

# Concept Parkeerplan Indische Buurt en Professorenbuurt-Noord



Maart 2020



## INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE.....	4
SAMENVATTING .....	6
1. Parkeerdruk noopt tot maatregelen .....	7
2. Het traject tot nu toe.....	8
3. De Indische Buurt .....	10
3.1 Locatie .....	10
3.2 Wijkopbouw .....	10
3.3 Parkeren in de Indische buurt, de cijfers.....	11
3.4 Parkeren en nieuwbouw .....	13
4. Voorstel .....	14
4.1 Betaald parkeren als enige oplossing.....	14
4.2 Waar komt de grens? .....	15
4.3 Draagvlak en keuzes .....	19
4.4 Voorstel maatregel.....	19
4.5 Grens parkeerzone .....	20
4.6 Professorenbuurt-Oost.....	21
4.7 Consequenties van betaald parkeren.....	21
4.8 Planning .....	22
Bijlage I Parkeerdoelgroepen.....	24

| Voorblad: Celebesstraat



## 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, foutgeparkeerde auto's en onnodig zoekverkeer naar parkeerplaatsen. Dit parkeerplan omvat de voorbereiding, uitwerking en invoering van eventuele parkeermaatregelen in de Indische buurt.

In de oudere stadsdelen is de parkeerdruk de afgelopen jaren gestegen en daarmee neemt de overlast toe. Parkeerdrukmetingen en meldingen van overlast en onveilige verkeerssituaties uit de Indische Buurt bevestigen dit beeld. Minutenlang rondjes rijden op zoek naar een plekje, fout parkeren op de stoep of in de bocht, auto's die soms wekenlang op dezelfde plek geparkeerd staan. Dit zijn voorbeelden van meldingen die de gemeente Groningen en het Wijkoverleg Korrewegwijk (WOK) hebben ontvangen. De auto voert de boventoon en dat terwijl er zoveel meer kan met de straat. Spelen, groen, fietsparkeren, ontmoeten en verblijven zijn allemaal functies van de straat die de afgelopen jaren ruimte hebben moeten maken voor de geparkeerde auto.

Daarnaast is de Indische Buurt onderdeel van de Wijkvernieuwing Indische buurt/de Hoogte. Vanuit de wijkvernieuwing wordt samen met bewoners gekeken welke fysieke maatregelen genomen kunnen worden om de leefbaarheid in de wijk te vergroten. Dan moet er wel ruimte zijn op straat om deze maatregelen uit te kunnen voeren en dat is er momenteel niet.

Er is voldoende parkeergelegenheid in de buurt, maar deze plekken worden mede bezet door vreemdparkerders uit andere wijken/gebieden/steden, waardoor fout parkeren tot de orde van de dag behoort. Daarnaast zijn er in de Indische buurt een aantal nieuwbouwwontwikkelingen geweest. Bij deze panden zijn genoeg parkeerplekken gerealiseerd voor nieuwe bewoners, bijvoorbeeld in garages. Er moet echter betaald worden voor het gebruik maken van deze garages. Aangezien men gratis op straat kan parkeren, staan de garages grotendeels leeg.

Een parkeerregime is hier, conform de parkeervisie, de uitgelezen oplossing. Vrijgekomen openbare ruimte kan worden gebruikt om de leefomgeving te verbeteren.

*We stellen voor in de Nieuw-Indische Buurt tot en met de Molukkenstraat een regime 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, gelijk aan en aansluitend bij de Korrewegbuurt.*

*Ook stellen we voor in de Professorenbuurt-Noord een regime van betaald parkeren in te voeren dat van kracht is op maandag t/m zaterdag tussen 16:00 en 22:00 uur, gelijk aan en aansluitend bij de Professorenbuurt-Oost. Daarnaast zal er een parkeerverbod ingesteld worden in de gehele Professorenbuurt-Noord, waardoor er alleen nog in de parkeervakken geparkeerd mag worden.*

*Als laatste stellen we voor nieuwe bewoners van complexen met een eigen parkeervoorziening uit te sluiten van het verkrijgen van een parkeervergunning. We komen niet aan reeds bestaande rechten.*

## 1. Parkeerdruk noopt tot maatregelen

In de oudere stadsdelen is de parkeerdruk de afgelopen jaren gestegen en daarmee neemt de overlast toe. Parkeerdrukmetingen en meldingen van overlast en onveilige verkeerssituaties uit de Indische Buurt bevestigen dit beeld. Minutenlang rondjes rijden op zoek naar een plekje, fout parkeren op de stoep of in de bocht, auto's die soms wekenlang op dezelfde plek geparkeerd staan. Dit zijn voorbeelden van meldingen die de gemeente Groningen en het Wijkoverleg Korrewegwijk (WOK) hebben ontvangen. De auto voert de boventoon en dat terwijl er zoveel meer kan met de straat! Spelen, groen, fietsparkeren, ontmoeten en verblijven zijn allemaal functies van de straat die de afgelopen jaren ruimte hebben moeten maken voor de geparkeerde auto.

De Indische Buurt is ook aangewezen als een van de wijkvernieuwingswijken in de stad. Dit biedt kansen om verder te kijken dan alleen het parkeerprobleem. We focussen ons daarom niet alleen op het oplossen van het parkeerprobleem, maar willen ook knelpunten in de buurt daar waar kan oplossen en kansen die er liggen benutten. Door een integrale aanpak van parkeer- en verkeersoplossingen, tezamen met ingrepen in de openbare ruimte in het kader van wijkvernieuwing, kan uiteindelijk een breed gedragen plan worden opgesteld.

Op 23 mei 2018 heeft de raad de Parkeervisie "Ruimte voor de straat – parkeren in een levende stad" vastgesteld. In dit beleid staat het maatschappelijk effect van ons parkeerbeleid voorop. Dat betekent dat succesvol parkeerbeleid niet gedefinieerd wordt door het aantal parkeerplaatsen dat we realiseren, of in het geld dat ermee gemoeid is, maar door wat ons beleid bijdraagt aan onze stad en de samenleving zoals we die met elkaar voor ogen hebben. De openbare ruimte is meer dan alleen een plek om de auto te stallen. Daarbij stelden we vast dat de openbare ruimte openbaar is, en dat we – wanneer iemand die openbare ruimte wil gebruiken om er privébezit te stallen – daar in principe een vergoeding voor mogen vragen. Kort gezegd willen we de straat weer teruggeven aan de wijk.

Dit concept parkeerplan omvat de voorbereiding, uitwerking en invoering van eventuele (parkeer)maatregelen in de Indische Buurt - het gedeelte wat nog gratis parkeren is. De parkeersituatie in omliggende buurten zijn in de analyse en afweging meegenomen.

### Inspraak

**Het college van B&W heeft in zijn vergadering van 31 maart 2020 besloten het concept parkeerplan Indische Buurt vrij te geven voor inspraak. Hierin wordt voorgesteld in de Nieuw-Indische Buurt tot en met de Molukkenstraat een regime 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, gelijk aan en aansluitend bij de Korrewegbuurt. Ook wordt voorgesteld in de Professorenbuurt-Noord een regime van betaald parkeren in te voeren dat van kracht is op maandag t/m zaterdag tussen 16:00 en 22:00 uur, gelijk aan en aansluitend bij de Professorenbuurt-Oost.**

**De inspraakperiode duurt 8 weken, van 1 april 2020 tot en met 27 mei 2020. Tijdens deze periode kunnen inspraakgerechtigden reageren op de plannen van de gemeente. Alle ontvangen reacties worden afgewogen en beantwoord in een inspraakverslag. Het inspraakverslag wordt met het al dan niet gewijzigde parkeerplan Indische Buurt door het college van B&W vastgesteld.**

## 2. Het traject tot nu toe

Het college wil maatwerk leveren. Parkeermaatregelen voeren we in als de wijk er om vraagt. In 2014 is onderzoek gedaan naar parkeermaatregelen in de Korrewegwijk. In de Nieuw-Indische Buurt, het Molukkenplantsoen, de West-Indische buurt en Professorenbuurt-Noord gaf een groot gedeelte van de bewoners aan geen maatregelen te willen.

Vanaf oktober 2017 is in de Hoogte tot en met de Asingastraat (Selwerderwijk-Zuid) betaald parkeren ingevoerd. In april 2018 kwam daar de Professorenbuurt-Oost bij. In deze wijken is de parkeerdruk zichtbaar afgenomen.

Echter, langparkeerders die geen parkeervergunning willen of kunnen aanschaffen en forenzen die gratis willen parkeren, hebben zich verplaatst naar de meest dichtbijgeplek waar parkeren gratis is: de rest van de Indische Buurt. Daarnaast is het aantal auto's van bewoners in de wijk ook toegenomen.

Zowel bij de gemeente als bij het Wijkoverleg Korrewegwijk (WOK) zijn het aantal meldingen over parkeeroverlast de afgelopen maanden flink toegenomen. Daarom is besloten de handen in een te slaan en de problematiek gezamenlijk te verkennen.

Daarnaast is de Indische Buurt aangewezen als een van de wijken die onder wijkvernieuwing vallen. Omdat we streven naar een zo integraal mogelijk geheel, zijn ook zij aangehaakt bij de verkenning van de problemen.

In juli 2019 is middels een inloopavond aan de bewoners gevraagd welke problemen zij ervaren in de wijk. Ook wensen, suggesties en ideeën voor de wijk waren welkom. Op deze vraag is massaal gereageerd. Ruim 150 reacties zijn achtergelaten waarvan het overgrote merendeel over de parkeerproblemen gingen. Een duidelijk teken aan de wand.



| Inloopavond in juli, bewoners geven aan of ze overlast ervaren

Met alle reacties zijn we aan de slag gegaan. Dit heeft geleid tot het voorstel om betaald parkeren in te voeren in de gehele Indische buurt, gelijk aan de Korrewegzone. Ook is er gekeken welke suggesties met betrekking tot het inrichten van de openbare ruimte uitgevoerd kunnen worden of nader onderzoek vergen. Deze suggesties worden verder opgepakt door het wijkvernieuwingsteam.

In oktober 2019 is het voorstel om betaald parkeren in te voeren voorgelegd aan de bewoners. Ook hierop zijn veel reacties binnengekomen. Een flink aantal bewoners in de West-Indische buurt geven aan nog geen overlast te ervaren en geen voorstander te zijn van het voorstel de gehele Indische buurt betaald parkeren te maken. Het idee ontstond om dan de grens van betaald parkeren op de Molukkenstraat te leggen. Hiermee zou alleen de Nieuw-Indische buurt betaald parkeren worden.

Ook zijn er bewoners die aangeven dat er inderdaad nog geen overlast is in de West-Indische buurt, maar dat ze wel inzien dat betaald parkeren in de Nieuw-Indische buurt de enige oplossing is. Als in de Nieuw-Indische buurt betaald parkeren wordt ingevoerd, voorzien zij een overloop van wijkvreemd verkeer de West-Indische buurt in. Om dit te voorkomen, geven deze bewoners aan ook betaald parkeren te willen.

Daarnaast is er nog apart met de ondernemers gepraat. Dit waren vooral de ondernemers aan de Oosterhamriklaan. Ook zij geven aan liever geen betaald parkeren te willen in verband met mogelijk klandizieverlies. Dit kan volgens de ondernemers leiden tot faillissement en daardoor een vermindering in de leefbaarheid van de wijk.

Alle reacties (ruim 250) die zijn binnengekomen vanaf het moment dat de eerste inloopavond georganiseerd is, zijn gebundeld in het reactierapport. Het reactierapport zit als bijlage bij dit parkeerplan. De binnengekomen reacties verschillen erg van elkaar. Waar de een smeekt om betaald parkeren, wil de ander er absoluut niet aan. Het is aan de gemeente om alle belangen tegen elkaar af te wegen en hier een besluit in te nemen. Dit heeft uiteindelijk geleid tot het parkeerplan wat nu voor u ligt.



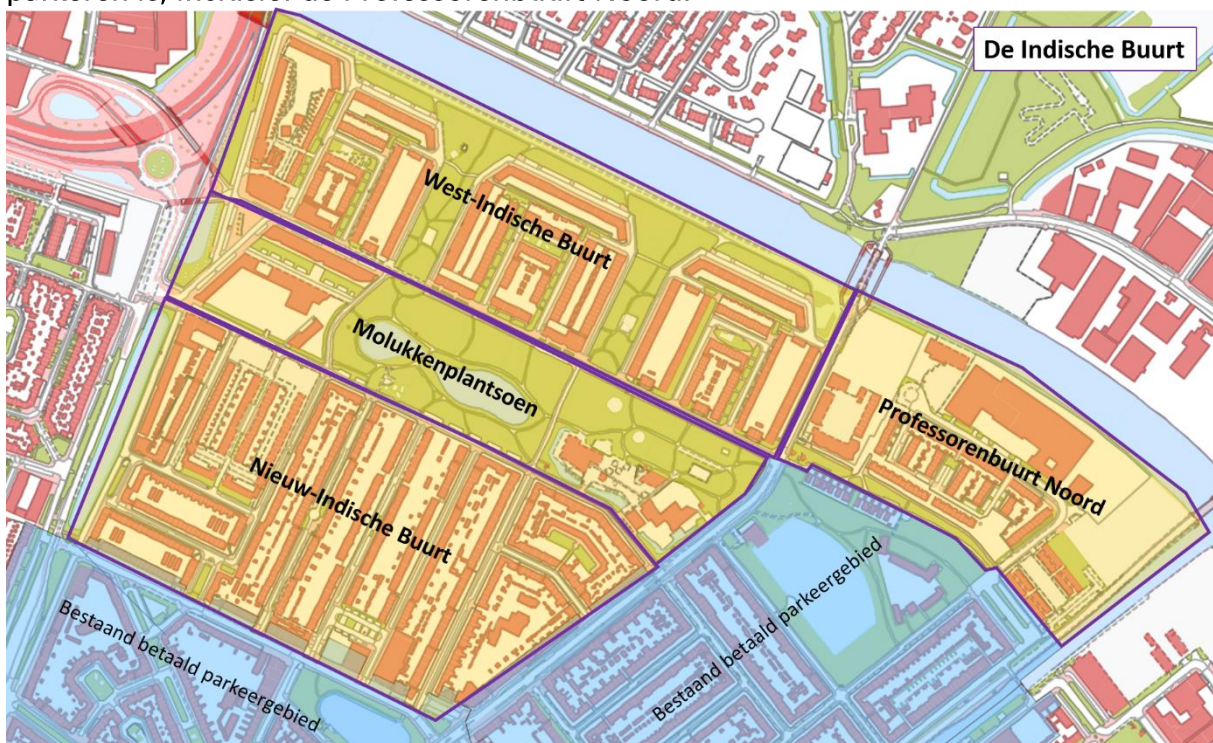
## 3. De Indische Buurt

### 3.1 Locatie

De Indische Buurt is onderdeel van de Korrewegwijk. De grens loopt tussen de Korreweg, het van Starckenborghkanaal, de Bedumerweg en de Nieuwe Ebbingestraat. In de Korrewegwijk bestaat al lange tijd betaald parkeren. Voor de Indische buurt loopt de betaald parkeerzone tot en met de Floresstraat. De Professorenbuurt-Oost is daar in april 2018 bij gekomen. Meldingen van parkeeroverlast komen uit het gebied waar parkeren gratis is. Dit gebied beslaat de volgende buurten;

- Nieuw-Indische Buurt
- Molukkenplantsoen
- West-Indische Buurt
- Professorenbuurt Noord

Voor dit parkeerplan beschouwen we de Indische Buurt als het gedeelte wat nog gratis parkeren is, inclusief de Professorenbuurt-Noord.



| De Indische Buurt zoals geldt voor dit parkeerplan

### 3.2 Wijkopbouw

De Indische Buurt is een interessante samenvoeging van verschillende bouwperiodes. Het grootste gedeelte van de wijk is een typische vooroorlogse woonwijk. Na de Tweede Wereldoorlog vond er een snelle uitbreiding van de Oost-Indische buurt plaats, ook wel Nieuw-Indische buurt genoemd. Het ging hierbij om de bebouwing van het gebied tussen de Soendastraat en Semarangstraat. Het stratenpatroon komt overeen met het vooroorlogse uitbreidingsplan van Schut en Berlage, maar door de woningnood werd de bebouwingsdichtheid veel hoger dan gepland en kwamen er in plaats van eengezinswoningen vooral veel portieketagewoningen en enkele flats.

In het eerste decennium na de oorlog verrees in hoog tempo ook de West-Indische buurt, welk voornamelijk door woningbouwverenigingen gerealiseerd is.

De Indische buurt maakte in de jaren tachtig deel uit van een probleemcumulatiegebied, waarin sprake was van criminaliteit, drugsoverlast, onveiligheid en een afnemende sociale samenhang. Men kwam al snel tot de conclusie kwam dat het noodzakelijk was

het eenzijdige woningaanbod aan te pakken om een meer diverse wijk te realiseren. Met investeringen op sociaal gebied werd bovendien ook aandacht geschonken aan scholing, werkgelegenheid en welzijnswerk.

Vandaag de dag is de Indische buurt een levendige buurt, die wordt gekenmerkt door haar gevarieerdheid. Zo zijn in de wijk verschillende voorbeelden te vinden van bouw in de Amsterdamse en Delftse Schoolstijl. Een groot gedeelte van de Indische buurt is vanwege deze 'waardevolle stedenbouwkundige structuren, waaronder een ruime hoeveelheid groen en op veel plaatsen een hoge architectonische kwaliteit' (Bestemmingsplan 2009) aangewezen als beschermd stadsgezicht.

Door nieuwbouwprojecten en de renovatie en/of verbouw van oudere panden is men er in de Korrewegwijk, en in de Indische buurt in het bijzonder, in geslaagd meer diversiteit in het woningaanbod te realiseren en zo tot een gemengdere en gezondere wijk te komen. Gezien de huidige situatie in de wijk, lijkt dit beleid zijn vruchten af te werpen.



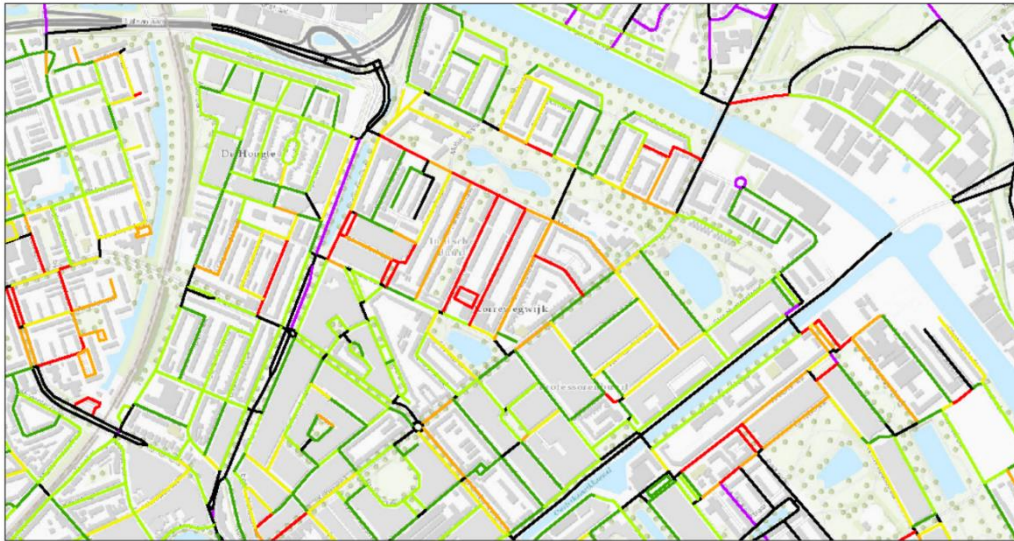
| Palembangstraat; oud en nieuw bij elkaar

### 3.3 Parkeren in de Indische buurt, de cijfers

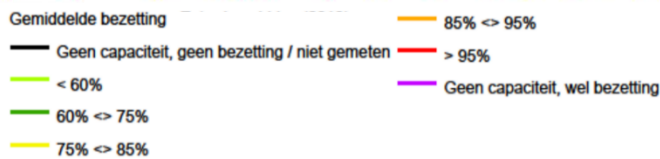
De Indische buurt bestaat uit ongeveer 3000 adressen en 1350 openbare parkeerplekken op straat. Dit lijkt op het eerste gezicht misschien aan de lage kant, maar vooral in de Professorenbuurt-Noord en de Nieuw-Indische buurt hebben veel nieuwbouwhuizen de gelegenheid om op eigen terrein te parkeren. Hetzij bij het huis, hetzij in een parkeergarage onder of nabij het pand. Daarnaast zijn de parkeerplekken in de garages (ongeveer 300 plekken) bijna allemaal ook beschikbaar voor derden. Het gemiddelde autobezit per huishouden in de Indische buurt is ca. 0.3. Vergeleken met andere schilwijken (ca. 0,5 auto per huishouden) is dit laag. Dit alles in ogenschouw nemend is de conclusie dat er ruim voldoende parkeerplekken aanwezig zijn voor alle bewoners.

Toch is de parkeerdruk hoog. Op de volgende pagina zijn de meest recente parkeerdrukmetingen te zien (december 2018). Hieruit blijkt dat vooral in de Nieuw-Indische buurt de gemiddelde parkeerdruk de hele dag door ruim boven de 85% ligt. Daarnaast is te zien dat hoe verder je van de grens van het betaald parkeergebied af zit, hoe lager de parkeerdruk is. Direct grenzend aan de betaald parkeerzone is de parkeerdruk extreem hoog, terwijl deze in de laatste straten waar betaald parkeren geldt juist laag is. Dit fenomeen zien we vrijwel overal in de stad en noemen we het waterbedeffect.

Parkeerdruk Indische Buurt werkmiddag



Parkeerdruk Indische Buurt werknacht



### | Parkeerdrukmeting december 2018

In de West-Indische buurt is vooral in de avonduren de parkeerdruk hoog. Al zien we ook hier dat naarmate men verder van de betaald parkeerzone af gaat, de parkeerdruk ook afneemt. Ook hier is sprake van een overloop van de aanliggende wijken.

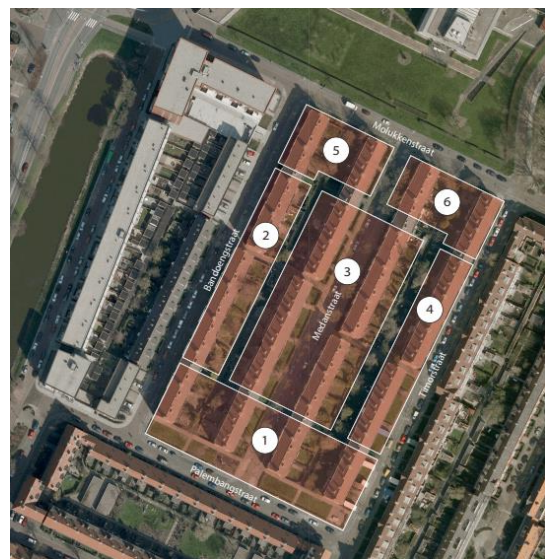
In de Professorenbuurt-Noord is de parkeerdruk op alle momenten niet noemenswaardig hoog. Dit is ook logisch, aangezien veel woningen eigen parkeergelegenheid hebben. Toch vragen bewoners om maatregelen. Dit heeft vooral te maken met het feit dat er veel langs de kant van de weg geparkeerd wordt. Hierdoor worden doorgangen vernauwd en kunnen er gevaarlijke situaties ontstaan.

### 3.4 Parkeren en nieuwbouw

Er is de afgelopen jaren veel nieuwbouw bijgekomen in de Indische buurt. De gemeente heeft als beleid dat de projectontwikkelaar verplicht is het parkeervraagstuk van een nieuwbouwwontwikkeling zo veel mogelijk op eigen terrein op te lossen. Op deze manier proberen we de parkeerdruk op straat zo min mogelijk toe te laten nemen. De gemeente kan mensen echter niet uitsluiten van het parkeren van de auto op straat. Men hoeft dus niet verplicht op eigen terrein te staan. Pas als in een gebied betaald parkeren geldt, kunnen adressen met een eigen parkeervoorziening uitgesloten worden van het verkrijgen van een parkeervergunning.

#### De Gordel van Smaragd

Rondom de Medanstraat wordt sinds 2005 volop ingezet op wijkvernieuwing. Lefier realiseert hier ruim 170 nieuwbouwwoningen, eengezinswoningen, appartementen en studio's, zowel voor verhuur als voor verkoop. Ook wordt de kwaliteit van bestaande woningen verbeterd met energiezuinige toepassingen en isolatie. De realisatie van deze woningen brengt natuurlijk ook een parkeervraagstuk met zich mee. Grotendeels wordt dit vraagstuk opgelost door de realisatie van diverse parkeergarages onder een aantal panden. Ook zijn er parkeerplekken op straat bijgekomen en hebben een aantal huizen een parkeerplek bij het huis. Al met al zijn er genoeg parkeerplaatsen gerealiseerd voor alle bewoners.



Desondanks staan de gebouwde parkeervoorzieningen grotendeels leeg. Dit is ook logisch te noemen, gezien de gebouwde parkeervoorzieningen geld kosten (ongeveer €30,- per maand) en men op straat gratis kan parkeren. Daarnaast hebben een aantal adressen met parkeerplek bij het huis hun beoogde parkeerplek omgebouwd tot tuin, waardoor de auto ook op straat wordt geparkeerd. Dit alles draagt mede bij aan de toegenomen parkeerdruk in de wijk.

## 4. Voorstel

### 4.1 Betaald parkeren als enige oplossing

Het aantal meldingen over de toegenomen parkeerdruk en ervaren overlast is fors. De parkeerdrukmeting geeft aan dat bewoners gelijk hebben als ze vragen om parkeermaatregelen, vooral in de Nieuw-Indische buurt. Met het oog op het waterbedeefect wat zal optreden, is het verstandig de parkeermaatregelen te nemen voor de hele Indische buurt, inclusief de West-Indische buurt en de Professorenbuurt Noord.





Echter geven bewoners van de West-Indische buurt aan geen behoefte te hebben aan betaald parkeren. De overlast is immers nog niet dusdanig groot dat mensen voelen dat maatregelen nodig gaan zijn.

Daarnaast komt er vanuit bewoners niet alleen de vraag om parkeermaatregelen tegen de parkeerdruk, maar wordt er ook veelvuldig melding gedaan van foutgeparkeerde auto's. Met nemen van parkeermaatregelen komen er meer parkeerplekken beschikbaar voor bewoners, waardoor het foutparkeren ook zal afnemen omdat deze auto's voortaan gewoon in een parkeervak kunnen staan.

Verder zijn er verschillende suggesties binnengekomen met betrekking tot parkeermaatregelen. Zo wordt bijvoorbeeld gevraagd om een blauwe zone. Conform de parkeervisie kennen we de blauwe zone niet meer in Groningen; blauwe zones werken alleen als de handhaving zeer intensief gebeurt, terwijl er geen opbrengsten tegenover staan. De inkomsten van boetes zijn voor het Rijk. Dat maakt dit een schijnoplossing, die nergens echt werkt.

Extra parkeervakken creëren is ook geen oplossing. Meer parkeerplek trekt alleen maar meer verkeer aan, waardoor de drukte in de wijk toeneemt. Daarnaast willen we juist de auto minder prominent onderdeel laten zijn van de straat en de andere functies van de straat meer ruimte geven. Meer parkeerplek maken staat haaks op dit gedachtegoed.

Ook wordt gevraagd om het verbieden van auto's van niet-bewoners of het gratis verstrekken van vergunningen voor bewoners. De enige manier om mensen van buiten de wijk te ontmoedigen in de wijk te parkeren, is het invoeren van betaald parkeren. De gemeente is van mening dat de openbare ruimte van iedereen is, dus ook van bezoekers die met welke reden dan ook parkeren. Vanuit deze overtuiging vindt de gemeente het verdedigbaar dat alle gebruikers van de parkeerplaatsen hiervoor betalen. Daarnaast kost betaald parkeren de gemeente ook geld. Denk bijvoorbeeld aan de administratieve kosten voor het verstrekken van vergunningen, het onderhoud van parkeerautomaten en handhaving. De gemeente maakt wel onderscheid tussen de kosten voor het parkeren door bewoners, ondernemers en bezoekers. De tarieven voor bewoners-, bezoekers- en bedrijfsvergunningen zijn vastgesteld en aanzienlijk lager dan het tarief voor straatparkeren per uur.

	 Meer parkeerplaatsen	 Blauwe Zone	 Vergunning parkeren	 Betaald parkeren
<b>Wat is het?</b>	Er worden meer parkeerplaatsen aangelegd.	In een blauwe zone mag voor beperkte tijd gratis worden geparkeerd met behulp van een parkeerschijf.	Je mag alleen parkeren met een vergunning.	Je betaalt voor de tijd die je parkeert.  Als bewoner kun je een vergunning aanvragen.
<b>Effectiviteit</b>	☆☆	☆☆☆	☆☆☆	☆☆☆☆☆
<b>Voordelen</b>	Meer parkeercapaciteit.	Mogelijke verlichting van parkeerdruk, want langparkeren wordt onmogelijk gemaakt.	Effectieve maatregel die ook nog redelijk makkelijk kan worden teruggedraaid vanwege lage kosten.	Meest effectieve maatregel want 'vreemd parkeren' wordt veel minder aantrekkelijk.  Positieve ervaringen vanuit de wijken waar dit al is ingevoerd.
<b>Nadelen</b>	Aanzuigende werking voor nieuwe parkeerders van buiten de wijk. Capaciteitsprobleem wordt dus maar tijdelijk opgelost.  Er is nauwelijks ruimte voor meer parkeerplaatsen.  Meer auto's betekent minder groen in de wijk.  Meer parkeerplaatsen betekent ook meer verkeer.	Niet geschikt voor bewoners, want zij parkeren langer dan twee uur.  Veel kosten voor de gemeente, want handhaving is noodzakelijk. Opbrengsten uit parkeerboetes zijn voor het Rijk.  Niet future-proof want parkeerhandhaving zal in de toekomst door scanauto's worden gedaan.	Je ontnemt mensen het recht om hun eigen keuze te maken in de openbare ruimte. Als iemand graag wil parkeren in een bepaald gebied moet dat mogelijk zijn.  Vergunningskosten voor bewoners.  Handhavingskosten voor gemeente Groningen.	Vergunningskosten voor bewoners.  Handhavingskosten voor gemeente Groningen

## | Verschillende manieren om parkeerproblemen op te lossen

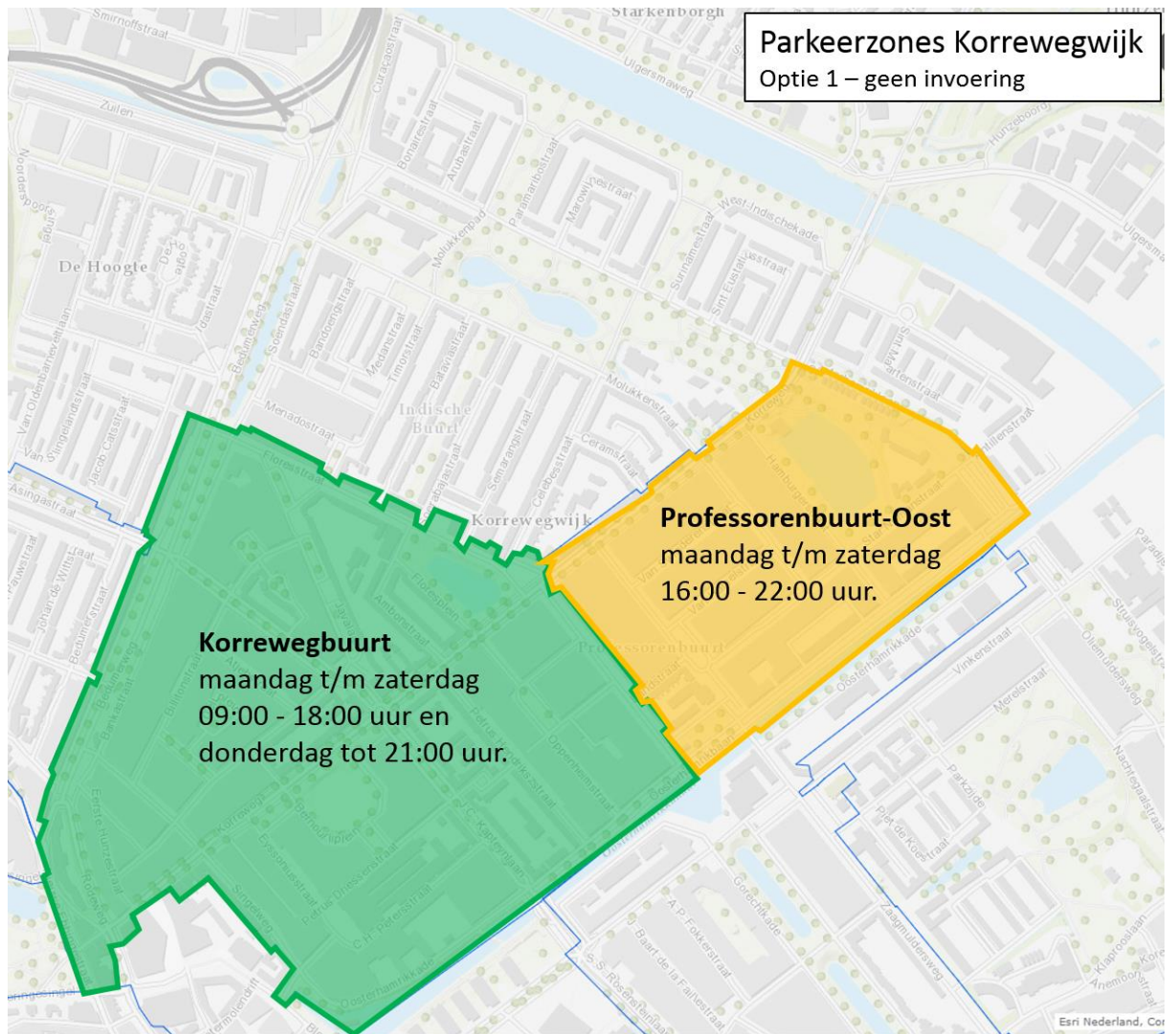
Bij zowel vergunning- als betaald parkeren zijn de handhavingskosten voor de gemeente Groningen. Echter; handhaving in fiscaal gebied (betaald parkeren) kan digitaal en dus veel efficiënter dan in een vergunningengebied. Ook zijn de opbrengsten voor fiscale boetes voor de gemeente. Inkomsten voor boetes in vergunningengebied zijn dat niet. Daarnaast moet handhaving in vergunningengebied door politie of BOA's gebeuren. Onze handhaving is gebouwd rond fiscalisten: die hebben geen bevoegdheid te handhaven in vergunningengebieden.

### 4.2 Waar komt de grens?

Gelet op de binnengekomen meldingen, reacties van bewoners tijdens de inloopavonden en de parkeerdrukmeting, zijn er 3 scenario's denkbaar;

#### 1. Geen betaald parkeren

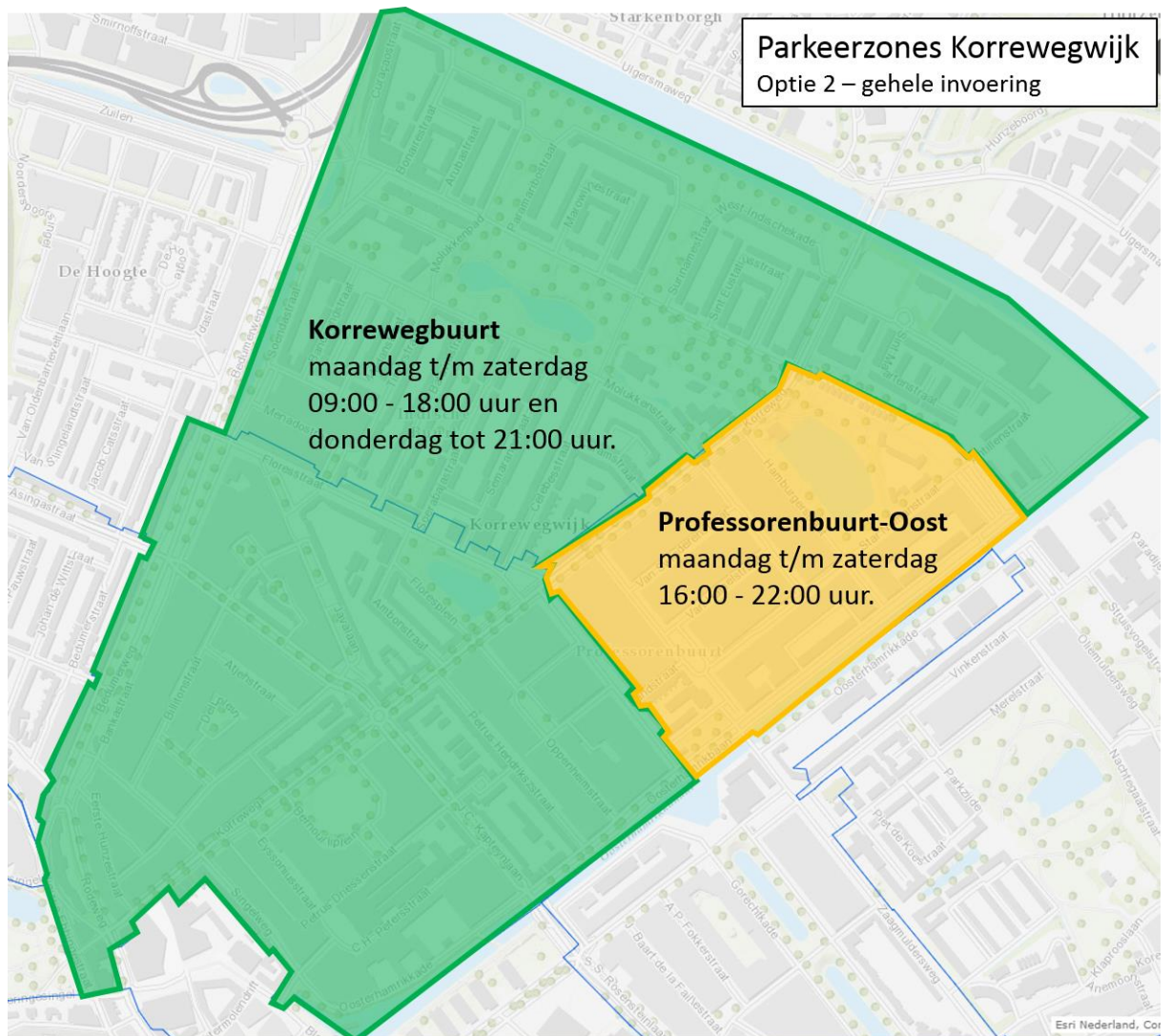
We laten de parkeerzone zoals hij nu is, dus tot en met het Floresplein en de Korreweg. De parkeerdruk en overlast in de Nieuw-Indische buurt is echter dusdanig groot, dat maatregelen nodig zijn. Een groot gedeelte van de bewoners vraagt hier ook om. Niets doen is dus geen optie.



## 2. Betaald parkeren in de gehele wijk

Gelet op het waterbedeffer wat optreedt als er ergens betaald parkeren wordt ingevoerd, geeft de gemeente er de voorkeur aan een parkeerzone af te bakenen met logische, harde grenzen als waterwegen, spoorlijnen of doorgaande wegen. Dit soort grenzen vormen een fysieke barrière die voor een deel van de vreemdparkers te groot is om over de grens de auto neer te zetten, waardoor ze uiteindelijk toch voor de P+R terreinen of andere mobiliteitsoplossingen zullen kiezen.

Een logische grens van de betaald parkeerzone voor de Indische buurt vormt het van Starckenborghkanaal en de Bedumerweg, waarbij de zone dan aansluit op de al bestaande betaald parkeerzone Korrewegbuurt. De parkeerzone Korrewegbuurt wordt daarmee 1 groot gebied waar bewoners met een vergunning in het hele gebied mogen parkeren.



Dit voorstel kan echter niet op de steun rekenen van een gedeelte van de bewoners van de West-Indische buurt, omdat hier de parkeerdruk nog niet dusdanig groot is dat men vindt dat maatregelen nodig zijn.

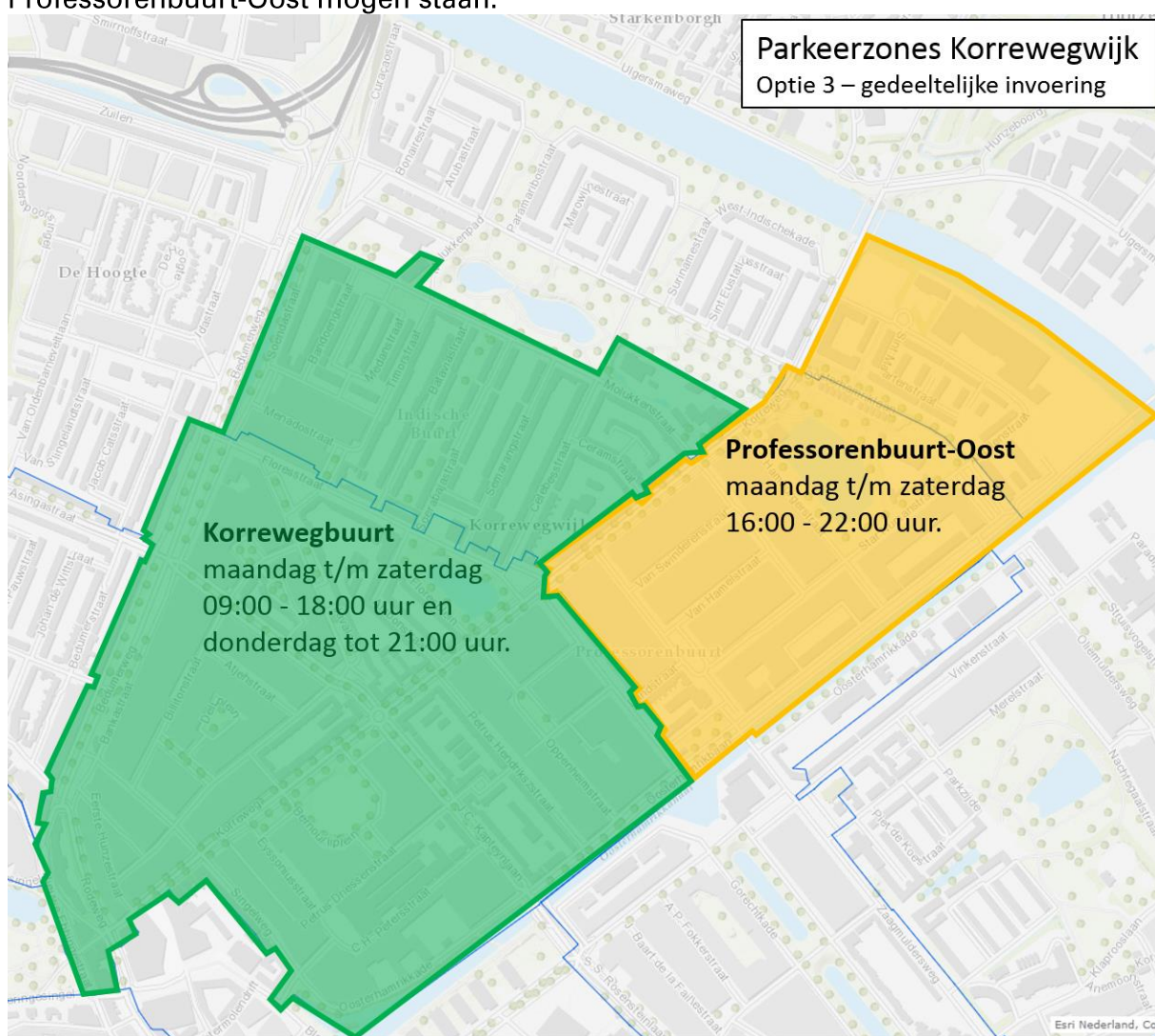
Daarnaast geven deze bewoners aan de kosten van een parkeervergunning te hoog te vinden en dat dit voor veel bewoners niet te betalen is. Gelet op de sociaaleconomische status van het gebied (de Indische buurt is de wijk met het hoogste aantal minimuminkomens van de stad), hebben bewoners hier een punt. Tegelijkertijd vindt de gemeente het verdedigbaar dat voor het met je privébezit gebruik maken van de openbare ruimte een vergoeding gevraagd mag worden. Als we deze vergoeding niet zouden vragen, zou de gemeentelijke belastingen voor iedereen omhoog moeten. Wij vinden het eerlijker dat de gebruiker betaalt.

- 3. Betaald parkeren tot het Molukkenpark, inclusief Professorenbuurt-Noord**  
 Omdat niets doen geen optie is en een deel bewoners van de West-Indische buurt aangeven geen betaald parkeren te willen, is er ook een tussenoplossing denkbaar. Hierbij loopt de grens van betaald parkeerzone Korrewegbuurt tot en met de Molukkenstraat. Daarmee wordt het parkeerprobleem in de Nieuw-Indische buurt weggenomen. Bewoners van de Nieuw-Indische buurt kunnen



dan een vergunning aanschaffen waarmee ze in de gehele parkeerzone Korrewegbuurt mogen staan.

Tegelijkertijd geven bewoners van de Professorenbuurt-Noord aan ook maatregelen te wensen. Dit vooral om langsparkeren van onder andere Basic Fit bezoekers te voorkomen. Gelet op de huidige problematiek en de ligging van de buurt, kan hier een betaald parkeerregime ingevoerd worden gelijk aan de Professorenbuurt-Oost (van 16.00 uur tot 22.00 uur), waardoor deze parkeerzone ook uitgebreid wordt. Daarnaast maken we van de Professorenbuurt-Noord een parkeerverbodszone, waardoor parkeren buiten de parkeervakken niet meer mag. Bewoners van de Professorenbuurt-Noord kunnen dan een vergunning aanschaffen waarmee ze in de gehele parkeerzone Professorenbuurt-Oost mogen staan.



Wel moet hier met klem bij gezegd worden dat het met deze maatregel zeer aannemelijk is dat de parkeerdruk in de West-Indische buurt fors zal toenemen. Zowel overdag (forenzen) als in de avonden (naastliggende wijkbewoners).

Een deel van de bewoners van de West-Indische buurt geeft aan dat er wellicht nu nog geen overlast ervaren wordt, maar dat ze dit in de toekomst wel zullen merken als betaald parkeren tot het Molukkenpark wordt ingevoerd. Hierop anticiperend, geven deze bewoners aan wel betaald parkeren in de hele wijk te wensen.

### 4.3 Draagvlak en keuzes

Dat er in de Nieuw-Indische buurt draagvlak is voor het invoeren van betaald parkeren, is duidelijk. Vooral tegen de grenzen van de huidige betaald parkeerzones is de vraag om maatregelen hoog. Ook in de Professorenbuurt-Noord zijn genoeg meldingen en opmerkingen binnengekomen om te constateren dat een parkeerregime hier gewenst is.

De West-Indische buurt is echter zeer verdeeld. Grofweg kunnen de meningen verdeeld worden in 3 categorieën;

1. bewoners die nu al overlast ervaren (vooral rondom het begin van de Oosterhamriklaan) en maatregelen wensen;
2. bewoners die geen enkele overlast ervaren en de kosten van een vergunning te duur vinden en daarom geen betaald parkeren willen (vooral West-Indische kade en richting de Curaçaostraat);
3. bewoners die nog geen overlast ervaren, maar wel verwachten dat de parkeerdruk zal toenemen als betaald parkeren wordt ingevoerd tot en met de Molukkenstraat en daarom ook betaald parkeren willen.

Naast bewoners zijn er ook ondernemers in het gebied die belang hebben bij wel of niet een betaald parkeerregime. Ondanks dat er begrip is voor bewoners die wel overlast ervaren, geven de ondernemers aan de Oosterhamriklaan aan zelf nog geen overlast te ervaren. Ze wijzen de gemeente op de unieke locatie van dit winkelgebiedje; gelegen vlakbij de ring waardoor veel automobilisten van verder weg hier nog even snel aanwippen voor een laatste boodschap alvorens de weg naar huis te vervolgen. Ook wijzen ze op de leefbaarheidsfunctie in de wijk en de sociale controle die er vanuit de ondernemers op de wijk is. De vrees is dat door het invoeren van betaald parkeren er verlies van klandizie optreedt en daarmee omzetsdaling, omdat klanten niet meer "even snel" de auto kunnen parkeren om bijvoorbeeld een kleine boodschap te doen of een bosje bloemen te halen. Hierdoor kunnen kleinere ondernemingen niet meer bestaan en dit gaat ten koste van de leefbaarheid in de wijk.

Het is aan de gemeente om alle belangen tegen elkaar af te wegen en uiteindelijk een keuze te maken. Omdat er geen duidelijk draagvlak is voor een parkeerregime in de West-Indische buurt, kiezen we voor een gedeeltelijke invoering tot en met de Molukkenstraat.

### 4.4 Voorstel maatregel

Gelet op al het voorgaande stelt de gemeente voor de volgende maatregelen in te voeren:

*We voeren in de Nieuw-Indische Buurt tot en met de Molukkenstraat een regime van betaald parkeren in dat van kracht is op maandag t/m zaterdag tussen 09:00 en 18:00 uur en op donderdag tot 21:00 uur, gelijk aan en aansluitend bij de parkeerzone Korrewegbuurt.*

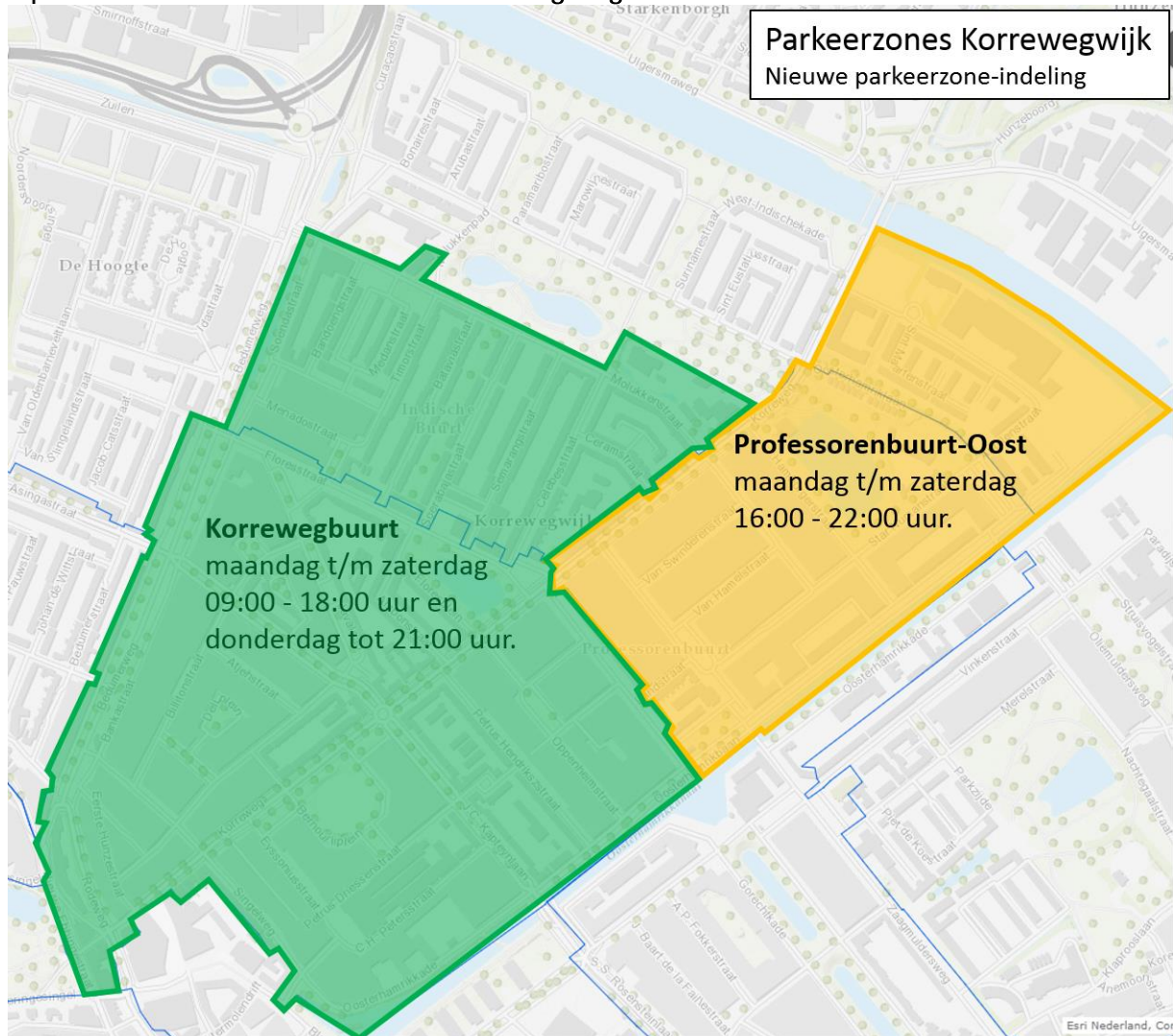
*Ook voeren we in de Professorenbuurt-Noord een regime van betaald parkeren in dat van kracht is op maandag t/m zaterdag tussen 16:00 en 22:00 uur, gelijk aan en aansluitend bij de parkeerzone Professorenbuurt-Oost. Daarnaast zal er een parkeerverbod ingesteld worden in de gehele Professorenbuurt-Noord, waardoor er alleen nog in de parkeervakken geparkeerd mag worden.*

*Als laatste sluiten we nieuwe bewoners van complexen met een eigen parkeervoorziening uit van het verkrijgen van een parkeervergunning. We komen niet aan reeds bestaande rechten.*

Het invoeren van betaald parkeren moet leiden tot een verbetering van de veiligheid, leefbaarheid en verlaging van de parkeerdruk.

#### 4.5 Grens parkeerzone

Met het invoeren van betaald parkeren in de Indische Buurt komt de grens van de betaald parkeerzone Korrewegbuurt en Professorenbuurt-Oost anders te liggen dan nu het geval. Op onderstaande kaart is de nieuw beoogde grens te zien.



#### | Nieuwe parkeerzones Korrewegwijk

##### **Korrewegbuurt**

Het gebied met betaald parkeren wordt begrensd door:  
het gebied begrensd door de middellijn van de waterweg Oosterhamrikkanaal, Heymanslaan, kruispunt Korreweg/Heymanslaan, Floresplein, Celebesstraat, Ceramstraat, Molukkenstraat, Soendastraat, kruispunt Bedumerweg/ Floresstraat, Bedumerweg, Nieuwe Ebbingestraat tussen Noorderstationsstraat en Boteringesingel, middellijn 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.

### **Professorenbuurt-Oost**

Het gebied met betaald parkeren wordt begrensd door:  
kruispunt Korreweg/Heymanslaan, Korreweg tot het kruispunt korreweg/Oosterhamriklaan, Oosterhamriklaan, Van Starckenborghkanaal, Oosterhamrikkade tot het kruispunt Oosterhamrikkade/Heymanslaan, Diephuisstraat en Landstraat.

#### **4.6 Professorenbuurt-Oost**

De Professorenbuurt-Oost valt niet onder het regime van de Korrewegbuurt. In de Professorenbuurt-Oost geldt sinds april 2018 een parkeerregime van maandag t/m zaterdag 16:00 - 22:00 uur. Door het unieke tijdsvenster van dit regime, blijft dit gebied een aparte parkeerzone. Hierdoor is het niet mogelijk dat bewoners van de Korrewegbuurt met hun vergunning in de Professorenbuurt-Oost gaan staan en andersom. Dit geldt ook voor de Professorenbuurt-Noord, die na invoering van betaald parkeren onderdeel zal zijn van de parkeerzone Professorenbuurt-Oost.

#### **4.7 Consequenties van betaald parkeren**

##### *Vermindering parkeerdruk, vergroten leefbaarheid*

Het verwachte effect van betaald parkeren is dat de parkeerdruk met circa 25% afneemt. Dit leidt tot minder zoekverkeer, minder foutparkeren en meer ruimte op straat. Hierdoor ontstaat een veiligere verkeerssituatie in de wijk en komt er meer ruimte voor de andere functies van de straat. De wijkvernieuwing Indische buurt/de Hoogte gaat samen met de bewoners kijken naar de invulling van deze vrijgekomen ruimte zodra betaald parkeren is ingevoerd.

##### *Handhaving*

Handhaving in wijken waar geen parkeerregime geldt, gebeurt op basis van meldingen. Bekende locaties worden meegenomen in de surveillance. Dit gebeurt binnen de beschikbare capaciteit. Echter is het handhaven op fout parkeren in gebieden waar geen parkeerregime geldt vaak dweilen met de kraan open. Door de hoge parkeerdruk en de wens om de auto zo dicht mogelijk bij het huis te parkeren, zal het foutparkeren blijven doorgaan.

In gebieden waar een parkeerregime geldt, rijdt de scanauto rond. De scanauto scant kentekens van geparkeerde auto's op het hebben van parkeerrecht (vergunning of straattarief). De beelden komen op kantoor binnen, waarna ze worden doorgezegt naar de handhaver op straat. Daar wordt gecontroleerd of er bijvoorbeeld een gehandicaptenparkeerkaart achter de voorruit ligt. Is dit niet het geval dan legt de handhaver een boete op. Deze werkwijze zorgt ervoor dat in een relatief korte tijd het hele betaald parkeergebied gehandhaafd kan worden.

Onze verwachting is dat het foutparkeren drastisch zal afnemen zodra betaald parkeren is ingevoerd. De ervaring is namelijk dat er met betaald parkeren veel vaker een reguliere parkeerplaats in de openbare ruimte vrij is om te parkeren. Uitwijken naar een stoep of een andere plek waar dat niet is toegestaan, zal dan een stuk minder vaak noodzakelijk voelen.

### Waterbed effect

Het waterbedeffect is een direct gevolg van het invoeren van betaald parkeren. Automobilisten zoeken naar de meest dichtbijge gratis parkeerplek. Dit zijn niet alleen forenzen en toeristen, maar ook bewoners uit de betaald parkeerzone die geen parkeervergunning willen of kunnen betalen. De parkeerdruk schuift dus deels op naar de aanliggende straten.

Dit is de reden dat de gemeente de voorkeur heeft voor invoering van betaald parkeren in aaneengesloten gebieden van een grote omvang, met harde grenzen als waterwegen, spoorlijnen of doorgaande wegen. Dit soort grenzen vormen een fysieke barrière die voor een deel van de vreemdparkerders te groot is om over de grens de auto neer te zetten, waardoor ze uiteindelijk toch voor de P+R terreinen of een andere vorm van mobiliteit zullen kiezen.

### Financiën

Voor de gemeente is betaald parkeren kostendekkend: de opbrengsten uit vergunningen zijn ongeveer even hoog als de kosten. De opbrengsten uit de parkeerautomaten in de schilwijken is minimaal. Dit komt omdat er vooral parkeerders staan die een vergunning gebruiken, waardoor de inkomsten lager zijn dan de kosten. In de binnenstad zijn de opbrengsten uit parkeerautomaten juist hoger dan de kosten, als gevolg van het grote aantal bezoekers. De gevolgen zullen nader uitgewerkt worden in de meerjarenbegroting van het Parkeerbedrijf.

Wat de (financiële) consequenties voor de gebruikersdoelgroepen zijn, is terug te vinden in bijlage II.

### Parkeerautomaten

In elk betaald parkeergebied moeten parkeerautomaten geplaatst worden. Omdat;

- we in de nieuwe gebieden weinig kortparkeerders verwachten;
- alle parkeerautomaten een lange terugverdiensijd (licentiekosten, certificeringskosten, onderhoudskosten, kostbare updates) hebben;
- veel mensen zullen parkeren op een bezoekerspas/bedrijvenvergunning (waarbij geen automaat nodig is);
- mensen niet terug hoeven naar de auto om daar een kaartje in te leggen;
- bijna 65% van de mensen parkeert met een app;

zullen we minder betaalautomaten plaatsen, en een begin maken met borden die verwijzen de dichtstbijzijnde automaat i.c.m. het zonenummer – conform steden als Rotterdam.



## **4.8 Planning**

Er zijn er grofweg 5 fasen te onderscheiden in de planning:

1. Voortraject met participatie
2. Concept parkeerplan door het college vrijgeven voor inspraak
3. Vaststelling definitief parkeerplan en eindverslag inspraak
4. Implementatie parkeerregime
5. Evaluatie van de getroffen maatregelen

Dit concept parkeerplan behoort bij fase 2. Alle belanghebbenden mogen reageren hierop. Het reactietermijn loopt tot en met 27 mei 2020. Alle ontvangen reacties worden afgewogen en beantwoord in het inspraakverslag. Het inspraakverslag wordt met het al dan niet gewijzigde parkeerplan Indische Buurt door het college van B&W vastgesteld.

Nadat het parkeerplan is vastgesteld, moet er krediet voor de parkeerautomaten aangevraagd worden. Dit gebeurt bij de raad. De gemeente kan de parkeerautomaten pas bestellen op het moment dat de raad het investeringskrediet heeft vastgesteld. Belangrijk om te melden is dat de levering en het installeren van parkeerautomaten ongeveer 4 maanden tijd in beslag neemt.

## **Bijlage I Parkeerdoelgroepen**

### Bewoners

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

Bij betaald parkeren kunnen bewoners in aanmerking komen voor een bewonersvergunning, waardoor zij binnen het betaald parkeergebied (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 krijgen.

Bewoners hebben daarnaast de mogelijkheid één bezoekersvergunning per adres aan te schaffen voor een vast bedrag. Met een bezoekersvergunning is een vast aantal uren per week (16 uur in de meeste schilwijken) zonder extra kosten te parkeren. Deze uren mogen variabel worden ingezet: meerdere auto's kunnen op het zelfde moment van het tegoed gebruik maken. Daarnaast is er een tijdelijke bezoekersvergunning of uitbreiding van het aantal uren tegen betaling te verkrijgen.

### Bezoekers

De categorie bezoekers bestaat uit verschillende 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 dagontheffing 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 en verloskundigen die in het KvK ingeschreven staan, een stadsbrede vergunning aanvragen. Met deze vergunning kunnen deze zorgverleners tijdens hun werk hun auto parkeren in alle wijken van Groningen.

Mantelzorgers vallen hier niet onder, zij kunnen gebruik maken van een bezoekersvergunning van bewoners, of een kaartje bij de automaat aanschaffen tijdens de tijdsvensters van betaald parkeren.

## **Tarieven (2020)**

Schilwijken	€ 2,40 per uur
Bewonersvergunning schilwijken	€ 98,28 per jaar
Bezoekersvergunning	€ 66,48 per jaar
Tijdelijke bezoekersvergunning dag	€ 14,21 per dag
Tijdelijke bezoekersvergunning week	€ 54,90 per week
Bedrijvenvergunning (schilwijken)	€ 98,28 per jaar
Extra bedrijvenvergunning (schilwijken)	€ 472,56 per jaar

*Voor meer informatie, kijk op [gemeente.groningen.nl/parkeren](https://gemeente.groningen.nl/parkeren)*