

Onderwerp Beantwoording vragen ex. artikel 36 RvO SP over betaald parkeren

Steller Freek de Bos

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 06-41402783 Bijlage(n) 1 Ons kenmerk 237191-2022

Datum 25 mei 2022 Uw brief van - Uw kenmerk



Geachte heer, mevrouw,

Hierbij doen wij u ons antwoord toekomen op de door de heer H. de Waard (SP) gestelde schriftelijke vragen ex art. 36 RvO over betaald parkeren. De brief van de vragensteller treft u als bijlage aan. Ook de technische vragen die in de oorspronkelijke brief als bijlage zijn opgenomen, worden hieronder beantwoord.

De beantwoording van de vragen:

- 1. Gaandeweg zijn wijken onder het betaald parkeren regime gebracht, een groot aantal nieuwe staan nu op de nominatie. Om al deze mensen, deels huurders van corporaties en deels aangewezen op parkeren op corporatie grond, helderheid te verschaffen is uw gesprek met de corporaties op korte termijn nodig. Bent u dit met ons eens? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wanneer vindt dit gesprek plaats? Bent u in staat op onze vragen antwoord te geven voor 1 juni 2022? Zo nee, waarom niet?*

In een aantal wijken hebben we recent parkeeroverlast opgelost door betaald parkeren in te voeren. We horen van bewoners dat ze daar blij mee zijn. Ze hoeven geen rondjes meer te rijden op zoek naar een vrije plek, maar kunnen weer gewoon in hun straat of buurt parkeren. Tegelijk nemen ook woningbouwcorporaties parkeermaatregelen (zie ook het antwoord op vraag 5). Die maatregelen kunnen ertoe leiden dat bewoners kosten (moeten) maken voor de parkeeroplossing die de corporaties biedt. Die kosten zijn vaak hoger dan de kosten voor een plek op straat, en soms zijn die kosten hoger dan bewoners kunnen of willen dragen. Dat vinden we vervelend. We begrijpen daarom de vragen die de SP-fractie hierover stelt. We zullen deze materie aanhangig maken bij de corporaties. Dat doen we al in de ambtelijke gesprekken die we regelmatig hebben. We zullen ervoor zorgdragen dat dit ook bestuurlijk op de agenda komt.

Volgvel 1

2. *Huurders van woningen (zowel sociale woningbouw als vrije sector) waarbij de verhuurder (zowel corporatie als belegger) parkeerplekken aanbieden kunnen geen aanspraak maken op een parkeervergunning als de woning zich bevindt in wijken die vallen onder het betaald parkeren regime. Klopt deze stelling? Zo nee, wat is dan het beleid van de gemeente?*

In wijken waar betaald parkeren (al dan niet recent) is ingevoerd, willen we de parkeeroverlast terugdringen. Bewoners vragen daar ook om: zij kunnen geen plek meer vinden in hun eigen straat of buurt. Hun straat staat vol met auto's van forenzen of wijkvreemd verkeer.

Ook proberen we parkeeroverlast tegen te gaan door bij nieuw te realiseren ontwikkelingen van ontwikkelaars en corporaties te vragen voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren. Zo voorkomen we dat de parkeerdruk die vaak met nieuwbouw samenhangt wordt afgewenteld op de openbare ruimte. Daar zijn omwonenden vaak erg blij mee: veel bezwaren tegen nieuwbouwplannen gaan over de verwachte extra parkeerdruk.

Voor die parkeergelegenheid vragen ontwikkelaars en corporaties een prijs. Die prijs ligt meestal hoger dan de prijs van een plek op straat. Dat is op zich niet onlogisch: ontwikkelaars en corporaties maken voor die parkeergelegenheid immers ook kosten in aanleg, beheer, onderhoud en bebording en / of een slagboom met bijbehorende beheers- en onderhoudscontracten.

Om nu te voorkomen dat bewoners kiezen voor een plek op straat in plaats van een (duurdere) plek in de voor hen aangelegde voorziening, sluiten we bewoners voor wie een eigen plek is aangelegd in voorkomende gevallen uit van het recht op een parkeervergunning op straat. Zo parkeert iedereen op de plek die voor hem of haar is aangelegd.

Zouden we dat niet doen, dan zouden we iedereen teleurstellen: ontwikkelaars en corporaties moesten een eigen voorziening aanleggen die grotendeels leeg staat, omwonenden zien de parkeerdruk in hun straat toenemen, niemand kan nog een parkeerplekje op straat vinden, en er is geen plek voor de andere functies van de openbare ruimte. Die ruimte willen we nu juist herwinnen, borgen en versterken: het is ruimte om te spelen, te vergroenen, voor stoepen en ontmoetingsplekken e.d.

We willen wel graag dat bewoners zich van te voren op de hoogte hebben kunnen brengen van de parkeeroplossing die bij hun woning hoort, en we willen graag dat er voldoende parkeergelegenheid gerealiseerd is. Daarom moet dergelijke nieuwbouw voldoen aan de beleidsregel parkeernormen. Daarin wordt gedefinieerd hoeveel plekken moeten worden aangelegd.

3. *Geldt voor huurders en/of eigenaars van woningen waar parkeren op eigen terrein mogelijk is dat zij geen parkeervergunning voor de openbare weg kunnen krijgen?*

Zie ons antwoord op vraag 2. In voorkomende gevallen wordt ook bestaande bouw van het recht op een parkeervergunning uitgesloten. Dat is bijvoorbeeld het geval bij de CasPoMor-flats. Zie daartoe verder het antwoord op vraag 5a.

4. *Kan de gemeente ons een overzicht doen toekomen waarop aangegeven is waar de woningen staan die tgv. vraag 3 niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning zowel bij sociale als vrije sector huur met daarbij vermeldt de eventuele corporatie, het aantal plaatsen en de huur die parkeeders per jaar moeten betalen? Zo nee waarom niet?*

De adressen die worden uitgesloten van het recht op een parkeervergunning in de openbare ruimte, worden d.m.v. een collegebesluit opgenomen in de Nadere regels op de parkeerverordening van de gemeente Groningen. Die adressen worden gepubliceerd op

Volgvel 2

lokaleregelgeving.overheid.nl, en worden ook online gepubliceerd op de site van de gemeente Groningen. Zo kan een bewoner zich van te voren op de hoogte stellen van de manier waarop hij / zij geacht wordt te parkeren. Het aantal plaatsen, de vraag bij welke verhuurder een woning of een appartementencomplex in bezit is en de eventuele huurprijs houden wij niet bij. Dat komt omdat het (al dan niet) huren van een plek een privaatrechtelijke afspraak tussen huurder en verhuurder is, waar de gemeente Groningen geen partij in is.

5. a. *Binnenkort voert de gemeente rond de bedoelde Lefier flats en Nijestee woningen betaald parkeren door waarbij de huurders/auto eigenaren gedwongen worden gebruik te maken van de parkeerplaatsen van Lefier die tot voor kort gratis waren en nu €30,- per maand gaan kosten. Voor Nijestee van eveneens gratis naar € 40,- per maand. Bent u het met ons eens dat Lefier en Nijestee de schijnt wekken misbruik te maken van de gemeentebepaling dat huurders van deze drie flats geen gemeentevergunning kunnen krijgen? Zij voeren immers betaald parkeren in op hun grond op het moment dat de gemeente dit ook doet. Zo nee, waarom niet? Zo ja wat vindt het college er van dat deze huurders met over het algemeen beperkte inkomens worden opgezadeld met een forse lasten verzwaaring?*

De parkeerterreinen bij de flats van Lefier zijn geen openbare ruimte. Wij kunnen er (als gemeente) daarom geen parkeermaatregelen nemen. De parkeerplaatsen zijn echter wél vrij toegankelijk, en er is niet (met borden o.i.d.) aangegeven dat het om eigen terrein gaat. Daarom worden ze ook gebruikt door (bijvoorbeeld) winkeliers, werknemers of winkelend publiek van naastgelegen winkelcentrum Paddepoel – zeker als parkeren op straat geld kost, en parkeren op deze terreinen gratis blijft. Om dat te voorkomen, wil Lefier slagbomen plaatsen. Ook borden ('verboden te parkeren / eigen terrein' o.i.d.) zouden een mogelijkheid zijn.

Lefier geeft hierover het volgende aan:

'wij vinden het belangrijk dat bewoners van de Capomo's de gelegenheid hebben om hun auto dicht bij hun woning kunnen parkeren. We vinden dat belangrijk omdat er in deze flats vooral ouderen wonen die wellicht voor hun mobiliteit grotendeels zijn aangewezen op hun eigen auto. Om te kunnen garanderen dat de parkeerruimte ook voor de bewoners beschikbaar is en blijft gaat Lefier de parkeerplaatsen afsluiten met een slagboom. [...] Het afsluiten van de plekken gaat gepaard met hoge kosten [voor Lefier], maar [...] we vinden het belangrijk dat er voldoende plaats is voor de bewoners. De huur van een plek zal 15 euro per maand zijn. Dat is wat hoger dan een vergunning op de openbare weg, daar staat tegenover dat je altijd een eigen plek tot je beschikking hebt'.

Lefier geeft aan dat deze € 15,- geen commerciële prijs is, en slechts een deel dekt van de investering die Lefier doet. Ook Nijestee geeft aan dat ze parkeerplaatsen tegen kostprijs verhuren en parkeren niet als verdienmodel zien.

b. Rond de flats aan bijv. de Goudlaan en Aquamarijnstraat bevinden zich op corporatiegrond veel parkeerplaatsen die niet afgesloten zijn door slagbomen en zich bevinden in een wijk (in dit voorbeeld Vinkhuizen) waar geen gemeentelijk betaald parkeren van kracht is. Leggen corporaties hier huren op voor parkeerplekken aan hun huurders? Zo ja, tegen welke maandelijkse tarieven? Zo nee, hoe rijmt u dit met het gestelde in vraag 8? Bevestigt dit niet de indruk dat corporaties betaald vergunningparkeren door de gemeente aangrijpen tot forse parkeertarieven voor hun huurders?

Voor zover ons bekend worden de in deze vraag genoemde plekken niet verhuurd. Dat zou overigens ook niet heel veel zin hebben als parkeren in de directe omgeving gratis is: niemand

Volgvel 3

zou plekken willen huren als ze even verderop gratis en zonder vergunning kunnen parkeren. Daarbij is het ook voorstelbaar dat voor plekken op maaiveld zonder slagboom weinig kosten gemaakt hoeven te worden, en er dus ook geen kosten worden doorberekend.

Voor gebouwde voorzieningen en / of voorzieningen mét een slagboom worden wel kosten gemaakt. Die worden vaak wél in rekening gebracht bij gebruikers van de parkeergelegenheid, ook als parkeren op straat gratis is. In dat soort constructies worden dergelijke plekken vaak meeverhuurd met een appartement, omdat bewoners anders (gratis) op straat parkeren en de gelegenheid die voor ze is aangelegd leeg blijft staan.

6. *Nieuwe huurders hebben een (theoretische) keuze bij woningen waarbij verplicht corporatieplekken gehuurd moeten worden: al dan niet de woning aanvaarden. "Zittende" huurders/autobezitters waarbij corporaties (forse) parkeertarieven verplicht opleggen hebben geen keuze anders dan hun auto van de hand doen. Wat vindt u van deze klemsituatie c.q. gedwongen winkelperking waarin huurders worden gebracht? Heeft u een antwoord op de vraag of het WMO vervoer (kosten voor de gemeente) zal toenemen door het gedrag van corporaties? Zo ja in welke omvang? Zo nee waarom niet?*

Zoals aangegeven zouden we liever zien dat huurders van te voren van de bij hun woning horende parkeeroplossing op de hoogte zijn. Dan kunnen ze de (prijs van de) parkeeroplossing betrekken in de vraag of betreffende woning past bij hun manier van leven en hun mobiliteitsvraag.

In voorkomende gevallen kan het echter zo zijn dat we ook bestaande huurders moeten uitsluiten van het recht op een parkeervergunning. Dat geldt bijvoorbeeld in het geval van de CasPoMor-flat, zoals aangegeven in het antwoord op vraag 5a. Als Lefier deze parkeerplekken met een slagboom afsluit, en deze bewoners zouden niet van het recht op een straatparkeervergunning uitgesloten zijn, dan zullen we zien dat de parkeerplaatsen leeg blijven staan terwijl de omliggende straten vollopen met auto's. Daar zijn deze straten in het geheel niet op ingericht. Door deze bewoners uit te sluiten van het recht op een straatparkeervergunning, parkeert iedereen op de plek die voor hem of haar is aangelegd. De prijs van die plek is aan ontwikkelaar, corporatie of verhuurder. Zoals eerder aangegeven zijn wij daar als gemeente geen partij in. Omdat wij daar als gemeente geen partij in zijn, is dit een kwestie tussen corporatie en huurdersvertegenwoordiging.

Tussen het al dan niet invoeren van betaald parkeren en / of het uitsluiten van bewoners van het recht op een straatparkeervergunning en een eventuele toename in WMO-vervoer zien we voornamelijk geen verband. We zullen een eventueel verband zorgvuldig monitoren.

7. *In een artikel in het Dagblad van 7 april jl. meldt een medewerker van Lefier (de corporatie die recentelijk van plan was het Pepergasthuis te verpatsen aan een belegger) dat parkeren voor de corporatie een verdienmodel is geworden (dat strookt met vraag 5bv.). Bent u het met ons eens dat het hoog tijd wordt met deze corporatie een gesprek te voeren over de sociale functie van corporaties en dat dit haaks staat termen als "verdienmodel" en verkopen van bezit aan particulier beleggers? Zo nee waarom niet?*

Als gemeente hebben we slechts inzicht in de prijs die corporaties of andere verhuurders vragen voor een parkeerplek. We hebben geen inzicht in de kosten die ze maken (zie ook het antwoord op vraag e) hieronder). Daarom kunnen we niet aangeven of parkeren een verdienmodel is. Zoals in ons antwoord op vraag 5a. aangegeven, stellen zowel Lefier als Nijestee dat ze parkeren niet als verdienmodel zien.

8. *In hetzelfde artikel beweert Lefier dat zij gedwongen is door het rijk dergelijke hoge tarieven te vragen. Klopt dit naar de mening van het college? Bent u het met ons eens dat de parkeertarieven die corporaties hanteren dan hooguit hetzelfde moeten zijn als die*

Volgvel 4

door de gemeente worden gehanteerd? Zo nee waarom niet? Zo ja bent u bereid -indien dezelfde tarieven door de corporaties niet mogelijk c.q. wenselijk worden geacht- gemeentelijke vergunningparkeren als nog open te stellen voor huurders die nu gedwongen zijn corporaties fors hogere tarieven te betalen?

Ook wij als gemeente zijn gedwongen (door de wet Markt en Overheid) om onze garages in ieder geval kostendekkend te exploiteren. Dat doen we ook voor de buurtstallingen die we in ons bezit hebben: er komt geen geld uit, we dekken slechts de kosten die we maken voor beheer en onderhoud. Dat corporaties (of ontwikkelaars) hun parkeergelegenheid (ten minste) kostendekkend exploiteren, komt ons daarom niet vreemd voor.

Dat daarbij hogere prijzen gelden voor parkeergelegenheid áchter een slagboom of in een gebouwde voorziening is ook voorstelbaar. Of die prijzen in verhouding zijn met de kosten die worden gemaakt, kunnen we niet zeggen (zie ook het antwoord op vraag e) hieronder), maar we kunnen wél zeggen dat voor een aangelegde plek kosten worden gemaakt die niet worden gemaakt voor een plek op straat. Een plek op straat heeft geen slagboom, bebording of luchtzuiveringsinstallatie nodig, maar kost slechts openbare ruimte die we niet voor iets anders kunnen inzetten.

We zullen daarom bewoners die kunnen beschikken over een plek op eigen terrein niet alsnog een vergunning voor een plek op straat toestaan. Dat zou namelijk overal in de gemeente gelden, en niet alleen voor deze specifieke flats. Daarmee zouden aangelegde voorzieningen leeg komen te staan, terwijl de parkeerdruk op straat enorm zou toenemen. De leefkwaliteit die we daarmee verliezen is wat ons betreft niet in waarde uit te drukken.

Technische vragen

Hieronder de beantwoording van de technische vragen:

a. Als de corporatieplekken vergeven zijn kunnen huurders dan wel een parkeervergunning voor de openbare weg toegewezen krijgen?

Het (ambtelijk / bestuurlijke) gesprek waar we in het antwoord op vraag 1) op doelden zal voor een belangrijk deel over deze kwestie gaan, en over de vraag wat in dit soort kwesties voor maatwerk mogelijk is.

b. Een bezoekerspas is wel te verkrijgen voor deze huurders?

Ja.

c. Lefier tracht legitimiteit aan haar beslissing te geven door te verwijzen naar de vermeende instemming door de bewonerscommissie van de flats. Diverse bewoners geven aan nog nooit door de bewonerscommissie de vraag voorgelegd te hebben gekregen rond de parkeerplekken. Bent u het met ons een dat de representativiteit van bewoners commissies twijfelachtig is? Zo nee, waarom niet?

Lefier geeft aan dat ze ‘[...] onder de bewoners geïnventariseerd [heeft] hoeveel mensen een auto hebben en of mensen belangstelling hebben om een auto te parkeren bij de Capomo's tegen een laag tarief indien betaald parkeren wordt ingevoerd. We bleken genoeg plekken op eigen terrein te kunnen realiseren. Dit voornemen is ook met de bewonerscommissie gedeeld’. Of de bewonerscommissie representatief is, is niet aan ons.

d. Corporaties hebben een huurders raad. Is het u bekend of betaald parkeren door corporaties en de gehanteerde tarieven is voorgelegd aan die huurdersvertegenwoordigingen en wat de reacties zijn? Zo nee waarom niet? Zo ja graag vernemen wij van u deze reacties.

Nee, dat is ons niet bekend.

- e. Lefier geeft aan dat rond de 180 huurders in de flats momenteel een parkeerplek gebruiken. Jaaropbrengst zou dan 180x €180,- zijn oftewel € 32.400 per jaar voor de aanschaf/onderhoud slagbomen en registratie. Met een afschrijvingstermijn van pak- 'm-beet 15 jaar is dat € 480.000 opbrengst. Dat is inderdaad een aardig verdienmodel. Bent u dat met ons eens?*

Omdat we geen inzicht hebben in de kosten die Lefier maakt, kunnen we hier niets over zeggen. In algemene zin kunnen we wel aangeven dat slagbomen een prijzige exercitie zijn, in zoverre dat administratie, beheer-, service- en onderhoudskosten fors zijn. Ook de kosten die horen bij evt. storingsen en storingsdienstoproepen zijn vaak aanzienlijk.

- f. Mensen die op grond van het gemeentelijke invalidenparkeren in aanmerking komen voor een parkeerplek voor hun deur tegen de gemeentelijke parkeertarieven en die zijn aangewezen op een corporatieplek betalen toch fors hogere corporatietarieven (bijv. Grote Beerstraat, Nijestee €40,- per maand). Bent u het met ons eens dat ten minste dergelijke parkeerplekken gelijk zouden moeten zijn aan het gemeentelijke invalidenparkeren beleid?*

Als bewoners worden uitgesloten van het recht op een straatparkeervergunning, wordt geen onderscheid gemaakt tussen bewoners mét en bewoners zonder een gehandicaptenparkeerkaart.

- g. Mensen met tot nu toe een invalidenparkeerplek blijven zij deze houden als zij tgv. het nieuwe beleid aangewezen zouden zijn op een corporatieplek?*

Mensen die in aanmerking komen voor een invalidenparkeerplek op naam worden in voorkomende gevallen (i.e. als er parkeergelegenheid op eigen terrein gerealiseerd is) verwezen naar een plek op eigen terrein. Als en wanneer de invalidenparkeerplek op naam tóch in de openbare ruimte gerealiseerd is, zullen we die niet opheffen na invoeren van betaald parkeren.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,
Koen Schuiling

secretaris,
Christien Bronda

Deze brief is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.