

Onderwerp Concept parkeerplannen Tuinwijk en Helpman-Oost

Steller Arjen Terpstra

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 8702 Bijlage(n) 4

Ons kenmerk 6372903

Datum **- 1 JUNI 2017** Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Met deze brief willen wij u graag informeren over de concept parkeerplannen voor de Tuinwijk en Helpman-Oost. Deze buurten kampen met parkeeroverlast. Daarom stellen wij voor in deze buurten betaald parkeren in te voeren. Het proces is inmiddels zover gevorderd dat de concept parkeerplannen zijn opgesteld en zijn vrijgegeven voor inspraak gedurende een periode van zes weken. In deze brief gaan wij nader in op de aanleiding, het proces en de afwegingen en keuzes van ons college.

### **Aanleiding**

Op 27 januari 2010 heeft u de Parkeernota “Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar!” vastgesteld. In deze nota is het gemeentelijk parkeerbeleid voor de periode 2010 – 2020 beschreven. De uitgangspunten van dit beleid zijn onder andere de verbetering van het verblijfsklimaat in de (binnen)stad en meer specifiek het leefklimaat in de oude wijken. In de oudere stadsdelen, vooral in de vooroorlogse wijken, neemt de parkeerdruk en daarmee de overlast toe. Oorzaken zijn de beperkte parkeercapaciteit, een toename van het autobezit en een toename van het aantal parkeerders van elders. Met een proactieve uitvoering van dit onderdeel van het parkeerbeleid, sturen we actief op de verbetering van de leefbaarheid. In 2017 wordt dit parkeerbeleid herijkt en wordt een nieuwe parkeervisie geschreven. In de brief aan uw raad van 10-2-2016 (kenmerk 5510052) hebben wij aangegeven dat parkeerbeleid zich bij uitstek leent voor een gebiedsgerichte aanpak. Initiatieven uit de samenleving willen we faciliteren en begeleiden en als dat nodig is wijken we van ons beleid af of passen we ons beleid aan. In zowel de Tuinwijk als Helpman-Oost is de ervaren parkeeroverlast door bewoners(organisaties) gesignaleerd en gemeld bij de gemeente.

### **Proces en keuzes Tuinwijk**

Een groep actieve bewoners van Tuinwijk heeft in 2015 een enquête gehouden, waaruit blijkt dat een meerderheid van de bewoners parkeeroverlast ervaart. Hierop is de gemeente gevraagd actie te ondernemen. Daarom is in maart 2016 is met bewoners en de wijkvereniging Tuinwijk een proces gestart om een oplossing te vinden voor de parkeeroverlast in de buurt. Overlastmeldingen en parkeerdrukcijfers bevestigen dat de parkeerdruk in de Tuinwijk zeer hoog is. Onderstaande tabel geeft de gemiddelde parkeerdruk weer:

	Middag	Avond	Nacht	Zaterdag
<b>Bezettingsgraad beschikbare parkeerplaatsen</b>	81%	88%	92%	78%

De hoge parkeerdruk is mede het gevolg van invoering van betaald parkeren in de Oranjebuurt-Noord en de Noorderplantsoenbuurt (vanaf 1 januari 2015). Een groep mensen die voorheen in deze buurten parkeerde, parkeert nu in andere buurten, zoals de Tuinwijk. Er treedt een zeker 'waterbedeffect' op.

In goed overleg tussen een werkgroep (met daarin bewoners en de wijkvereniging) en de gemeente zijn verschillende maatregelen afgewogen en het proces besproken. Tijdens een bewonersavond (juni 2016) bleek dat er vraag is naar een maatregel en dat een meerderheid van de aanwezigen voorstander was van betaald parkeren. Hierna is in samenwerking tussen werkgroep en gemeente een peiling opgezet. De mening van de bewoners stond hierin centraal. Betaald parkeren bleek een wenselijke oplossing: 52% van de respondenten is voorstander van betaald parkeren. De werkgroep onderschrijft deze uitkomst en vraagt de gemeente in een brief (zie bijlagen) actie te ondernemen. Daarom stellen wij voor betaald parkeren in te voeren in de Tuinwijk.

#### **Proces en keuzes Helpman-Oost**

In Helpman-Oost is al enkele jaren sprake van parkeeroverlast. Het wijkcomité Helpman heeft de gemeente gevraagd maatregelen te nemen. In augustus 2015 is daarom gestart met het in beeld brengen van de problematiek. Overlastmeldingen en parkeerdrukcijfers bevestigen het beeld dat de parkeerdruk in Helpman-Oost hoog is. Onderstaande tabel geeft de cijfers:

	Middag	Avond	Nacht	Zaterdag
<b>Bezettingsgraad beschikbare parkeerplaatsen</b>	80%	79%	85%	75%

Tijdens een drukbezochte bijeenkomst bleek dat veel bewoners overlast ervaren en hiervoor een oplossing wensen. Na de bijeenkomst hebben tien personen zich aangemeld om een bewonerswerkgroep te vormen. Met deze werkgroep zijn wij op zoek gegaan naar een oplossing.

Tussen april 2016 en januari 2017 zijn zes bijeenkomsten georganiseerd met de werkgroep. Tijdens deze bijeenkomsten is de opdracht geformuleerd, de analyse besproken en het (meten van) draagvlak in de buurt besproken. Na weging van verschillende alternatieven is betaald parkeren als meest reële en gewenste oplossing gekozen. Omdat de werkgroep zich niet als representatief orgaan beschouwt, is besloten alle bewoners van de buurt te vragen naar hun mening over de maatregel. In een met de werkgroep samengestelde peiling is aan bewoners gevraagd of zij voor of tegen betaald parkeren zijn. Uit de peiling bleek dat 50% voorstander van betaald parkeren is, de andere 50% is tegenstander.

Het wijkcomité en de bewonerswerkgroep roepen de gemeente per brief (zie bijlage) op om maatregelen te nemen om de parkeerdruk te verminderen. De werkgroep vraagt betaald parkeren in te voeren in combinatie met maatwerkoplossingen voor een aantal straten. Gegeven de huidige parkeerdruk en de te verwachten toename hiervan, door toekomstige ontwikkelingen in de buurt, stellen wij voor betaald parkeren in te voeren in Helpman-Oost en onderzoek te doen naar de maatwerkoplossingen. De maatwerkoplossingen betreffen onderzoek naar de mogelijkheden voor herinrichting van de Helper Oostsingel, eenrichtingsverkeer in de Mozartstraat en eventuele uitvoering hiervan.

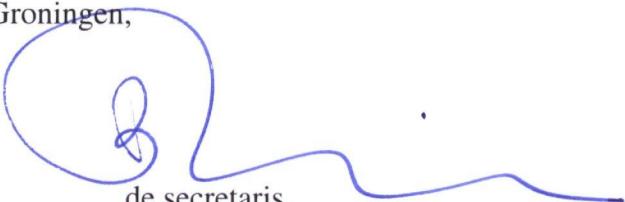
### Vervolg

Het proces is inmiddels zover gevorderd dat de concept parkeerplannen zijn vrijgegeven voor inspraak gedurende een periode van zes weken, van 7 juni 2017 tot en met 18 juli 2017. Na de inspraakperiode zal het parkeerplan - al dan niet gewijzigd - worden vastgesteld door ons college, waarbij ook de wijzigingen van de Nadere Regels van de Parkeerverordening door ons college worden vastgesteld.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,  
Peter den Oudsten



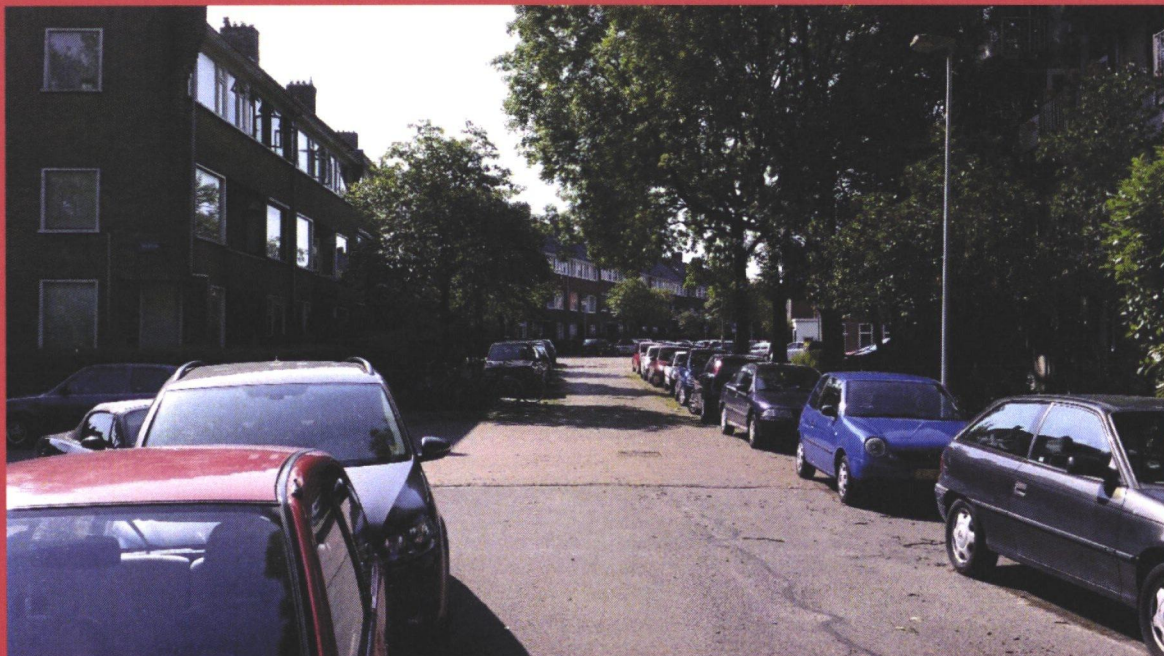
de secretaris,  
Peter Teesink

### Bijlagen:

- Concept parkeerplan Tuinwijk
- Concept parkeerplan Helpman-Oost
- Brief bewonersvertegenwoordiging Tuinwijk
- Brief bewonersvertegenwoordiging Helpman-Oost



# Concept parkeerplan Helpman-Oost



## INHOUDSOPGAVE

0. SAMENVATTING .....	3
1. PARKEEROVERLAST IN HELPMAN-OOST .....	4
2. OPDRACHTBESCHRIJVING .....	5
3. WIJKANALYSE.....	6
3.1 Omgeving .....	6
3.2 Autobezit.....	6
4. AFWEGING ALTERNATIEVEN .....	7
5. ANALYSE DRAAGVLAK .....	9
5.1 Draagvlak betaald parkeren .....	9
5.2 Autobezit en parkeren op eigen terrein .....	10
5.3 Initiatief bewoners .....	10
6. MAATREGEL: BETAALD PARKEREN .....	10
6.1 Voorgestelde maatregel .....	10
6.2 Consequenties van de maatregel.....	11
6.3 Consequenties voor doelgroepen.....	11
6.4 Evaluatie .....	12
7. VERVOLG.....	12
BIJLAGE 1: VRAGENLIJST PEILING HELPMAN-OOST .....	13
BIJLAGE 2: MOBILITEITSMANAGEMENT .....	15

## 0. SAMENVATTING

In 2010 heeft de gemeenteraad de Parkeernota “Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar!” vastgesteld. In dit beleid staat het verbeteren van het verblijfsklimaat in de (binnen)stad voorop. In de oudere stadsdelen, vooral in de vooroorlogse wijken, is de parkeerdruk hoog en ervaren bewoners en ondernemers parkeeroverlast. Parkeerdrukmetingen en meldingen van overlast bevestigen dit beeld. Dit geldt ook voor Helpman-Oost. In dit deel van de stad wordt al geruime tijd melding gemaakt van parkeeroverlast. Als gemeente willen we de overlast samen met bewoners aanpakken. We willen samenwerken aan een mooie, leefbare en bereikbare stad. Initiatieven van bewoners die daarbij helpen zijn welkom en worden gefaciliteerd.

De gemeente werkt aan een nieuwe parkeervisie. De belangrijkste vraag is: hoe maken we de stad zo aantrekkelijk mogelijk voor bewoners, bezoekers en ondernemers en houden we de stad goed bereikbaar voor iedereen? Samen met bewoners en ondernemers willen we een passend antwoord op deze vraag vinden.

In de zoektocht naar mogelijke oplossingen voor de parkeerproblematiek in Helpman-Oost is betaald parkeren de enige haalbare en reële oplossing gebleken. Op 4 oktober 2016 is deze maatregel gepresenteerd aan de buurt in een goed bezochte informatieavond met circa 120 bezoekers. In gesprekken met bewoners werden voor- en tegenargumenten gewisseld. Dit was de opmaat voor de internetpeiling die vervolgens is gehouden onder alle huishoudens in de buurt. Uit deze peiling blijkt dat het onderwerp betaald parkeren de buurt verdeelt. De peiling had een respons van ruim 30%. Van de respondenten stemde 50% voor de maatregel en 50% tegen. De werkgroep van buurtbewoners pleit in meerderheid voor invoering van een maatregel. Zij stelt dat toekomstige ontwikkelingen in de buurt problematiek verergeren en leefbaarheid verder onder druk zetten. Daarom stellen wij voor betaald parkeren in te voeren in Helpman-Oost.

## 1. PARKEEROVERLAST IN HELPMAN-OOST

Al enkele jaren ontvangen het wijkcomité Helpman en de gemeente meldingen van hoge parkeerdruk en parkeeroverlast uit Helpman-Oost. Het wijkcomité heeft gevraagd de parkeeroverlast aan te pakken. In 2015 is gestart met het in kaart brengen van de ervaren problemen.

### *Parkeerdrukmetingen*

Met het meten van de parkeerdruk wordt duidelijk hoeveel parkeerplaatsen in een gebied bezet zijn. Dit onderzoek wordt voor verschillende momenten van de dag gehouden, om zo een betrouwbaar beeld te krijgen. De uitkomsten van deze meting presenteren wij in onderstaande tabel:

	werkdag	avond	nacht	zaterdag
Bachkade	107%	74%	93%	74%
Brinklaan	86%	94%	96%	94%
Coendersweg	80%	76%	91%	89%
Groenendaal	75%	80%	104%	68%
Groenesteinlaan	64%	64%	55%	57%
Haydnlaan	76%	93%	76%	62%
Helper Brink	70%	72%	79%	74%
Helper Oostsingel	100%	111%	100%	102%
Mozartstraat	77%	60%	73%	40%
Wagnersingel	93%	73%	93%	100%
Totaal	80%	79%	85%	75%

N.B.: Aan de Groenesteinlaan en de Mozartstraat wordt aan weerszijden van de rijbaan half op het trottoir geparkeerd. Dit is niet toegestaan. In de parkeerdrukmeting is dit foutparkeren nog niet meegeteld, de parkeerdruk is in deze straten dan ook hoger.

Uit de meting wordt duidelijk dat de parkeerdruk in de buurt op alle momenten van de dag vrij hoog is. Daarnaast is het duidelijk dat het vooral in de straten die het dichtst bij het gebouw de kantoren aan de Kempkensberg (Bachkade, Helper Oostsingel, Wagnersingel) een hoge parkeerdruk hebben. Deze ligt soms op 100%, wat betekent dat alle plaatsen bezet zijn (en soms zelfs hoger, wat duidt op foutparkeren). De parkeerdruk is 's nachts het hoogst, omdat dan de meeste bewoners thuis zijn en gebruik maken van de parkeergelegenheid. De problemen concentreren zich rondom de randen van de werkdag ('s ochtends tussen 8 en 10 uur en 's middags tussen 16 en 18 uur), waarbij bewoners, bezoekers en forenzen elkaar in de weg zitten.

Over het algemeen worden er maatregelen genomen als meer dan 85% van de parkeerplaatsen bezet is. De parkeerdrukmeting laat zien dat deze grens nog niet op alle momenten van de dag bereikt wordt. Aan de Groenesteinlaan en Mozartstraat wordt veel foutgeparkeerd, waardoor in de parkeerdrukmeting een vertekend beeld ontstaat. Gezien het aantal meldingen vanuit de buurt en de parkeerdrukmeting vindt de gemeente het noodzakelijk maatregelen te nemen.

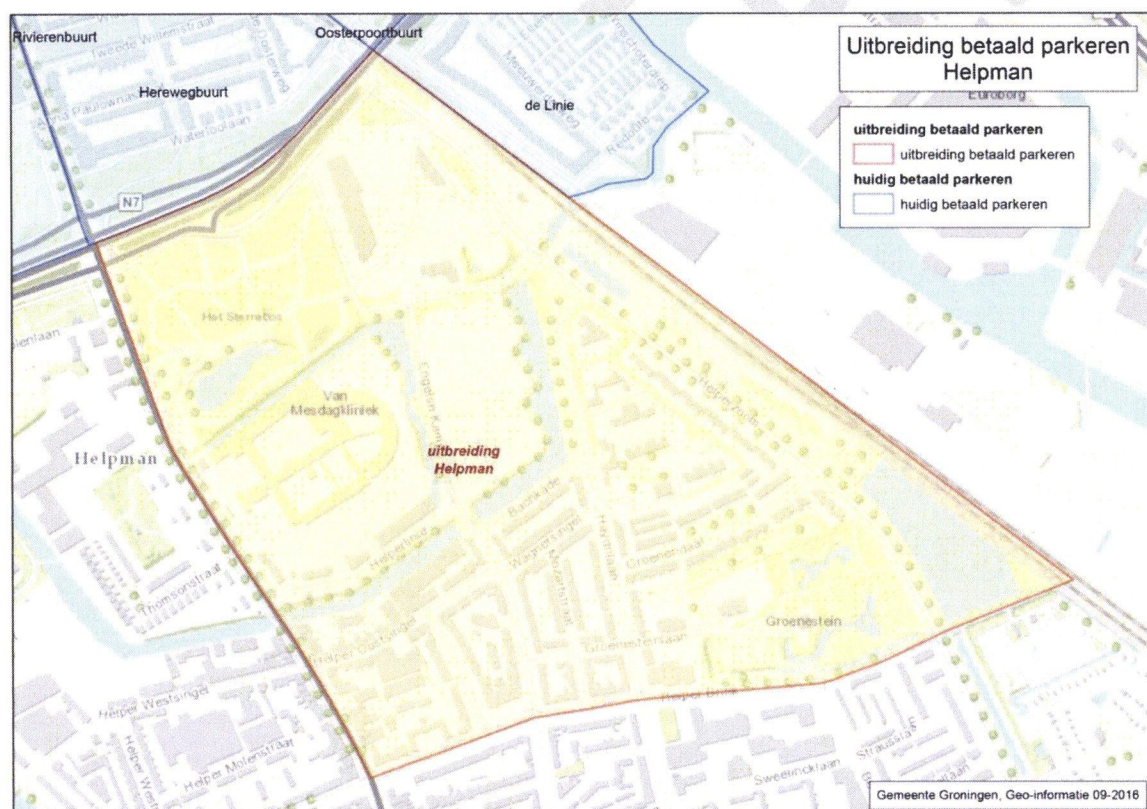
## 2. OPDRACHTBESCHRIJVING

Met het wijkcomité Helpman is gesproken over de aanpak om te komen tot een parkeerplan. Na de gezamenlijke vaststelling van de opdracht is besloten op 5 april 2016 een parkeerbijeenkomst te organiseren, waarbij het uitgangspunt was om drie soorten informatie te vergaren:

1. De oorzaken van de parkeeroverlast;
2. De gevolgen van de parkeeroverlast;
3. Mogelijke oplossingen voor de parkeeroverlast.

De door de bewoners aangedragen oorzaken, gevolgen en oplossingen waren talrijk en gaven aan dat niet alle bewoners de problematiek op dezelfde manier ervaren. Tijdens de bijeenkomst heeft een tiental bewoners uit verschillende straten aangegeven met de gemeente mee te willen denken in een werkgroep. In deze werkgroep zitten ook vertegenwoordigers van het wijkcomité en de gemeente.

Dit concept parkeerplan omvat de voorbereiding, uitwerking en invoering van eventuele maatregelen in Helpman-Oost. De parkeersituatie in omliggende gebieden, zoals de overige delen van Helpman, De Linie, Europapark en Kempkensberg zijn in de analyse en afweging meegenomen.



### *Inspraak*

Het college van B&W heeft in zijn vergadering van 30 mei 2017 besloten het concept parkeerplan Helpman-Oost vrij te geven voor inspraak. De inspraakperiode duurt 6 weken, van 7 juni 2017 tot en met 18 juli 2017. Tijdens deze periode kunnen inspraakgerechtigden reageren op de conceptplannen. Alle ontvangen reacties worden afzonderlijk afgewogen en beantwoord in een inspraakrapport. Het inspraakrapport met het al dan niet gewijzigde parkeerplan Helpman-Oost wordt door het college van B&W vastgesteld.



### 3. WIJKANALYSE

Om een juiste maatregel te kunnen nemen, is een gedegen analyse van de wijk noodzakelijk. In dit hoofdstuk worden de omgeving en het autobezit in de buurt geanalyseerd.

#### 3.1 Omgeving

Helpman-Oost is een gebied dat in dit parkeerplan wordt gedefinieerd als het gebied dat wordt omsloten door de zuidelijke ringweg aan de noordzijde, de Verlengde Hereweg aan de westzijde, de Helper Brink aan de zuidzijde en het spoor aan de oostzijde (zie figuur op p. 3). Dit gebied telt ongeveer 1200 inwoners.

In en rondom de wijk is een groot aantal voorzieningen gevestigd die een bovenwijkse aantrekkingskracht hebben, zoals scholen, zorginstellingen, detailhandel en kantoren/bedrijven aan de rand van het gebied. Alle voorzieningen, met hun werknemers en bezoekers, hebben invloed op de parkeerbehoefte. Dit is goed terug te zien in de vele verkeersmaatregelen die in het verleden zijn genomen: parkeerverboden (al dan niet begrensd in tijd), kiss & ride stroken, kort parkeren, een blauwe zone en extra parkeerruimte 's nachts.

Groningen is een stad in ontwikkeling. Dit blijkt in de omgeving rondom de wijk Helpman: de ontwikkeling van De Linie en het Europapark, de komst van de Belastingdienst en DUO en de realisatie van het station Europapark. In de nabije toekomst volgen de ombouw van de zuidelijke ringweg, de aanleg van de Helperzoomtunnel en realisatie van woningen en appartementen aan het Engelse Kamp. Dit heeft gevolgen voor het verkeer in de wijk. De tunnel komt zuidelijker te liggen dan de huidige spoorwegovergang (bij de Esperantokruising). Daardoor verschuiven de verkeersstromen. Op sommige wegen wordt het drukker en op andere plekken juist rustiger. De verkeersmaatregelen moeten ervoor zorgen dat de wijk veilig blijft en er geen sluiproutes door de wijk lopen. Binnen de wijk is de bereikbaarheid gericht op bestemmingsverkeer. De verwachting is dat de verkeersmaatregelen in de wijk het doorgaande verkeer belemmeren, waardoor het zoekverkeer vermindert.

Op het gebied van woningbouw is de realisatie van 95 woningen en 78 appartementen aan de Engelse Kamp en Kempkersberg relevant. Dit gebied wordt nu nog uitbundig gebruikt voor parkeren. Dagelijks staan er 100 tot 200 auto's, hoewel dat verboden is. Ook in dit gebied wordt betaald parkeren ingevoerd. Voor nieuwe ontwikkelingen hanteert de gemeente het beleid dat ontwikkelaars de parkeerbehoefte op eigen terrein oplossen. In principe maken toekomstige bewoners daarom geen aanspraak op een bewonersvergunning voor het parkeren in de openbare ruimte. Dit geldt ook voor de woningen op de Engelse Kamp met een eigen parkeerplaats. Vijftien van de woningen hebben geen eigen parkeerplaats, toekomstige bewoners zijn dus aangewezen op een parkeerplaats in de openbare ruimte. Zij kunnen wel een bewonersvergunning aanvragen. In het kader van de nieuwe parkeervisie wordt gewerkt aan een POET (Parkeren Op Eigen Terrein) lijst. Op basis van deze lijst wordt vergunninguitgifte gereguleerd.

#### 3.2 Autobezit

Helpman-Oost is net als vele andere wijken in de stad gebouwd in een tijd dat weinig mensen een auto hadden. Dit is een van de oorzaken van de hoge parkeerdruk in een aantal straten: er zijn veel bewoners met een auto en de openbare ruimte is daar niet op ingericht. Om de verhouding tussen het aantal auto's en parkeerplaatsen inzichtelijk te krijgen is in overleg met de werkgroep besloten dit te analyseren. Hiervoor zijn gegevens over autobezit opgevraagd bij de RDW en zijn het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte en op eigen terrein geïnventariseerd.

In de wijk is een deel van de parkeerplaatsen in het openbaar gebied niet de hele dag toegankelijk. Ook heeft een deel van de bewoners de mogelijkheid te parkeren op eigen terrein, in een garagebox, ondergrondse garage, op een privéparkeerterrein of op een eigen inrit. Dat bewoners deze gelegenheid hebben, betekent echter niet dat alle bewoners deze ook benutten. Een deel van de bewoners zal de garagebox gebruiken als opslagplaats, de inrit gebruiken als speelplaats of de auto op straat zetten. Om alle auto's in de wijk te kunnen parkeren, zijn ca. 625 parkeerplaatsen nodig. In de openbare ruimte zijn in Helpman-Oost ruim 500 parkeerplaatsen beschikbaar. Daarnaast zijn in de wijk nog ruim 150 parkeerplaatsen (zichtbaar) op eigen terrein te vinden. Uit de parkeerdrukmetingen leiden we af dat per saldo er op wijkniveau voor de parkeerbehoefte van bewoners voldoende capaciteit is: immers 85% van de openbare parkeerplaatsen is 's nachts bezet.

#### 4. AFWEGING ALTERNATIEVEN

De werkgroep is verschillende keren bijeengekomen. Tijdens de bijeenkomsten zijn de mogelijkheden om de parkeeroverlast aan te pakken onderzocht en besproken. In onderstaande tabel zijn de bijeenkomsten met het wijkcomité, de werkgroep en informatiebijeenkomsten met bewoners weergegeven:

Datum bijeenkomst:	Thema bijeenkomst:
10 augustus 2015	Eerste overleg met wijkcomité, verkenning problematiek
28 oktober 2015	Presentatie bij Algemene Ledenvergadering wijkcomité Helpman
8 februari 2016	Toelichting eerste analyse parkeeroverlast aan wijkcomité Helpman
5 april 2016	Informatieavond voor bewoners Helpman-Oost (oorzaken, gevolgen, oplossingen parkeeroverlast)
19 april 2016	Eerste bijeenkomst werkgroep parkeren Helpman-Oost: omschrijving opdracht
8 juni 2016	Tweede bijeenkomst: verdieping analyse, suggesties oplossingen
13 juli 2016	Derde bijeenkomst: inhoud concept parkeerplan, bespreken draagvlak
30 augustus 2016	Vierde bijeenkomst: bespreken blauwe zone, voorbereiding peiling
4 oktober 2016	Informatie-/inloopavond voor bewoners Helpman-Oost (voorbereiding op peiling)
15 november 2016	Vijfde bijeenkomst: bespreken uitkomsten peiling
31 januari 2017	Zesde bijeenkomst: bespreken vervolgstappen proces en besluitvorming
6 april 2017	Gesprek bewonersvertegenwoordiging met wethouder De Rook

Tijdens de bijeenkomsten bleek dat de gereedschapskist van de gemeente om de overlast aan te pakken niet rijk gevuld is. Gebleken is dat invoeren van betaald parkeren als enige reële en uitvoerbare maatregel overblijft. Hieronder worden de onderzochte alternatieven kort besproken:

### *Mobiliteitsmanagement*

In Helpman-Oost stellen bewoners last te hebben van het parkeergedrag van medewerkers van grote bedrijven en instellingen in de omgeving. Soms wordt gesteld dat de gemeente via de werkgevers dat gedrag moet aanpakken. Via mobiliteitsmanagement gebeurt dat. De gemeente Groningen werkt in de organisatie Groningen Bereikbaar samen met werkgevers, Rijkswaterstaat, OV-bedrijven en andere overheden aan mobiliteitsmanagement. Het doel van deze samenwerking is om Groningen bereikbaar te houden door mensen op een andere manier en/of een ander moment te laten reizen, wat een positief effect heeft op de parkeerdruk in algemene zin. De impact van mobiliteitsbeleid is lastig naar buurt- en straatniveau te vertalen. De gemeente kan werknemers niet verbieden te parkeren in de openbare ruimte. Daarom zal deze maatregel samen met een andere maatregel moeten worden gezien. In de bijlage gaan we in op het mobiliteitsbeleid van de gemeente.

### *Parkeerverbod*

In het gebied rondom de DUO/Belastingdienst is een groot aantal parkeerverboden ingesteld. In een aantal straten zijn delen uitgesloten van tweezijdig parkeren of gelden er totale verboden. Deze verboden zijn nodig om de doorstroming en verkeersveiligheid te garanderen. Overigens worden de verboden op sommige plaatsen genegeerd. Uitzonderingen voor bewoners of bezoekers zijn er niet bij parkeerverboden, daarvoor is vergunningparkeren of betaald parkeren de optie. Bewoners (en hun bezoek) moeten ook in de directe omgeving kunnen parkeren, daarom bieden parkeerverboden geen oplossing.

### *Blauwe zone*

Binnen een blauwe zone mag tussen bepaalde tijdstippen enkel voor een beperkte duur (bijvoorbeeld 1 of 2 uur) met een blauwe parkeerschijf worden geparkeerd. Bewoners moeten een ontheffing aanschaffen om in de buurt te kunnen parkeren. Dit systeem kost zowel de gemeente als bewoners geld. De gemeente mist de inkomsten bij parkeerschijven (de inkomsten van boetes gaan naar het Rijk), terwijl de handhaving wel geld kost. Bewoners die op straat willen parkeren moeten een ontheffing aanvragen, waar ook kosten aan verbonden zullen zijn. Het tekort dat ontstaat door de hoge kosten en ontbrekende opbrengsten kan gedekt worden door de kosten door te berekenen in de ontheffing. Deze zou hoogstwaarschijnlijk duurder worden dan de reguliere parkeervergunning.

### *Betaald parkeren*

Een vierde maatregel is het invoeren van betaald parkeren in de wijk. Enerzijds betekent dit kosten voor gemeente, bewoners en bezoekers: de gemeente moet betaalautomaten plaatsen en handhaven, de burger moet (als hij op straat wil parkeren) een vergunning aanschaffen voor zichzelf en eventueel voor bezoekers. Het levert de gemeente de inkomsten op (parkeerkaartjes en boetes), de ervaring is dat beheer- en exploitatie van betaald parkeren in de schilwijken kostendekkend is. In verschillende wijken is betaald parkeren een effectieve maatregel gebleken, die de parkeerdruk heeft laten dalen. Voorbeelden waar betaald parkeren een bijdrage heeft geleverd, zijn de Noorderplantsoen- en Oranjebuurt en de Oosterparkwijk. Betaald parkeren heeft er hier voor gezorgd dat zowel bewoners als (klanten van) ondernemers dicht bij huis een parkeerplek kunnen vinden.

### *Extra parkeerruimte*

Het realiseren van extra parkeerruimte werkt alleen als er maatregelen zijn om vreemdparkeren tegen te gaan: extra ruimte trekt extra vreemdparkerders aan. Daarnaast is er in de wijk weinig ruimte om extra parkeergelegenheid te creëren.

Wij zijn van mening dat toevoegen van parkeerplaatsen aan de openbare ruimte, het anders inrichten of het intrekken van de huidige parkeerverboden, pas zinvol is, nadat duidelijk geworden is wat de parkeerdruk is in een definitieve situatie van betaald parkeren. In Helpman-Oost speelt daarbij ook de komst van de Helperzoomtunnel en de veranderende verkeersstromen. Zo zal de bus niet meer via de Haydnlaan rijden, maar via de Helper Brink-Helperzoomtunnel.

### *Conclusie*

Alle maatregelen die de parkeerdruk verlagen hebben voor- en nadelen voor de bewoner, omgeving of de gemeente. Betaald parkeren blijkt de meest reële en uitvoerbare optie.

## **5. ANALYSE DRAAGVLAK**

Om alle bewoners een stem te geven over de te nemen maatregelen in de wijk, is tussen 7 en 16 oktober 2016 een peiling gehouden in Helpman-Oost. Hieraan voorafgaand is een inloopavond georganiseerd op 4 oktober 2016. Bij deze inloopbijeenkomst konden bewoners informatie ophalen over het proces en de voorgenomen maatregelen. Dit was bedoeld om bewoners voldoende informatie te geven om de peiling goed te kunnen invullen. De inloopavond is bezocht door circa 120 bezoekers.

Voor de peiling zijn alle adressen in de wijk aangeschreven. In de enquête was de centrale vraag: wilt u instemmen met de invoering van betaald parkeren? Daarnaast zijn enkele vragen gesteld over autobezit, parkeren op eigen terrein en buurtinitiatieven, ter ondersteuning van de analyse. De gebruikte vragenlijst staat in bijlage 1, een uitgebreid verslag van de peiling is te vinden op de website van de gemeente.

In totaal zijn 275 enquêtes geheel ingevuld. Dit betekent dat van bijna een derde van de adressen de bewoners een mening hebben gegeven (31%). Vergeleken met vergelijkbare enquêtes in andere wijken is dit een hoge opkomst. Hiermee geeft de enquête een representatief beeld van de meningen in de wijk.

### **5.1 Draagvlak betaald parkeren**

Uit de peiling blijkt dat 126 respondenten voorstander zijn van betaald parkeren en 127 respondenten tegenstander. Verder geven 22 respondenten aan geen mening te hebben. Dit geeft aan dat de meningen in de wijk verdeeld zijn.

In de enquête kregen respondenten de mogelijkheid een opmerking te plaatsen. Gezien de verdeeldheid in de wijk is het interessant om de opmerkingen van voor- en tegenstemmers te bekijken. De meerderheid van de personen die niet instemt en een opmerking heeft geplaatst, geeft aan dat het probleem wordt veroorzaakt door parkeerders van buiten de wijk. Het gaat voornamelijk om werknemers van bedrijven en instanties in of rondom de wijk. De respondenten zien dan ook graag dat zij hierop worden aangesproken en verplicht op eigen terrein moeten parkeren. Om deze reden zijn ze niet bereid om in te stemmen met betaald parkeren. Men vindt het niet redelijk dat men moet betalen om de overlast, die een ander veroorzaakt, op te lossen. Soms vinden respondenten de kosten voor de parkeervergunning te hoog.

Er is ook een groep bewoners die aangeeft tijdens kantoortijden weinig overlast te ervaren. Zij ervaren voornamelijk overlast na kantoortijden en wijten de overlast aan een gebrek aan parkeerplaatsen. Een van de oplossingen die hiervoor wordt aangedragen, is het invoeren van

éénrichtingsverkeer in meer straten. Tot slot zien enkele bewoners de blauwe zone als een geschikte oplossing.

## 5.2 Autobezit en parkeren op eigen terrein

Een grote meerderheid van de respondenten (90%) heeft een auto. Hiervan is meer dan driekwart van de respondenten (81%) in het bezit van één auto. Bij het draagvlak voor de invoering van betaald parkeren is nauwelijks onderscheid te maken tussen wel- of niet-autobezitters. De bewoners die aangeven een auto te bezitten, hebben in de meeste gevallen niet de mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren. Dit gaat om 85% van de bewoners die de vraag hebben beantwoord. Van de kleine groep die aangeeft over een eigen parkeerplaats te beschikken (15%, 36 personen), zal de meerderheid (25 personen) op eigen terrein gaan of blijven parkeren wanneer betaald parkeren wordt ingevoerd. Een aantal respondenten geeft aan dat er kosten zijn verbonden aan de parkeerplaatsen op eigen terrein of dat deze aan mensen worden verhuurd die niet in de wijk wonen.

## 5.3 Initiatief bewoners

De gemeente gaat graag in samenspraak met de bewoners op zoek naar een oplossing. In de werkgroep is een aantal alternatieven voor de ervaren problemen besproken. De gemeente staat open voor ideeën en alternatieven van de bewoners. Om deze reden hebben we de bewoners gevraagd of ze samen met buurtgenoten initiatieven (willen) nemen om de parkeerdruk in de buurt verder te verlagen. Iets minder dan een derde van de bewoners die heeft meegedaan aan het onderzoek is bereid om initiatief te nemen in de wijk om de parkeerdruk te verlagen. Bijna de helft is niet bereid of wil dit niet. Ongeveer een derde van de bewoners geeft aan dit niet te weten.

# 6. MAATREGEL: BETAALD PARKEREN

## 6.1 Voorgestelde maatregel

Uit de peiling die in het najaar van 2016 is uitgevoerd, blijkt dat de vraag over betaald parkeren de wijk verdeelt. Van de respondenten is 50% voor invoering van de maatregel en 50% tegen.

Desalniettemin pleit een grote meerderheid van de leden van de bewonerswerkgroep voor invoering van betaald parkeren. De leden voeren hier de volgende argumenten voor aan:

- De parkeerdruk in de wijk is hoog en lijkt de laatste tijd steeds meer toe te nemen. Dat heeft negatieve gevolgen voor de leefbaarheid in de wijk;
- In de wijk parkeren veel vreemdparkeerders en forenzen. Om de leefbaarheid in de wijk te behouden, zouden deze doelgroepen geweerd moeten worden;
- Ten tijde van de internetpeiling werden de parkeermogelijkheden op de Engelse Kamp uitbundig gebruikt. Hierdoor was de parkeersituatie in de wijk tijdelijk gunstiger. Dit heeft de peiling beïnvloed en het aantal nee-stemmers vergroot;
- Toekomstige ontwikkelingen zoals de Helperzoomtunnel en de ontwikkeling van woningbouw op het Engelse Kamp vergroot de druk op de wijk;
- De overlast bestaat al jaren en er is vraag naar een maatregel.

De werkgroep vraagt betaald parkeren in te voeren in combinatie met maatwerkoplossingen voor een aantal straten. Zo pleit de werkgroep ervoor mogelijkheden voor herinrichting van de Helper Oostsingel te onderzoeken en eenrichtingsverkeer in de Mozartstraat in te stellen.

Wij stellen daarom de volgende maatregelen voor:

- Betaald parkeren in Helpman-Oost tijdens het reguliere tijdvenster. Dit is op maandag tot en met zaterdag tussen 9.00 uur en 18.00 uur en op donderdag tot 21.00 uur;

- Onderzoek naar de mogelijkheid éénrichtingsverkeer in te stellen in de Mozartstraat;
- Onderzoek naar herinrichting van de Helper Oostsingel.

## 6.2 Consequenties van de maatregel

### *Waterbedeffect*

Een consequentie van betaald parkeren in Helpman-Oost is dat een deel van de parkeerdruk kan verschuiven naar het aangrenzende gebied; vreemdparkerders en een deel van de bewoners zullen de auto parkeren op een gratis plek die zo dicht mogelijk bij de plek van de bestemming of woning ligt.

## 6.3 Consequenties voor doelgroepen

### *Bewoners*

De gemeente is van mening dat de openbare ruimte voor iedereen is, dus ook voor 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 onderscheid tussen de kosten voor het parkeren door bewoners bezoekers (uitgezonderd de bezoekersvergunning). De tarieven voor bewoners-, bezoekers- en bedrijfsvergunningen zijn aanzienlijk lager dan het tarief voor straatparkeren per uur.

Bewoners kunnen een bewonersvergunning aanvragen, waarmee zij voor een vastgesteld tarief onbeperkt in de openbare ruimte kunnen parkeren. Bewoners kunnen alleen een vergunning aanvragen voor de wijk waar zij staan ingeschreven. Bewoners kunnen maximaal 1 parkeervergunning per persoon krijgen. Er kunnen meerdere autobezitters per adres een parkeervergunning krijgen.

Daarnaast kunnen bewoners één bezoekersvergunning per adres aanschaffen. Voor een vastgesteld tarief kunnen bewoners hun bezoek voor een aantal uren laten parkeren zonder extra kosten. 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*

Overige bezoekers, die niet gebruik kunnen maken van een bezoekersvergunning, kunnen een kaartje kopen bij de parkeerautomaat of betalen met hun mobiele telefoon.

### *Ondernemers/voorzieningen*

Ondernemers kunnen een bedrijvenvergunning aanvragen. Klanten van ondernemers kunnen een parkeerticket aanschaffen via een parkeerautomaat of via belparkeren.

Ondernemers van buiten het betaald parkeren gebied hebben de mogelijkheid een dagonthefving aan te vragen. Dit geeft de mogelijkheid de auto te parkeren met een pas achter de ruit, zodat men niet elke keer naar de automaat hoeft. Het parkeren moet niet noodzakelijkerwijs in de aangegeven straat, maar wel in de betreffende wijk.

### *Verzorgenden*

Op dit moment kunnen huisartsen, verloskundigen en medewerkers van thuiszorginstellingen een parkeerontheffing aanvragen. Met deze ontheffing kunnen deze zorgverleners tijdens hun werk hun auto parkeren in alle wijken van Groningen. Genoemde zorgverleners zijn BIG-geregistreerd. Bij de aanvraag zal om deze registratie worden gevraagd. Mantelzorgers vallen

hier niet onder. Zij kunnen gebruikmaken van een bezoekersvergunning van bewoners of een kaartje uit de automaat kopen.

### *Gemeente*

De uitbreiding van betaald parkeren heeft gevolgen voor de exploitatie. De gevolgen zullen nader uitgewerkt worden in de meerjarenbegroting van het Parkeerbedrijf.

### *Verhoging tarieven vergunningen*

De raad heeft besloten per met ingang van 1 januari 2015 in 4 jaarlijkse stappen de tarieven voor parkeervergunningen met € 5,- te verhogen met € 20,- om zodoende de kwetsbaarheid van de exploitatie van het Parkeerbedrijf te verminderen en het daadwerkelijke verschil tussen kosten en opbrengsten te verminderen. Deze verhoging komt bovenop de reguliere indexering van 1,7%.

### *Huidige tarieven (2017)*

Tarief per uur	€ 1,90
Bewonersvergunning schilwijken (per jaar)	€ 79,85
Bezoekersvergunning (per jaar)	€ 50,00
Tijdelijke bezoekersvergunning dag	€ 8,35
Tijdelijke bezoekersvergunning week	€ 45,25
Bedrijvenvergunning (schilwijken)	€ 79,85
Tweede en volgende bedrijvenvergunning (per jaar)	€ 419,25

## **6.4 Evaluatie**

De maatregelen moeten leiden tot een verbetering van de veiligheid, leefbaarheid en verlaging van de parkeerdruk. De getroffen maatregelen worden een jaar na invoering geëvalueerd. De evaluatiecriteria worden in samenspraak met het wijkcomité en de werkgroep bepaald.

## **7. VERVOLG**

De inspraakperiode na vaststelling van het concept parkeerplan ziet er als volgt uit:

Vaststelling concept parkeerplan:	30 mei 2017
Inspraakperiode:	7 juni 2017 – 18 juli 2017

Nadat de inspraakperiode is afgelopen, wordt een inspraakrapport opgesteld. Hierin worden de inspraakreacties samengevat en beantwoord door het college van burgemeester en wethouders. Naar aanleiding van de inspraak wordt een (al dan niet gewijzigd) definitief parkeerplan gemaakt en samen met het inspraakrapport vastgesteld door het college.

Na vaststelling van het definitieve parkeerplan kan de implementatie van de maatregel worden voorbereid en uitgevoerd. Dit proces ziet er als volgt uit:

- Gemeenteraad neemt besluit over beschikbaarstelling;
- Investeringskrediet; gemeenteraad stelt de tarieven voor;
- Invoering betaald parkeren;
- Uiterlijke ingangsdatum nieuw regime.

## BIJLAGE 1: VRAGENLIJST PEILING HELPMAN-OOST

### *Inleiding*

Welkom,

In de afgelopen tijd is regelmatig gesproken over parkeeroverlast in Helpman Oost. Uit meldingen en tijdens een bijeenkomst eerder dit jaar is gebleken dat veel bewoners van Helpman Oost parkeeroverlast ervaren. Samen met bewoners wil de gemeente Groningen hier iets tegen doen. In een werkgroep met vertegenwoordigers van bewoners, het wijkcomité en de gemeente zijn verschillende maatregelen tegen de parkeeroverlast onderzocht. De werkgroep en de gemeente horen graag uw mening over het invoeren van betaald parkeren in Helpman Oost.

De vragenlijst bestaat uit enkele vragen en zal beginnen met een vraag naar uw mening over betaald parkeren. Het invullen van de enquête kost ongeveer 5 minuten.

### *Vragenlijst*

#### **Peiling betaald parkeren**

Betaald parkeren of vergunningparkeren wat houdt het in?

Als er betaald of vergunningparkeren geldt in een wijk moet u een betaalbewijs hebben om in de wijk te mogen parkeren. Dit betaalbewijs kunt u kopen bij een betaalautomaat, via de smartphone of met belparkeren. Als bewoner kunt u een bewonersvergunning aanvragen. Met deze vergunning kunt u uw auto op een parkeerplaats op straat parkeren. Daarnaast heeft u als bewoner de mogelijkheid uw bezoek voor een aantal uren gratis te laten parkeren (variërend per wijk tussen 16 en 25 uur). Meer informatie over betaald en vergunningparkeren kunt u lezen door hier te klikken.

Vraag 1. Wilt u instemmen met de invoering van betaald parkeren in uw wijk?

- Ja
- Nee
- Weet niet / geen antwoord

#### **Autobezit**

Vraag 2. Bent u in het bezit van een auto?

- Ja, een auto
- Ja, twee of meer auto's
- Nee
- Geen antwoord

#### **Parkeren**

Vraag 3. Heeft u de mogelijkheid om uw auto(s) op eigen terrein te parkeren?

- Ja
- Nee
- Geen antwoord

#### **Parkeren eigen terrein**

Vraag 4. Gaat u op eigen terrein parkeren wanneer betaald parkeren wordt ingevoerd?

- Ja
- Nee



- Geen antwoord

#### **Buurt initiatief**

De gemeente wil initiatieven van (groepen) bewoners ondersteunen. Als u met buurtgenoten initiatief neemt om verdere vermindering van de parkeerdruk te realiseren, dan kan de gemeente u wellicht helpen.

Vraag 5. Wilt u samen met buurtgenoten initiatieven nemen om de parkeerdruk in uw buurt verder te verlagen? Of onderneemt u nu al dergelijke initiatieven?

- Ja
- Nee
- Weet niet / geen antwoord

Indien u hierbij hulp nodig heeft, kan de gemeente u eventueel helpen.

Vraag 6. Als u hulp nodig heeft, kunt u hieronder uw e-mailadres achterlaten:

#### **Overige opmerkingen**

Vraag 7. Heeft u verder nog vragen of opmerkingen naar aanleiding van deze enquête?

CONCEPT

## BIJLAGE 2: MOBILITEITSMANAGEMENT

Groningen is een gewilde bestemming. Voor wonen, werken, studeren, winkelen, diensten en ontspannen. Voor Stadgers, voor bewoners uit de regio, en voor bezoekers en kenniswerkers uit binnen- en buitenland. De stad groeit de komende jaren nog flink door naar circa 225.000 inwoners in 2025. De regio heeft te maken met bevolkingskrimp. Daardoor neemt de regionale afhankelijkheid van werk, studie, zorg en vermaak in de stad toe. De gemeente verwacht dat het woon-werk verkeer vanuit de regio naar de stad de komende jaren verder zal groeien.

Een ieder heeft het recht heeft om te parkeren op openbare parkeerplaatsen, dus ook werknemers die in of rondom de binnenstad werken. Maar dit extra verkeer heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van de stad . Mede daarom werken gemeenten, provincies en grote werkgevers samen in "Groningen Bereikbaar" om meer mensen te laten kiezen voor alternatieven van de auto. Dat begint met het aanbieden van parkeerplaatsen aan de rand van de stad (P+ R) en verzorgen van hoogwaardig openbaar vervoer. In- en rondom de stad wordt de komende jaren extra geïnvesteerd in de fietsinfrastructuur. Zo staan op P+R Hoogkerk staan 2 afgesloten fietsstallingen met in totaal plaats voor 64 fietsen. Deze fietsparkeerplaatsen zijn te huur voor werkgevers. Met deze Park & Bike kunnen werknemers hun auto parkeren op de P+R en per fiets hun weg vervolgen naar het werk.

Slimmer reizen

De organisatie Groningen Bereikbaar houdt zich ook bezig met het beïnvloeden van gedrag van weggebruikers. Door slim te reizen en werken (mobiliteitsmanagement) vergroten medewerkers de bereikbaarheid. Ook kan mobiliteitsbeleid bijdragen aan andere bedrijfsdoelstellingen: het mes snijdt aan twee kanten. Met mobiliteitsmanagement kunnen werkgevers kosten besparen, de vitaliteit van medewerkers vergroten, bedrijfsbeleid verduurzamen, inspelen op een (verwacht) tekort aan parkeerplekken et cetera. Het geven van keuzes en verantwoordelijkheid aan medewerkers over hoe zij reizen en werken, kan bovendien bijdragen aan goed werkgeverschap en de aantrekkelijkheid van het bedrijf.

Ook medewerkers hebben profijt van slimmer werk- en reisgedrag. Niemand hoeft te veranderen, maar veel medewerkers raken gemotiveerd als zij zich gezonder voelen wanneer ze fietsen, (parkeer)kosten besparen, tijd besparen doordat ze onderweg in de trein werken, of meer balans kunnen aanbrengen in werk- en privé-tijd.

De gemeente is van mening dat bedrijven, instellingen en gemeente gezamenlijk de verantwoordelijkheid hebben om de binnenstad bereikbaar te houden. Door alternatieven voor de auto aantrekkelijk te maken worden forensen en bezoekers verleid om niet met de auto naar de plek van bestemming te komen en langdurig te parkeren op straat, bijvoorbeeld in de wijken rondom het huidige betaald parkeren gebied. Met de invoering van betaald parkeren in Helpman-Oost wordt de stap naar een alternatief voor de auto aantrekkelijker, ook al zal een deel van de forensen kiezen voor een locatie waar nog gratis geparkeerd kan worden.

# Concept parkeerplan Tuinwijk



## INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE .....	2
1. Aanleiding.....	3
2. Proces.....	5
3. Analyse .....	6
3.1 Omgevingsanalyse.....	6
3.2 Bezettingsgraad parkeerplaatsen .....	7
3.3 Enquête .....	8
3.4 Analyse autobezit .....	9
4. Analyse .....	13
4.1 De onderzoeksresultaten.....	13
4.2 De keuze tussen maatregelen.....	13
4.3 Consequenties van de maatregel .....	16
4.4 Consequenties voor doelgroepen .....	16
4.5 Consequenties gemeente .....	17
5. Maatregel .....	19
5.1 Conclusie .....	19
5.2 Uitwerking maatregel.....	19
5.3 Evaluatie .....	19
6. Planning .....	20

Foto op voorpagina: Radijsstraat

## 1. Aanleiding

Op 27 januari 2010 heeft de raad de Parkeernota "Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar!" vastgesteld. In dit beleid staat het verbeteren van het verblijfsklimaat in de (binnen)stad voorop. In de oudere stadsdelen, vooral in de vooroorlogse wijken, is de parkeerdruk de afgelopen jaren gestegen en neemt daarmee de overlast toe.

Parkeerdrukmetingen en meldingen van overlast uit de Tuinwijk bevestigen dit beeld. Bewoners hebben gevraagd de parkeeroverlast aan te pakken. In maart 2016 is gestart met het in kaart brengen van de ervaren problemen. De vraag naar parkeerruimte van bewoners (van zowel de Tuinwijk, Oranjebuurt als Noorderplantsoenbuurt), bezoekers en forenzen zorgt voor een hoge parkeerdruk, fout geparkeerde auto's en onnodig zoekverkeer naar parkeerplaatsen.

Parkeeroverlast is een ergernis voor bewoners en ondernemers. Als gemeente willen we de overlast samen met bewoners aanpakken. We willen samenwerken aan een mooie, leefbare en bereikbare stad. De gemeente ondersteunt en faciliteert daarom initiatieven van bewoners die daarbij helpen.

Voor het project is een werkgroep parkeren opgestart. Hierin zitten bewoners en de wijkvereniging Tuinwijk. Met de werkgroep zijn de problemen en mogelijke oplossingen onderzocht. Hierbij bleek dat de gereedschapskist van de gemeente niet rijk gevuld is. Invoering van betaald parkeren is een van de weinige uitvoerbare en betaalbare oplossingen die op korte termijn kan worden gerealiseerd.



Figuur 1: Begrenzing gebied Tuinwijk

Dit concept parkeerplan omvat de voorbereiding, uitwerking en invoering van eventuele maatregelen in de Tuinwijk. De parkeersituatie in omliggende gebieden, zoals de Oranjobuurt, Noorderplantsoenbuurt, Paddepoel Zuid en de Selwerderwijk Zuid zijn in de analyse en afweging meegenomen.

#### *Inspraak*

Het college van B&W heeft in zijn vergadering van 30 mei 2017 besloten het concept parkeerplan Tuinwijk vrij te geven voor inspraak. De inspraakperiode duurt 6 weken, van 7 juni 2017 tot en met 18 juli 2017. 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 Tuinwijk door het college van B&W vastgesteld.

CONCEPT

## 2. Proces

Het college wil maatwerk leveren. Parkeermaatregelen voeren we in als de wijk erom vraagt. Vanaf januari 2015 geldt in de Oranjestraat en Noorderplantsoenbuurt betaald parkeren. Deze maatregel heeft voor- en nadelen. Een nadeel is dat invoering van betaald parkeren het risico op een waterbedeffect heeft. Dit houdt in dat de parkeerdruk zich verplaatst naar een aanpalende wijk. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door langparkeerders die geen parkeervergunning willen of kunnen aanschaffen en forenzen die op een andere plaats gaan parkeren. De Tuinwijk heeft last gekregen van dit effect door de invoering van betaald parkeren in onder andere de Oranjestraat en de Noorderplantsoenbuurt.

Naar aanleiding van de stijgende parkeerdruk in de Tuinwijk heeft een groep bewoners een enquête uitgevoerd en de gemeente gevraagd maatregelen te nemen. Uit de enquête blijkt dat veel bewoners van de Tuinwijk parkeeroverlast ervaren. Ook is het parkeerprobleem een van de prioriteiten (thema's waar bewoners het liefst iets aan veranderen) van het gebiedsteam West voor de Tuinwijk. Hierop heeft het college in maart 2016 besloten dat er gezocht moet worden naar passende maatregelen om de problemen tegen te gaan.

Met een aantal bewoners en de wijkvereniging Tuinwijk is een werkgroep gevormd. Met deze werkgroep is gesproken over de aanpak om te komen tot een concept parkeerplan. In overleg met deze werkgroep is besloten tot het organiseren van een bewonersbijeenkomst over parkeren. Tijdens de avond, waarbij ongeveer 70 bewoners aanwezig waren, is gediscussieerd over de oorzaken van de problematiek en de vraag hoe de parkeeroverlast op te lossen. Het doel van deze bijeenkomst was om te peilen wat de meningen over parkeren waren en hoe bewoners staan tegenover een eventueel te nemen maatregel. De bijeenkomst heeft plaatsgevonden op dinsdag 28 juni 2016. Uit de bijeenkomst bleek dat er vraag was naar een maatregel (op korte termijn) en dat een groot deel van de aanwezigen betaald parkeren wenst.

## 3. Analyse

### 3.1 Omgevingsanalyse

De Tuinwijk is een vooroorlogse buurt, gebouwd tussen 1917 en 1940. Het ligt ten noorden van het centrum, ingeklemd tussen Paddepoel, Selwerd en de Noorderplantsoenbuurt. De buurt is gebouwd met typische tuindorp-kenmerken. De buurt bestaat uit twee deelgebieden, gescheiden door de Moesstraat: de Concordiabuurt en de Studentenbuurt.

De Tuinwijk biedt huisvesting aan een mix van bewoners, zoals starters, jonge bewoners, gezinnen, ouderen en studenten. Buiten de nabijheid van het Noorderstation en een ambulancepost heeft de Tuinwijk weinig eigen voorzieningen (die invloed hebben op de parkeersituatie in de wijk). Het is een vrij homogene wijk: de wijk kent geen winkeliers/ondernemers met belangen die sterk verschillen van die van bewoners.

De Tuinwijk is in dit parkeerplan het gebied dat wordt omsloten door de Wilgenlaan en de Moesstraat aan de noordzijde, het Bessemoerpark aan de westzijde, het spoor aan de zuidzijde en de Kastanjelaan aan de oostzijde (zie kaart op pagina 3). Dit gebied telt ruim 1500 inwoners, verdeeld over ongeveer 950 huishoudens.

Doordat de Tuinwijk in een tijd gebouwd is waarin de auto nog niet nadrukkelijk aanwezig was, is de parkeergelegenheid, maar ook de mogelijkheid voor de verkeersdoorstroming met de auto beperkt. Hiervoor zijn op verschillende plaatsen in de wijk verkeersmaatregelen getroffen, zoals eenzijdige parkeerverboden.

In een aantal straten is het autobezit erg hoog ten opzichte van het aantal parkeerplaatsen. Hierdoor worden in straten als de Radijsstraat en Fruitstraat regelmatig foutparkeerders gesignaleerd. Op het autobezit wordt in hoofdstuk 3.4 nader ingegaan.



Figuur 2: Eenzijdig parkeerverbod (Moesstraat)



Het autobezit in de Tuinwijk (ca. 0,4 auto's per huishouden) is vergelijkbaar met andere schilwijken, maar lager dan het gemiddelde autobezit in de stad (ca. 0,6 auto's per huishouden). De Tuinwijk grenst aan de wijken Selwerd, Paddepoel en de Noorderplantsoenbuurt (Oranjewijk). In de gehele Oranjewijk geldt een betaald parkerenregime. Daarnaast heeft het college besloten in de nabijgelegen buurt Selwerderwijk Zuid betaald parkeren in te voeren.

De Bessemoerstraat is sinds kort een fietsstraat, dit heeft gevolgen voor het verkeer in de wijk. Het idee achter de fietsstraat is dat de fietser snel kan doorfietsen, waardoor de autogebruiker 'te gast' is. Door de aanleg van de fietsstraat is een beperkt aantal parkeerplaatsen verdwenen, maar is voornamelijk de verkeerssituatie veranderd en is de doorstroming voor de auto ongunstiger geworden. Dit kan gevolgen hebben voor andere straten. Sluiproutes door de wijk heen zijn echter nauwelijks mogelijk, waardoor vreemd parkeren in de wijk in de toekomst wellicht minder aantrekkelijk wordt.

### 3.2 Bezettingsgraad parkeerplaatsen

Met het meten van de parkeerdruk wordt duidelijk hoeveel parkeerplaatsen in een gebied bezet zijn. Dit onderzoek wordt voor verschillende momenten van de dag gehouden, om zo een betrouwbaar beeld te kunnen optekenen. Op een werkdag wordt 's middags, 's avonds en 's nachts een meting gedaan. Daarnaast vindt op de zaterdag een meting plaats. De parkeerdrukmetingen worden eens in de drie jaar gehouden in de gehele stad. In juni 2015 heeft een groot aantal parkeerdrukmetingen plaatsgevonden in Groningen, zo ook in de Tuinwijk. Uit deze telling blijkt dat de parkeerdruk op de meeste momenten van de dag erg hoog is. Een veelgebruikte ondergrens voor het nemen van maatregelen is een bezettingsgraad van 85% of hoger. De parkeerdruk is in een aantal straten op alle momenten van de dag hoger dan deze 85% en soms zelfs 100% (hoger dan 100% duidt op auto's die fout geparkeerd staan). 's Avonds en 's nachts is de parkeerdruk gemiddeld over de hele wijk zelfs hoger dan 85%. Dit heeft aanleiding gegeven op zoek te gaan naar een passende maatregel.

STRAAT	MIDDAG	AVOND	NACHT	ZATERDAG
Bessemoerstraat	53%	72%	95%	53%
Concordiastraat	84%	86%	96%	93%
Flankeurspoort	85%	96%	100%	92%
Fruitstraat	94%	97%	100%	74%
K de Vriezestraat	69%	94%	69%	81%
Magna Petestraat	100%	100%	100%	87%
Moesstraat	84%	92%	96%	76%
Mutua Fidesstraat	103%	100%	100%	100%
Radijsstraat	77%	94%	100%	71%
Studentenlaan	92%	100%	96%	92%
Vindicatstraat	81%	78%	100%	78%
Wilgenlaan	80%	65%	67%	59%
<b>totaal</b>	<b>81%</b>	<b>88%</b>	<b>92%</b>	<b>78%</b>

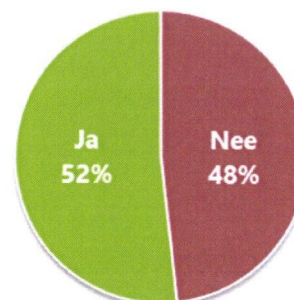
### 3.3 Enquête

Uit de avond die op 28 juni 2016 werd georganiseerd, bleek al dat een groot aantal bewoners betaald parkeren wenst. Om alle bewoners een stem te geven over de te nemen maatregelen in de wijk, is tussen 7 en 14 oktober 2016 een enquête gehouden in de Tuinwijk. Hiervoor zijn alle adressen in de wijk aangeschreven. Ieder adres ontving via de post een uitnodiging met een unieke inlogcode waarmee een online enquête kon worden ingevuld. In de enquête was de centrale vraag: wilt u instemmen met de invoering van betaald parkeren? Daarnaast zijn enkele vragen gesteld over autobezit, parkeren op eigen terrein en buurtinitiatieven, ter ondersteuning van de analyse. De gebruikte vragenlijst staat in bijlage 1.

In totaal zijn 952 adressen aangeschreven. Er zijn 246 enquêtes geheel ingevuld. Dit betekent dat van een kwart van de woningen in de wijk de bewoners hun mening hebben gegeven (26%). Vergelijken met vergelijkbare enquêtes in andere wijken is dit een hoge opkomst. De enquête geeft derhalve een representatief beeld over de meningen in de wijk.

#### *Draagvlak betaald parkeren*

Een kleine meerderheid van de inwoners geeft aan in te stemmen met betaald parkeren (52%). Dit geeft aan dat de meningen over invoering van betaald parkeren in de wijk verdeeld zijn. Dit beeld zien we ook in andere wijken. Vaak willen bewoners wel graag een oplossing voor het parkeerprobleem maar willen zij daarvoor geen kosten dragen omdat zij vinden dat het probleem door anderen wordt veroorzaakt.



Figuur 3: verdeling stemmen

In de enquête kregen respondenten ook de mogelijkheid een opmerking te plaatsen. Veel bewoners wijzen enerzijds op de kosten als nadeel van de maatregel. Bewoners zouden graag kosteloos een parkeervergunning ontvangen en vinden het vervelend dat bezoekers moeten betalen. Anderzijds vinden veel tegenstanders betaald parkeren niet de oplossing voor het probleem. Zij zien het geringe aantal parkeerplaatsen in de wijk als oorzaak en zien liever dat er meer parkeergelegenheid gerealiseerd wordt. Ook is de verschuiving van het probleem door het waterbedeffer voor veel respondenten een nadeel. Tot slot wijst een groep bewoners op gevaarlijke (verkeers)situaties die in de wijk ontstaan door foutparkeren. Zij zien extra handhaving als oplossing voor dit probleem.

#### *Autobezit en parkeren op eigen terrein*

Meer dan driekwart van de respondenten is in het bezit van een auto. Hiervan is de meerderheid in het bezit van één auto (90%). Bij het draagvlak voor de invoering van betaald parkeren is nauwelijks onderscheid te maken tussen wel- of niet-autobezitters. De bewoners die aangeven in het bezit te zijn van een auto hebben in de meeste gevallen niet de mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren.

Dit gaat om bijna 90 procent van de bewoners die de vraag hebben beantwoord. Van de kleine groep die aangeeft over een eigen parkeerplaats te beschikken (20 personen), zal de meerderheid (16 personen) op eigen terrein gaan of blijven parkeren wanneer betaald parkeren wordt ingevoerd. Een aantal respondenten geeft aan dat er kosten zijn verbonden aan de parkeerplaatsen op eigen terrein of dat deze aan mensen worden verhuurd die niet in de wijk wonen. Op het autobezit wordt hieronder verder ingegaan.

#### *Initiatief bewoners*

De gemeente gaat graag in samenspraak met de bewoners op zoek naar een oplossing. In de werkgroep is een aantal alternatieven voor de ervaren problemen besproken. De gemeente staat open voor ideeën en alternatieven van de bewoners. Om deze reden hebben we de bewoners gevraagd of ze samen met buurtgenoten initiatieven (willen) nemen om de parkeerdruk in de buurt verder te verlagen. Een kwart van de bewoners die heeft meegedaan aan het onderzoek is bereid om initiatief te nemen in de wijk om de parkeerdruk te verlagen. Bijna de helft is niet bereid of wil dit niet. Ongeveer een derde van de bewoners geeft aan dit niet te weten.

### **3.4 Analyse autobezit**

De Tuinwijk is net als vele andere wijken in de stad gebouwd in een tijd dat weinig mensen een auto hadden. Dit is een van de oorzaken van de hoge parkeerdruk in een aantal straten: er zijn veel bewoners met een auto en de openbare ruimte is daar niet op ingericht. Om de verhouding tussen het aantal auto's en parkeerplaatsen inzichtelijk te krijgen is in overleg met de werkgroep besloten dit te analyseren. Hiervoor zijn gegevens over autobezit opgevraagd bij de RDW en zijn het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte en op eigen terrein geïnventariseerd.

#### *Parkeerbehoefte*

In onderstaande tabel staat het aantal auto's dat (per straat) geregistreerd staat bij de RDW. Het aantal bedrijfsauto's en personenauto's bij elkaar opgeteld vormen de parkeerbehoefte: het aantal parkeerplaatsen dat nodig is om het aantal auto's in de wijk te kunnen herbergen.

Het totale aantal geregistreerde auto's in de Tuinwijk is dus 433. Leaseauto's staan niet op adres geregistreerd, maar dienen wel meegerekend te worden in de berekening van de parkeerbehoefte. Ongeveer 7,5% van alle auto's is een leaseauto. Als dit wordt doorberekend, is de totale parkeerbehoefte in de Tuinwijk 468.

	<b>parkeerbehoefte</b>
Bessemoerstraat	34
Concordiastraat	51
Flankeurspoort	5
Fruitstraat	48
K. de Vriezestraat	21
Magna Petestraat	14
Moesstraat	53
Mutua Fidesstraat	18
Ooftstraat	8
Radijsstraat	86
Studentenlaan	17
Vindicatstraat	32
Wilgenlaan	46
<b><i>totaal</i></b>	<b>433</b>

#### *Parkeerplaatsen openbare ruimte*

In juni 2015 heeft de meest recente parkeerdrukmeting plaatsgevonden in de Tuinwijk. Hierbij worden alle parkeerplaatsen geteld, alsmede de bezette parkeerplaatsen, om het bezettingspercentage te bepalen. Het totale aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte wordt in onderstaande tabel weergegeven.

	<b>aantal pp. openbaar</b>	<b>Bijzonderheden</b>
Bessemoerstraat	43	Sinds telling heringericht (fietsstraat)
Concordiastraat	56	
Flankeurspoort	0	
Fruitstraat	35	
K. de Vriezestraat	39	
Magna Petestraat	15	Eénrichtingsverkeer
Moesstraat	62	1 autodateplaats
Mutua Fidesstraat	24	
Ooftstraat	0	
Radijsstraat	48	
Studentenlaan	33	
Vindicatstraat	27	Eénrichtingsverkeer
Wilgenlaan	46	
<b><i>Totaal</i></b>	<b>428</b>	

Het totale aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte biedt onvoldoende plaats voor de parkeerbehoefte in de wijk. De analyse laat zien dat er in totaal 40 parkeerplaatsen minder zijn dan het aantal geregistreerde auto's. In een aantal straten, zoals de Radijsstraat en de Fruitstraat is de parkeerbehoefte groter dan het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Doordat in andere straten ook niet gemakkelijk een parkeerplaats gevonden kan worden, komt het hier regelmatig voor dat er fout wordt geparkeerd, zoals op drempels, in bochten of op de stoep. Dit leidt soms tot onveilige (verkeers)situaties, omdat straten en woningen slecht bereikbaar zijn voor bijvoorbeeld hulpdiensten zoals de brandweer. Soms leidt het ook tot onoverzichtelijke kruisingen (hierover wordt voornamelijk geklaagd bij speelplaatsen en andere plaatsen waar veel kinderen komen).

Een beperkte parkeergelegenheid hoeft echter niet altijd te betekenen dat er ook echt parkeerplaatsen tekort zijn. Er zullen in veel straten mensen zijn die ervoor kiezen om de auto in een andere straat neer te zetten, bijvoorbeeld omdat dat dichterbij is of omdat daar vaker plaats is. Daarnaast heeft een deel van de bewoners de mogelijkheid om te parkeren op eigen terrein. Daarop wordt hieronder ingegaan.

### *Parkeren op eigen/particulier terrein*

De parkeergelegenheid in de wijk bestaat voornamelijk uit de parkeerplaatsen in het openbaar gebied. De adressen aan de Wilgenlaan hebben echter de mogelijkheid op eigen terrein te parkeren (ca. 46 plaatsen) in een garagebox. Deze garageboxen zijn allemaal verhuurd. Ook bewoners van de woningen in het Bessemoerpark hebben de mogelijkheid om te parkeren op eigen terrein (32 plaatsen). Verder zijn achter de Mutua Fidesstraat en Magna Petestraat nog enkele garageboxen te vinden (te bereiken vanaf de Moesstraat).



*Figuur 4: parkeerplaatsen op eigen terrein in het Bessemoerpark (links) en achter de Wilgenlaan (rechts)*

### *Conclusie parkeerplaatsen*

De analyse van het autobezit en het aantal parkeerplaatsen laat zich niet eenduidig samenvatten in een conclusie. In de wijk bevindt het grootste deel van de parkeerplaatsen zich in het openbaar gebied. Een klein deel van de bewoners heeft de mogelijkheid op eigen terrein te parkeren.

Dat bewoners deze gelegenheid hebben, betekent echter niet dat alle bewoners deze ook benutten. Een deel van de bewoners zal de garagebox gebruiken als opslagplaats of de auto op straat zetten omdat dit tot op heden gratis is. Uit de enquête blijkt echter dat het grootste deel van de bewoners de parkeerplaats op eigen terrein wel benut. De parkeerbehoefte in de wijk is ongeveer 468 parkeerplaatsen. Als alleen wordt uitgegaan van het aantal openbare parkeerplaatsen (428) is er dus onvoldoende parkeergelegenheid. In potentie zijn er in ieder geval 78 parkeerplaatsen beschikbaar op eigen terrein. Uit de parkeerdrukmetingen leiden we af dat per saldo er op wijkniveau voor de parkeerbehoefte van bewoners voldoende capaciteit is: immers 92% van de openbare parkeerplaatsen is 's nachts bezet. Daarin zitten ook nog parkeerders van buiten de wijk, zoals langparkeerders uit aanpalende wijken. De verwachting is daarom dat, bij invoering van een maatregel, de parkeergelegenheid voldoende zal zijn voor de bewoners van de wijk.

CONCEPT

## 4. Afweging

### 4.1 De onderzoeksresultaten

Zowel de parkeerdrukmeting als de peiling geeft aan dat er aanleiding is om maatregelen te nemen tegen de parkeeroverlast. Op buurtniveau is overdag nog enige ruimte om te parkeren, zeker gelet op de parkeerplaatsen op eigen terrein. Wel zijn er verschillen te zien tussen straten en ook binnen delen van straten. Overdag heeft bijna de helft van de straten een parkeerdruk van 85% of hoger en 's avonds en 's nachts nog meer dan de helft. Dit is een algemeen gebruikte ondergrens voor het nemen van maatregelen. De peiling wijst uit dat een kleine meerderheid van de bewoners achter de invoering betaald parkeren staat.

### 4.2 De keuze tussen maatregelen

In voorbereiding op het parkeerplan is door de gemeente gesproken met een werkgroep, bestaande uit de wijkvereniging Tuinwijk, een aantal bewoners en het gebiedsteam West over de mogelijke maatregelen om de parkeerdruk te verlagen. Daarnaast is een avond georganiseerd om de meningen in de wijk te inventariseren. Ook zijn opmerkingen en suggesties vanuit bewoners binnengekomen. Zo vragen bewoners om extra handhaving of doen zij suggesties voor blauwe zones (parkeerschijf).

Om een te hoge parkeerdruk tegen te gaan zijn de volgende maatregelen denkbaar:

- Het instellen van een parkeerverbod;
- Het instellen van een blauwe zone;
- Het invoeren van betaald parkeren;
- Het realiseren van meer parkeergelegenheid.

Andere instrumenten om overlast tegen te gaan zijn bijvoorbeeld:

- Mobiliteitsmanagement;
- Extra handhaving;
- Autodeelconcepten.

Hierna worden mogelijke maatregelen toegelicht aan de hand van een multicriteria-analyse. In de bijlage staan de verschillende maatregelen opgesomd en gescoord voor de gevolgen die de maatregelen hebben.

#### *Mobiliteitsmanagement*

De gemeente Groningen werkt samen met werkgevers, Rijkswaterstaat, OV-bedrijven en andere overheden aan mobiliteitsmanagement. Het doel van deze samenwerking is om Groningen bereikbaar te houden door mensen op een andere manier en/of een ander moment te laten reizen, wat een positief effect heeft op de parkeerdruk in algemene zin. De impact van mobiliteitsbeleid in algemene zin is lastig naar buurt- en straatniveau te vertalen.

Ondanks de aantrekkelijkheid van alternatieven (zoals P+R-terreinen, openbaar vervoer, fiets) maken werknemers zelf de keuze om hier al dan niet gebruik van te maken. Bewoners kan niet verboden worden te parkeren in de openbare ruimte. Daarom is deze maatregel niet dwingend en is het nodig om mobiliteitsmanagement samen met een andere maatregel te bezien. In bijlage 3 gaan we in op het mobiliteitsbeleid van de gemeente.

### *Extra handhaving*

In de Tuinwijk wordt op verschillende plaatsen regelmatig foutgeparkeerd. Voornamelijk over kruisingen en plaatsen waar veel kinderen komen wordt geklaagd, omdat foutparkeren hier leidt tot onoverzichtelijke en onveilige situaties. Daarom wordt regelmatig gevraagd om meer en strengere handhaving op foutparkeren. Echter is het voor sommige bewoners erg moeilijk om bij een hoge parkeerdruk een parkeerplaats dichtbij de woning te vinden, waardoor ook bewoners foutparkeren. Bij strengere handhaving zullen daarom deels de eigen bewoners van de wijk extra belast worden. Dit is dus geen volledig toereikende oplossing tegen de hoge parkeerdruk. Er wordt echter in de wijk regelmatig gehandhaafd en er worden boetes uitgedeeld wanneer sprake is van onveilige situaties of onbereikbaarheid voor politie, brandweer of ambulance. Ook is in overleg met stadstoezicht en de politie aangegeven dat foutparkeren een punt van aandacht is en dat hiervoor extra aandacht wordt gevraagd. Na invoering van een maatregel tegen de parkeeroverlast wordt vaak streng opgetreden tegen overtredingen, omdat er dan vaak voldoende parkeercapaciteit is voor bewoners.

### *Autodeelconcepten*

Door auto's te delen, zijn minder auto's nodig. Dit kan ervoor zorgen dat de parkeerdruk in de wijk afneemt. Dit alternatief is echter niet dwingend en de verwachting is dat autodelen op korte termijn niet leidt tot een sterke afname van de parkeerdruk (bewoners moeten hun auto weg doen om te zorgen voor daling parkeerdruk). De gemeente is bereid bewoners te faciliteren bij autodelen, bijvoorbeeld met een vaste parkeerplaats. Ook kunnen autodelers een parkeervergunning krijgen.

### *Parkeerverbod*

In de Tuinwijk is reeds een aantal parkeerverboden ingesteld; in een groot aantal straten zijn delen uitgesloten van tweezijdig parkeren. Deze verboden zijn nodig om de doorstroming en verkeersveiligheid te garanderen. Uitzonderingen voor bewoners of bezoekers zijn er niet bij parkeerverboden, daarvoor is vergunningparkeren (betaald parkeren) de optie. Bewoners (en hun bezoek) moeten ook in de directe omgeving kunnen parkeren, daarom bieden parkeerverboden geen sluitende oplossing.

### *Blauwe zone*

Een derde maatregel is het instellen van een blauwe zone. Hierbinnen mag tussen bepaalde tijdstippen (bv. één of twee uur) geparkeerd worden. Hiervoor moet de blauwe parkeerschijf gebruikt worden. Vergunningensystemen met parkeerschijven kosten zowel de gemeente als bewoners geld.



De gemeente mist de inkomsten bij parkeerschijven (de inkomsten van boetes gaan naar het Rijk), terwijl de handhaving wel geld kost. Bewoners die op straat willen parkeren moeten een ontheffing aanvragen, waar ook kosten aan verbonden zullen zijn. Bij deze maatregel geldt dat wanneer deze op straatniveau gehanteerd wordt, deze een negatief effect heeft op omliggend gebied door het waterbedeffect.

### *Betaald parkeren*

In een aantal wijken in Groningen geldt betaald parkeren. Dit is een effectieve maatregel tegen hoge parkeerdruk en parkeeroverlast gebleken. Betaald parkeren betekent enerzijds kosten voor gemeente, bewoners en bezoekers: de gemeente moet betaalautomaten plaatsen en handhaven, de burger moet (als hij op straat wil parkeren) een vergunning aanschaffen voor zichzelf en eventueel voor bezoekers. Het levert de gemeente de inkomsten op (parkeerkaartjes en boetes), de ervaring is dat beheer- en exploitatie van betaald parkeren in de schilwijken kostendekkend is. Voorbeelden waar betaald parkeren een bijdrage heeft geleverd, zijn de Noorderplantsoen- en Oranjebuurt en de Oosterparkwijk. Betaald parkeren zorgt ervoor dat zowel bewoners als (klanten van) ondernemers dicht bij de plaats van bestemming een parkeerplek kunnen vinden. Het is wenselijk om deze maatregel op wijkniveau in te voeren, omdat het probleem zich anders verschuift naar andere straten binnen het gebied. Overigens zal altijd de parkeerdruk toenemen in het gebied grenzend aan het betaald parkeren gebied.

### *Extra parkeerruimte*

Een laatste maatregel is het realiseren van extra parkeerruimte. Deze maatregel werkt alleen als er maatregelen zijn om vreemdparkeeren tegen te gaan: extra ruimte trekt ook extra vreemdparkeerders aan. Daarnaast is er in de wijk weinig ruimte om extra parkeergelegenheid te creëren.

### *Conclusie*

Alle maatregelen die de parkeerdruk verlagen hebben voor- en nadelen voor de bewoner, omgeving of de gemeente. Zo biedt extra parkeerruimte alleen een oplossing, als er maatregelen zijn om vreemdparkeeren tegen te gaan. Dwingende maatregelen hebben het waterbedeffect als nadeel. Vanuit de werkgroep is de suggestie gekomen om betaald parkeren voor te stellen, omdat dit in andere wijken – waaronder de aangrenzende Oranjewijk – vaak heeft geleid tot een daling van de parkeerdruk en een verhoogde kans op een parkeerplaats nabij de woning.

Wij merken in de discussie over parkeren in de wijken dat er bij bewoners de vraag is naar een bredere discussie over de inrichting van straten en de mogelijkheden voor spelen of groen. Met het experiment 'Leefstraten' tijdens Let's gro hebben we gezien dat mensen hun parkeergedrag wel willen veranderen, als men daar wel iets voor terug krijgt; een goed alternatief of een mooiere straat. Op dit moment kunnen we daar met het gemeentelijke parkeerinstrumentarium nog beperkt navolging aan geven. Wij willen daarom de financiële mogelijkheden onderzoeken om bij discussies over betaald parkeren meer terug te investeren in de wijken. Daarbij hebben we wel te maken met wetgeving.

Eenzijds de Wet op de Vennootschapsbelasting (VPB) die maakt dat we over eventuele winst van het parkeerbedrijf belasting moeten afdragen. Anderzijds de Wet Markt en Overheid die maakt dat al onze kosten voor het parkeren in de prijzen verwerkt moeten zijn. Bovendien is de orde van grootte van een fysieke investering anders dan de opbrengst van betaald parkeren. Hierbij past zeer nadrukkelijk een winstwaarschuwing, maar wij hebben een positieve grondhouding.

#### **4.3 Consequenties van de maatregel**

##### *Waterbedeffect*

De consequentie van betaald parkeren in de Tuinwijk is dat een deel van de parkeerdruk kan verschuiven naar het aangrenzende gebied; vreemdparkerders en een deel van de bewoners zullen de auto parkeren op een gratis plek die zo dicht mogelijk bij de plek van de bestemming of woning ligt. Dat is de reden dat de gemeente de voorkeur heeft voor invoering van betaald parkeren in aaneengesloten gebieden van een substantiële omvang, begrensd door een harde barrière, zoals een spoorlijn, kanaal of brede weg. In de Tuinwijk kan dat deels: met de spoorlijn aan de zuidzijde en de begraafplaats en scholen aan de noordzijde (waardoor parkeergelegenheid in dit gebied ontbreekt). Aan de oostzijde is de Kastanjelaan geen harde grens, waardoor het risico bestaat dat hier de parkeerdruk toeneemt. Aan de westzijde is het Bessemoerpark geen harde grens, in Paddepoel Zuid is te verwachten dat de parkeerdruk kan toenemen. De parkeerdruk in dit gebied is echter nog niet hoog; deze is in de meeste straten gemiddeld rond de 50%.

##### *Verkeersveiligheid en handhaving*

Het verwachte effect van betaald parkeren is dat de parkeerdruk afneemt. Dit leidt tot minder zoekverkeer, minder foutparkeren en meer ruimte op straat. Daarnaast wordt strenger gehandhaafd op foutparkerders en onveilige verkeerssituaties. Hierdoor ontstaat een veiligere verkeerssituatie in de wijk.

#### **4.4 Consequenties voor doelgroepen**

##### *Bewoners*

De gemeente is van mening dat de openbare ruimte voor iedereen is, dus ook voor 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 voor alle doelgroepen kunnen bewoners in aanmerking komen voor een bewonersvergunning, waardoor zij binnen het betaald parkergebied (zone) mogen parkeren voor een vastgesteld bedrag per jaar.

Het huidige beleid is dat er één vergunning per autobezitter wordt verstrekt. Daarom kunnen meerdere autobezitters per adres een vergunning 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 uiteenlopende doelgroepen. Variërend van bezoek van bewoners, klanten van ondernemers tot zakelijk verkeer en bezoekers van voorzieningen in een wijk. Bezoekers die niet gebruik maken van een bezoekersvergunning via een bewoner zijn aangewezen op de parkeerautomaat of betalen met de mobiele telefoon.

### *Ondernemers/voorzieningen*

Ondernemers hebben een parkeerbehoefte, soms voor bedrijfswagens of personeel, 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 dagonthefving aan te vragen. Dit geeft de mogelijkheid de auto te parkeren met een pas achter de ruit, zodat men niet elke keer naar de automaat hoeft. Het parkeren moet niet noodzakelijkerwijs in de aangegeven straat, maar wel in de betreffende wijk.

### *Verzorgenden*

Op dit moment kunnen huisartsen, verloskundigen en medewerkers van thuiszorginstellingen een parkeeronthefving aanvragen. Met deze ontheffing kunnen deze zorgverleners tijdens hun werk hun auto parkeren in alle wijken van Groningen. Genoemde zorgverleners zijn BIG-geregistreerd. Bij de aanvraag zal om deze registratie worden gevraagd. Mantelzorgers vallen hier niet onder. Zij kunnen gebruikmaken van een bezoekersvergunning van bewoners of een kaartje uit de automaat kopen.

## **4.5 Consequenties gemeente**

In de meeste schilwijken is betaald parkeren sinds de nieuwe parkeerautomaten bij benadering kostendekkend. De uitbreiding van betaald parkeren heeft gevolgen voor de exploitatie. De gevolgen zullen nader uitgewerkt worden in de meerjarenbegroting van het Parkeerbedrijf.

De raad heeft besloten per met ingang van 1 januari 2015 in 4 jaarlijkse stappen de tarieven voor parkeervergunningen met € 5,- te verhogen met € 20,- om zodoende de kwetsbaarheid van de exploitatie van het Parkeerbedrijf te verminderen en het daadwerkelijke verschil tussen kosten en opbrengsten te verminderen. Deze verhoging komt bovenop de reguliere indexering van 1,7%.

#### **Tarieven (2017)**

<i>Schilwijken</i>	<i>€ 1,90 per uur</i>
<i>Bewonersvergunning schilwijken</i>	<i>€ 79,85 per jaar</i>
<i>Bezoekersvergunning</i>	<i>€ 50,00 per jaar</i>
<i>Tijdelijke bezoekersvergunning dag</i>	<i>€ 8,35 per dag</i>
<i>Tijdelijke bezoekersvergunning week</i>	<i>€ 45,25 per week</i>
<i>Bedrijvenvergunning (schilwijken)</i>	<i>€ 79,85 per jaar</i>
<i>Extra bedrijvenvergunning (schilwijken)</i>	<i>€ 419,25 per jaar</i>

CONCEPT

## 5. Maatregel

### 5.1 Conclusie

Een belangrijke voorwaarde voor het invoeren van betaald parkeren is draagvlak. Het college concludeert dat in de Tuinwijk voldoende draagvlak is voor betaald parkeren:

- De vraag naar betaald parkeren komt nadrukkelijk van bewoners uit de wijk. Zij hebben zelf het initiatief genomen naar de gemeente toe;
- Het gebiedsteam West heeft bewoners gevraagd welke thema's zij belangrijk vinden. Het tegengaan van parkeeroverlast staat hoog op de prioriteitenlijst;
- Uit de enquête die door bewoners is gehouden, blijkt dat veel bewoners overlast ervaren en een maatregel willen;
- Uit de informatiebijeenkomst die in juni is georganiseerd blijkt dat veel bewoners snel een oplossing willen. Een grote meerderheid van de aanwezigen wenst invoering van betaald parkeren;
- Uit de peiling van de gemeente blijkt dat een kleine meerderheid van de respondenten (52%) voorstander is van invoering van betaald parkeren.

### 5.2 Uitwerking maatregel

De maatregel voor de Tuinwijk luidt als volgt:

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

- o maandag t/m zaterdag tussen 9:00 uur en 18:00 uur en op donderdag tot 21:00 uur.

### 5.3 Evaluatie

De maatregelen zullen moeten leiden tot een verbetering van de veiligheid, leefbaarheid en verlaging van de parkeerdruk. De getroffen maatregelen worden een jaar na invoering geëvalueerd. De evaluatiecriteria zullen in samenspraak met de werkgroep worden bepaald. Deze evaluatie kan leiden tot bijstelling van bijvoorbeeld de venstertijden. Ook kan de evaluatie aanleiding geven tot het nemen van maatregelen in omliggende buurten of wijken waar nu geen maatregelen genomen worden.

## 6. Planning

### *Processchets*

Vooruitlopend op een eventuele maatregel: er zijn er grofweg 4 fasen te onderscheiden in het proces als het komt tot een set van maatregelen.

- 1a. Opstellen concept parkeerplan, uitmondend in een collegebesluit, waarbij de raad in de gelegenheid wordt gesteld om wensen en bedenkingen te uiten (half jaar),
- 1b. Vaststelling definitief parkeerplan en eindverslag inspraak (drie maanden)
2. Opstellen van een Invoeringsplan (bij betaald parkeren: plaats & aantal parkeerautomaten)
3. Implementatie parkeerregime
4. Evaluatie van de getroffen maatregelen

De voorfase voor het parkeerplan is cruciaal. Welke informatie is nodig om tot een goede afweging te komen? Daarbij kan gebruik gemaakt worden van parkeerdrukmetingen, overlastmeldingen en eventuele andere onderzoeken. Ook wordt samen met de bewonersorganisatie verkend op welk moment en op welke wijze het draagvlak onder bewoners gepeild wordt. Dat kan vooraan in het proces met een enquête, of na een conceptvoorstel.

### *Opstellen Invoeringsplan*

Nadat een parkeerplan en de financiering daarvan zijn vastgesteld zal een Invoeringsplan worden opgesteld. Het doel van dit Invoeringsplan is de uitvoeringsstappen van het parkeerplan, zoals de planning en plaatsbepaling van de automaten, inzichtelijk te maken. Het Invoeringsplan behoeft geen goedkeuring van college of gemeenteraad, maar vormt de basis voor het gesprek tussen bewoners en ambtelijke organisatie van de gemeente Groningen.

### *Implementatie van het nieuwe regime*

Wijzigingen in het parkeerregime worden vastgelegd in de Parkeerverordening en bijbehorende Nadere Regels. Na realisatie is het Parkeerbedrijf verantwoordelijk voor de uitvoering en handhaving van het parkeerregime en de verstrekking van vergunningen/bezoekerspassen etc. De procesplanning ziet er als volgt uit:

- Inspraak en wensen en bedenkingen gemeenteraad;
- College stelt het definitief Parkeerplan vast;
- Gemeenteraad neemt besluit over beschikbaarstelling;
- Investeringskrediet; gemeenteraad stelt de tarieven voor;
- Nieuw regime vast;
- Invoeringsplan;
- Uitvoering;
- Uiterlijke ingangsdatum nieuwe regime;
- Evaluatie.

## **Bijlage 1: vragenlijst enquête**

### **Inleiding**

Welkom,

In de afgelopen tijd is regelmatig gesproken over parkeeroverlast in de Tuinwijk. Uit meldingen en tijdens een bijeenkomst eerder dit jaar is gebleken dat veel bewoners van de Tuinwijk parkeeroverlast ervaren. Samen met bewoners wil de gemeente Groningen hier iets tegen doen. In een werkgroep met vertegenwoordigers van bewoners, de wijkvereniging en de gemeente zijn verschillende maatregelen tegen de parkeeroverlast onderzocht. De werkgroep en de gemeente horen graag uw mening over het invoeren van betaald parkeren in de Tuinwijk.

De vragenlijst bestaat uit enkele vragen en zal beginnen met een vraag naar uw mening over betaald parkeren. Het invullen van de enquête kost ongeveer 5 minuten.

### **Vragenlijst**

#### **Peiling betaald parkeren**

Betaald parkeren of vergunningparkeren wat houdt het in?

Als er betaald of vergunningparkeren geldt in een wijk moet u een betaalbewijs hebben om in de wijk te mogen parkeren. Dit betaalbewijs kunt u kopen bij een betaalautomaat, via de smartphone of met belparkeren. Als bewoner kunt u een bewonersvergunning aanvragen. Met deze vergunning kunt u uw auto op een parkeerplaats op straat parkeren. Daarnaast heeft u als bewoner de mogelijkheid uw bezoek voor een aantal uren gratis te laten parkeren (variërend per wijk tussen 16 en 25 uur). Meer informatie over betaald en vergunningparkeren kunt u lezen door hier te klikken.

*Vraag 1. Wilt u instemmen met de invoering van betaald parkeren in uw wijk?*

- Ja
- Nee
- Weet niet / geen antwoord

#### **Autobezit**

*Vraag 2. Bent u in het bezit van een auto?*

- Ja, een auto
- Ja, twee of meer auto's
- Nee
- Geen antwoord

#### **Parkeren**

*Vraag 3. Heeft u de mogelijkheid om uw auto('s) op eigen terrein te parkeren?*

- Ja
- Nee
- Geen antwoord

### **Parkeren eigen terrein**

*Vraag 4. Gaat u op eigen terrein parkeren wanneer betaald parkeren wordt ingevoerd?*

- Ja
- Nee
- Geen antwoord

### **Buurtinitiatief**

De gemeente wil initiatieven van (groepen) bewoners ondersteunen. Als u met buurtgenoten initiatief neemt om verdere vermindering van de parkeerdruk te realiseren, dan kan de gemeente u wellicht helpen.

*Vraag 5. Wilt u samen met buurtgenoten initiatieven nemen om de parkeerdruk in uw buurt verder te verlagen? Of onderneemt u nu al dergelijke initiatieven?*

- Ja
- Nee
- Weet niet / geen antwoord

Indien u hierbij hulp nodig heeft, kan de gemeente u eventueel helpen.

*Vraag 6. Als u hulp nodig heeft, kunt u hieronder uw e-mailadres achterlaten:*

### **Overige opmerkingen**

*Vraag 7. Heeft u verder nog vragen of opmerkingen naar aanleiding van deze enquête?*



	bewoners		gemeente	
	gebruiksvriendelijkheid	financiële gevolgen	opbrengsten	kosten
<b>mobiliteitsmanagement</b>	n.v.t.	n.v.t.	0	0
<b>parkeerverbod</b>	--	0	0	0
<b>blauwe zone</b>	+	-	0	-
<b>betaald parkeren</b>	+	-	++	--
<b>meer parkeergelegenheid</b>	+	0	0	--
	bezoekers		ondernemers	
	gebruiksvriendelijkheid	kosten	gebruiksvriendelijkheid	kosten
<b>mobiliteitsmanagement</b>	+	0	0	0
<b>parkeerverbod</b>	--	0	--	-
<b>blauwe zone</b>	0	0	+	-
<b>betaald parkeren</b>	+	-	+	-
<b>meer parkeergelegenheid</b>	+	0	+	0

	effectiviteit			
	straatniveau		wijkniveau	
	straat	omliggend gebied	wijk	omliggend gebied
<b>mobiliteitsmanagement</b>	+	0	+	0
<b>parkeerverbod</b>	++	--	++	0
<b>blauwe zone</b>	++	--	++	0
<b>betaald parkeren</b>	++	--	++	0
<b>meer parkeergelegenheid</b>	--	+	--	+

++	zeer goed / zeer voordelig
+	goed / voordelig
0	neutraal
-	slecht / nadelig
--	zeer slecht / zeer nadelig

### Bijlage 3: mobiliteitsmanagement

Groningen is een gewilde bestemming, voor wonen, werken, studeren, winkelen, diensten en ontspannen. Voor Stadgers, voor bewoners uit de regio, en voor bezoekers en kenniswerkers uit binnen- en buitenland. De stad groeit de komende jaren nog flink door naar circa 225.000 inwoners in 2025. De regio heeft te maken met bevolkingskrimp. Daardoor neemt de regionale afhankelijkheid van werk, studie, zorg en vermaak in de stad toe. De gemeente verwacht dat het woon-werk verkeer vanuit de regio naar de stad de komende jaren verder zal groeien.

Een ieder heeft het recht om te parkeren op openbare parkeerplaatsen, dus ook werknemers die in of rondom de binnenstad werken. Maar dit extra verkeer heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van de stad. Mede daarom werken gemeenten, provincies en grote werkgevers samen in "Groningen Bereikbaar" om meer mensen te laten kiezen voor alternatieven van de auto. Dat begint met het aanbieden van parkeerplaatsen aan de rand van de stad (P+ R) en verzorgen van hoogwaardig openbaar vervoer. In- en rondom de stad wordt de komende jaren extra geïnvesteerd in de fietsinfrastructuur. Zo staan op P+R Hoogkerk staan 2 afgesloten fietsenstallingen met in totaal plaats voor 64 fietsen. Deze fietsparkeerplaatsen zijn te huur voor werkgevers. Met deze Park & Bike kunnen werknemers hun auto parkeren op de P+R en per fiets hun weg vervolgen naar het werk.

#### *Slimmer reizen*

De organisatie Groningen Bereikbaar houdt zich ook bezig met het beïnvloeden van gedrag van weggebruikers. Door slim te reizen en werken (mobiliteitsmanagement) vergroten medewerkers de bereikbaarheid van de stad. Ook kan mobiliteitsbeleid bijdragen aan andere bedrijfsdoelstellingen: het mes snijdt aan twee kanten. Met mobiliteitsmanagement kunnen werkgevers kosten besparen, de vitaliteit van medewerkers vergroten, bedrijfsbeleid verduurzamen, inspelen op een (verwacht) tekort aan parkeerplekken et cetera. Het geven van keuzes en verantwoordelijkheid aan medewerkers over hoe zij reizen en werken, kan bovendien bijdragen aan goed werkgeverschap en de aantrekkelijkheid van het bedrijf.

Ook medewerkers hebben profijt van slimmer werk- en reisgedrag. Niemand hoeft te veranderen, maar veel medewerkers raken gemotiveerd als zij zich gezonder voelen wanneer ze fietsen, (parkeer)kosten besparen, tijd besparen doordat ze onderweg in de trein werken, of meer balans kunnen aanbrengen in werk- en privétijd.

De gemeente is van mening dat bedrijven, instellingen en gemeente gezamenlijk de verantwoordelijkheid hebben om de binnenstad bereikbaar te houden. Door alternatieven voor de auto aantrekkelijk te maken worden forenzen en bezoekers verleid om niet met de auto naar de plek van bestemming te komen en langdurig te parkeren op straat, bijvoorbeeld in de wijken rondom het huidige betaald parkeren gebied. Met de invoering van betaald parkeren in Tuinwijk wordt de stap naar een alternatief voor de auto aantrekkelijker, ook al zal een deel van de forenzen kiezen voor een locatie waar nog gratis geparkeerd kan worden.

College Burgemeester en Wethouders Groningen  
Gemeente Groningen  
Postbus 30026  
9700 RM Groningen

Groningen, 12 februari 2017

### Advies Parkeerplan Tuinwijk

Geacht College,

De afgelopen twee jaar hebben wij in nauwe samenwerking met de gemeente de parkeerproblematiek besproken en onderzocht. De vraag kwam in maart 2015 naar boven in het "Heel de Buurt"-overleg, omdat buurtbewoners toenemend constateerden dat het moeilijker werd om de auto in de eigen buurt te kunnen parkeren. De problematiek was oorspronkelijk ontstaan per 1 januari 2015 nadat in de gehele Plantsoenbuurt en Oranjewijk betaald parkeren werd ingevoerd.

Uit eigen onderzoek dat in het voorjaar van 2015 door middel van een enquête werd uitgevoerd in de Studentenbuurt, bleek dat een ruime meerderheid van de bewoners parkeerproblemen ervoer en voor invoering van betaald parkeren in de buurt was. In het najaar van dat jaar is, na overleg met de gemeente, besloten om dezelfde enquête ook in het overige deel van de Tuinwijk uit te voeren. Ondanks dat de respons daarbij lager was, ontstond eenzelfde beeld met meerderheid voor invoeren.

Daarop werd een Werkgroep Parkeren Tuinwijk opgericht, bestaande uit gemeentefunctionarissen, betrokken wijkbewoners en vertegenwoordiging van de wijkvereniging Tuinwijk. De gemeente voerde een parkeerdrukmeting, parkeerplaatsentelling en autobezit-telling uit. Ook uit dit objectieve onderzoek bleek dat er aanleiding is om maatregelen te nemen tegen parkeeroverlast. De kwantitatieve telling van de gemeente laat duidelijk zien dat er sprake is van een forse overschrijding van de parkeerdruk ten opzichte van de ondergrens van 85%.

Er werd een informatie- en discussieavond georganiseerd op dinsdag 28 juni 2016, waar bekende en onbekende problemen voorbijkwamen. Zo vonden velen het bij kinderspeelplekken onveilig, wanneer daar auto's verkeerd geparkeerd staan. Nog onveiliger vond men het, wanneer brandweer of ziekenauto niet door de straat kunnen wegens verkeerd parkeren. Meerdere bewoners merkten op auto's te zien, met een buitenlands kenteken, die weken op een plek staan, en auto's van forensen, die dagelijks de Tuinwijk als een gratis *Park@ Ride* gebruiken. Het werd ook vrij duidelijk dat er bewoners uit de Noorderplantsoenbuurt, die geen zin hebben in een parkeervergunning, gratis in de Tuinwijk parkeren, wat juist de hoge parkeerdruk 's avonds verklaard.

Daarop werd een eerste versie van het concept parkeerplan Tuinwijk geschreven en werd in oktober 2016 een officiële peiling door het onderzoeksbureau van de gemeente uitgevoerd. Ondanks dat dezelfde vraag voor dat moment al meerdere keren gesteld werd, reageert ook bij deze enquête opnieuw een meerderheid voor invoeren van betaald parkeren. Vanwege de relatief hoge opkomst wordt de uitslag als representatief gezien. Overigens hebben meerdere buurtbewoners zich erover verwonderd dat de gemeente het draagvlak voor invoering van betaald parkeren nogal grondig onderzocht. In vergelijking is, bij de aanleg van het snelfietspad door de wijk, het draagvlak niet op een dergelijk grondige wijze onderzocht, terwijl de voor de wijk betrokken wethouder ook de portefeuille 'verkeer' heeft.

Concluderend constateren we dat de door de buurtbewoners zelf uitgevoerde enquêtes en de gemeentelijke peiling aangaande de parkeerproblematiek in de Tuinwijk hetzelfde beeld geven. Op basis van deze bovenstaande argumenten onderschrijven wij het Parkeerplan Tuinwijk en verzoeken we het college dit plan ten uitvoer te brengen.

Uitkijkend naar uw besluit, verblijven wij,

Met vriendelijke groeten,

Namens betrokken buurtbewoners en wijkvereniging Tuinwijk,



Rogier Hulsebosch



Benno Haarman



Derk Jaap Bessem



Harmen Jan Dijkstra

Groningen, 3 mei 2017

Aan het college van B&W en  
aan de leden van de Raad  
van de Gemeente Groningen

Onderwerp: parkeeroverlast Helpman Oost

Geachte dames, heren,

Helpman is een mooie wijk, een wijk met veel groen en goede voorzieningen. Daar zijn wij als bewoners erg blij mee.

Momenteel zijn er veel veranderingen, vooral op verkeersgebied. Er zijn verkeersmaatregelen getroffen ter voorbereiding van de Aanpak Ring Zuid, waarbij het de verwachting is dat de verkeersintensiteit in de wijk door en tijdens de aanleg zal toenemen. De Helperzoomtunnel is in aanbouw. Het gebruik van het station Europapark wordt uitgebreid. Het Europapark krijgt meer bebouwing onder andere van woningen en de start van de woningbouw Engelse Kamp is aanstaande.

Wat al heel lang speelt in de wijk, met name in Helpman Oost, is de parkeeroverlast, die de leefbaarheid in dit deel van de wijk aantast. Al ruim 10 jaar geleden is dit probleem onderkend door de gemeente. Het autobezit in verhouding tot de woningen is redelijk hoog. In toenemende mate – vooral de laatste drie jaren- vinden veel vreemd parkeerders een parkeerplaats in dit deel van de wijk. Werknemers van DUO en de gemeente Groningen (Harm Buitenplein), treinreizigers (vanaf station Europapark), bewoners van wijken in de stad waar betaald parkeren is ingevoerd, zijn hiervoor verantwoordelijk, soms dagen of weken lang. Ook zijn er studenten uit Duitsland die op maandagmorgen komen met hun auto en op vrijdagmiddag weer vertrekken. Er zijn verschillende scholen in dit gebied en zorginstellingen. Met alle veranderingen die er nog aan komen zal de parkeerdruk alleen nog maar toenemen. Zo zal er op het Engelse Kamp na bebouwing betaald parkeren

worden ingevoerd en komen er dus in Helpman Oost nog meer auto's. Bij het Engelse Kamp staan dagelijks rond de 250 auto's, nu nog gratis (gedoogd). Zo gauw de bouw begint vervallen deze plekken.

De gemeente en het Wijkcomité Helpman Oost hebben in 2015 en 2016 een aantal avonden georganiseerd om met bewoners te praten over oorzaken en mogelijke oplossingen voor de parkeeroverlast. Uit deze avonden is een participatie/ werkgroep ontstaan, waar iedereen zich voor kon opgeven. Bewoners, een vertegenwoordiging van het Wijkcomité en de gemeente hebben vele avonden constructief overleg gevoerd. Er is regelmatig gepubliceerd over de ontwikkelingen in de wijkkrant De Helperbel. Ook is een enquête gehouden onder bewoners, de uitslag hiervan was 50-50, voor en tegen betaald parkeren. Nogal wat bewoners ervaren het als onrechtvaardig dat zij moeten gaan betalen voor een probleem dat anderen veroorzaken. Binnen de participatiegroep werd al gaande het proces duidelijk dat er maar één oplossing mogelijk is: invoeren van betaald parkeren. Het grootste deel van de groep ondersteunt dit voorstel.

Mede op basis van al deze overleggen ligt er nu het Parkeerplan Helpman Oost. De belangrijkste en voorlopig enige oplossing is het invoeren van betaald parkeren in dit deel van Helpman.

Wij vragen nu aan het college en aan de raad om hun verantwoordelijkheid te nemen en bij te dragen aan een oplossing van problemen die al meer dan 10 jaar spelen en die gezien alle ontwikkelingen alleen maar groter zullen worden.

Wij willen de leefbaarheid in de wijk graag op peil houden!

Met vriendelijke groet,

Leden van de participatiegroep,

Jackie Roerdink (bewoner)

Hans- Paul Klijnsma (bewoner)

Ada de Jager (lid wijkcomité Helpman)

Matty Fransen (lid wijkcomité Helpman)

T. Roer - Mic  
J. Roerdink  
H. P. Klijnsma  
A. de Jager  
M. Fransen