkeernota heeft de gemeente de benadering van het parkeervraagstuk de afgelopen jaren aangescherpt. Niet eenzijdig betaald parkeren invoeren op basis van het beleid en de parkeerdrukmetingen, maar 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 vragen die centraal staan in het proces om te komen tot een parkeerplan.

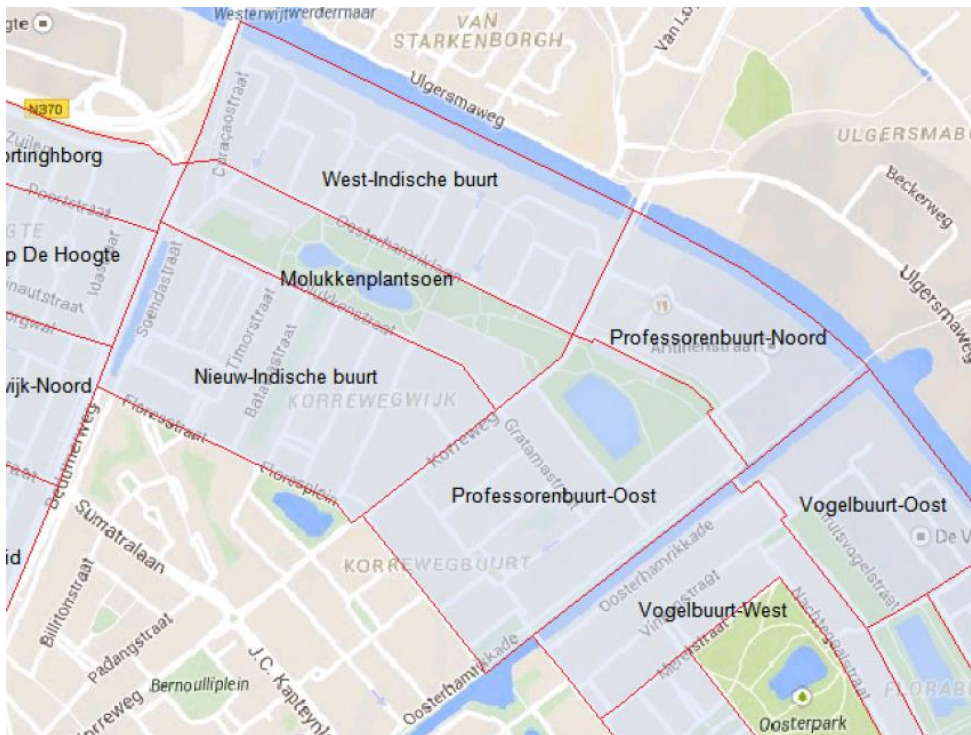
Het college staat open voor initiatieven vanuit de buurt die een bijdrage leveren aan de verlaging van de parkeerdruk. Het college wil deze initiatieven waar mogelijk ondersteunen. Als bewoners samen een initiatief ontplooien dat leidt tot een structureel lagere parkeerdruk, dan is dat aanleiding om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

Dit parkeerplan loopt voor op de herijking van de parkeernota. In de collegebrief aan de raad van 10 februari 2016 (kenmerk 5510052) is aangegeven dat parkeerbeleid zich bij uitstek leent voor een gebiedsgerichte aanpak. Initiatieven uit de samenleving willen we faciliteren en begeleiden en als dat nodig is wijken we van ons beleid af of passen we ons beleid aan.

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

- Professorenbuurt
  - Professorenbuurt Oost
  - Professorenbuurt Noord
- Indische buurt
  - Nieuw-Indische buurt
  - Molukkenplantsoen
  - West-Indische buurt

Daarnaast is de parkeersituatie in de omliggende gebieden, zoals de Oosterparkwijk en De Hoogte in de analyse en afweging meegenomen.



### *Inspraak*

Het college van B&W heeft in zijn vergadering van 15 september 2015 besloten het concept Parkeerplan Korrewegwijk vrij te geven voor inspraak. De inspraakperiode heeft 8 weken geduurd, van 23 september 2015 tot en met 17 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 bijlagen). Het inspraakverslag wordt samen met dit Parkeerplan Korrewegwijk 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. Overlastmeldingen en parkeerdrukmetingen gaven in 2013 aanleiding om de parkeerproblematiek in de Korrewegwijk 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 gevraagd 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 de 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 8 weken ter inzage gelegen (inclusief twee weken verlenging vanwege een late bezorging van de begeleidende brief). Hierbij hadden bewoners de mogelijkheid om te reageren op de plannen. Voor een goede informatievoorziening is daarnaast een inspraakavond georganiseerd op 6 oktober 2015. De gemeente heeft 123 reacties ontvangen, die worden beantwoord in het inspraakrapport (zie bijlagen).

Na de inspraakperiode zijn de plannen niet meteen definitief vastgesteld, vanwege een groot aantal inspraakreacties in de wijken (voornamelijk Oosterparkwijk en Korrewegwijk) en een bewonersinitiatief in de Professorenbuurt Oost/Oosterparkwijk, dat bij de gemeente erop aandrong te komen met een alternatieve, creatieve oplossing. Hierop wordt in een addendum dieper ingegaan.



### **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, samen voorbereiden 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 8 weken ter inzage
Dec 2015-juni 2016	afweging alternatieven inspraak en bewonersinitiatief
Juli 2016	definitief parkeerplan

## 3. De Analyse

### 3.1 Omgevingsanalyse

De Korrewegwijk ligt dicht tegen de binnenstad aan. Het is een (grotendeels) vooroorlogse wijk met een heldere stedenbouwkundige structuur. De verkeerssituatie in de Korrewegwijk wordt bepaald door een drukke verkeersontsluiting via de Bedumerweg (westkant) en Korreweg (dwars door de wijk). Langs de Korreweg loopt een zeer drukke fietsverbinding naar het stadscentrum. De bestaande busbaan langs de Oosterhamrikkade maakt onderdeel van de recente discussie over een nieuwe stadsontsluiting. Er wordt momenteel een aantal varianten onderzocht, waaronder een route via Oosterhamriktrace of via de Korrewegbrug. De uitkomst van deze discussie zal naar verwachting invloed hebben op de verkeerssituatie in de wijk.

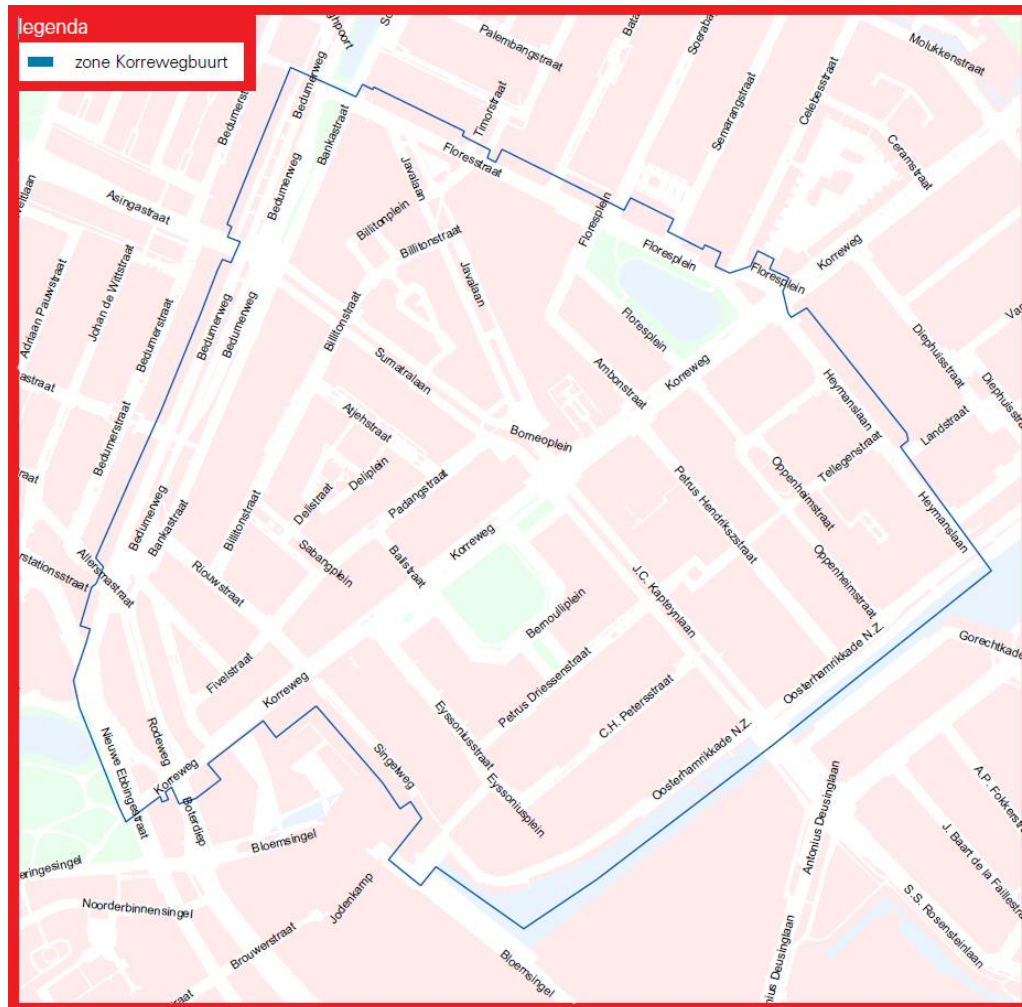


| Oosterhamrikzone

De Korrewegwijk is in beweging. Delen van de wijk zijn gerenoveerd of opnieuw gerealiseerd (nieuwbouw Nieuw Indische buurt, renovatie tussen Sumatralaan en Javalaan). In de Professorenbuurt Noord en langs de Oosterhamrikkade worden diverse woonlocaties ontwikkeld. De buurtorganisatie van de Professorenbuurt Oost geeft daarom aan dat het van vitaal belang is het aantal parkeerplaatsen te handhaven. De gemeente heeft als insteek dat nieuwe projecten geen nieuwe parkeerproblemen geven. Projectontwikkelaars moeten de parkeerbehoefte van hun ontwikkeling op eigen terrein oplossen. Bewoners van nieuwbouwprojecten in gebieden met betaald parkeren komen in principe niet in aanmerking voor een vergunning voor parkeren op de openbare weg. Daarnaast worden er vele initiatieven ondernomen in het sociale domein. Dat vanwege de aanwijzing van de wijk als krachtwijk.

*Binnen een deel van de Korrewegwijk geldt sinds enige jaren betaald parkeren. Het gebied met betaald parkeren wordt begrensd door: het Oosterhamrikkanaal, Heymanslaan, kruispunt Korreweg/Heymanslaan, Floresplein, Bedumerweg/Floresstraat, kruispunt Bankastraat/Floresstraat, kruispunt Bedumerweg/Floresstraat, Bedumerweg, Nieuwe Ebbingestraat tussen Noorderstationsstraat en Boteringesingel, Boteringesingel tussen Nieuwe Ebbingestraat en Boterdiep, middellijn Boterdiep tussen Bloemsingel en*

*Korreweg, middellijn Korreweg tussen Rodeweg en Singelweg tussen Korreweg, middellijn Singelweg tussen Korreweg en Van Kerckhofstraat en middellijn Van Kerckhofstraat tussen Oosterhamrikkanaal NZ en waterweg Oosterhamrikkanaal.*



| Huidige zone betaald parkeren Korrewegwijk

De **Nieuw Indische buurt** bestaat grotendeels uit huurwoningen in bezit van corporaties. De particuliere woningen vindt men in de Celebesstraat, de Ceramstraat (beide jaren 30) en de Timorstraat, de Medanstraat (nieuwbouw). In dit deel van de wijk wordt een grote parkeerdruk ervaren, vooral in de straten met particuliere woningen, waar autobezit hoger is dan in de overige delen. Een deel van de nieuw gebouwde particuliere woningen zijn voorzien van een eigen parkeergelegenheid.



| **Medanstraat: parkeren op eigen terrein**

De **West-Indische buurt** bestaat uit zowel huurwoningen als particuliere woningen.

Het autobezit in de West-Indische buurt is aanzienlijk lager dan in het gemiddelde van de stad en verschilt per buurtdeel. Het percentage bewoners met bijstandsuitkering is twee keer zo groot als het stadsgemiddelde, het aantal werklozen is 1.5 keer zo hoog. Tegelijkertijd is het gemiddeld inkomen duidelijk lager dan het gemiddelde in de stad.

De **Professorenbuurt** ligt tussen de Korreweg, het Oosterhamrikkanaal en het van Starckenborghkanaal. Het autobezit in de Professorenbuurt is, net als in de Indische buurt de helft van het stadsgemiddelde. Er zijn duidelijk minder mensen die een bijstandsuitkering ontvangen of werkzoekend zijn dan in de Indische buurt. Het gemiddeld inkomen in de Professorenbuurt is iets hoger dan in de Indische buurt, maar lager dan het gemiddelde inkomen in de stad.

### 3.2 Beschikbaarheid parkeerplaatsen

Met het meten van de parkeerdruk wordt duidelijk hoeveel parkeerplaatsen in een gebied bezet, dan wel beschikbaar 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.

<b>Parkeerdruk</b>	<b>nacht</b>	<b>werkdag</b>	<b>avond</b>	<b>za-middag</b>
Indische buurt	78%	66%	73%	65%
Professorenbuurt	90%	73%	80%	78%
<b>Totaal niet betaald parkeren</b>	<b>82%</b>	<b>69%</b>	<b>75%</b>	<b>69%</b>
Indische buurt	73%	47%	67%	57%
Professorenbuurt	70%	47%	63%	51%
<b>Totaal betaald schilwijken</b>	<b>71%</b>	<b>47%</b>	<b>65%</b>	<b>54%</b>

Uit de parkeerdrukmeting valt af te leiden dat de parkeerdruk in de buurten waar geen betaald parkeren van kracht fors hoger ligt dan het deel van de wijk waar al betaald parkeren geldt. In de Professorenbuurt waar nog geen betaald parkeren geldt, ligt de parkeerdruk rond de 90%. 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/ 's avonds), waarbij bewoners, bezoekers en forenzen elkaar soms letterlijk in de weg zitten. In deze cijfers is geen rekening gehouden met leaseauto's en auto's met een buitenlands kenteken.

### 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 de Korrewegwijk hebben 552 respondenten meegedaan. Dat is 10% van het aantal huishoudens in de wijk. Dit kan gezien worden als een normale respons en is daarom een representatieve afspiegeling van de meningen in de wijk.

<i>Ervaren parkeerdruk</i>	geen	soms	vaak	onbekend
Nieuw Indische Buurt	35%	32%	31%	3%
Molukkenplantsoen	76%	6%	18%	0%
West Indische Buurt	70%	22%	6%	3%
<b>Indische buurt (totaal)</b>	<b>51%</b>	<b>27%</b>	<b>20%</b>	<b>3%</b>
Professorenbuurt Oost	11%	23%	63%	3%
Professorenbuurt Noord	58%	33%	8%	0%
<b>Professorenbuurt (totaal)</b>	<b>14%</b>	<b>24%</b>	<b>60%</b>	<b>3%</b>
<b><i>Totaal</i></b>	<b>38%</b>	<b>26%</b>	<b>34%</b>	<b>3%</b>

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 het Professorenbuurt Oost. In deze buurt is er slechts een klein deel van de respondenten dat zegt geen overlast te ervaren.

De Professorenbuurt Oost ligt geografisch het dichtst bij de binnenstad en tegelijkertijd tegen de grens van het gebied waar betaald parkeren al geldt.



### | Oosterhamrikkade

Het volgende overzicht gaat in op de mening over 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 beide buurten de meeste respondenten vinden dat het overlast door de bewoners zelf veroorzaakt wordt (autobezit), maar ook door de in de buurt parkerende forenzen. De meerderheid van alle respondenten geeft aan overlast te hebben door forenzen, al dan niet in combinatie met overlast door bewoners.

<b>Veroorzaker overlast</b>	<b>forenzen</b>	<b>bewoners</b>	<b>alle</b>	<b>geen overlast</b>
Nieuw Indische Buurt	22%	30%	17%	33%
Molukkenplantsoen	35%	6%	0%	59%
West Indische Buurt	17%	22%	1%	60%
<b>Indische buurt (totaal)</b>	<b>21%</b>	<b>26%</b>	<b>10%</b>	<b>45%</b>
Professorenbuurt Oost	17%	33%	40%	10%
Professorenbuurt Noord	17%	25%	8%	50%
<b>Professorenbuurt (totaal)</b>	<b>17%</b>	<b>32%</b>	<b>38%</b>	<b>13%</b>
<b>Totaal</b>	<b>19%</b>	<b>28%</b>	<b>20%</b>	<b>34%</b>

De respondenten is ook gevraagd op welk tijdstip zij de meeste overlast ervaren. In onderstaande tabel staat het aandeel respondenten dat op een bepaald deel van de dag parkeeroverlast ervaart. De meeste overlast wordt 's avonds ervaren, vooral in de delen Nieuw-Indische buurt en Professorenbuurt Oost. De respondenten van de Professorenbuurt Oost geven aan ook in de nacht overlast te ondervinden (51%).

<b>Tijdstip overlast</b>	<b>overdag</b>	<b>s avonds</b>	<b>s nachts</b>
Nieuw Indische Buurt	24%	51%	27%
Molukkenplantsoen	29%	12%	6%
West Indische Buurt	13%	22%	4%
<b>Indische buurt (totaal)</b>	<b>20%</b>	<b>38%</b>	<b>17%</b>
Professorenbuurt Oost	30%	70%	51%
Professorenbuurt Noord	25%	17%	17%
<b>Professorenbuurt (totaal)</b>	<b>30%</b>	<b>67%</b>	<b>49%</b>
<b>Totaal</b>	<b>23%</b>	<b>48%</b>	<b>28%</b>

In onderstaande tabel staan de gewenste maatregelen die door de respondenten zijn gekozen uit de opties. In de Indische buurt ziet een duidelijke meerderheid van de respondenten het liefst geen verandering in het parkeerbeleid: 82%. De cijfers voor delen van deze buurt liggen dichtbij elkaar. Alleen in de Nieuw Indische buurt wil een vijfde van de respondenten dat er wel maatregelen worden ingevoerd. In de Professorenbuurt zijn grotere verschillen op te merken. In de Professorenbuurt Oost heeft kleine minderheid voor "geen verandering" heeft gekozen. Respondenten van de Professorenbuurt Noord hebben een duidelijke voorkeur voor "geen verandering" (83%).

De respondenten die toch wel maatregelen wensen, kozen meestal voor betaald parkeren voor alle doelgroepen. In de Professorenbuurt Oost werd de optie van bewoners parkeren inclusief bezoek door 10% van de respondenten gekozen.

<i>Gewenste maatregel</i>	geen	betaald parkeren	bewoners en bezoek	alleen bewoners	geen antwoord
Nieuw Indische Buurt	74%	21%	4%	0%	2%
Molukkenplantsoen	82%	6%	0%	0%	12%
West Indische Buurt	94%	3%	1%	0%	2%
<b>Indische buurt (totaal)</b>	<b>82%</b>	<b>13%</b>	<b>3%</b>	<b>0%</b>	<b>2%</b>
Professorenbuurt Oost	49%	37%	10%	3%	1%
Professorenbuurt Noord	83%	0%	8%	0%	8%
<b>Professorenbuurt (totaal)</b>	<b>51%</b>	<b>35%</b>	<b>10%</b>	<b>3%</b>	<b>1%</b>
<b>Totaal</b>	<b>72%</b>	<b>21%</b>	<b>5%</b>	<b>1%</b>	<b>2%</b>



| Kaart : Aandeel respondenten dat een maatregel wenst voor het parkeerbeleid per zes-positie postcodegebied.

Donkerder groen geeft aan dat het aandeel hoger ligt dan... drempelwaarde draagvlakafpraak / percentage gemiddeld.



### **3.4 Bewonersinitiatief**

In november 2015 heeft een bewonersinitiatief, bestaande uit bewoners van de Professorenbuurt-Oost en Oosterparkwijk, contact gezocht met de gemeente. Zij spoorden de gemeente aan om met een alternatieve, creatieve oplossing te komen. Anderzijds namen zij zelf de verantwoordelijkheid voor de hoge parkeerdruk: er is een groot aantal bewoners met een auto, waardoor er slechts net voldoende parkeerplaatsen zijn voor bewoners. Uiteindelijk stelden deze bewoners drie alternatieven voor:

- (lang)parkeren op afstand (buiten de wijk, niet op straat);
- autodelen;
- blauwe zone.

Op deze drie alternatieven wordt in een addendum (zie bijlagen) dieper ingegaan.

## 4. Afweging

### 4.1 De onderzoeksresultaten

Uit de onderzoeksresultaten, van de parkeerdrukmeting en de peiling onder bewoners, is te concluderen dat er in een deel van de Korrewegwijk aanleiding is om maatregelen te nemen die de parkeeroverlast tegengaan. In het gebied dat grenst aan het gebied waar al betaald parkeren is ingevoerd, de Professorenbuurt Oost, is een situatie ontstaan waarbij de parkeerdruk hoog is. De bewoners ervaren dit in meer of minder mate als overlast. Zij zijn verdeeld over de wenselijkheid van de maatregel betaald parkeren: 49% wil geen verandering, 50% kiest voor een vorm van betaald parkeren.

De uitkomsten van de peiling laten voor de Nieuw Indische Buurt een tegenstrijdig beeld zien: twee derde van de respondenten ervaart overlast, maar driekwart van de respondenten wenst geen maatregel. Voor de gehele Korrewegwijk geldt dat 72% van de respondenten geen verandering wil, dus geen invoering van parkeermaatregelen.

### 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. 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, de bewoners en ondernemers moeten een vergunning kopen

Alle maatregelen die de parkeerdruk verlagen hebben voor- en nadelen voor de bewoner, omgeving of de gemeente. Zo biedt extra parkeerruimte alleen een oplossing, als er maatregelen zijn om vreemdparkeeren tegen te gaan. Extra ruimte trekt ook extra vreemdparkeeders aan. Bovendien is er vaak weinig ruimte in de wijk om een substantieel aantal extra plaatsen toe te voegen. Daarbij gaan extra parkeerplaatsen dikwijls ten kosten van leefbaarheid en openbaar groen. Daarom is het uitbreiden van de parkeercapaciteit volgens het college van B&W geen optie. Wel is de gemeente bereid om bij de vervanging van de riolering suggesties van bewoners over een meer efficiënte inrichting van de parkeerruimte mee te nemen.

De gemeente is voornemens betaald parkeren in de Professorenbuurt-Oost in te voeren. Uitbreiding van betaald parkeren heeft effect op het reeds bestaande betaald- parkeren gebied (Professorenbuurt Midden). Een deel van de bewoners deze buurt parkeert hun (2e) auto in het gebied zonder regime. Dit komt het meest voor langs de grens tussen de gebieden. In het geval van de Professorenbuurt (Midden) waar nu al betaald parkeren geldt, heeft 30% wel een auto, maar geen parkeervergunning. Deze categorie autobezitters zal bij invoering van betaald parkeren in de Professorenbuurt Oost niet meer daar

parkeren, maar een vergunning aanschaffen of een nieuwe plek buiten het betaald parkeren gebied zoeken. Het te verwachten effect is daarom dat de parkeerdruk in het bestaande betaald parkergebied (iets) toeneemt en in het nieuwe betaald parkeren gebied afneemt.

Uit het bewonersinitiatief Professorenbuurt-Oost/ Oosterparkwijk kwamen na de reguliere inspraak drie alternatieven voor betaald parkeren naar voren:

- bevorderen autodelen;
- (lang) parkeren voor bewoners op een andere locatie dan op straat;
- Een blauwe zone met ontheffing voor bewoners.

Uiteindelijk is door het bewonersinitiatief met name het idee van autodelen verder uitgewerkt. Het college waardeert dit initiatief en vindt het waardevol dat bewoners met initiatief komen.

Autodelen kan in onze visie een prima bijdrage leveren aan vermindering van de parkeerdruk in de wijk. Wij willen het initiatief van bewoners dan ook graag verder ondersteunen, bijvoorbeeld door het realiseren van gereserveerde parkeerplaatsen voor de deelauto's. En als het initiatief structureel leidt tot vrije parkeerplaatsen in de buurt, dan gaan wij graag in gesprek met de buurt hoe deze ruimte kan worden teruggegeven aan de buurt om leefbaarheid in de wijk te vergroten.

Wij verwachten vooralsnog niet dat autodelen, als enkele maatregel, op korte termijn leidt tot een substantiële verlichting van de parkeerdruk. Als aanvulling op betaald parkeren achten wij de maatregel waardevol. Wanneer een parkeerregime van kracht is en er worden door bewoners maatregelen tegen parkeerdruk uitgevoerd, dan kan deze ruimte niet door parkeerders van buiten de wijk worden ingenomen. De ruimte die wordt vrijgemaakt kan dus (bijvoorbeeld in de vorm van groen, een speelplaats of een buurtbarbecueplaats) daadwerkelijk worden teruggegeven aan de wijk.

In een addendum op het parkeerplan gaan we uitgebreid in op de drie alternatieven, met daarbij de consequenties voor bewoners, bezoekers en de gemeente.

In overleg met de bewonersorganisatie en het bewonersinitiatief is gekozen om maatregelen voor te leggen die niet onomkeerbaar zijn en voornamelijk uitgaan van de verantwoordelijkheid van de bewoner zelf.

#### *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? Er zijn met name in de Professorenbuurt Oost straten waarin het autobezit hoger is dan het aantal beschikbare openbare parkeerplaatsen. Wij hebben voor de Professorenbuurt het autobezit en aantal parkeerplaatsen geïnventariseerd. Op buurtniveau zijn er ongeveer 10% meer parkeerplaatsen dan het aantal auto's van bewoners. De parkeerplaatsen op eigen terrein zijn hier niet in meegenomen, hoewel dit weinig voorkomt. Wel wordt er 'illegaal' in de voortuinen geparkeerd, terwijl een inrit ontbreekt. Dat gaat ten koste van de groene aanblik op straat. Een onwenselijke situatie wat de gemeente betreft, ook al is handhaving lastig.



### | Parkeren in de voortuin

*De bewonersorganisatie Professorenbuurt Oost roept de gemeente op om het aantal parkeerplaatsen op peil te houden, gelet op de schaarse parkeerruimte in het gebied.*

*De gemeente verwacht dat betaald parkeren de druk verlicht. Daarnaast hanteert de gemeente de regel dat bij parkeerplaatsen in betaald parkergebieden gecompenseerd dienen te worden binnen de zone, als dat mogelijk is.*

De inspraak in de Korrewegwijk gaat grotendeels over de Professorenbuurt Oost, waar vraagtekens worden gesteld bij het effect van de maatregelen, gelet op de parkeerdruk 's avonds en 's nachts.

Daarnaast spelen er meerdere ontwikkelingen die ook van invloed kunnen zijn op de parkeersituatie, zoals de toekomstige autoverbinding via het Oosterhamriktracé en de plannen om de Korreweg te transformeren naar een autoluwe fietsstraat. Verder hebben bewoners zorgen over de gevolgen van de nieuwbouw in de Oosterhamrikzone op het straatparkeren.

De vervanging van de riolering in de Professorenbuurt in 2017 biedt kansen om daar waar mogelijk, de ruimte voor parkeren efficiënter benut kan worden, in de vorm van markering en anders inrichten van parkeervakken. Bewoners kunnen daarvoor zelf suggesties aandragen. Overigens willen wij niet op grote schaal extra parkeerruimte toevoegen aan de wijk.

Wij nemen in de nieuwe parkeervisie het uitgiftebeleid voor vergunningen onder de loep. Dit beantwoordt ook de vraag van bewoners, die zorgen uiten over mogelijke parkeeroverlast als gevolg van nieuwbouwontwikkelingen.

Met betrekking tot nieuwbouwontwikkelingen merken wij op dat ontwikkelaars, conform vigerend beleid, de parkeerbehoefte van hun ontwikkeling op eigen terrein moeten oplossen. Logisch gevolg hiervan is dat (toekomstige) bewoners van de nieuwbouw komen in principe niet in aanmerking voor een parkeervergunning voor parkeren op de openbare weg.

## *Geen maatregelen*

Een duidelijke meerderheid in de Korrewegwijk 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 het UMCG en de verbeterde bereikbaarheid van dit deel van de stad een hogere parkeerdruk zal toenemen. In de Nieuw Indische Buurt wordt reeds overlast ervaren, terwijl er geen draagvlak onder respondenten is voor betaald parkeren.

De nieuwbouwontwikkelingen in de Oosterhamrikzone, waar de komende jaren diversie woningbouwontwikkelingen zijn voorzien, vragen ook om aandacht.



### **| Ceramstraat, hoek Celebesstraat**

*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.*

*In betaald parkeergebieden is sprake van een relatief hoge parkeerdruk. In deze gebieden is er dus extra reden om het parkeren op eigen terrein te stimuleren. Op dit moment besluit de gemeente per geval dat toekomstige c.q. nieuwe adressen (bewoners en bedrijven) met voldoende parkeerruimte op eigen terrein niet in aanmerking komen voor een bewoners- of bedrijvenvergunning. Als er geen sprake is van betaald parkeren kunnen adressen niet uitgesloten worden van parkeren op straat (gratis), wat kan leiden tot een hogere parkeerdruk en lege parkeervoorziening op eigen terrein (waar doorgaans kosten aan zijn verbonden).*

Naast de nieuwbouwontwikkeling spelen de verkenningen voor een auto-ontsluiting via het Oosterhamriktracé in relatie tot de vervanging van de Gerrit Krolbrug. De verkenningen bevinden zich nog in de ontwerpfase. Duidelijk is dat de Oosterhamrikkade voor de Professorenbuurt een buffer vormt voor parkeerplaatsen. De bewonersorganisatie bepleit zoals gesteld het handhaven van het bestaande aantal parkeerplaatsen in de buurt.

### 4.3 Consequenties van de maatregel

#### *Waterbed effect*

De consequentie van het niet invoeren van betaald parkeren in de Professorenbuurt- Oost is dat de vreemdparkerders nog steeds de mogelijkheid hebben te parkeren in de wijk. Aan de andere kant is het risico op verschuiving naar aangrenzende gebieden kleiner.

Er blijft een duidelijke grens tussen wel en niet betaald parkeren (tussen Professorenbuurt Midden en Oost) en het risico op een verhoogde parkeerdruk. Door het ontbreken van voldoende draavlak wordt voor de Nieuw Indische buurt geen betaald- en vergunningparkeren voorgesteld ook al wordt hier overlast ervaren.

#### *Voorgenomen besluit*

- Invoeren van betaald parkeren in de Professorenbuurt Oost en ruimte voor experimenten met autodelen en eventueel parkeren op afstand. Het college stelt beperkte ondersteuning beschikbaar om de initiatieven tot een succes te maken.;
- Bewoners kunnen het kader van vervanging riolering meedenken of efficiënter omgaan met ruimte voor parkeren.

### 4.4 Consequenties voor doelgroepen

#### *Bewoners*

Het invoeren van betaald parkeren is een dwingende maatregel. 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.

Naast de vorm van betaald parkeren zijn zonering 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.

Daarnaast biedt het bewonersinitiatief mogelijk interessante alternatieven voor hun persoonlijke situatie. Bij autodelen zijn er lagere kosten voor het hebben van een auto en mogelijk een vaste parkeerplaats. Bij parkeren op afstand heeft men een gegarandeerde parkeerplek. Door het verdwijnen van een aantal auto's in de wijk is het mogelijk dat de parkeerdruk afneemt, maar dit is vooraf niet met zekerheid te stellen. Het is de vraag of het alternatief van (lang) parkeren op afstand voor bewoners qua kosten een interessant is.

Autodelen in combinatie met betaald parkeren kan leiden tot structurele reductie van het aantal benodigde parkeerplaatsen. Als dat het geval is gaan wij graag met de buurt in gesprek hoe de vrije ruimte kunnen teruggeven aan de buurt ter vergroting van leefbaarheid.

Bewoners komen in aanmerking voor een bewonersvergunning, waarmee zij binnen het betaald parkergebied (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.

*Een terugkomend verzoek vanuit bewoners is een kwijtschelding op de parkeervergunningen. Soms vanuit de overtuiging dat de bewoners moeten betalen voor een probleem dat door vreemdparkerders wordt veroorzaakt, anderzijds omdat het tarief geen rekening houdt met de inkomenssituatie en voor alle bewoners gelijk is.*

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

De parkeerbelasting valt dan ook niet onder de belastingen waarvoor een kwijtscheldingsregeling van toepassing is.

### *Bezoekers*

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

Ondernemers 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. Een bedrijvendagvergunning geeft de

mogelijkheid de auto te parkeren in een vak, zodat men niet elke keer naar de automaat hoeft. Het parkeren hoeft niet noodzakelijkerwijs in de aangegeven straat, maar wel in de betreffende wijk.

### *Verzorgenden*

Op dit moment kunnen huisartsen, verloskundigen en medewerkers van thuiszorginstellingen een parkeerontheffing aanvragen. Met deze ontheffing kunnen deze zorgverleners tijdens hun werk hun auto parkeren in alle wijken van Groningen.

*De bewonersorganisaties vragen aandacht voor de situatie van kwetsbare bewoners die aangewezen zijn op mantelzorg van familie, vrienden of anderszins. Zij zien graag een regeling voor deze categorie verzorgenden.*

Genoemde zorgverleners zijn BIG-geregistreerd. Bij de aanvraag zal om deze registratie worden gevraagd. Mantelzorgers vallen hier niet onder, zij dienen gebruik te maken van een bezoekersvergunning van bewoners, dan wel een kaartje bij de automaat aanschaffen tijdens de tijdsvensters van betaald parkeren. Het college acht dit niet als onoverkomelijk, bij de gemeente zijn geen brede signalen bekend dat dit een grote belemmering zou zijn voor mantelzorgers.

### *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. 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   |

## **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.



## **5. Maatregel**

### **5.1 Conclusie**

Het college concludeert dat op wijkniveau de 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 niets doen geen optie is, maar ook buurten waar de parkeerproblemen minder groot zijn. Maar gelet op de problematiek in de Professorenbuurt Oost is een invoering van betaald parkeren in deze buurt gewenst.

Het bewonersinitiatief heeft de gemeente drie alternatieven voor de Professoren Oost aangeboden. Wij waarderen het initiatief van bewoners en willen initiatieven graag stimuleren en faciliteren. Daarom geven we het idee van autodelen en parkeren op afstand de ruimte en combineren dat met de invoering van betaald parkeren. Deze combinatie geeft namelijk ook de mogelijkheid om parkeerruimte die door bewonersinitiatief wordt vrijgespeeld, daadwerkelijk aan de buurt ten goede te laten komen. Zonder regime van betaald parkeren zou deze ruimte immers snel opgesoupeerd worden door parkeerders van elders.

Daarnaast kunnen bewoners in het kader van vervanging van riolering meedenken over efficiënter omgaan met ruimte voor parkeren.

### **5.2 Foutparkeren**

Door een deel van de bewoners van de Korrewegwijk wordt overlast ervaren van foutparkeerders. Foutparkeren mag niet leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties of onbereikbaarheid voor politie, brandweer of ambulance. Bewoners kunnen onveilige situaties melden bij de gemeente.

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. Wellicht biedt de vervanging van de riolering de mogelijkheid om ook iets te doen tegen tuinparkeren door eventuele herinrichting.



| Foutparkeerders in de Diephuisstraat (links) en Van Swinderenstraat (rechts)

### 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 zullen twee jaar na invoering worden geëvalueerd. De evaluatiecriteria zullen in samenspraak met de bewonersorganisatie Korrewegwijk worden bepaald. Deze evaluatie kan ertoe leiden dat er geen verdere maatregelen noodzakelijk zijn, maar kan ook aanleiding geven om alsnog betaald parkeren of een andere maatregel in te voeren.

## **6. Planning**

Er zijn grofweg 4 fasen te onderscheiden in het 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. Uitvoering bewonersinitiatief (experimenten autodelen en parkeren op afstand)
3. Evaluatie van de getroffen maatregelen

## Bijlage: stimuleren alternatieven auto

### Beleidskader

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 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.