

# Reactierapport

Parkeerplan

Indische buurt

Versie: Maart 2020

## INHOUDSOPGAVE

### Inhoud

INHOUDSOPGAVE.....	2
1. Inleiding.....	3
2. 1 <sup>e</sup> reactieronde.....	3
3. 2 <sup>e</sup> reactieronde.....	4
4. Wat doen we met de reacties? .....	5
5. Overzicht van reacties .....	6

## 1. Inleiding

De afgelopen jaren zijn er veel meldingen binnengekomen bij de gemeente Groningen over de toegenomen parkeerdruk in de Indische buurt (het gedeelte wat gratis parkeren is). Samen met het Wijk Overleg Korrewegwijk (WOK) wil de gemeente hier iets aan doen. In de tweede helft van 2019 zijn meerdere inloopavonden gehouden met bewoners en ondernemers, met als doel samen met de bewoners tot een oplossing te komen.

Dit reactierapport omvat alle binnengekomen reacties gedurende het hele traject, opgesplitst per categorie en de beantwoording daarop. In totaal zijn er 241 individuele schriftelijke reacties binnengekomen.

## 2. 1<sup>e</sup> reactieronde

In juli 2019 is de eerste inloopavond geweest. Op deze avond hebben we voornamelijk opgehaald wat de problemen zijn in de wijk. Niet alleen over parkeerdruk, maar ook inrichtingsvraagstukken of suggesties. Tijdens de inloop stonden collega's van parkeren en de wijkvernieuwing klaar om met de bewoners in gesprek te gaan over allerlei onderwerpen. Daarnaast konden bewoners via klaarliggende formulieren en post-its hun reactie achterlaten. De inloopavond is zeer goed bezocht door zo'n 150 mensen.

Niet alleen op de avond zelf zijn reacties binnengekomen, maar ook per mail of telefonisch hebben bewoners hun visie gegeven. Dit heeft in totaal ruim 150 individuele reacties opgeleverd.

Heel kort samengevat kunnen we de meeste binnengekomen reacties rondom de eerste inloop onderverdelen in 3 categorieën;

- Handhaving: er wordt veel fout geparkeerd in de wijk. Niet alleen op de stoep, maar ook in het groen. Daarnaast geven veel reacties aan dat er te hard gereden wordt, of dat men tegen de richting in rijdt.
- Wijkvernieuwing/herinrichting: dit varieert van het aanleggen van meer parkeerplekken tot het plaatsen van meer prullenbakken of het verleggen van hele fietspaden.
- Parkeren: voor velen is de grootste ergernis toch wel de parkeerdruk in de wijk. Vooral in de Nieuw-Indische buurt is deze zeer hoog. Omdat het hier gratis parkeren is, mag iedereen er staan. Zo staan er ook forenzen en wijkbewoners uit het betaald parkeergebied.



### 3. 2<sup>e</sup> reactieronde

Met deze reacties onder de arm is het voorstel tot stand gekomen betaald parkeren in te voeren in de gehele Indische buurt. Wanneer ergens betaald parkeren geldt kiezen veel mensen, die niet willen betalen voor het parkeerrecht, ervoor om de auto elders neer te zetten. Hierdoor komt er veel ruimte vrij op straat, waardoor bewoners weer voldoende parkeerplek hebben en men niet meer fout hoeft te parkeren. Daarnaast komt er ook minder zoekverkeer in de wijk, waardoor de verkeersveiligheid ook toeneemt.

Dit voorstel hebben we per brief (met uitleg uiteraard) aan de bewoners kenbaar gemaakt, met daarbij de uitnodiging om langs te komen bij een inloop op 17 oktober 2019. Op deze avond konden bewoners meer informatie krijgen over wat betaald parkeren inhoudt en waarom we dit als oplossing zien. Er zijn ongeveer 70 mensen langsgekomen. Dit waren vooral bewoners uit de West-Indische buurt. Dit was fijn, want zoals op de foto op de vorige pagina al te zien was, waren deze tijdens de eerste inloop in juli minder aanwezig. Om een weloverwogen beslissing te nemen, is het van belang dat alle hoeken van een wijk hun stem hebben kunnen laten horen.

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

## 4. Betaald parkeren vaak een succes!

'Er is zoveel levensruimte teruggekomen dat de buurt-studenten vrijelijk kunnen voetballen op straat.'

'Geen forenzen meer in de straat betekent altijd plek!'



In eerste instantie kan het vervelend klinken wanneer je ineens moet betalen voor je parkeerplaats. Best een begrijpelijke reactie.

In de praktijk blijkt het tegendeel waar te zijn. Wijken waar betaald parkeren is ingevoerd worden niet meer overspoeld door parkeerders van elders. We zien

dat na het invoeren van betaald parkeren gemiddeld 25% minder auto's in de wijk staan. Je krijgt dus letterlijk ruimte terug. En dat vaak voor nog geen €10,- per maand!

Uit deze wijken horen we dan ook voornamelijk positieve reacties zoals deze:

'Invoeren dat betaald parkeren liever gisteren dan vandaag'

parkeren wordt ingevoerd tot en met de Molukkenstraat en daarom ook betaald parkeren willen.

Naast bewoners zijn ook ondernemers belanghebbenden bij het invoeren van een parkeerregime. Daarom is er een aparte inloop georganiseerd voor ondernemers. Hierop zijn een aantal ondernemers van de Oosterhamriklaan langsgekomen voor een gesprek. De ondernemers geven 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.

Naast gesprekken zijn tijdens de tweede reactieronde zo'n 100 schriftelijke reacties binnen gekomen via mail en de formulieren die aanwezig waren tijdens de inloop.

#### **4. Wat doen we met de reacties?**

De binnengekomen opmerkingen, suggesties en reacties zijn grofweg onder te verdelen in 3 hoofdcategorieën: inrichting, toezicht en parkeren.

Dit reactierapport gaat sec over autoparkeren. De inrichtingsvraagstukken die zijn aangedragen worden opgepakt door het wijkvernieuwingsteam. Zij zijn vanaf het begin van dit traject aangesloten. Het wijkvernieuwingsteam kijkt samen met bewoners, instellingen, corporaties en scholen op welke wijze en waar de wijk verbeterd kan worden.

Het parkeerplan – waar dit reactie rapport onderdeel van is- is tot stand gekomen dankzij alle ideeën, opmerkingen en suggesties van bewoners en ondernemers.

Op basis van de opmerkingen van de eerste reactieronde is het voorstel tot stand gekomen om betaald parkeren in te voeren in de gehele Indische buurt. Dit ook met het oog op de toekomst, waarin het zogeheten waterbedeffect zal optreden; de parkeerdruk verplaatst zich naar het naastgelegen gebied waar parkeren nog gratis is.

De tweede reactieronde heeft er toe geleid dat dit plan is aangepast tot het voorstel tot invoering van betaald parkeren tot aan het Molukkenpark. Dit voorstel is voorgelegd aan het College van Burgemeester en Wethouders. Het parkeerplan is samen met dit reactierapport vrijgegeven voor inspraak. Reacties die voortkomen uit deze inspraakperiode worden wederom meegenomen in dit rapport.

## 5. Overzicht van reacties

Hieronder staan alle binnengekomen reacties opgesplitst per onderdeel en geanonimiseerd. Het gaat hier enkel om schriftelijk binnengekomen reacties via mail, post en/of reactieformulieren op een van de inlopen. Mondelinge reacties in de vorm van de vele gesprekken die we met diverse bewoners en ondernemers gevoerd hebben, zijn dan wel niet hieronder weergegeven, maar zeker wel meegenomen in het geheel aan reacties en hebben een grote invloed gehad op de uiteindelijke keuze voor de grens van de betaald parkeerzone. Meerdere reacties van dezelfde persoon zijn gebundeld tot 1 reactie.

<b>NUMMER</b>	<b>REACTIE INSPREKER(S)</b>	<b>CONTACTNUMMER</b>	<b>REACTIE GEMEENTE GRONINGEN</b>
<b>A</b>	<b>ERVAREN OVERLAST</b>		
A1	Sinds betaald parkeren is ingevoerd in aanliggende wijken is er bijna geen plek meer te vinden	13 24 27 28 31 42 44 45 59 61 65 72 86 87 197 198	Dit zien we vaak aan de grenzen van betaald parkeergebied en noemen we het 'waterbedeffect'. Mensen zoeken de meest dichtbij plek op waar parkeren gratis is. Het betaald parkeren in de aangrenzende wijken is ingevoerd op verzoek van de bewoners aldaar.
A2	Ik moet elke avond rondjes rijden op zoek naar een plekje	13 17 24 25 59 61 65 74 80 91 97 104 141 236	Zie A1
A3	Er zijn voldoende parkeerplekken, maar alles staat vol	27 62 76 123 131 141	Dit constateren wij ook, vooral in de Nieuw-Indische buurt.
A4	Er is overdag voldoende parkeerruimte.	32 149 155	In de Nieuw-Indische buurt ligt de gemiddelde parkeerdruk overdag ruim boven de 85%. In dit gedeelte van de wijk is de parkeerdruk dus onacceptabel hoog. In de West-Indische buurt is dit inderdaad een stuk lager en is er overdag voldoende parkeerruimte.
A5	Er zijn te weinig parkeerplekken voor alle bewoners	11 12 32 33 35 61 63 115 135 136 142	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 stuks) bijna

			allemaal ook beschikbaar voor derden. Het gemiddelde autobezit per huishouden in de Indische buurt is ca. 0.3. Vergeleken met andere schilwijken is dit laag (ca. 0,5 auto per huishouden). Dit alles in ogeschouw nemend is de conclusie dat er ruim voldoende parkeerplekken aanwezig zijn voor alle bewoners.
A6	Er wordt heel veel fout geparkeerd waardoor er onveilige situaties ontstaan. Zowel op de stoep als in het gras	5 12 44 45 62 64 69 70 72 78 82 85 87 95 97 99 204 206	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.
A7	In de West-Indische buurt is geen overlast	6 14 63 71 76 79 81 82 84 85 88 96 113 115 118 119 137 138 151 155 159 162 237	Het klopt dat er in de West-Indische buurt nog genoeg parkeerplekken vrij zijn. De buurt ligt relatief vrij ver van het betaald parkeergebied. Al zien we aan het begin van de Oosterhamriklaan en in de Sint Eustasiusstraat wel redelijk hoge parkeerdruk. Echter, als betaald parkeren wordt uitgebreid tot het Molukkenpark, zal ook in deze buurt de parkeerdruk toenemen. Dit zien we namelijk in alle wijken waar aangrenzend betaald parkeren geldt.
A8	Er zijn te weinig parkeerplekken gerealiseerd bij de nieuwbouwcomplexen in de Indische buurt	8 12 13 32 33 43 60 61 67 81 94 113 120 122 135 215 222 224 228 231 241	Alle bouwaanvragen worden onder andere getoetst aan het aantal parkeerplekken. 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. De garages staan echter leeg omdat men daarvoor moet betalen, terwijl het op straat gratis parkeren is.
A9	Er moeten meer parkeergarages bij met gratis plek voor bewoners	11 12 23 31 43 67 103 173 175 176 179 180 212 221 222	De parkeergarages in de wijk zijn particulier en niet van de gemeente. De gemeente kan dan ook niets doen aan de prijs van een parkeerplek in de garage. Parkeergarages zijn

			een stuk duurder in aanleg en onderhoud dan straatparkeerplekken, daarom moet er betaald worden voor het gebruik van deze plekken.
A10	Overdag is er geen parkeerprobleem. Het probleem is er vooral in de avond en nacht	11 63 69 127 134 142 162 171	Zie A7
A11	Het is gevaarlijk geworden voor kinderen om buiten te spelen	94	We nemen kennis van deze reactie.
A12	Ik krijg boetes omdat ik fout moet parkeren omdat er geen plek meer vrij is	17 19 35 74 142 236	We snappen dat dit vervelend is, maar voor iedereen zijn de parkeerregels gelijk. Foutparkeren is altijd op eigen risico en kan leiden tot een boete.
A13	Te veel blik voor de deur	169 174	We nemen kennis van deze reactie

<b>NUMMER</b>	<b>REACTIE INSPREKER(S)</b>	<b>CONTACTNUMMER</b>	<b>REACTIE GEMEENTE GRONINGEN</b>
<b>B</b>	<b>OORZAAK PARKEEROVERLAST</b>		
B1	Er staan veel auto's van forenzen die de auto parkeren en vervolgens met de vouwfiets verdergaan.	4 6 25 34 35 50 70 72 73 74 79 94 95 97 100 110 239	Forenzen, voertuigen die voor langere tijd geparkeerd staan van bijvoorbeeld (buitenlandse) studenten maar ook bewoners uit de betaald parkeerzone die geen parkeervergunning willen of kunnen betalen, hebben zich verplaatst naar de meest dichtbijge plek waar parkeren gratis is.
B2	Bewoners en bezoekers van aangrenzende wijken parkeren hier de auto.	20 44 61 65 69 72 74 79 94 97 99 147	Zie B1
B3	Is er contact met UMCG over de parkeeroverlast die hun medewerkers veroorzaken	88 105	Ja, de gemeente onderhoudt via de organisatie Groningen Bereikbaar contact met alle grote werkgevers, aangaande mobiliteitsmanagement. Het UMCG is bekend met de parkeerproblemen en doet ook al veel om hun werknemers te ontmoedigen in de woonwijk te parkeren.
B4	Veel voertuigen die wekenlang op dezelfde plek staan	56 59 69 77 86 89 168	Zie B1
B5	Omdat er geen parkeerplek is bij de winkels aan het Floresplein, ga ik	78	Aan het Floresplein is genoeg ruimte voor bewoners en winkelend publiek om de auto te parkeren. Deze plekken



	naar Selwerd voor de boodschappen		vallen in het betaald parkeergebied. Het pleintje achter het Floreshuis staat vaak helemaal vol. Hier geldt nog geen betaald parkeren.
B6	De gemeente heeft zelf gezorgd voor de toegenomen parkeerdruk door betaald parkeren in te voeren in aangrenzende wijken	79 93	Het invoeren van betaald parkeren in de aangrenzende wijken is gebeurd op verzoek van bewoners. Dat mensen er voor kiezen hun auto te parkeren in woonstraten waar het gratis is, is een gedragskwestie.
B7	De parkeerdruk is vooral 's avonds hoog. Het probleem wordt dus niet veroorzaakt door forenzen.	5 114 135 142	In de avonduren is het inderdaad ook druk op straat. Dit heeft te maken met een aantal factoren waarvan de belangrijkste is; de bewoners van de betaald parkeergebieden die hun auto in het niet betaald parkeergebied parkeren. De meeste mensen komen na 17.00 thuis van werk. In de Professorenbuurt-Oost geldt dan net betaald parkeren (vanaf 16.00) en in de Korrewegzone geldt betaald parkeren tot 18.00. Door deze overloop van tijden komen veel buurtgenoten in uw wijk staan.
B8	Hoe is de verhouding tussen het aantal woningen en het aantal parkeerplaatsen?	155	Zie A5
B9	Door invoering betaald parkeren, zullen mensen hun auto parkeren bij ons achter (eigen terrein, dus gratis)	121	Dat is een heel vervelende gedragskwestie. Omdat het eigen terrein is, kan de gemeente daar helaas weinig in betekenen. Wellicht kunt u samen met de VvE kijken naar een oplossing.

<b>NUMMER</b>	<b>REACTIE INSPREKER(S)</b>	<b>CONTACTNUMMER</b>	<b>REACTIE GEMEENTE GRONINGEN</b>
<b>C</b>	<b>DRAAGVLAK</b>		
C1	Tegen betaald parkeren	26 56 63 93 95 96 111 112 114 117 118 119 123 126 128 130 131 135 136 137 146 155 182 234	We nemen kennis van deze reactie

C2	Voor betaald parkeren	17 19 20 24 25 27 28 33 34 35 39 40 42 43 44 45 50 53 55 58 59 64 65 66 72 73 74 80 83 86 87 89 91 94 97 106 109 113 152 189 190 192 193 194 195 201 238 239 240	We nemen kennis van deze reactie
C3	Mooie praatjes, maar het is gewoon een manier om betaald parkeren in te voeren	93 95 135	Het is op verzoek van de bewoners dat we de wijk in zijn gegaan om de ondervonden problemen te inventariseren. Als er geen meldingen waren binnengekomen vanuit de buurt, was het voorstel tot invoeren van betaald parkeren niet ontstaan .
C4	Met betaald parkeren worden de auto's meer evenredig verdeeld over de gehele wijk	97	Dat is inderdaad ons streven.
C5	Hoezo inspraak? Het nieuws zegt dat het al is bepaald	76 133	Er staat nog niets vast, het college neemt het uiteindelijke besluit.
C6	Waarom wordt er geen peiling gehouden?	79 90	De reden dat we geen enquête houden, is omdat de uitslag bijna altijd 50-50 is. Mensen die achterin de wijk wonen, ervaren nog geen overlast, terwijl mensen die op de rand van het betaald parkeergebied wonen dusdanig overlast ervaren dat hun woongenot er behoorlijk door aangetast wordt. En mensen die in het midden wonen hebben vaak geen mening. De vraag is dus wat representatief is; de reële overlast van de mensen in het begin, de 'geen mening' van het midden, of de nog geen ervaren overlast van het eind? Stel dat er sprake is van ernstige overlast bij 30% van de bewoners en maatregelen worden niet ingevoerd omdat de overige 70% geen overlast ervaart of geen mening heeft. Benadelen we dan die 30% niet enorm?

C7	Kunt u aangeven hoeveel procent van de bewoners van de Indische buurt dit als ergernis ervaart?	155	Er is geen exact percentage bekend, zie A3.6, maar door een intensief participatietraject hebben we een goed beeld van de meningen vanuit de wijk. Dit reactierapport is daar een voorbeeld van.
C8	Geen andere keus ben ik bang aangezien er geen ruimte is voor extra parkeerplaatsen	185	Er is heel weinig ruimte voor extra parkeerplekken. Tenzij we groen of loopruimte opofferen. Dit gaat dan weer ten koste van de leefkwaliteit.

<b>NUMMER</b>	<b>REACTIE INSPREKER(S)</b>	<b>CONTACTNUMMER</b>	<b>REACTIE GEMEENTE GRONINGEN</b>
<b>D</b>	<b>OPLOSSINGEN?</b>		
D1	Gekozen om in deze buurt te gaan wonen omdat er geen betaald parkeren is	119	De gemeente kiest ervoor om de maatregel in te voeren om de leefbaarheid en het woongenot in de wijk op niveau te houden.
D2	Bewoners moeten gratis parkeren	17 48 75 79 158	De openbare ruimte is van iedereen. Wij vinden het schappelijk dat er een vergoeding gevraagd mag worden voor het gebruik van die openbare ruimte voor het stallen van privébezit (de auto). Daarnaast kost het invoeren van betaald parkeren de gemeente ook geld. Denk bijvoorbeeld aan het onderhoud aan de parkeerautomaten, de administratieve kosten voor het uitgeven van vergunningen en de handhaving. Een vergunning voor bewoners én een vergunning voor bezoekers zijn vele malen goedkoper dan het tarief wat men bij een automaat betaald. Als we geen bedrag voor een vergunning zouden vragen, zou de gemeentelijke belastingen voor iedereen omhoog moeten. Wij vinden het eerlijker dat de gebruiker betaalt om zijn privébezit in de openbare ruimte te stallen.
D3	Ieder huishouden hoort 1 parkeerplek voor bewoners en 1 voor bezoekers te hebben	10 176	Er zijn 3000 huishoudens in de wijk en 1350 openbare parkeerplekken op straat. Het gemiddelde autobezit in de wijk is 0.3 auto per inwoner. Het is onrealistisch om bij elk huishouden 1 of 2 parkeerplekken te maken. Daarnaast is daar simpelweg geen ruimte voor.

D4	Graag een verbod op vreemdparkerders	10 176	De openbare ruimte is van iedereen, ook van mensen die niet in de wijk wonen. Vreemdparkerders mogen dus gewoon in de wijk parkeren. Overigens: wanneer we 'vreemdparkerders' zouden weren, zouden we ook bezoek, mantelzorgers, klanten van winkels e.d. weren.
D5	Er moet een blauwe zone ingevoerd worden	10 26 34 72 93 124 155	Conform de parkeervisie kennen we de blauwe zone niet meer in Groningen; blauwe zones werken alleen als de handhaving (door BOA's/Politie) 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.
D6	Door invoering van de maatregel verschuift het probleem. Het probleem wordt niet opgelost.	22 48 95 122 132	Er zal inderdaad een zeker waterbedeffect optreden. Daarmee verschuiven we niet het probleem, maar spreiden het. Een deel van de parkeerders zal ook voor een andere oplossing kiezen als de P+R of het aanschaffen van een parkeervergunning.
D7	Oplossing ligt in een betere inrichting (meer parkeerplekken)	95 182	Er zijn genoeg parkeerplekken voor alle bewoners. Meer parkeerplekken zorgt ook voor meer verkeer in de wijk. We zijn het eens met dat er gekeken kan worden naar een andere inrichting in bepaalde straten. Een inrichting met meer groen of fietsparkeerplekken bijvoorbeeld, wat de leefbaarheid bevordert. Het wijkvernieuwingsteam gaat hier naar kijken.
D8	Invoeren van betaald parkeren beïnvloedt mijn woongenot op een negatieve manier	81 155 159	We nemen kennis van deze opmerking
D9	Gratis parkeren is essentieel voor ondernemers om de klanten te behouden. Om de buurt leefbaar te houden is het van groot belang dat er een basis is wat betreft detailhandel. Met betaald parkeren valt deze basis weg.	15 88 129	We hebben begrip voor de situatie. Toch zijn er ook genoeg voorbeelden in de stad te vinden waar ondernemers floreren en een buurtfunctie vervullen, ondanks dat er betaald parkeren geldt.

D10	Met betaald parkeren krijg je eerder nog meer overlast want dan zal de redenering zijn "ik betaal nu om te kunnen parkeren dus dat doe ik ook maar waar ik wil"	26	In andere wijken waar betaald parkeren geldt, hebben we deze praktijken nog nooit meegemaakt. Je betaalt ook niet voor een plek voor de deur, maar voor het recht je privébezit in de openbare ruimte (de wijk) te stallen.
D11	Maak meer parkeerplekken, bv aan de Oosterhamriklaan. Of offer groen op voor parkeerplek	126 136 181 222	Zie D7
D12	Bewoners verplichten garage te gebruiken	29	Het is niet mogelijk mensen op openbaar terrein te verplichten ergens te parkeren. Het enige wat de gemeente kan doen is het ontmoedigen (of juist bevorderen) van doelgroepen om op bepaalde plekken te parkeren.
D13	Bewoners verplichten een vergunning aan te schaffen, zodat ze niet meer daar gaan staan waar het gratis is	99 223	Zie D12
D14	Koopwoningen met eigen parkeerplaats moeten daar ook parkeren, niet in de straat	208 227	Zie D12
D15	Vrij parkeren, gratis, meer ruimte	37	We nemen kennis van deze reactie
D16	Curaçaostraat een strook om voor de bejaarden en de koopwoningen apart van bewoners laten parkeren d.m.v. bijvoorbeeld een gele streep + stickers voor de bewoners.	41	Zie D2 en D12
D17	Auto's staan inefficiënt geparkeerd; waar plek is voor 3 staan er vaak maar 2. Met parkeervakken laat je auto's efficiënter parkeren	149	Parkeervakken hebben een landelijk bepaalde afmeting. In sommige gevallen zorgt het voor iets meer geordend parkeren (in de vakken i.p.v. half erbuiten). Maar in andere gevallen zorgt het voor minder efficiënt parkeren (auto's staan minder dicht tegen elkaar aan). Parkeervakken zijn niet altijd de oplossing voor efficiënter parkeren. Als iedereen een beetje fatsoenlijk parkeert, kan je meer auto's

			kwijt zonder parkeervakken dan met. Per locatie dient bekeken te worden wat de beste oplossing is.
D18	Maak een carpoolplek aan de rand van de wijk, dan kunnen alle forenzen daar staan	48	De gemeente kent 5 P+R terreinen waar iedereen gratis mag parkeren en met de bus of fiets zijn/haar reis kan vervolgen. Bijvoorbeeld bij Kardinge, waar ruimte is voor 880 auto's.
D19	Betaald parkeren moet stadsbreed worden ingevoerd, dan schuift het probleem niet steeds een paar straten op	110	Een valide punt. Tot nu toe is draagvlak een belangrijk onderdeel geweest bij het invoeren van betaald parkeren. Zo ook bij de Indische buurt. Is er geen draagvlak, voeren we ook geen betaald parkeren in.

<b>NUMMER</b>	<b>REACTIE INSPREKER(S)</b>	<b>CONTACTNUMMER</b>	<b>REACTIE GEMEENTE GRONINGEN</b>
<b>E</b>	<b>BEWONERS- EN BEZOEKERSVERGUNNINGEN</b>		
E1	Hoe werkt het met een bezoekerspas?	33 157 184	Op een bezoekerspas zit parkeerrecht voor 16 uren per week. Deze uren zijn een week geldig en resetten elke zondagnacht. Een auto moet aangemeld worden via het kenteken. De uren dat de auto is aangemeld worden van de 16 uur afgetrokken. Zijn de uren op, zal het bezoek naar de parkeerautomat moeten, of gebruik moeten maken van een van de vele parkeerapps.
E2	Kan een specifieke uitzondering op de maatregel voor ons worden gemaakt	140	Nee, dat kan niet. Als gemeente moeten we terughoudend zijn met uitzonderingen voor individuele bewoners/ondernemers. Elke uitzondering schept een precedent en dat maakt uiteindelijk effectieve beleidsvoering en handhaving onmogelijk
E3	Het aantal uren op een bezoekerspas is te gering	33 117	Uit ervaring blijkt dat de meeste bewoners voldoende hebben aan 16 uren per week
E4	Hoe werkt het met ondernemers en vergunningen, ook voor hun bezoek en medewerkers	140 160 163	Voor bedrijven en instellingen beperken we, via een aparte vrij strenge regeling eveneens de mogelijkheden voor parkeren in de openbare ruimte.
E5	Ik rijd elke dag een ander kenteken van werk, hoe kan ik een vergunning krijgen?	9	Vergunninghouders kunnen via hun persoonlijke account in het digitale vergunningensysteem wisselen tussen de kentekens van de auto's waarover zij aantoonbaar kunnen

			beschikken. De betreffende kentekens dienen vooraf eenmalig te worden geverifieerd. Er kan maar één kenteken tegelijkertijd geldig zijn.
E6	Kunnen meerdere bewonersvergunningen per huishouden worden aangevraagd?	148 153 162	Ja, dat kan. Als een bewoner een autokenteken op zijn/haar naam heeft staan kan hij of zij een bewonersvergunning aanvragen.
E7	We maken met enige regelmaat gebruik van een huurauto, soms ook voor een langere periode. Hoe worden autogebruikers als wij geacht om te gaan met het betaald parkeren?	153	Dit is mogelijk als u deze bijvoorbeeld leaset. Ook kunt u eventueel een tijdelijke vergunning voor een week aanschaffen. Het ligt er maar net aan wat u het beste uit komt.
E8	Hoe moeten we omgaan met aannemers, schilders, reparateurs, etc. Geldt voor dit soort bezoekers ook de bezoekerspas?	153	Veel klusbedrijven hebben een eigen bedrijvenvergunning en hoeven niet te betalen aan de automaat of aangemeld worden op een bezoekerspas.
E9	De bezoekerspas biedt onvoldoende ruimte voor mijn medewerkers die in mijn gebouw werken		De bezoekersvergunning is voornamelijk bedoelt voor bezoekers en geeft de mogelijkheid om 16 uren te parkeren. Als dit onvoldoende is kunnen de medewerkers gebruik maken van de uren op de bezoekerspas, een kaartje kopen bij de automaat, een plek huren in een garage in de wijk of op één van P+R terreinen aan de rand van de stad en met het openbaar vervoer of fiets verder naar de stad reizen.
E10	Hoe wordt in het parkeerplan omgegaan met parkeren van leenauto's en parkeren van medewerkers	140	Bedrijfsauto's kunnen op eigen terrein worden geparkeerd of daar kan een bedrijfsvergunning voor worden aangevraagd. Medewerkers kunnen gebruik maken van de uren op de bezoekerspas, een kaartje kopen bij de automaat, een plek huren in een garage in de wijk of op één van P+R terreinen aan de rand van de stad en met het openbaar vervoer of fiets verder naar de stad reizen.
E11	Als betaald parkeren tot het kanaal wordt ingevoerd, moeten bewoners	77	Dat ligt aan de afspraken die in het huur- of koopcontract staan. Als van tevoren is bepaald dat bewoners geen recht hebben op een vergunning, kunnen ze deze straks ook niet

	van de Korrezoom ook een pas kunnen krijgen		aanvragen en zullen ze gebruik moeten maken van de parkeergelegenheid die bij de woning hoort.
--	---	--	--

<b>NUMMER</b>	<b>REACTIE INSPREKER(S)</b>	<b>CONTACTNUMMER</b>	<b>REACTIE GEMEENTE GRONINGEN</b>
<b>F</b>	<b>HANDHAVING</b>		
F1	Er wordt niet gehandhaafd	60 94 115	De collega's van Stadstoezicht proberen overal in de stad te surveilleren. Ze kunnen echter niet overal tegelijk zijn. Het handhaven op fout parkeren in gebieden waar geen parkeerregime geldt is 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.
F2	Beboet/treed op tegen lang parkeerders (langer dan 3 dagen achtereen mag volgens de APV niet, toch?)	26	Langparkeerders mogen parkeren zolang de auto APK gekeurd is en er wegenbelasting wordt betaald. Voertuigen die niet zelf kunnen rijden (aanhangers, caravans) mogen inderdaad niet langer dan 3x24 uur op dezelfde plek staan. Dit moet geconstateerd worden door een handhaver en daarna volgt er een heel traject om het voertuig te verwijderen. Uiteindelijk moet via het OM toestemming gegeven worden om het voertuig weg te halen.
F3	Vaker en strenger handhaven	12 26 53 55 62 69 72 78 83 87	Zie F1. Onze verwachting is dat het foutparkeren zal afnemen zodra betaald parkeren is ingevoerd. De ervaring is namelijk dat er met betaald parkeren 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.
F4	Camerabewaking vanwege vernieling en schade aan auto's	87	Er zijn strenge eisen aan camerabewaking in de openbare ruimte. Bijvoorbeeld dat minder vergaande maatregelen niet voldoende zijn gebleken. Dat is hier niet aan de orde.



F5	Meer handhaving zou echt verbetering geven	31 63 91	Zie F3.
F6	Tip voor de gemeente; kom zelf op diverse tijdstippen checken en ervaar wat de bewoners ervaren	31	Dit wordt inderdaad met grote regelmaat gedaan. Zowel door de handhavers als door de projectgroepsleden

<b>NUMMER</b>	<b>REACTIE INSPREKER(S)</b>	<b>CONTACTNUMMER</b>	<b>REACTIE GEMEENTE GRONINGEN</b>
<b>G</b>	<b>KOSTEN/TARIEVEN</b>		
G1	Waarom moeten bewoners betalen voor de overlast die anderen veroorzaken?	3 104 151 155 158 188	De openbare ruimte is van iedereen. De gemeente vindt het redelijk dat wanneer er privé bezit (een auto) wordt gestald in de schaarse openbare ruimte, dat daar een vergoeding tegenover staat.
G2	Bewoners zouden een gratis parkeervergunning moeten krijgen	5 10 84 93 119 120 178 187 188	Zie G1. Daarnaast kost betaald parkeren de gemeente ook geld. Denk aan het uitgeven van de vergunning, het systeem waarmee dit gebeurt, personeelskosten, onderhoud, enzovoorts. Als we geen vergoeding zouden vragen voor een vergunning, zou de gemeentelijke belastingen voor iedereen omhoog moeten. Wij vinden het eerlijker dat de gebruiker betaalt. De tarieven voor bewoners-, bezoekers- en bedrijfsvergunningen zijn vastgesteld en aanzienlijk lager dan het tarief voor straatparkeren per uur.
G3	Veel mensen hebben geen geld voor een vergunning, maar hebben wel een auto nodig om te overleven	33 88 110	Zie G2.
G4	Er is nu ook controle op fout parkeren, dus er zijn geen extra kosten voor de gemeente	186	Een boete opgelopen door fout parkeren, is een zogenaamde "wet Mulder overtreding". De betalingen van deze boetes gaan naar het Rijk. De gemeente heeft dus geen inkomsten uit controles op foutparkeren, maar wel de kosten.
G5	Betaald parkeren is te duur	33 41 72 76 79 96 111 116 120 131 132	Zie G2.

G6	Door betaald parkeren kan ik geen bezoek (visite/thuiszorg) meer ontvangen. Daardoor vereenzaam ik	116	Met een bezoekerspas kan visite en thuiszorg 16 uur per week gratis parkeren. Buiten de venstertijden om kan ook gratis geparkeerd worden. Daarnaast worden er veel activiteiten georganiseerd in de buurt voor alle leeftijdsgroepen. Vereenzamen hoeft dus niet.
G7	Bewonersvergunningen kunnen gratis zijn omdat er al genoeg geld betaald wordt aan OZB/boetes/etc	3 191	Dit is een onjuiste veronderstelling. De kosten voor vergunningen, beheer en onderhoud van automaten in schilwijken worden net gedekt door de inkomsten. Daarnaast staat OZB helemaal los van de parkeerkosten
G8	Betaald parkeren is enkel om de gemeentekas te spekken	23 48 76 81 82 84 93 115 121 122 132 134 136 159 164	<p>We voeren betaald parkeren in om de (gevoelde) parkeerproblemen van bewoners op te lossen, en om recht te doen aan <i>alle</i> functies van de straat: spelen, groen, ontmoeten, klimaatadaptatie e.d. Daarnaast vinden we dat privégebruik van de openbare ruimte niet gratis hoeft te zijn. Die ruimte is van iedereen. Als iemand die ruimte voor zichzelf wil gebruiken (om zijn/haar auto er te stallen) mag daar een vergoeding tegenover staan.</p> <p>Ook maken we kosten door het invoeren van betaald parkeren. Die kosten worden op deze manier gedragen door gebruikers: mensen met een auto. Tegelijk verdienen we inderdaad op straatparkeren. Dat geld wordt echter hoofzakelijk in de binnenstad verdiend. In de (rustige) schilwijken levert betaald parkeren wel iets op, maar zeker niet genoeg om de kas te 'spekken'.</p>
G9	(in reactie op G8) Kijk naar het resultaat ipv complotdenken.	196	Het invoeren van betaald parkeren is eigenlijk altijd succesvol: het is rustiger op straat en mensen kunnen weer een plekje in de straat vinden. We horen na invoering eigenlijk alleen maar positieve geluiden.
G10	Mogelijk te kijken naar gedifferentieerd tarief? Bv i.c.m. stadjespas	40 158	Differentiatie in tarieven – bijvoorbeeld met de Stadjespas als onderscheidend criterium, of de afstand tot de binnenstad, de schaarste van parkeerplekken, en daarmee samenhangend de parkeerdruk – is denkbaar. Dat is echter niet in deze plannen opgenomen. Dat is ook omdat we

			vinden dat de openbare ruimte openbaar is, en van iedereen (dus ook van kinderen of mensen zonder auto). Met elke geparkeerde auto wordt privé gebruik gemaakt van ruimte van ons allemaal. Dat is onafhankelijk van de vraag van wie die auto is. Een gelijk tarief is daarom te billijken.
G11	Betaald parkeren is enkel om het Forum te bekostigen	115 164	Het Forum maakt onderdeel uit van de bouw- en grondexploitatie voor het totaalproject Grote Markt oostzijde/ Forum. Binnen die bouw- en grondexploitatie worden de kosten gedekt door opbrengsten uit grondverkoop Oostwand, huurinkomsten Forum en parkeerinkomsten Forumgarage. De gemeentelijke bijdrage is slechts 10% van de totale exploitatie en daarover is het besluit al genomen in 2009. Het project kent een sluitende begroting. Dat wil zeggen, we kunnen de gemaakte kosten dekken binnen het project. Het is daarom onjuist dat we het betaald parkeren in de rest van de stad nodig om het Forum te bekostigen.
G12	Door betaald parkeren is mijn woning minder waard	119	Door betaald parkeren neemt het aantal geparkeerde auto's in de straat af en ontstaat er meer ruimte om te leven. De straat wordt er mooier van. In veel gevallen leidt dit juist tot een waardevermeerdering van de woning.
G13	De gemeentebegroting geeft aan dat betaald parkeren dient om het gat in de begroting te dichten. Het is dus wel een melkkoe	135 145 241	Zie G8.

<b>NUMMER</b>	<b>REACTIE INSPREKER(S)</b>	<b>CONTACTNUMMER</b>	<b>REACTIE GEMEENTE GRONINGEN</b>
<b>H</b>	<b>TIJDVENSTER</b>		
H1	Betaald parkeren zoals in de Professorenbuurt-Oost (16.00-22.00), zodat de UMCG medewerkers er niet kunnen staan,	11 53	Er ontstaat hoe dan ook een overloop van auto's bij verschillende regimes. Als bij de ene

	maar bewoners wel bezoek kunnen ontvangen		
H2	Het regime in de Professorenbuurt-Oost is ongebruikelijk. Aub niet hier ook dit tijdsvenster	59	Het is inderdaad een ongebruikelijk tijdsvenster, maar het regime in de Professorenbuurt-Oost is tot stand gekomen i.o.m. bewoners en de gemeenteraad. Dat maakt het een gedragen besluit. Met de bewonersorganisatie is gezocht naar aansluiting op de andere tijdsvensters, maar daarvoor werd geen draagvlak gevonden. Het blijft daarom een eigenstandig parkeergebied(je).

<b>NUMMER</b>	<b>REACTIE INSPREKER(S)</b>	<b>CONTACTNUMMER</b>	<b>REACTIE GEMEENTE GRONINGEN</b>
<b>I</b>	<b>BEGRENZING</b>		
I1	Duidelijke grenzen betaald parkeren, Bv Molukkenpark of Bedumerweg.	53	Dit geniet inderdaad onze voorkeur. Met 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 garages zullen kiezen.
I2	Grens graag doortrekken tot aan het kanaal.	59 72	Zie I1
I3	Als de rest van de buurt betaald parkeren wordt dan vrees ik waterbedeffect. Dan West-Indische buurt graag ook betaald parkeren maken.	14 49 59	Het waterbedeffect is een direct gevolg van het invoeren van betaald parkeren. Automobilisten zoeken naar de meest dichtbij gratis parkeerplek. Dit zijn niet alleen forenzen en toeristen, maar ook bewoners uit de betaald parkeerzone die geen parkeervergunning willen betalen. De parkeerdruk schuift dus deels op naar de aanliggende straten.
I4	De <u>overlast</u> zit nu ten zuiden plantsoen, trek daar de grens. Mocht later overlast zijn ten noorden, kan er altijd nog ingevoerd worden.	129	Het invoeren van betaald parkeren is een zeer tijdrovend proces. Omdat we het waterbedeffect voor willen zijn en bewoners niet onnodig lang in de overlast willen laten zitten, hebben we in eerste instantie voorgesteld betaald parkeren in te voeren tot het kanaal.

I5	Valt het terrein achter de jongerenwoningen aan de Antillenstraat ook onder betaald parkeren straks?	150	Nee, dit is eigen terrein.
I6	Korreweg ook toegankelijk maken voor de Ceramstraat.	225	De Korreweg is nu onderdeel van de parkeerzone Professorenbuurt Oost. Dat blijft het ook, tenzij de parkeerregimes gelijk getrokken worden en er 1 grote parkeerzone ontstaat.

<b>NUMMER</b>	<b>REACTIE INSPREKER(S)</b>	<b>CONTACTNUMMER</b>	<b>REACTIE GEMEENTE GRONINGEN</b>
<b>J</b>	<b>OVERIGE</b>		
J1	Het is een goed initiatief van de gemeente om buurtbewoners op deze manier te betrekken.	10 38 62 66 69 85	Dat is fijn om te horen, daarom doen we dit ook. Voor bewoners, met bewoners.
J2	Op het parkeerterrein bij de AH is afgelopen zomer erg stillletjes zonder overleg of aankondiging een parkeerverbod ingevoerd. Daarna is strenge handhaving ingevoerd. Terwijl verderop in de straat nog steeds op de stoep wordt geparkeerd. De communicatie over deze maatregel verdiend geen schoonheidsprijs.	27 40 50 52	Heel strikt genomen zijn alle formele stappen doorlopen. Dat houdt niet weg dat de communicatie inderdaad beter kon. Daar kunnen we nu niks meer aan veranderen, enkel lering uit trekken.
J3	Doe wat met de suggesties	202	Doen we
J4	Tip: als er betaald parkeren komt, groter gebied informeren. Niet alleen de bewoners waar het om gaat. Het kwam als een onaangename verrassing tot pbuurt	89	Gaan we doen

	oost werd ingevoerd. De Indische buurt wist zelf van niks.		
J5	Bewoners worden niet gehoord	120	We doen ons best naar iedereen te luisteren. Het is de taak van de gemeente om alle belangen tegen elkaar af te wegen. We kunnen alleen niet iedereen het naar de zin maken.
J6	Wanneer wordt het ingevoerd?	143 154 155 156	Na het vrijgeven van het parkeerplan voor inspraak, hebben belanghebbenden 6 weken de tijd om nog eenmaal een reactie te geven. Hierna zal het college een definitieve beslissing nemen over het wel of niet invoeren van betaald parkeren. De raad moet daarna geld beschikbaar stellen voor de parkeerautomaten. Het plaatsen van de automaten kan vervolgens weer 4 maanden duren. Al met al hopen we dat we in het najaar van 2020 het betaald parkeren ingevoerd kunnen hebben.
J7	Wordt de Professorenbuurt oost nog geëvalueerd?	148	Zie H2.
J8	Meer laadpalen	230	Daar wordt aan gewerkt. In de hele stad komen er ongeveer 400 laadpalen bij.
J9	Onderzoek naar deelauto's graag	240	Er zijn in Groningen een aantal deelautosystemen actief waaraan iedereen kan deelnemen. Wilt een groep bewoners liever zelf een deelautosysteem opzetten, kan dat ook. Dit moet dan wel echt uit de bewoners zelf komen.