

Parkeerplan Oosterparkwijk



INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	3
SAMENVATTING	5
1. Inleiding	6
<i>Leeswijzer</i>	8
2. Het proces.....	9
3. De Analyse.....	11
3.1 Omgevingsanalyse.....	11
3.2 Bezettingsgraad parkeerplaatsen	12
3.3 Mening en beleving parkeerproblematiek bewoners.....	13
3.4 Bewonersinitiatief.....	17
4. Afweging.....	18
4.1 De onderzoeksresultaten.....	18
4.2 De keuze tussen maatregelen.....	18
4.3 Consequenties van de maatregel.....	20
4.4 Consequenties voor doelgroepen	21
4.5 Consequenties gemeente	23
5. Maatregel.....	24
5.1 Conclusie	24
5.2 Uitwerking maatregel.....	24
5.3 Evaluatie	25
6. Planning.....	26
Bijlage: stimuleren alternatieven auto.....	27

SAMENVATTING

Parkeerverlast kan een grote ergernis voor bewoners en ondernemers zijn. De grote vraag naar schaarse parkeerruimte zorgen 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 Oosterpark verkend. Dit parkeerplan omvat de voorbereiding, uitwerking en invoering van eventuele maatregelen in de Oosterparkwijk.

Delen van de Oosterparkwijk, waar nog geen betaald parkeren geldt, kampen al een aantal jaren met parkeerverlast. Dit zijn de buurten die het dichtst bij grens van het huidige gebied met betaald parkeren liggen. Deze buurten hebben het meeste last hebben van vreemd parkeerders, parkerende bezoekers van de binnenstad, in combinatie met 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 Oosterparkwijk wordt ervaren in de Bloemenbuurt en rondom de Slachthuisstraat. In de Bloemenbuurt ligt de parkeerdruk rond de 90%. 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 naar de grens van gebied met betaald parkeren groter is. Een peiling onder bewoners bevestigt dit beeld. Voor de Oosterparkwijk als totaal geldt dat 28% soms overlast, 46% vaak overlast, 23% geen overlast ervaart en 3% heeft geen mening gegeven.

In totaal voor de gehele wijk wenst 51% een vorm van betaald parkeren.

Het college concludeert dat een bescheiden meerderheid voor een vorm van betaald parkeren opteert, als antwoord op de hoge parkeerdruk 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 absoluut geen optie is, maar ook buurten waar de parkeerproblemen minder groot zijn. In de parkeernota wordt aangegeven dat betaald parkeren alleen wordt ingevoerd in de wijken waar er draagvlak voor is.

Het draagvlak wordt mede bepaald door de gevolgen van betaald parkeren. Zo worden de kosten voor vergunningen als nadeel gezien. Hoewel het college oog heeft voor deze zorgen is de opdracht om kostendekkendheid van het parkeerbedrijf te vergroten van algemeen belang voor de stad.

Het voornemen is in de gehele Oosterparkwijk een parkeerregime van betaald parkeren in te voeren dat van kracht is op maandag t/m zaterdag tussen 09:00 en 18:00 uur en 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 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. 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..

De maatregelen die 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).

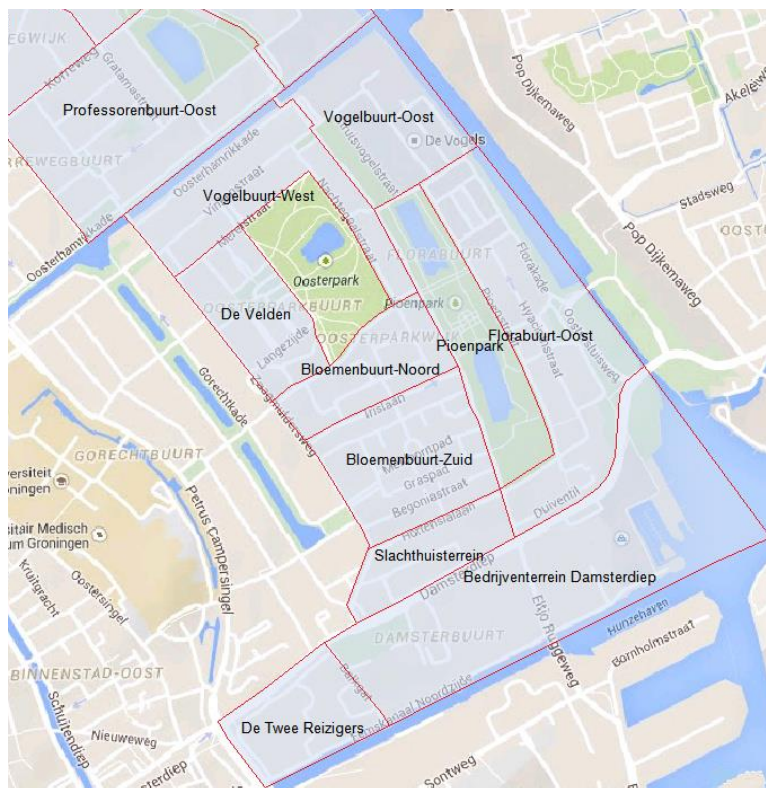
In de uitwerking van de parkeernota heeft de gemeente de benadering van het parkeervraagstuk de afgelopen jaren aangescherpt. Niet eenzijdig betaald parkeren invoeren op basis van het beleid en de parkeerdrukmetingen, maar in dialoog met de bewoners de parkeerproblematiek verkennen. Worden de parkeerproblemen 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.

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

- Bloemenbuurt
 - Slachthuisstraat e.o.
 - Bloemenbuurt Zuid
 - Bloemenbuurt Noord
- Vogelbuurt
 - Vogelbuurt West
 - De Velden
 - Oosterpark
 - Vogelbuurt Oost
- Florabuurt
 - Florabuurt Oost
 - Pioenpark
- Damsterbuurt (bedrijventerrein Damsterdiep)
Daarnaast zijn de omliggende gebieden zoals Gorechtbuurt betaald parkeren inclusief het UMCG en de Korrewegwijk betrokken in de analyse en afweging.



| Buurten Oosterparkwijk

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 6 weken geduurd, van 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 bijlagen). Het inspraakverslag wordt samen met dit Parkeerplan Oosterparkwijk door het college van B&W vastgesteld.

Leeswijzer

In het tweede hoofdstuk wordt het proces beschreven, wat aan dit plan is voorafgegaan. Hoofdstuk 3 bestaat uit de analyse van het probleem. Zo wordt de parkeerdruk in beeld gebracht. Daarnaast worden de uitkomsten van een peiling onder bewoners naar parkeeroverlast samengevat. In hoofdstuk 4 zijn de mogelijk maatregelen afgewogen, in het daaropvolgende hoofdstuk wordt de praktische vertaling gemaakt naar de maatregel. 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 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 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 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 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). 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 informatieavonden gehouden en is informatie beschikbaar gesteld via de website.

Na de inspraakperiode zijn de plannen niet meteen definitief vastgesteld, vanwege een groot aantal inspraakreacties uit de wijken (voornamelijk Oosterparkwijk en Korrewegwijk) en om een bewonersinitiatief uit de Professorenbuurt Oost/Oosterparkwijk de ruimte te bieden om zelf met alternatieve en creatieve oplossingen te komen. 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, 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 Oosterparkwijk ligt dichtbij de binnenstad en wordt begrensd door het UMCG, het Oosterhamrikkanaal, het Van Starckenborghkanaal en het Eemskanaal. De wijk telt ongeveer 10.000 inwoners. De bevolkingsopbouw van de Oosterparkwijk is vergelijkbaar met die van de stad. Toch zijn er een aantal opmerkelijke verschillen te noemen: meer jongeren, iets meer niet-westerse allochtonen en meer zelfstandig wonende ouderen dan het stedelijk gemiddelde.

De laatste 15 jaar is er veel veranderd in de Oosterparkwijk. Delen van de wijk zijn herontwikkeld (Stadswerf, de Velden) of verbeterd (het Blauwe Dorp, Gebrand Bakkerstraat), er is geïnvesteerd in het opknappen van de openbare ruimte en verbetering van de sociale voorzieningen. Ook de komende jaren zullen nieuwe initiatieven zich aandienen. De ontwikkelingen zorgen voor instroom van nieuwe bewoners en een groei van het eigenwoningbezit en mogelijk ook meer autobezit.

De bereikbaarheid van de Oosterparkwijk is door de heldere structuur van de straten voldoende. Tegelijkertijd doet zich een groot aantal stedelijke ontwikkelingen voor, die de verkeersdruk op vooral de wijkontsluitingswegen en de parkeerdruk – zonder maatregelen – mogelijk zal doen toenemen:

- de ontwikkelingen op het terrein van het UMCG;
- een aantal nieuwbouwontwikkelingen van woningen die of al gerealiseerd zijn of in ontwikkeling zijn en de mogelijk nieuwe ontsluiting voor autoverkeer via de Oosterhamrikkade;
- afname vrij parkeermogelijkheden in omgeving, zoals het terrein bij de Praxis aan het Damsterdiep;
- in algemene zin: het toegenomen autobezit.

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.

De Oosterparkwijk bestaat uit de buurten Gorechtbuurt, Bloemenbuurt, Damsterbuurt, Florabuurt, en Vogelbuurt.

De **Gorechtbuurt** ligt tegen het stadscentrum aan en wordt begrensd door UMCG, Damsterdiep, Oosterhamrikkanaal en Zaagmuldersweg. Om de hoge parkeerdruk tegen te gaan is een parkeerregime ingevoerd (betaald parkeren); het parkeerplan heeft dan ook geen betrekking op de Gorechtbuurt.

Het huidige gebied met betaald parkeren wordt begrensd door: de middellijn van de waterweg Oosterhamrikkanaal tot Gorechtkade en de straten Gorechtkade, E. Thomassen A. Thuessinklaan, Gorechtkade, Wielewaalplein, rijbaan Zaagmuldersweg, Damsterdiep, Balkgat, Eemskanaal, Damstersingel, Damsterdiep, Steentilkade, L.J. Zielstraweg, Hanzeplein (ZO-arm), Hanzeplein, Petrus Campersingel, S.S. Rosensteinlaan en de secundaire rijbaan van Wouter van Doeverenplein (incl. grenzen).



| Bestaande zone betaald parkeren Oosterpark

3.2 Bezettingsgraad 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 driejaarlijks 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	Nacht	Werkdag	Zaterdag-	
			Avond	middag
Bloemenbuurt	91%	88%	89%	77%
Florabuurt	76%	62%	71%	62%
Vogelbuurt	65%	66%	60%	56%
Totaal niet betaald parkeren	79%	73%	66%	66%
<i>Zaagmuldersweg</i>	64%	30%	62%	39%
<i>Gorechtbuurt</i>	75%	46%	66%	54%
<i>Vogelbuurt</i>	40%	15%	37%	24%
Totaal betaald schilwijken	73%	44%	64%	51%

Uit de parkeerdrukmeting valt af te leiden dat de parkeerdruk in de buurten waar geen betaald parkeren van kracht is fors hoger ligt dan het deel van de wijk waar al betaald parkeren geldt. In de Bloemenbuurt, 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 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 onder alle inwoners van de gebieden waar geen parkeerregime geldt uitgevoerd. De peiling is tussen eind januari en eind februari 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 Oosterparkwijk hebben 587 respondenten meegedaan, een kleine 15% van het aantal huishoudens in de wijk.

<i>Ervaren overlast</i>	Geen overlast	Soms overlast	Vaak overlast	onbekend
De Velden	16%	57%	27%	0%
Vogelbuurt-West	34%	27%	36%	3%
Vogelbuurt-Oost	50%	42%	8%	0%
Slachthuisstraat e.o.	4%	9%	84%	3%
Bloemenbuurt-Zuid	14%	30%	52%	3%
Bloemenbuurt-Noord	25%	26%	48%	1%
Florabuurt-Oost	51%	36%	10%	3%

Na de parkeerpeiling is een groot parkeerterrein bij de Praxis afgesloten voor lang parkeren. Bewoners kunnen nu meer overlast ervaren ten opzichte van de periode tijdens de enquête.

Voor de Oosterparkwijk als totaal geldt dat 23% van de respondenten geen overlast ervaart, 28% soms overlast, 46% vaak overlast en 3% heeft geen mening gegeven. De meeste overlast wordt ervaren in het Slachthuisstraat en de Bloemenbuurt. In deze buurten is er slechts een klein deel van de respondenten die geen overlast zegt te ervaren. Dit zijn de buurten die geografisch het dichtste bij de binnenstad liggen, en hierdoor vermoedelijk het meeste last hebben van parkerende bezoekers van de binnenstad.



| Slachthuisstraat

In de volgende analyse is de veroorzaker van de overlast weergegeven. In de vragenlijst konden de respondenten aangeven of zij overlast ervaren van forenzen, bewoners of van allebei. In de tabel is te zien dat de grootste groep

respondenten last heeft van parkerende forenzen in de buurt. De meerderheid van alle respondenten geeft aan overlast te hebben door forenzen, al dan niet in combinatie met overlast door bewoners.

<i>Veroorzaker overlast</i>	forens	bezoekers	alle	Geen overlast
De Velden	57%	22%	11%	11%
Vogelbuurt-West	38%	8%	19%	35%
Vogelbuurt-Oost	8%	33%	19%	35%
Slachthuisstraat e.o.	42%	9%	44%	5%
Bloemenbuurt-Zuid	57%	12%	19%	12%
Bloemenbuurt-Noord	52%	11%	19%	18%
Florabuurt-Oost	20%	33%	5%	42%

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. De meeste overlast wordt 's avonds en overdag ervaren, maar een kwart van de respondenten geeft aan ook 's nachts overlast te ondervinden. De buurten waar de meeste overlast wordt ervaren, scoren hier ook het hoogst. Met name in het Slachthuisterrein en de Bloemenbuurt Zuid is de overlast gedurende de hele dag aanwezig.

<i>Dagdeel overlast</i>	overdag	's avonds	's nachts
De Velden	76%	27%	11%
Vogelbuurt-West	55%	38%	19%
Vogelbuurt-Oost	17%	33%	19%
Slachthuisstraat e.o.	90%	83%	55%
Bloemenbuurt-Zuid	74%	48%	18%
Bloemenbuurt-Noord	62%	48%	22%
Florabuurt-Oost	15%	43%	16%

Dit volgende deel van het onderzoek kijkt naar de maatregelen die mogelijk zijn in de buurten. In onderstaande tabel staan de gewenste maatregel die door de respondenten is gekozen uit de opties. Een nipte minderheid van de respondenten in de Oosterparkwijk als totaal ziet het liefst geen verandering in het parkeerbeleid: 49%. Dit gevoel is vooral sterk in de Florabuurt-Oost (88% wenst geen maatregel). De wens om een vorm van betaald parkeren in te voeren is door 51% van de respondenten in de Oosterparkwijk aangekruist. Het Slachthuisterrein springt eruit als buurt waar de meeste wens om een maatregel is, maar liefst 83% wil verandering. Betaald parkeren voor iedereen wordt over

de gehele linie het meeste genoemd. De opties waarbij betaald parkeren voor bezoekers niet toegestaan is (opties c en d), zijn onder de respondenten minder populair. In totaal is slechts 10% voor deze opties. Met name in het Slachthuissterrein en de Bloemenbuurt-Zuid wordt het alleen parkeren voor bewoners en bezoek nog als optie genoemd (19% en 17%).

<i>Gewenste maatregel</i>	Geen verandering	Betaald parkeren iedereen	Bewoners & bezoekers parkeren	bewoners-parkeren	Geen antwoord
De Velden	59%	38%	0%	3%	0%
Vogelbuurt-West	56%	30%	12%	2%	0%
Vogelbuurt-Oost	83%	8%	0%	0%	8%
Slachthuisstraat e.o.	14%	60%	19%	4%	4%
Bloemenbuurt-Zuid	40%	40%	17%	3%	0%
Bloemenbuurt-Noord	51%	34%	10%	3%	3%
Florabuurt-Oost	88%	7%	2%	1%	2%



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

Donkerder groen geeft aan dat het aandeel hoger ligt.

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 zowel de parkeerdrukmeting als de peiling onder bewoners is een beeld op te tekenen dat in een groot deel van de Oosterparkwijk er aanleiding is tot het nemen van maatregelen om de parkeeroverlast tegen te gaan. Met name in de schil rondom het bestaande betaald parken gebied, en in het bijzonder in de Bloemenbuurt en de omgeving van de Slachthuisstraat is een situatie ontstaan waarbij de parkeerdruk (te) hoog is, en de bewoners dit in meer of minder mate als overlast ervaren en graag zien dat de gemeente een maatregel treft. Geen actie ondernemen zou ondenkbaar zijn.

De uitkomsten van de peiling laten voor de Florabuurt een ander beeld zien, de meerderheid in deze buurt wenst geen maatregel. In totaal voor de gehele wijk wenst 51% een vorm van betaald parkeren. Hierbij kan als kanttekening worden geplaatst dat deze buurt momenteel weinig verkeer aantrekt vanwege een grootschalige aanwezigheid van verouderde bedrijfspanden. Wanneer de nieuwbouwontwikkelingen zijn gerealiseerd zijn, kunnen de (ervaren) overlast en de parkeerdruk hier toenemen.

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 ook de gemeente. De gemeente moet namelijk investeren in parkeerautomaten, handhaving en de verstrekking van vergunningen.

Alle maatregelen die de parkeerdruk verlagen hebben voor- en nadelen voor de bewoner, omgeving of de gemeente. Zo biedt extra parkeerruimte alleen een oplossing als er maatregelen zijn om vreemdparkeren tegen te gaan. Extra ruimte trekt immers extra vreemdparkers aan en vaak is er weinig ruimte in de wijk voor extra plaatsen of gaat het ten koste van leefbaarheid en openbaar groen.

Uit het bewonersinitiatief Professorenbuurt-Oost/ Oosterparkwijk kwamen na de reguliere inspraak drie alternatieven voor betaald parkeren naar voren: bevorderen autodelen en (lang) parkeren voor bewoners op een andere locatie dan op straat. Bewoners willen zelf verantwoordelijkheid nemen voor de hoge

parkeerdruk. Daarnaast kwam de blauwe zone als gewenst alternatief naar voren, waarbij bewoners door middel van een ontheffing toch langer zouden kunnen parkeren in de blauwe zone. In een addendum op het parkeerplan gaan we uitgebreid in op de drie alternatieven, met daarbij de consequenties voor bewoners, bezoekers en de gemeente.

De bewonersorganisatie Oosterparkwijk heeft altijd bepleit om de problemen niet te verschuiven binnen de wijk. 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.

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 Bloemenbuurt straten waar het autobezit hoger is dan het aantal beschikbare openbare parkeerplaatsen. Wij hebben voor de Bloemenbuurt het autobezit en aantal parkeerplaatsen geïnterviewd. Op buurtniveau zijn er ongeveer 10-15% meer parkeerplaatsen dan het aantal auto's van bewoners. De parkeerplaatsen op eigen terrein zijn hier niet in meegenomen. Bovenstaande betekent dat er voldoende ruimte is op buurtniveau. Maar ook na invoering van betaald parkeren blijven er straten waar de parkeerbehoefte het aantal beschikbare parkeerplaatsen overstijgt. De bewoners van die straten bezitten meer auto's dan er parkeerplaatsen zijn. De parkeerdrukcijfers in het deel van de wijk waar al betaald parkeren geldt laten zien dat het de parkeerdruk aanzienlijk vermindert.

Een tweede factor is het effect van uitbreiding van betaald parkeren op het reeds bestaande betaald- parkeren gebied (Gorechtbuurt). Een deel van de bewoners uit het bestaande betaald parkeren gebied parkeert hun (2e) auto in het gebied van zonder regime. Dit komt het meest voor langs de grens tussen de gebieden en kan soms wel 30% van de autobezitters zijn. Deze categorie autobezitters zal bij invoering van betaald parkeren naar 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.

Een recente ontwikkeling is de afsluiting van de parkeerplaats van Praxis aan het Damsterdiep met ingang van medio juni 2015, een locatie die veelvuldig gebruikt wordt door forens en. Het effect hiervan kan zijn dat (een deel van de) vreemdparkerders andere gratis alternatieven dichtbij zoekt, zoals het vrij parkeren deel van de Oosterparkwijk. Invoering van betaald parkeren in de Oosterparkwijk (w.o. Slachthuisterrein, Bloemenbuurt en Florabuurt) voorkomt dat deze doelgroep langdurig in de wijk parkeert.

Geen maatregelen

Een nipte meerderheid in de wijk wenst maatregelen. Bij ongewijzigd beleid is de verwachting dat als gevolg van het groeiende autobezit (toename eigen woning bezit, nieuwbouwontwikkelingen), de (nieuwbouw)ontwikkelingen die de druk op de parkeervoorzieningen verhogen, de aantrekkingskracht van de binnenstad en het UMCG en de verbeterde bereikbaarheid van dit deel van de stad de kans op een hogere parkeerdruk zal toenemen.

Bijzondere aandachtspunten zijn de nieuwbouwontwikkelingen, met name de woningbouw. Om de parkeerdruk in de wijken binnen de perken te houden dienen de ontwikkelingen aan een parkeernorm te voldoen. Dat betekent dat er bij elke ontwikkeling een parkeervoorziening gerealiseerd dient te worden. Op deze manier wil de gemeente voorkomen dat de parkeerdruk hoger wordt. De gemeente kan echter de bewoners van dergelijke nieuwbouwprojecten alleen uitsluiten van straatparkeren als er betaald parkeren geldt. Zonder regime mogen de nieuwe bewoners gewoon op straat parkeren (aan de openbare weg), wat de parkeerdruk zal verhogen en zorgt voor leegstaande parkeervoorzieningen op eigen terrein.

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.

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. Een meerderheid van de bewoners kiest voor betaald parkeren voor alle doelgroepen.

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.

Waterbed effect

De consequentie van betaald parkeren is dat een deel van de parkeerdruk zich verschuift naar het aangrenzende gebied; vreemdparkerders en 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, begrensd door een harde barrière, zoals een spoorlijn, kanaal of brede weg. Als bijvoorbeeld alleen voor het Slachthuisterrein betaald parkeren wordt ingevoerd zal een deel van parkoverlast zich verschuiven naar de omliggende straten.

De ligging van de buurten ten opzichte van de binnenstad, het ontbreken van barrières tussen Damsterdiep en Oosterhamrikkade, ontwikkelingen zoals de afsluiting van het parkeerterrein bij Praxis en de grote kans op verschuiving van parkeeroverlast tussen buurten pleit voor invoering van betaald parkeren in de gehele wijk, ook al wordt de overlast in de Florabuurt op dit moment nog minder groot ervaren. De verwachting is dat als de Florabuurt uitgezonderd zou worden van betaald parkeren de parkeerdruk daar zal toenemen als gevolg van vreemdparkeren. Dat leidt waarschijnlijk snel tot overlast en de noodzaak om ook daar betaald parkeren in te voeren.

Bij invoering van betaald parkeren in de gehele Oosterparkwijk zal een deel van de parkeerdruk zich verleggen naar omliggende buurten. Aan de zuidkant kan de druk op de parkeergelegenheden van de bedrijven langs het Damsterdiep toenemen, hoewel dit eigen terreinen betreft. Aan de oostkant vormen de Oostersluis en het Van Starckenborghkanaal een barrière. Aan de noordkant van de wijk is de Professorenbuurt gelegen, waar ook de maatregel betaald parkeren wordt voorgesteld.

4.4 Consequenties voor doelgroepen

Bewoners

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.

De gemeente 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

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 een kleine meerderheid voor betaald parkeren opteert, als antwoord op de hoge parkeerdruk 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.

Gelet op een tweetal factoren is invoering van betaald parkeren op wijkniveau het meest wenselijk. Ten eerste is er een aantal (nieuwbouw)ontwikkelingen in en rondom de wijk die de druk op de parkeercapaciteit verhogen. Voorbeelden hiervan zijn de nieuwbouw in de Oosterhamrikzone en de sluiting van het parkeerterrein van de Praxis. Ten tweede is bij invoering op straat- of buurtniveau het risico op verplaatsing van het probleem binnen de wijk groot.

Het draagvlak wordt mede bepaald door de gevolgen van betaald parkeren. Zo worden de kosten voor vergunningen als nadeel gezien. Hoewel het college oog heeft voor deze zorgen is de opdracht om kostendekkendheid van het parkeerbedrijf te vergroten van belang voor de stad.

Gelet op de

- uitkomsten van de parkeerdrukmetingen
- de uitkomst van de parkeerpeiling;
- het toenemende autobezit;
- een verbeterde bereikbaarheid en de aantrekkingskracht van de binnenstad;
- de (nieuwbouw)ontwikkelingen die de druk op de parkeervoorzieningen verhoogt;

heeft het college van B&W het voornemen om betaald parkeren in te voeren in de gehele Oosterparkwijk. De maatregel zal bestaan uit betaald parkeren voor alle doelgroepen.

5.2 Uitwerking maatregel

De maatregel voor de Oosterpark luidt als volgt:

In de gehele Oosterparkwijk wordt een parkeerregime van betaald parkeren ingevoerd dat van kracht is op de volgende tijdstippen:

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

Het regime geldt in een zone die de gehele Oosterparkwijk beslaat. Dit voorkomt parkeerdruk tussen zones in de wijk zelf en biedt bewoners in de wijk ruimte om overal te parkeren met de vergunning.

5.3 Evaluatie

De maatregelen moeten leiden tot een verbetering van de veiligheid, leefbaarheid en verlaging van de parkeerdruk. De getroffen maatregelen worden twee jaar na invoering geëvalueerd. De evaluatiecriteria worden in samenspraak met de bewonersorganisatie Oosterparkwijk worden bepaald. Deze evaluatie kan leiden tot bijstelling van maatregelen.

6. Planning

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

- 1a. Opstellen concept parkeerplan, uitmondend in een collegebesluit, waarbij de raad in de gelegenheid is 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. Na realisatie is het Parkeerbedrijf verantwoordelijk voor de uitvoering en handhaving van het parkeerregime (in overleg met de directie Stadstoezicht) en de verstrekking van vergunningen/bezoekerspassen etc. Het Parkeerbedrijf is daarom intensief betrokken bij de voorbereidingen, om de latere uitvoering optimaal te laten verlopen.

De procesplanning ziet er als volgt uit:

- Inspraak en wensen en bedenkingen gemeenteraad
- College stelt het definitief Parkeerplan vast
- Gemeenteraad neemt besluit over beschikbaarstelling
- Investeringskrediet; gemeenteraad stelt de tarieven voor
- betaald parkeren vast
- 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 Stadjers, 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 is van mening dat bedrijven, instellingen en gemeente gezamenlijk de verantwoordelijkheid hebben om de binnenstad bereikbaar te houden. Door alternatieven voor de auto aantrekkelijk te maken worden 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.