

Onderwerp Wensen en bedenkingen op Parkeerplan Oranjewijk

Steller O.Strijker

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 82 42 Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO13.3933874

Datum **3 1 OKT 2013** Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

In de oudere stadsdelen, vooral in de vooroorlogse wijken, neemt de parkeerdruk en daarmee de overlast toe. Oorzaken zijn de beperkte beschikbaarheid van 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 (*Parkeernota "Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar!"*), sturen we actief op de verbetering van de leefbaarheid.

In het zuidelijk deel van de Oranjebuurt is in 2004 inmiddels betaald / vergunningparkeren ingevoerd. Voor het overige deel van de Oranjebuurt en Noorderplantsoen zal dit nog moeten gebeuren.

Proces Noorderplantsoenbuurt

In de periode september 2012 t/m medio 2013 hebben gemeente en de werkgroep uit de Noorderplantsoenbuurt gezamenlijk ("joined factfinding") grondige analyses uitgevoerd op parkeerdruk, beschikbaarheid van parkeerplaatsen, kentekenonderzoek en benchmark bij andere gemeenten. Dit heeft uiteindelijk geleid tot een voorstel van maatregelen. De stemming over dit onderwerp onder bewoners is al jaren erg genuanceerd. Er waren veel tegenstanders, maar evenzeer voorstanders voor de invoering van betaald- en vergunningparkeren. Het interactieve proces heeft uiteindelijk geleid tot maatregelen waarvoor voldoende draagvlak is.

Proces Oranjebuurt

De participatie door de bewonersvereniging van de Oranjebuurt is beperkt gebleven tot deelname aan enkele vergaderingen. Het bestuur van de buurtvereniging van de Oranjebuurt heeft schriftelijk te kennen gegeven "zich te kunnen vinden in het invoeren van betaald en vergunningparkeren".

Parkeerplan

Het aanwezige draagvlak voor de maatregelen is voor ons college de reden geweest om het concept Parkeerplan vrij te geven voor inspraak, gedurende een periode van 6 weken. Het vaststellen van een Parkeerplan en het in werking laten treden van een nieuw parkeerregime van betaald en vergunningparkeren is een collegebevoegdheid. Het valt onder de uitwerking van door uw raad vastgesteld beleid (Parkeernota). Wij willen uw raad wel de gelegenheid bieden om wensen en bedenkingen te uiten op het Parkeerplan, zodat een eventueel gewijzigd Parkeerplan door ons vastgesteld kan worden.

Invoeren van een nieuw parkeerregime levert financiële mutaties op. Enerzijds moeten voorzieningen worden aangelegd om parkeerautomaten aan te schaffen en aan te sluiten en vervolgens moeten er vergunningen verstrekt worden en dient er gehandhaafd te worden. Anderzijds zijn er nieuwe inkomsten vanuit het betaald- en vergunningparkeren.

Financiële aspecten

Aanschaf parkeerautomaten

De verwachting is dat er in de onderhavige wijken circa 30 nieuwe parkeerautomaten moeten worden geplaatst. De investering is geraamd op circa €350.000 (inclusief aansluiting). Deze investering leidt tot een jaarlijkse kapitaallast van € 41.000 met ingang van 2014, uitgaande van een annuitaire afschrijving van 10 jaar en een rentepercentage van 3%. Uw raad zal in een later stadium worden gevraagd hiervoor een krediet beschikbaar te stellen.

Gevolgen exploitatie

Het jaarlijkse exploitatieresultaat van de voorgestelde maatregel komt uit op:

Jaarlijkse kosten	
Kapitaallasten aanschaf parkeerautomaten:	€ 41.000
Onderhouds- en beheerkosten parkeerautomaten	€ 33.000
Kosten vergunningverlening (o.a. inzet medewerkers)	€ 40.000
Handhavingskosten*	€ <u>PM</u>
Totaal	€114.000

Jaarlijkse opbrengsten	
Jaarlijkse opbrengsten (vergunning, betaalautomaten)	€ <u>170.000</u>
Totaal	€ 170.000

De incidentele plankosten voor de invoering van betaald parkeren in de Noorderplantsoenbuurt en de Oranjebuurt zijn niet meegenomen in bovenstaand overzicht. Deze kosten worden gedekt uit de exploitatie van het parkeerbedrijf. Uitgangspunt is dat de handhaving binnen de bestaande capaciteit plaatsvindt.

Door het intensieve participatieproces zijn de kosten voor alle doorlopen processen van betaald parkeren (Grunobuurt, Helperplein) wel €60.000 hoger uitgevallen. Door de hoge kosten en het ontbreken van dekking zijn de parkeerplannen voor de oude wijken voorlopig opgeschort (collegebrief 3 juli 2013).

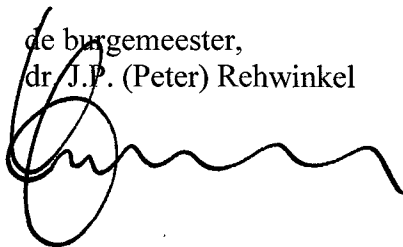
In bijgevoegd Parkeerplan staan de maatregelen verwoord, hiermee verband houdende financiële aspecten en is een weergave opgenomen over het interactieve voorbereidingsproces met bewoners. Expliciete aandacht is geschonken aan het meetbare draagvlak in de buurt voor de maatregelen.

Procesevaluatie

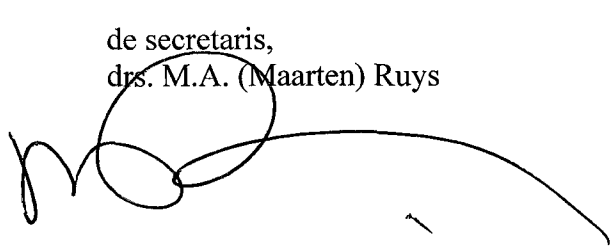
Bij het al dan niet gewijzigd vaststellen van onderhavig parkeerplan, zullen wij uw raad ook informeren over de hoge inzet van medewerkers die met dergelijke processen gepaard gaan. Voor de investeringen in parkeerautomaten in de Noorderplantsoenbuurt en Oranjebuurt is een krediet benodigd. Het definitief benodigde krediet kunnen wij pas vaststellen als de maatregelen definitief bekend zijn. Voor zowel de evaluatie, als voor de benodigde investering in parkeerautomaten zullen wij u, na vaststelling van het Parkeerplan, een meer gedetailleerde uiteenzetting geven. Naar verwachting kunnen wij uw raad hierover omstreeks maart 2014 informeren.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel



de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys



1.0 INLEIDING

Op 27 januari 2010 heeft de raad de Parkeernota “Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar!” vastgesteld. De uitgangspunten van dit beleid zijn onder andere de verbetering van het verblijfsklimaat in de (binnen)stad.

In de oudere stadsdelen, vooral in de vooroorlogse wijken, neemt de parkeerdruk en daarmee de overlast toe. Oorzaken zijn de beperkte beschikbaarheid van parkeercapaciteit, een toename van het autobezit en een toename van het aantal parkeerders van elders.

De maatregelen die we daarvoor inzetten zijn:

- de uitbreiding van het gebied met betaald- en vergunningparkeren buiten de binnenstad;
- het aanscherpen van het vergunningenuitgiftebeleid;
- uitbreiden van het aantal buurtstallingen en gebruik bevorderen;
- tegengaan van interne ritten in gebieden (met kleinere vergunningzones in woonwijken).

Met een proactieve uitvoering van dit onderdeel van het parkeerbeleid, richten we ons actief op de verbetering van de leefbaarheid, door maatregelen te treffen die de onaanvaardbare parkeerdruk verlagen. We houden in de gaten waar parkeer- en leefbaarheidsproblemen ontstaan en nemen dan maatregelen. Dit doen we in alle woonwijken, de oude en de nieuwere, maar ook bij winkelcentra, ziekenhuizen en scholen.

Dit project omvat de voorbereiding, uitwerking en invoering van betaald parkeren in de Oranjewijk met als buurten:

- Noorderplantsoenbuurt;
- Oranjebuurt;

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk twee staat de fasering van het proces centraal. Hoofdstuk drie beschrijft de inhoudelijke maatregelen van het betaald parkeren. Randvoorwaarden om te komen tot invoering van de maatregel, zoals procedure, planning en financiële aspecten, staan beschreven in hoofdstuk 4

In de bijlagen zijn tekeningen, parkeerdrukoverzichten en een toelichting op het Card-Only project opgenomen.

2.0 Fasering van het proces

Voor dit project zijn er grofweg 4 fasen te onderscheiden:

1. Opstellen parkeerplan, uitmondend in een collegebesluit, waarbij de raad in de gelegenheid is gesteld om wensen en bedenkingen te uiten, over *invoering* aanpassing van het parkeerregime
2. Opstellen van een Invoeringsplan (waaronder plaats & aantal parkeerautomaten)
3. Realisatie / implementatie parkeerregime
4. Evaluatie van de getroffen maatregelen

Voor alle projecten wordt dus een parkeerplan opgesteld. Op basis van het parkeerplan besluit het college tot invoering van het (aangepaste) parkeerregime in een gebied.

Ad 1. Opstellen Parkeerplan

In dit parkeerplan wordt de huidige situatie geanalyseerd, de problematiek beschreven, een oplossingsgerichte (set van) parkeermaatregel(en) voorgesteld en uitgewerkt (in het geval van betaald parkeren bijvoorbeeld tarieven, periodes, gebiedsbegrenzingsen, etc) en worden eventuele aanvullende maatregelen benoemd.

De eerste fase sluit af met het collegebesluit over de invoering of wijziging van betaald- en vergunningparkeren.

Ad. 2. Opstellen Invoeringsplan

Nadat het Parkeerplan is vastgesteld zal voor dit project – in overleg met de daarvoor in het leven geroepen werkgroep uit de buurt – een invoeringsplan worden opgesteld. Het doel van dit Invoeringsplan is de implementatie van het parkeerplan en specifiek het plaatsen van de automaten inzichtelijk te maken. Het is een processtap die specifiek voor de deze buurt is ingevoerd, vanwege de nauwe betrokkenheid van bewoners bij dit onderwerp. 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.

Ad 2. Realisatie van het nieuwe regime

Wijzigingen in het parkeerregime moeten worden vastgelegd in de Parkeerverordening en bijbehorende Nadere Regels. Na realisatie is het Parkeerbedrijf verantwoordelijk voor de uitvoering en handhaving van het parkeerregime (in overleg met de directie Stadstoezicht) en de verstrekking van vergunningen/bezoekerspassen etc. Het Parkeerbedrijf is daarom intensief betrokken bij de voorbereidingen, om de latere uitvoering optimaal te laten verlopen.

Ad. 4. Evaluatie

Met de werkgroep is afgesproken dat de maatregelen na 12 maanden na invoering zullen worden geëvalueerd. Evaluatie geschiedt op basis van vooraf vastgestelde criteria, die samen met de werkgroep uit de buurt zijn overeengekomen. In dit Parkeerplan zijn op voorhand enkele criteria genoemd en zullen in de komende periode nader worden uitgewerkt.

3.0 MAATREGELEN

3.1 Aanleiding

In de Oranjebuurt is sprake van een gedeeltelijk betaald- en vergunningparkeren. In de Noorderplantsoenbuurt is nu geen sprake van betaald- en vergunningparkeren. Er zijn redenen om het bestaande parkeerregime aan te passen. De parkeerdruk is in de Noorderplantsoenbuurt en Oranjebuurt in het algemeen onaanvaardbaar hoog (>85%, zie ook bijlage 1). Hierdoor ontstaan er onveilige verkeerssituaties en heeft dit een negatief effect op de leefbaarheid.

3.2 Proces Noorderplantsoenbuurt

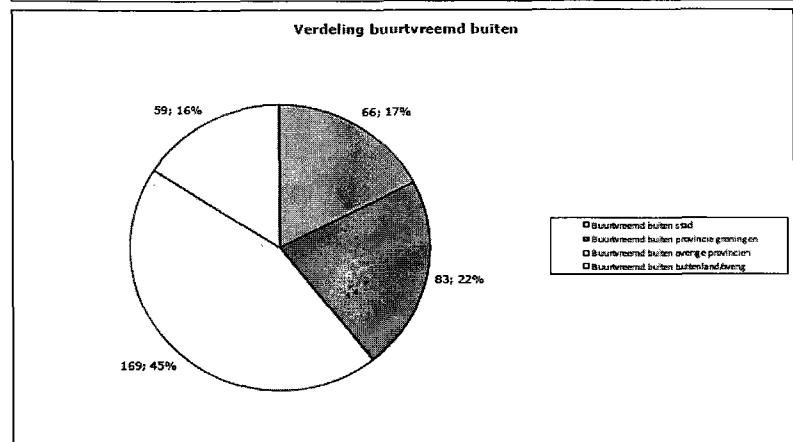
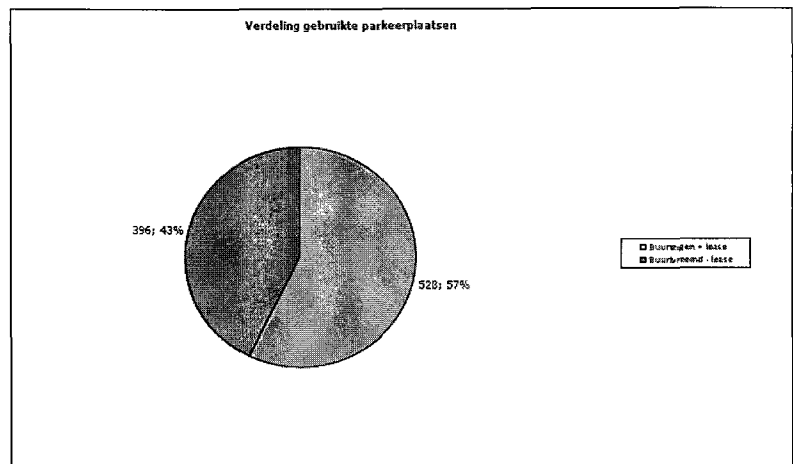
In het zuidelijk deel van de Oranjebuurt is in 2004 inmiddels betaald / vergunningparkeren ingevoerd. Voor het overige deel van de Oranjebuurt en Noorderplantsoen zal dit nog moeten gebeuren. Het proces kent een historie. Er heeft de afgelopen 2 jaar intensief overleg plaatsgevonden met buurtvereniging en werkgroepen uit de buurt (m.n. Noorderplantsoenbuurt). De stemming over dit onderwerp onder bewoners is al jaren erg genuanceerd. Er waren veel tegenstanders, maar evenzeer voorstanders voor de invoering van betaald- en vergunningparkeren.

In de periode september 2012 t/m februari 2013 hebben gemeente en de werkgroep uit de Noorderplantsoenbuurt gezamenlijk ("joined factfinding") grondige analyses uitgevoerd op parkeerdruk, beschikbaarheid van parkeerplaatsen, kentekenonderzoek en benchmark bij andere gemeenten. Dit heeft geleid tot een gezamenlijk standpunt over het aantal – in de buurt geregistreerde – auto's en beschikbare parkeerplaatsen.

Op basis van de RDW gegevens m.b.t. het autobezit uit 2009 heeft overleg over de parkeercapaciteit plaatsgevonden met de werkgroep uit de buurt.

De bewoners hebben samen ook een onderzoek uitgevoerd. Na overeengekomen correctie van groei van autobezit van 1% per jaar en percentage van lease auto's van 10% , is vastgesteld dat het huidige autobezit past binnen de beschikbare openbare parkeerplaatsen in de buurt. In de bovengenoemde berekening zijn zowel de garageboxen, eigen garages en opritten niet meegenomen.

De conclusie is op hoofdlijnen dat op dit moment circa 43% van de geparkeerde auto's buurtvreemd zijn. Voor alle geregistreerde auto's uit de buurten zijn voldoende parkeerplaatsen in de nabije omgeving beschikbaar.



3.2.1 Maatregelen / Scenario's

De werkgroep uit de Noorderplantsoenbuurt heeft het initiatief genomen om een aantal "parkeerscenario's" uit te werken (zie bijlage 2 voor totaaloverzicht).

Na overleg met de gemeente resteerden 2 scenario's die door beide partijen werden gedragen :

De scenario's luiden als volgt:

1. Invoeren vergunningparkeren in de Noorderplantsoenbuurt en betaald parkeren tussen 08.00 en 18.00 uur op maandag t/m zaterdag
2. Invoeren vergunningparkeren in de Noorderplantsoenbuurt en betaald parkeren tussen 08.00 uur en 22.00 uur op maandag t/m vrijdag en zaterdags tussen 08.00 uur en 18.00 uur

en één scenario die de werkgroep wel aan haar leden heeft voorgelegd, maar door de gemeente niet kon worden ondersteund:

3. Invoeren vergunningparkeren in de Noorderplantsoenbuurt en betaald parkeren tussen 00.00 uur en 23.59 uur op maandag t/m zondag

Dit laatste heeft te maken met de onmogelijkheid en onwenselijkheid van handhaving. Deze variant valt buiten de bestaande beleidskaders, de kosten voor handhaving zijn relatief hoog en deze variant schept een precedentwerking naar andere wijken. Bewoners zijn tijdens de ALV door gemeente in kennis gesteld van de gemeentelijke visie hierop.

3.2.2 Draagvlak / Participatie

De werkgroep Noorderplantsoenbuurt heeft een pro-actieve rol gespeeld in het proces om te komen tot een afgewogen keuze van wenselijke varianten. De intensieve voorbereidingsperiode heeft geleid tot een stemming onder de bewoners van de Noorderplantsoenbuurt.

Door de werkgroep is besloten om alle opties, inclusief de mogelijkheid om te kiezen voor het **niet** invoeren van betaald- en vergunningparkeren (huidige situatie), aan de leden van de buurtvereniging voor te leggen. Dit is gebeurd middels een enquête en tijdens een ALV. De stemming heeft op 12 juni 2013 plaatsgevonden.

Er zijn in totaal 444 stemmen uitgebracht en de uitslag van de stemming is als volgt:

Tegen invoeren betaald- en vergunningparkeren	: 144 (32%)
Voor invoeren betaald- en vergunningparkeren	: 300 (68%)
- Waarbij de voorkeur voor variant 1	: 42
- Waarbij de voorkeur voor variant 2	: 116
- Waarbij de voorkeur voor variant 3	: 151

Het totale percentage uitgebrachte stemmen bedraagt 42% van het geregistreerd autobezit in de buurt. Wij beschouwen het aantal uitgebrachte stemmen als representatief.

De uitslag van de stemming geeft een niet mis te verstaan beeld van de breed gedeelde wens om in de Noorderplantsoenbuurt betaald- en vergunningparkeren in te voeren. De stemming wordt als een formele draagvlakpeiling in de buurt beschouwd.

Het effect van de twee laatst genoemde maatregelen, de varianten 2 en 3, is vergelijkbaar. Daarnaast zal de gemeente niet handhaven in nachtelijke uren. Met de werkgroep is

overeengekomen dat de 2^e variant als definitieve maatregel door beide partijen kan worden ondersteund.

De maatregel voor de Noorderplantsoenbuurt luidt als volgt:

In de Noorderplantsoenbuurt wordt een parkeerregime van betaald- en vergunningparkeren ingevoerd die van kracht is op de volgende tijdstippen:

- ***maandag t/m vrijdag tussen 8.00 uur en 22.00 uur en***
- ***zaterdag tussen 8.00 en 18.00 uur.***

De reden dat er voor deze tijdsduur is gekozen is dat er met name 's avonds een onacceptabele parkeerdruk is in de wijk. Om de tijd voor betaald parkeren te verruimen naar de avonduren zal dit probleem ook worden opgelost.

3.3 Proces Oranjebuurt

In het zuidelijk deel van de Oranjebuurt is in 2004 inmiddels betaald / vergunningparkeren ingevoerd. Voor het overige deel van de Oranjebuurt zal dit nog moeten gebeuren. In het proces om te komen tot een oplossing voor het parkeervraagstuk heeft het bestuur van de Oranjebuurt geen actieve rol vervuld en ontbrak, ondanks uitnodigingen hiervoor, regelmatig tijdens besprekingen. Het bestuur van de Oranjebuurt heeft het volgende schriftelijk laten weten:

“Naar de mening van het bestuur is de Oranjebuurt eerder voor dan tegen. Er is wel alle belang dat betaald parkeren zo snel mogelijk wordt ingevoerd. Nu is er enkel verwarring en onduidelijkheid. Wij hebben dan ook geen bezwaar of op- en aanmerkingen op het reeds genomen besluit van het college van B&W. De poll op onze website wees dit ook uit. Wat ons betreft hoeft er dan ook niet over gesproken te worden. Het is immers een genomen besluit. Enkel informatie is voldoende zodat wij dit op de website kunnen plaatsen voor de buurtbewoners van de Oranjebuurt. Wij vertrouwen erop dat de bewoners van de betrokken straten ook nadrukkelijk door de gemeente geïnformeerd worden. Dus niet enkel een melding in de Gezinsbode of de website van de gemeente.”

3.3.1. De maatregel

Naar aanleiding van de stemming in de Noorderplantsoenbuurt en de voorkeursvariant met verlengde tijden voor betaald parkeren, heeft de gemeente getracht in contact te komen met het bestuur van de bewonersvereniging Oranjebuurt. Dit is helaas niet gelukt. Dit betekent dat de hiervoor genoemde maatregel ook van kracht zal worden in het noordelijke deel van de Oranjebuurt. Het bestaande parkeerregime in het zuidelijk deel zal ongewijzigd blijven. Of het wenselijk is dat er twee verschillende parkeerregimes gelden in één buurt, zal blijken uit de evaluatie.

3.4 Monitoren van maatregelen in beide buurten

De maatregelen zullen moeten leiden tot een verbetering van de veiligheid, leefbaarheid en verlaging van de parkeerdruk. Met de werkgroep van de Noorderplantsoenbuurt is overeengekomen dat de getroffen maatregelen een jaar na invoering zullen worden geëvalueerd. Deze evaluatie zal kunnen leiden tot bijstelling van tijden. Van het terugdraaien van de gehele maatregel zal geen sprake zijn. Parameters voor de evaluatie hebben betrekking hebben op bezettingsgraden (parkeerdruk en -duur), klachten van bewoners, meldingen beheer en verkeer en het aantal daadwerkelijk verstrekte t.o.v. het geprognosticeerde aantal parkeervergunningen.

4.0 PLANNING & FINANCIEN

4.1 Besluitvorming nieuw parkeerregime

Om te komen tot een nieuw parkeerregime zal het college het parkeerplan moeten vaststellen en het nieuwe parkeerregime in werking laten treden. De gemeenteraad zal de parkeertarieven vaststellen. Het plaatsen van de betaalautomaten zal pas daarna kunnen plaatsvinden en is gekoppeld aan het project “Card Only” (zie bijlage 3 voor meer inhoudelijke informatie hierover). Voor de bepaling van het aantal betaalautomaten en de plaats daarvan zal een zgn. “uitvoeringsplan 2^e fase” worden opgesteld. Dit kan alleen nadat deze eerste fase is doorlopen.

De procesplanning voor de eerste fase ziet er als volgt uit:

- Afstemming Parkeerplan met werkgroep N^o plantsoenbuurt : september 2013
- College van B&W geeft Parkeerplan vrij voor inspraak : oktober 2013
- College vraagt de raad wensen en bedenkingen te uiten : november 2013
- College stelt het Parkeerplan al dan niet gewijzigd vast : dec '13 / jan. '14
- Gemeenteraad stelt de tarieven voor betaald parkeren vast : febr./mrt. 2014

Aansluitend kan worden begonnen met het “Invoeringsplan”, dat ook in overleg met de werkgroep zal worden opgesteld. De werkgroep uit de Noorderplantsoenbuurt heeft voor deze fase een aantal aandachtspunten aangegeven, waar overeenstemming tussen partijen wenselijk is:

1. Inspraak over indeling van de buurt in mogelijke zones
2. Plaatsbepaling betaalautomaten in overleg met de werkgroep
3. Vaststellen plaatsing fietsparkeren
4. Parkeervakmarkering (gele trottoirbanden)

Implementatie vindt – afhankelijk van voortgang Card Only – plaats in het voorjaar van 2014.

4.2 Financiën

Invoeren van een nieuw parkeerregime levert financiële mutaties op. Enerzijds moeten voorzieningen worden aangelegd om eventueel parkeerplaatsen te markeren, parkeerautomaten aan te schaffen en aan te sluiten en vervolgens moeten er vergunningen verstrekt worden en dient er gehandhaafd te worden. Anderzijds zijn er nieuwe inkomsten vanuit het betaald- en vergunningparkeren. De verwachting is dat er in de onderhavige wijken circa 30 nieuwe betaalautomaten zullen worden geplaatst.

Het jaarlijkse exploitatieresultaat van de voorgestelde maatregel komt uit op een licht positief resultaat. Dat is mogelijk omdat hierbij er vanuit is gegaan dat handhaving van de nieuwe maatregel binnen de bestaande formatie kan worden ingevuld.

4.3 Overig

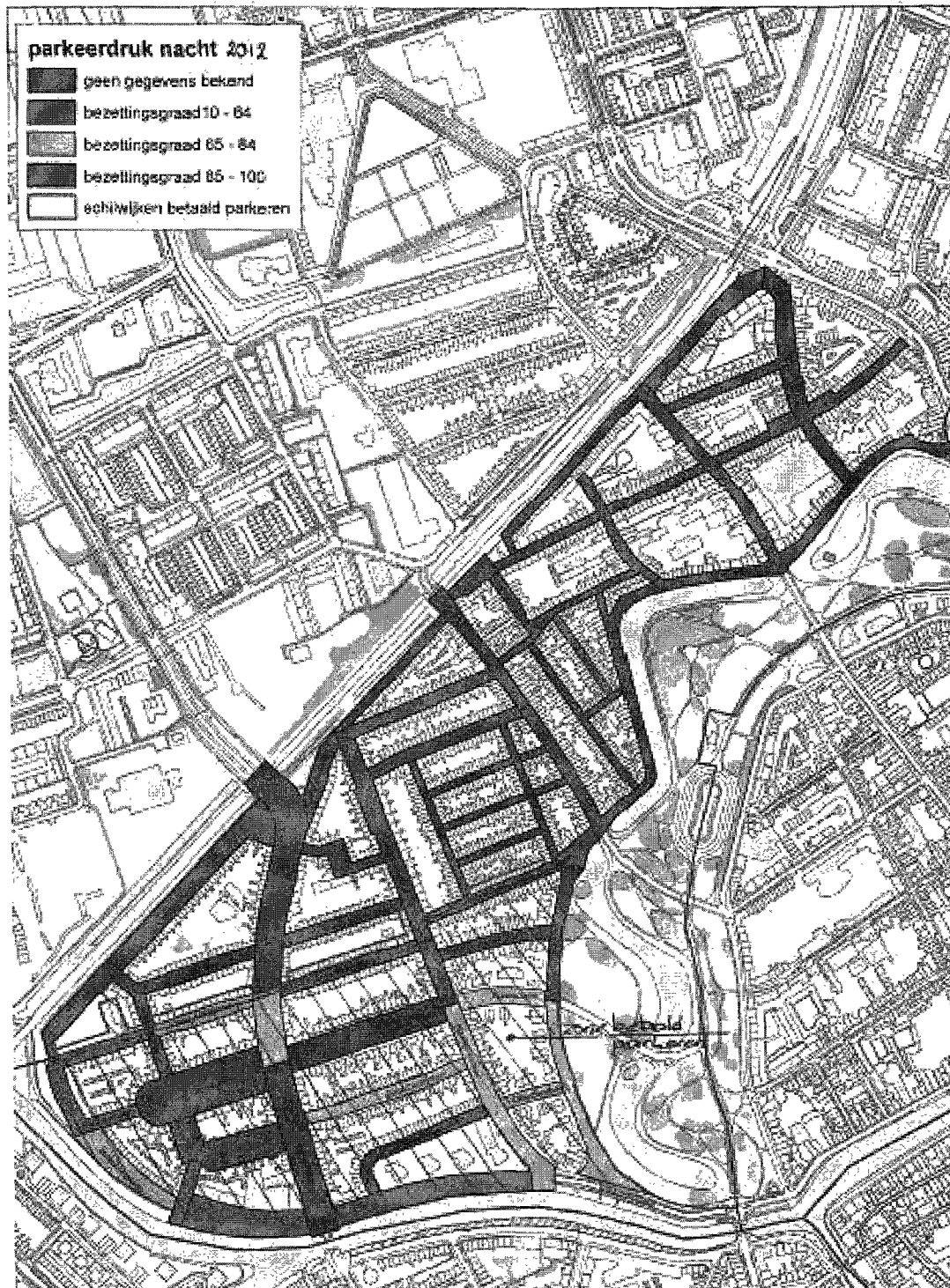
Onderstaand de meest actuele gegevens m.b.t. aantal vergunningen:

- Bewoners komen niet in aanmerking voor een tweede parkeervergunning. Iedere bewoner komt (wanneer hij aan alle voorwaarden voldoet) in aanmerking voor maximaal één parkeervergunning.

- Bedrijven kunnen in aanmerking komen voor extra parkeervergunningen (1 extra per vijf werknemers in dienst). Deze extra parkeervergunning voor bedrijven is duurder dan de eerste parkeervergunning.

De tarieven voor betaald en vergunningparkeren worden jaarlijks vastgesteld / geïndexeerd. De kosten voor een parkeervergunning zijn te vinden op de website van de gemeente Groningen: <http://gemeente.groningen.nl/parkeren/parkeertarieven>.

BIJLAGE I : Nachtmeting Parkeerdruk Oranjewijk 2012



BIJLAGE 2 : OVERZICHT VAN MOGELIJKE MAATREGELEN
(voorgesteld door de werkgroep)

BIJLAGE 3 : BEKNOPTE TOELICHTING “CARD ONLY-PARKEREN”

Card-Only parkeren in Groningen

De parkeerautomaten in de stad zijn verouderd en bovendien kraakgevoelig door het muntgeld waarmee ze bediend worden. Daarom vervangt de gemeente Groningen de bestaande parkeerautomaten voor nieuwe Card Only automaten. Deze nieuwe automaten zijn geschikt voor het betalen met de gangbare elektronische betaalmiddelen. Zo wordt betalen achteraf en op de minuut precies mogelijk. Dat betekent dat gebruikers goedkoper uit en gemakkelijker af zijn.

De vervanging van de huidige automaten in schilwijken en in wijken waarin betaald parkeren als nieuw middel wordt ingezet om leefbaarheid en veiligheid te vergroten, is gepland in het voorjaar van 2014. De eerste schilwijk zal expliciet worden gemonitord, gericht op de techniek, als ook de ervaringen van gebruikers en de effectiviteit van de communicatie over de “uitrol”.