

## **PARTICIPATIEVERSLAG PARKEERVISIE**

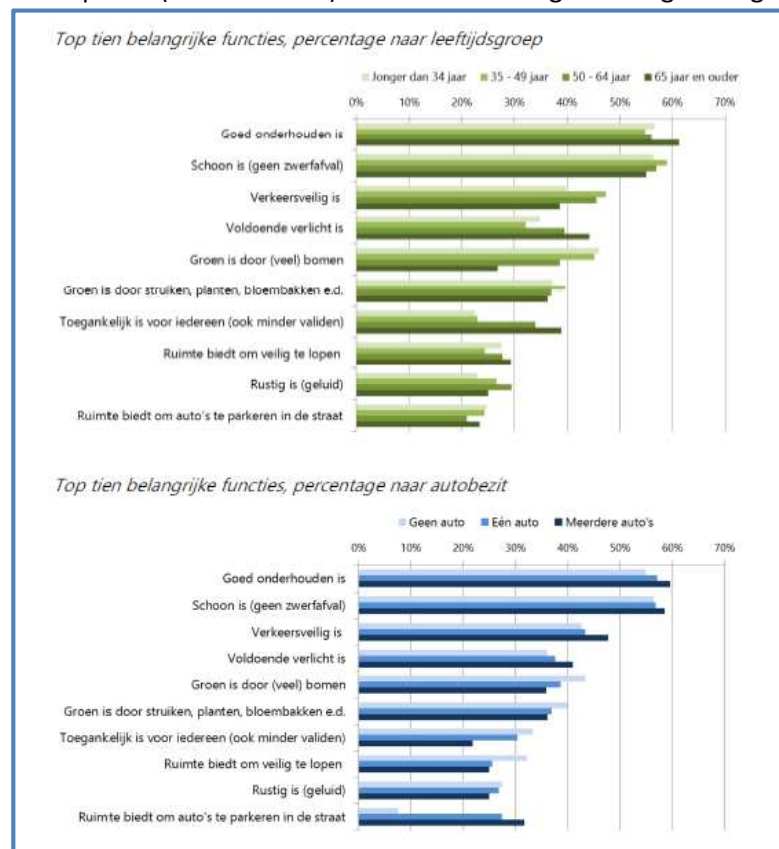
Bijlage bij raadsvoorstel

## Inleiding

Voorliggende (nieuwe) parkeervisie is geschreven voor en mét de Groningers. Bijgaand een korte notitie over de participatie tijdens het traject. Ook doen we in onderstaand een procesvoorstel voor participatie verderop in het traject.

## Let's Gro 2016 / 'Hoe Zie Jij Straat'

Het (participatie-)proces om te komen tot de nieuwe parkeervisie begon tijdens Let's Gro, in november 2016. We concentreerden ons toen op de woonstraat, en de rol van de auto op straat. We noemden dat 'Hoe Zie Je Straat', aansluitend bij de communicatie over Next City ('Hoe Zie Je Stad'). In het 'roze pand' (Poelestraat 2) was een hoek ingericht - geheel gewijd aan de woonstraat en het ophalen van ideeën over de inrichting hiervan. Om zoveel mogelijk mensen te lokken naar 'Hoe Zie Je Straat', hebben we ruim 200 uitnodigingen verstuurd aan (buurt)organisaties, (wijk)kranten, faculteiten en andere bekende belanghebbenden met het verzoek deze uitnodiging ook zoveel mogelijk te delen. Ook zijn de social media-kanalen (vnl. via gesponsorde FB-berichten, inclusief 4 verschillende filmpjes) van de gemeente veelvuldig ingezet. Daarnaast had 'Hoe Zie Je Straat' een prominente plek op de site van Let's Gro, en attendeerden we de circa 8.000 leden van het Stadspanel separaat op 'Hoe Zie Je Straat'. Tot slot vroegen we Onderzoek & Statistiek (O&S) Groningen een enquête te houden. In totaal hebben 3.779 inwoners van de gemeente Groningen de enquête ingevuld, 223 via een open enquête en 3.556 leden van het Stadspanel.



Figuur 1: output enquête Stadspanel 'Hoe Zie Je Straat', januari 2017

## Contourennota

De uitkomsten van deze enquête en de input verzameld op Let's Gro vormden de basis voor de contourennota, die we in het eerste half jaar van 2017 schreven. We zagen een duidelijke voorkeur voor straten waar de auto minder prominent aanwezig was. Mensen hechten belang aan straten die groen, schoon en (verkeers-)veilig zijn. Een plek voor de auto in de buurt (of de straat) vinden Groningers wel belangrijk, maar er zijn maar weinig respondenten die een plek voor de deur belangrijk vinden. Dit werd één van de vijf uitgangspunten die we in de 'contourennota' opschreven (we maken 'ruimte voor de straat', naast 'blijvend bereikbaar en gastvrij', 'duurzaam', maatwerk en flexibel', en 'maatschappelijk belang voorop'). Deze contourennota werd begin juni 2017 in het College van B&W vastgesteld. De raadscommissie Beheer en Verkeer bediscussieerde de nota vervolgens op woensdag 21 juni.

## Stadsdebat

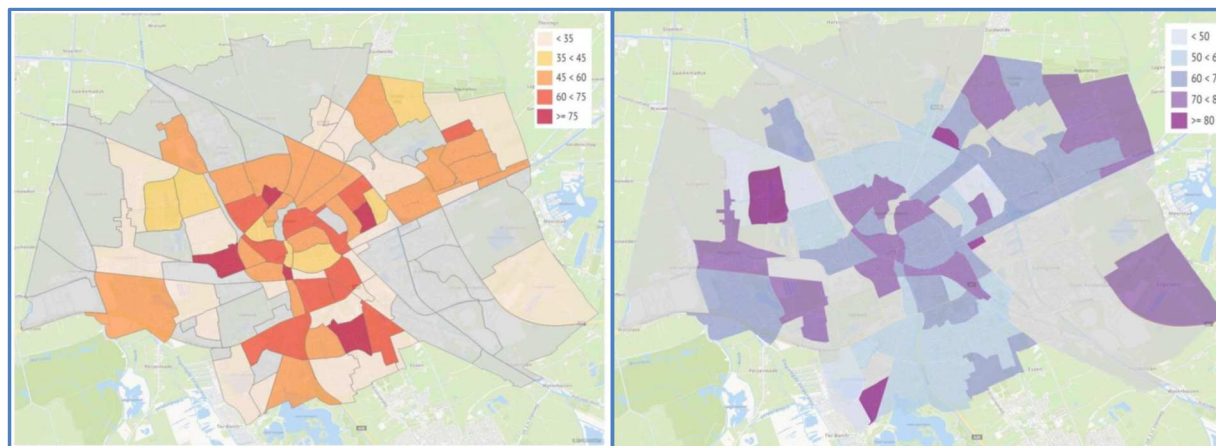
(Mede) gesterkt door de uitkomsten van het raadscommissiedebat, zijn we vervolgens met de vijf contouren onder de arm nogmaals de straat opgegaan. We organiseerden drie inloopavonden tussen 3 en 7 juli 2017. Eén van die avonden vond plaats in het Treslinghuis, één in Vinkhuizen en één in MFC de Wijert. Voor deze avonden werd de hele stad uitgenodigd, wederom via social media-kanalen van de gemeente, via posters op straat en ook alle belanghebbende organisaties als wijkraden zijn aangeschreven. Ook werden mensen die naar het KCC belden met parkeergerelateerde vragen op de avonden geattendeerd, en kregen Stadspanelleden separaat een uitnodiging. De avonden organiseerden we niet plenair: we kozen voor vrije inloop, met voldoende aanwezige ambtenaren om alle vragen te kunnen beantwoorden en met iedereen in gesprek te kunnen. Per uitgangspunt creëerden we een thema-hoek. De avonden werden wisselend bezocht. In de twee wijken waar men parkeerproblemen ervoer (Oosterpark/De Wijert) was het druk – en werd vooral over straat- en wijkspecifieke problemen gesproken – terwijl het in Vinkhuizen duidelijk minder druk was. Tijdens de drie avonden spraken we ongeveer 100 Groningers *in toto*.

Het Dagblad van het Noorden heeft naar aanleiding van het raadscommissiedebat een artikel geplaatst over het invoeren van betaald parkeren in de hele stad. Dit artikel leidde tot veel -niet altijd positieve- reacties op social media. Bij het stadsdebat bleek dit artikel ook goed gelezen en was veelal de eerste vraag bij binnenkomst 'krijgen we hier betaald parkeren?'. Na deze eerste zorgen weggenomen te hebben, volgde een constructief gesprek, waarbij vooral positief gereageerd werd op de contourennota. Schriftelijke reacties bleven uit.

## Stadspanel

Over de contourennota organiseerden we (in de week van 28 juni tot 12 juli) ook een stadspanel-enquête: ruim 3800 Groningers deden mee. De uitkomsten sterkten ons in de gekozen contouren:

- Ruim de helft van de respondenten vond dat er regelmatig teveel auto's staan geparkeerd in de openbare ruimte en dat dit gaat ten koste van zaken als groen, fietsen en loopruimte. Dat er in de eigen straat teveel auto's staan, wordt door iets minder mensen onderschreven. Toch vindt de helft van onze inwoners dat er regelmatig teveel auto's bij hun in de straat of buurt staan;
- We hebben de respondenten gevraagd of parkeermaatregelen alleen mogen worden ingevoerd op plaatsen waar nu problemen zijn en of ze ook mogen worden ingevoerd op



figuur 2: aantal Groningers wat vindt dat er teveel auto's in de straat staan (boven) en wat vindt dat teveel auto's op straat ten koste gaat van zaken als groen, fietsenrekken en/of loopruimte per buurt (onder). Bron: 'Parkeervisie Groningen', door O&S Groningen, september 2017)

plaatsen waar parkeerproblemen verwacht worden. Met beide stellingen was de meerderheid het eens.

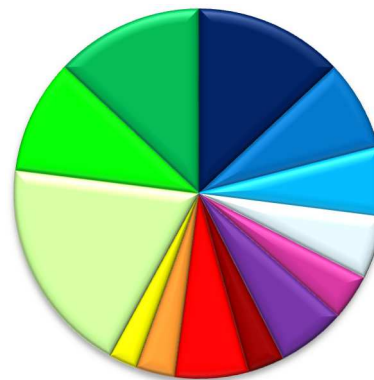
- Bij nieuwbouw mag gebouwd worden met minder of geen parkeer-plekken dan volgens de parkeernormen, zolang gegarandeerd is dat de parkeerdruk op straat niet toeneemt, zo vond iets meer dan de helft van de respondenten.
- Men was het er in meerderheid over eens dat voor elektrische auto's meer faciliteiten moeten komen en autodelen makkelijker moet worden.

Overigens waren er ook uitkomsten die contrair zijn aan wat we in de nota opschrijven: zo vinden respondenten de kosten voor buurtstallingen te hoog en vindt men niet dat deelauto's voorrang hoeven te krijgen bij de uitgifte van parkeervergunningen. De uitkomsten van de stadspanelenquête zijn te vinden in 'Parkeervisie Groningen', O&S, september 2017. In tegenstelling tot de inloopavonden zijn er zeer veel reacties gekomen uit de enquête met een breed scala aan onderwerpen. Deze zijn allemaal terug te lezen in 'Parkeervisie Groningen', O&S september 2017 - opmerkingen.

### Terugkerende reacties

Uit de diverse reacties die zijn binnengekomen, blijkt dat er veel verschillende belangen zijn op het gebied van parkeren. In de parkeervisie zijn deze belangen zo goed mogelijk samengebracht. In de reacties zijn een aantal onderwerpen te herkennen. Die behandelen we hieronder. De losse opmerkingen zijn opvraagbaar: het gaat om honderden opmerkingen, die kortheidshalve niet allemaal worden meegenomen.

## opmerkingen enquête stadspanel per categorie



- |                                     |                                 |
|-------------------------------------|---------------------------------|
| ■ hele stad betaald parkeren        | ■ aanpassen parkeerregime       |
| ■ rol auto niet vanzelfsprekend     | ■ bezoekerspas                  |
| ■ grote werkgevers                  | ■ garages onder nieuwbouw       |
| ■ te weinig parkeerplekken          | ■ meer handhaving               |
| ■ gehandicaptenparkeren             | ■ toekomstige ontwikkelingen    |
| ■ kosten                            | ■ algemene opmerkingen parkeren |
| ■ niet parkeerrelevante opmerkingen |                                 |

### 1) Hele stad betaald parkeren

De meningen over het invoeren van betaald parkeren lopen ver uiteen. Over het algemeen kan gesteld worden dat men de redenatie achter het invoeren van betaald parkeren snapt (terugdringen parkeeroverlast) en steunt. Toch is men vaak van mening dat het daadwerkelijk invoeren echter pas mag gebeuren als er daadwerkelijk overlast ervaren wordt.

- *parkeervisie: een parkeerregime zien we in de parkeervisie vooral als een ordenend principe, en als uiting van de gedachte dat openbare ruimte openbaar is, en dat we voor het gebruik daarvan in principe een vergoeding mogen vragen. Invoering van een parkeerregime vindt nog steeds plaats op het moment dat ergens overlast optreedt. Volgend deze parkeervisie kunnen we echter wel al eerder (proactief) plannen maken: op die manier hebben we de oplossing voorhanden als ergens een probleem optreedt. We hoeven niet meer reactief te wachten tot zich ergens problemen voordoen, bijvoorbeeld door een waterbedeffect of een nieuwbouwtwontwikkeling.*

### 2) Aanpassen parkeerregimes

In de wijken waar al parkeerregimes gelden, moet gekeken worden of de huidige regels nog wel hanteerbaar zijn. Zou bijvoorbeeld een Schildersbuurt niet meer gebaat zijn bij een gelijk regime als de binnenstad? En zou een quotum op het aantal uit te geven bewonersvergunningen in de Oosterpoort niet kunnen helpen met het terugdringen van de parkeeroverlast?

- *parkeervisie: dit is een gedachte die integraal terugkomt in de parkeervisie: beide genoemde voorbeelden worden mogelijk gemaakt.*

### 3) Rol auto niet vanzelfsprekend

De meerderheid van de reacties over dit onderwerp is zeer positief. Men is erg te spreken over de nieuwe manier van kijken naar de straat, waarin de leefbaarheid centraal staat. Wel moeten we waken dat we niet te veel parkeerplekken voor dit doel opheffen.

- *parkeervisie: hoewel de auto niet meer het eerste recht heeft op de openbare ruimte, is dat is een evenwicht wat we goed moeten bewaren. We blijven bereikbaar en gastvrij.*

### 4) Bezoekerspas

Bewoners in een gebied dat uitgesloten is van een parkeervergunning (Ebbingekwartier, Europapark), kunnen ook geen bezoekerspas aanvragen, waardoor bezoek in de garage moet staan tegen hoge tarieven. Ook is de roep om meer parkeeruren voor de bezoekerspas redelijk groot.

- *parkeervisie: de bezoekerspas wordt opnieuw tegen het licht gehouden. Dit is bij uitstek een onderwerp wat zich leent voor nieuwe technieken (blockchain) en pilots. Idealiter geven we niet meer uren uit aan het gehele gebied dan we nu doen. Daar zou de parkeerdruk navenant van toenemen. Echter: als we die uren onderling verhandelbaar maken, moet het mogelijk zijn dat mensen extra uren kopen van bewoners die er minder belang bij hebben.*

### 5) Grote werkgevers

In veel wijken wordt de parkeeroverlast ervaren als het probleem van de werkgever in dat gebied, niet van de bewoners. Het wordt dan ook als de taak gezien van de werkgever om dit op te lossen.

- *parkeervisie: grote werkgevers doen zoveel mogelijk hun best om parkeeroverlast van werknemers in wijken terug te dringen. Zo zijn er diverse mobiliteitspotjes of P+R-kortingskaarten (of plekken in een garage tegen gereduceerd tarief) te verkrijgen via de werkgever. De werkgever kan echter niemand dwingen om de auto op een bepaalde plek neer te zetten. Dit blijft een keuze van de werknemer zelf. De parkeervisie maakt het mogelijk om met de buurt integraal naar een oplossing te zoeken. Het invoeren van een parkeerregime is één van die oplossingen.*

### 6) Garages onder nieuwbouw

Bij grootschalige nieuwbouwwontwikkelingen wordt vaak gedacht dat er geen of onvoldoende rekening wordt gehouden met de parkeernormen. Ontwikkelaars mogen onbepaald woningen realiseren, zonder daar de nodige parkeerplekken voor te moeten aanleggen.

- *parkeervisie: dit is ook een kwestie van beeldvorming. De normen in Groningen zijn streng. Ontwikkelaars klagen juist dat ze teveel plekken moeten aanleggen, waardoor de woningbouwopgaaf in gevaar komt. Daarom maken we de normen strenger waar dat moet, en flexibeler waar dat kan. We proberen de openbare ruimte ten allen tijde te beschermen.*

### 7) Te weinig parkeerplekken

Er is structureel te weinig parkeerplek in bepaalde wijken, waardoor bewoners - maar ook bezoekers - hun auto niet meer kwijt kunnen.

- *parkeervisie: er zijn ruim 70.000 parkeerplekken in de stad Groningen. Dat is ruim voldoende. Wel kan het zo zijn dat er in bepaalde wijken een hoog (eigen) autobezit is, of veel wijkvreemd verkeer er een plek zoekt. Daar zijn maatregelen nodig, zoals het invoeren van een parkeerregime of – waar we dat al hebben – andere maatregelen uit de ‘gereedschapskist’.*

### 8) Meer handhaving

Er staan vaak foutgeparkeerde auto's of auto's zonder geldig parkeerbewijs in de wijken. Men ziet te weinig handhavers op straat. Daardoor dit probleem zich blijft voordoen.

- *parkeervisie: de scanauto biedt ons mogelijkheden in de ( nabije) toekomst steviger te handhaven in de wijken.*

### 9) Gehandicaptenparkeren

In de stadspanelenuquête zelf is geen vraag opgenomen over gehandicaptenparkeren. Het is voor ons vanzelfsprekend dit mee te nemen in het beleid. Echter drukt een oplettende Stadjer ons vooral op het hart dit niet te vergeten.

- *parkeervisie: dit zullen we ook zeker niet doen. We blijven zoeken naar manieren om zo goed mogelijk om te gaan met parkeren voor in- en mindervaliden.*

### 10) Toekomstige ontwikkelingen

Hier lopen de reacties sterk uiteen. Zo wordt de toekomst van de elektrische auto gezien als iets zeer positiefs, maar ook zijn er meningen dat dit niet de toekomst is, maar bijvoorbeeld auto's op waterstof. Wel moet worden blijven ingezet op duurzaamheid. Dit moet echter niet te veel ten kosten gaan van parkeerplekken in openbaar gebied voor fossiele auto's.

- *parkeervisie: we zetten in op duurzaamheid. Waar mogelijk, kiezen we duurzaam. Op enig moment zal dat ten koste gaan van plekken voor fossiele auto's.*

### 11) Kosten

Er zijn zeer veel reacties binnengekomen over de kosten van een bewonersvergunning. Deze wordt over het algemeen als (te) duur beschouwd. Vooral de kosten van het parkeren in buurtstallingen staat niet in verhouding met de kosten voor een straatvergunning. En waarom zou een bewoner moeten betalen voor het parkeren in zijn eigen wijk?

- *parkeervisie: de openbare ruimte is openbaar – dus voor iedereen. Als mensen die ruimte privé willen gebruiken om hun auto te stallen, mag daar in beginsel een vergoeding tegenover staan. De vergoeding voor een bewonersvergunning is in beginsel kostendekkend, m.u.v. vergunningen in de binnenstad. Die zijn duurder, omdat de openbare ruimte daar schaarser is. Ook de buurtstallingen exploiteren we in principe kostendekkend. We verdienen daar geen geld op – sterker, omdat we de prijs/kwaliteitverhouding niet helemaal in orde vinden, zijn de prijzen voor een plek in een buurtstalling lager dan nodig zou zijn om kostendekkend te kunnen exploiteren.*

### **Samenvattend**

Voorliggende parkeervisie is het resultaat van een langlopend participatietraject met een solide aantal Stadjers, wat door alle deelnemers als positief is ervaren. We zijn steeds bevestigd in de gedachte dat de ingeslagen weg de juiste was. Daarmee is niet de hele discussie gevoerd, maar we zijn gesterkt in de gedachte dat het een discussie is die de Groningers wel willen voeren.

### **Parkeervisie en vervolg**

De voorliggende parkeervisie zelf is geen onderwerp van inspraak geweest. Het betreft hier een parkeervisie op een vrij hoog aggregatieniveau, waarin eigenlijk geen uitspraken gedaan worden op het niveau van specifieke straten of buurten – juist daarom kozen we voor een niet-bestaande buurt als de ‘Huisdierenbuurt’ in het uitwerken van een aantal gedachten in de nota. Ook zullen alle gebiedsplannen (die we volgend op deze parkeervisie maken, en waarin we per specifiek gebied parkeerplannen voorstellen) onderwerp zijn van participatie én inspraak. We zullen daarmee steeds bij College en Raad terugkomen.