

Onderwerp Wensen en bedenkingen parkeerplannen Korrewegwijk,
Oosterparkwijk en de Hoogte

Steller J. Engels / A. Terpstra

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 050 367 81 11 Bijlage(n) 3

Ons kenmerk 5245787

Datum 17 SEP 2015 Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Met deze brief willen wij u vragen uw wensen en bedenkingen te uiten op de parkeerplannen voor de Korrewegwijk, Oosterparkwijk en de Hoogte. Deze wijken hebben in de afgelopen jaren te kampen gehad met parkeeroverlast. Daarom stellen wij voor in (delen van) deze wijken betaald- en vergunningparkeren in te voeren. Het proces is inmiddels zover gevorderd dat het concept parkeerplan is opgesteld en wordt 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 delen van de Korrewegwijk, Oosterparkwijk en de Hoogte waar nog geen betaald parkeren geldt, is in de afgelopen jaren sprake geweest van parkeeroverlast. Hierover is de gemeente door bewoners(organisaties) op de hoogte gesteld.

Proces

In juli 2014 is met de bewoners en wijkorganisaties van de Korrewegwijk, Oosterparkwijk en De Hoogte een proces gestart om een oplossing te vinden voor de parkeeroverlast in deze wijken. Uit een parkeerdrukmeting bleek dat de parkeerdruk in delen van de wijken onaanvaardbaar hoog is. Dit gaf aanleiding een onderzoek te starten onder bewoners. Op advies van de bewonersorganisaties is gekozen voor een schriftelijke

peiling onder alle inwoners. In deze enquête stond de mening van de bewoner centraal: de ervaren parkeeroverlast (alsmede het moment en de veroorzaker ervan) en de wenselijkheid van een mogelijke parkeermaatregel (betaald parkeren). De peiling is in overleg met de bewonersorganisaties zo objectief mogelijk opgezet. Om de bewoners mogelijkheid te bieden voldoende informatie over het onderwerp te verkrijgen zijn 3 informatieavonden gehouden en is informatie beschikbaar gesteld via de website.

Afwegingen en keuzes

Uit de peiling bleek dat in een groot deel van de buurten in deze wijken onvoldoende overlast werd ervaren en / of onvoldoende draagvlak bestond voor een parkeermaatregel. Echter was er ook een aantal buurten dat overlast ervaart en een parkeermaatregel verlangt. Niets doen is voor deze buurten geen optie. Daarom wordt betaald- en vergunningparkeren alleen voorgesteld voor de buurten waar er draagvlak en aanleiding voor is. Dit zijn de Selwerderwijk Zuid (De Hoogte), de Professorenbuurt Oost (Korrewegwijk) en de gehele Oosterparkwijk. In deze buurten is slechts een bescheiden meerderheid voor betaald- en vergunningparkeren, maar gelet op de lange voorgeschiedenis van de overlast in de wijken, de hoge parkeerdruk, het toenemende autobezit, (geplande) nieuwbouwtwikkelingen en een verbeterde bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de binnenstad is invoering van betaald- en vergunningparkeren gewenst.

Vervolg

Het proces is inmiddels zover gevorderd dat het concept parkeerplan is vrijgegeven voor inspraak gedurende een periode van zes weken, van 23 september tot en met 3 november. In deze periode wordt ook de raad de gelegenheid geboden wensen en bedenkingen te uiten op het concept parkeerplan. Na de inspraakperiode zal het parkeerplan - al dan niet gewijzigd - worden vastgesteld, waarbij ook de wijzigingen van de Nadere Regels van de Parkeerverordening door het college worden vastgesteld.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink

Bijlagen:

- Concept parkeerplan Korrewegwijk
- Concept parkeerplan Oosterparkwijk
- Concept parkeerplan De Hoogte



Concept parkeerplan Oosterparkwijk



INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding.....	5
	<i>Leeswijzer</i>	6
2.	Het proces.....	7
3.	De Analyse.....	8
	3.1 Omgevingsanalyse.....	8
	3.2 Bezettingsgraad parkeerplaatsen.....	9
4.	Afweging.....	14
	4.1 De onderzoeksresultaten.....	14
	4.2 De keuze tussen maatregelen.....	14
	4.2 Consequenties van de maatregel	16
	4.3 Consequenties voor doelgroepen	17
5.	Maatregel.....	20
	5.1 Conclusie.....	20
	5.2 Uitwerking maatregel	21
6.	Planning	22
	Bijlagen.....	24
	A. Rapportage parkeerpeiling Oosterparkwijk, Korrewegwijk en De Hoogte.	24
	B. Flankerend beleid.....	25

| Voorblad: Begoniastraat, mei 2015

SAMENVATTING

Parkeeroverlast kan een grote ergernis voor bewoners en ondernemers zijn. De grote vraag naar schaarse parkeerruimte zorgen in de schilwijken voor een hoge parkeerdruk, fout geparkeerde auto's en onnodig zoekverkeer naar parkeerplaatsen. In dialoog met de bewonersorganisatie is de afgelopen jaar parkeerproblematiek in de Oosterpark verkend. Dit concept parkeerplan omvat de voorbereiding, uitwerking en invoering van eventuele maatregelen in de Oosterparkwijk.

Delen van de Oosterparkwijk, waar nog geen betaald parkeren geldt, kampen al een aantal jaren met parkeeroverlast. Dit zijn de buurten die het dichtst bij grens van het huidige parkeerregime liggen, en hierdoor het meeste last hebben van parkerende bezoekers van de binnenstad, in combinatie met toegenomen autobezit in wijken die hier destijds niet op ingericht zijn. Een hoge parkeerdruk leidt tot meer fout parkeren, een verminderde bereikbaarheid en meer onveilige situaties.

De meeste overlast in de Oosterparkwijk wordt ervaren in de Bloemenbuurt en rondom de Slachthuisstraat. In de Bloemenbuurt ligt de parkeerdruk rond de 90%. De problemen concentreren zich rondom de randen van de werkdag 's ochtends/ 's avonds, waarbij bewoners, bezoekers en forenzen elkaar soms letterlijk elkaar in de weg zitten. Aan de andere kant zien wij dat de overlast afneemt naarmate de afstand naar de grens van betaald parkeren groter is. Een peiling onder bewoners bevestigt dit beeld. Voor de Oosterparkwijk als totaal geldt dat, 28% soms overlast, 46% vaak overlast, 23% geen overlast ervaart en 3% heeft geen mening gegeven. In totaal voor de gehele wijk wenst 51% een vorm van betaald parkeren.

Het college concludeert dat een bescheiden meerderheid voor betaald parkeren opteert, als antwoord op de hoge parkeerdruk in de wijk. Het college realiseert zich dat de ernst van de problematiek, en daarmee het draagvlak voor de invoering, verschilt per buurt. Er zijn buurten waar niets doen absoluut geen optie is, maar ook buurten waar de parkeerproblemen minder groot zijn. Gelet op de ontwikkelingen in- en rondom de wijk die de druk op de parkeerplaatsen verhogen en met name het risico dat bij invoering van betaald parkeren op straat-en buurtniveau de problemen zich binnen de wijk verleggen, is een invoering in de gehele wijk het meest wenselijke.

Het draagvlak wordt mede bepaald door de gevolgen van betaald parkeren. Zo worden de kosten voor vergunningen als nadeel gezien. Hoewel het college oog heeft voor deze zorgen is de opdracht om kostendekkendheid van het parkeerbedrijf te vergroten van algemeen belang voor de stad.

Het voornemen is in de gehele Oosterparkwijk een parkeerregime van betaald- en vergunningparkeren in te voeren die van kracht is op maandag t/m zaterdag tussen 09:00 en 18:00 uur, op donderdag tot 21:00 uur.

1. Inleiding

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. Oorzaken zijn de beperkte beschikbaarheid van parkeerplaatsen, een toename van het autobezit en een toename van het aantal parkeerders van elders. Wij zien dit als gemeente terug in de overlastmeldingen over parkeren en de parkeerdrukmetingen die wij periodiek houden.

Parkeeroverlast kan een grote ergernis voor bewoners en ondernemers zijn. Bewoners willen graag dichtbij huis kunnen parkeren, ondernemers willen graag dat hun zaak goed bereikbaar is voor klanten en er voldoende parkeerruimte is. Werknemers, klanten en bezoekers willen hun auto zo dicht mogelijk bij de plek van bestemming parkeren, tegen zo gunstig mogelijke voorwaarden. De grote vraag naar parkeerruimte en de beperkte beschikbaarheid zorgen in de schilwijken voor een hoge parkeerdruk, fout geparkeerde auto's en onnodig zoekverkeer naar parkeerplaatsen.

De maatregelen die gemeente grond van de parkeernota beschikbaar heeft 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 vergunningezones in woonwijken).

In de uitwerking van de parkeernota heeft de gemeente de benadering van het parkeervraagstuk de afgelopen jaren aangescherpt. Niet eenzijdig betaald parkeren invoeren op basis van het beleid en de parkeerdrukmetingen, maar in dialoog met de bewoners de parkeerproblematiek verkennen. Worden de parkeerproblemen op grotere schaal herkend, welke oplossingsrichtingen zijn nodig en welke maatregel kan op draagvlak rekenen? Vragen die centraal staan in het proces om te komen tot een concept- parkeerplan.

Dit concept parkeerplan omvat de voorbereiding, uitwerking en invoering van eventuele maatregelen in de Oosterparkwijk met als buurten:

- Bloemenbuurt
 - Slachthuisstraat e.o.
 - Bloemenbuurt Zuid
 - Bloemenbuurt Noord
- Vogelbuurt
 - Vogelbuurt West
 - De Velden
 - Oosterpark

- Vogelbuurt Oost
- Florabuurt
 - Florabuurt Oost
 - Pioenpark
- Damsterbuurt (bedrijventerrein Damsterdiep)

Daarnaast zijn de omliggende gebieden zoals Gorechtbuurt betaald parkeren incl. het UMCG en de Korrewegwijk betrokken in de analyse en afweging.



Inspraak

Het college van B&W heeft in zijn vergadering van 15 september 2015 besloten het concept Parkeerplan Oosterparkwijk vrij te geven voor inspraak. De inspraakperiode duurt 6 weken, van 23 september 2015 tot en met 3 november 2015. Tijdens deze periode kunnen inspraakgerechtigden reageren op de plannen van de gemeente. Alle ontvangen reacties worden afzonderlijk afgewogen en beantwoord in een inspraakverslag. Het inspraakverslag met het al dan niet gewijzigde Parkeerplan Oosterparkwijk wordt door het college van B&W vastgesteld.

Leeswijzer

In het tweede hoofdstuk wordt het proces beschreven, wat aan dit plan is voorafgegaan. Hoofdstuk 3 bestaat uit de analyse van het probleem. Zo wordt de parkeerdruk in beeld gebracht. Daarnaast worden de uitkomsten van een peiling onder bewoners naar parkeeroverlast samengevat. In hoofdstuk 4 zijn de mogelijk maatregelen afgewogen, in het daaropvolgende hoofdstuk wordt de praktische vertaling gemaakt naar de maatregel. Tenslotte is de planning uiteengezet.

2. Het proces

Het college staat op het standpunt dat invoering van betaald parkeren pas aan de orde is, als de wijk er om vraagt. Overlastmeldingen en parkeerdrukmetingen gaven in 2013 aanleiding om de parkeerproblematiek te verkennen. De opdracht die ten grondslag ligt aan het concept- parkeerplan bestond uit het in gesprek gaan met de wijk over de noodzaak van eventuele parkeermaatregelen, en indien aan de orde over de maatregelen zelf. Het uiteindelijke plan moet op draagvlak kunnen rekenen.

Met de bewonersorganisaties Oosterparkwijk, Korrewegwijk en De Hoogte is gesproken over de aanpak om te komen tot een parkeerplan. De bewonersorganisaties zijn niet gevraagd om een inhoudelijk oordeel te vellen over de keuze wel of niet betaald parkeren, maar om in gesprek te gaan over de voorwaarden om tot een goed besluit te komen en de gemeente hierover te adviseren. Bespreekpunten waren de informatie die nodig was om een goede afweging te kunnen maken, de keuze uit mogelijke maatregelen en de wijze waarop draagvlak voor een uiteindelijk voorstel gemeten kon worden.

Na de gezamenlijke vaststelling van de opdracht is op advies van de bewonersorganisaties al snel gekozen voor een schriftelijke peiling onder alle inwoners, vanuit de verwachting dat een huis-aan-huis enquête toegankelijker is dan een digitale enquête via internet. De peiling is in het eerste kwartaal van 2015 uitgevoerd. In deze peiling staat de mening van de bewoner centraal: ervaart de bewoner overlast (op welk moment, wie veroorzaakt het?) en de wenselijkheid van een parkeermaatregel (betaald parkeren). De peiling was in overleg met de bewonersorganisaties zo objectief mogelijk opgezet. Om de bewoners mogelijkheid te bieden voldoende informatie over het onderwerp te verkrijgen zijn 3 informatieavonden gehouden en is informatie beschikbaar gesteld via de website.

Traject bewonersorganisaties

Juli 2014	start traject, bespreken opdracht en verwachtingen
Sep 2014	delen beschikbare informatie, voorstel voor peiling vanuit bewoners
Okt 2014	opzet peiling uitwisselen
Nov 2014	peiling vaststellen, keuze voor te stellen maatregelen, voorbereiding informatievoorziening en logistiek
Jan 2015	afronding peiling, voorbespreken informatieavonden <i>Reactietermijn peiling: eind januari- 20 februari 2015</i>
3-5 Feb 2015	3 afzonderlijke informatieavonden in de wijken Oosterparkwijk, Korrewegwijk en De Hoogte
Mrt 2015	bespreken uitkomsten peiling (eerste analyse)
Apr 2015	bespreken uitkomsten peiling (uitgebreide analyse)
Apr/ juni 2015	bespreken uitwerking en opzet Parkeerplan

Onder hoofdstuk 6 wordt nader ingegaan in op de vervolgfases na het concept Parkeerplan.

3. De Analyse

3.1 Omgevingsanalyse

De Oosterparkwijk ligt dichtbij de binnenstad en wordt begrensd door het UMCG, het Oosterhamrikkanaal, het Van Starckenborghkanaal en het Eemskanaal. De wijk telt ongeveer 10.000 inwoners. De bevolkingsopbouw van de Oosterparkwijk is vergelijkbaar met die van de stad, toch zijn er een aantal opmerkelijke verschillen te noemen: meer jongeren, iets meer niet-westerse allochtonen en meer zelfstandig wonende ouderen dan het stedelijk gemiddelde.

De laatste 15 jaar is er veel veranderd in de Oosterparkwijk. Delen van de wijk zijn herontwikkeld (Stadswerf, de Velden) of verbeterd (het Blauwe Dorp, Gebrand Bakkerstraat), er is geïnvesteerd in het opknappen van de openbare ruimte en verbetering van de sociale voorzieningen. Ook de komende jaren zullen nieuwe initiatieven zich aandienen. De ontwikkelingen zorgen voor instroom van nieuwe bewoners en een groei van het eigenwoningbezit i.p.v. huur, en mogelijk ook meer autobezit.

De bereikbaarheid van de Oosterparkwijk is door de heldere structuur van de straten voldoende. Tegelijkertijd doet zich een groot aantal stedelijke ontwikkelingen voor, die de verkeersdruk op vooral de wijkontsluitingswegen en de parkeerdruk –zonder maatregelen- mogelijk zal doen toenemen:

- de ontwikkelingen op het terrein van het UMCG;
- een aantal nieuwbouwwontwikkelingen woningen die of al gerealiseerd zijn of in ontwikkeling zijn en de mogelijk nieuwe ontsluiting voor autoverkeer via de Oosterhamrikkade;
- afname vrij parkeermogelijkheden in omgeving, zoals het terrein bij de Praxis aan het Damsterdiep;
- in algemene zin: het toegenomen autobezit.

De Oosterparkwijk bestaat uit de buurten Gorechtbuurt, Bloemenbuurt, Damsterbuurt, Florabuurt, en Vogelbuurt.

De **Gorechtbuurt** ligt tegen het stadscentrum aan en wordt begrensd door UMCG, Damsterdiep, Oosterhamrikkanaal en Zaagmuldersweg.. Om de hoge parkeerdruk tegen te gaan is een parkeerregime ingevoerd (betaald parkeren); het concept parkeerplan heeft dan ook geen betrekking op de Gorechtbuurt.

Het huidige gebied met betaald parkeren wordt begrensd door: de middellijn van de waterweg Oosterhamrikkanaal tot Gorechtkade en de straten Gorechtkade, E. Thomassen A. Thuessinklaan, Gorechtkade, Wielewaalplein, rijbaan Zaagmuldersweg, Damsterdiep, Balkgat, Eemskanaal, Damstersingel, Damsterdiep, Steentilkade, L.J. Zielstraweg, Hanzeplein (ZO-arm), Hanzeplein, Petrus Campersingel, S.S. Rosensteinlaan en de secundaire rijbaan van Wouter van Doeverenplein (incl. grenzen).



| huidige zone betaald parkeren Oosterpark

3.2 Bezettingsgraad parkeerplaatsen

Met het meten van de parkeerdruk wordt duidelijk hoeveel parkeerplaatsen in een gebied bezet, danwel beschikbaar zijn. Dit onderzoek wordt voor verschillende momenten op een dag en in een week gehouden, om zo een betrouwbaar beeld op te kunnen tekenen. De parkeerdrukmetingen worden driejaarlijks gehouden.

In het voorjaar van 2015 zijn in opdracht van de gemeente Groningen de periodieke parkeerdrukmetingen uitgevoerd, zowel in het deel waar reeds betaald parkeren van kracht is, als in de buurten die onderdeel zijn van dit parkeerplan.

Parkeerdruk	Nacht	Werkdag	Avond	Zaterdag- middag
Bloemenbuurt	91%	88%	89%	77%
Florabuurt	76%	62%	71%	62%
Vogelbuurt	65%	66%	60%	56%
Totaal niet betaald parkeren	79%	73%	66%	66%
<i>Zaagmuldersweg</i>	64%	30%	62%	39%
<i>Gorechtbuurt</i>	75%	46%	66%	54%
<i>Vogelbuurt</i>	40%	15%	37%	24%
Totaal betaald schilwijken	73%	44%	64%	51%

Uit de parkeerdrukmeting valt af te leiden dat de parkeerdruk in de buurten waar geen betaald parkeren van kracht is fors hoger ligt dan het deel van de wijk waar al betaald parkeren geldt. In de Bloemenbuurt waar nog geen betaald parkeren geldt, ligt de parkeerdruk rond de 90%. 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/ 's avonds, waarbij bewoners, bezoekers en forenzen elkaar soms letterlijk elkaar in de weg zitten.

3.3 Mening en beleving parkeerproblematiek bewoners

Op aangeven van en in samenspraak met de bewonersorganisaties van de Oosterparkwijk, Korrewegwijk en De Hoogte heeft de gemeente een schriftelijke peiling onder alle inwoners van de gebieden waar geen parkeerregime geldt uitgevoerd. De peiling is tussen eind januari en eind februari 2015 gehouden. In deze peiling staat de mening van de bewoner centraal: ervaart de bewoner overlast (op welk moment, wie veroorzaakt het?) en de wenselijkheid van een parkeermaatregel (betaald parkeren ja of nee?).

Aan de peiling in de Oosterparkwijk hebben 587 respondenten meegedaan, een kleine 15% van het aantal huishoudens in de wijk.

Na de parkeerpeiling is een groot parkeerterrein bij de Praxis afgesloten voor lang parkeren.. Bewoners kunnen nu meer overlast ervaren ten opzichte van de periode tijdens de enquête.

<i>Ervaren overlast</i>	Geen overlast	Soms overlast	Vaak overlast	onbekend
De Velden	16%	57%	27%	0%
Vogelbuurt-West	34%	27%	36%	3%
Vogelbuurt-Oost	50%	42%	8%	0%
Slachthuisstraat e.o.	4%	9%	84%	3%
Bloemenbuurt-Zuid	14%	30%	52%	3%
Bloemenbuurt-Noord	25%	26%	48%	1%
Florabuurt-Oost	51%	36%	10%	3%

Voor de Oosterparkwijk als totaal geldt dat een 23% geen overlast ervaart, 28% soms overlast, 46% vaak overlast en 3% heeft geen mening gegeven. De meeste over wordt ervaren in het Slachthuisterrein en de Bloemenbuurt. In deze buurten is er slechts een klein deel van de respondenten die geen overlast zegt te ervaren. Dit zijn de buurten die geografisch het dichtste bij de binnenstad liggen, en hierdoor vermoedelijk het meeste last hebben van parkerende bezoekers van de binnenstad.



| Slachthuisstraat

In de volgende analyse is de veroorzaker van de overlast weergegeven. In de vragenlijst konden de respondenten aangeven of zij overlast ervaren van forenzen, bewoners of van allebei. In de tabel is te zien dat de grootste groep respondenten last heeft van parkerende forenzen in de buurt. De meerderheid

van alle respondenten geeft aan overlast te hebben door forenzen, al dan niet in combinatie met overlast door bewoners.

<i>Veroorzaker overlast</i>	<u>forens</u>	<u>bezoekers</u>	<u>alle</u>	<u>Geen overlast</u>
De Velden	57%	22%	11%	11%
Vogelbuurt-West	38%	8%	19%	35%
Vogelbuurt-Oost	8%	33%	19%	35%
Slachthuisstraat e.o.	42%	9%	44%	5%
Bloemenbuurt-Zuid	57%	12%	19%	12%
Bloemenbuurt-Noord	52%	11%	19%	18%
Florabuurt-Oost	20%	33%	5%	42%

De respondenten is ook gevraagd op welk tijdstip zij de meeste overlast ervaren. In onderstaande tabel staan het aandeel respondenten dat op een bepaald deel van de dag parkeeroverlast ervaart. De meeste overlast wordt 's avonds en overdag ervaren, maar een kwart van de respondenten geeft aan ook 's nachts overlast te ondervinden. De buurten waar de meeste overlast wordt ervaren, scoren hier ook het hoogst. Met name in het Slachthuisterrein en de Bloemenbuurt Zuid is de overlast gedurende de hele dag aanwezig.

<i>Dagdeel overlast</i>	<u>overdag</u>	<u>'s avonds</u>	<u>'s nachts</u>
De Velden	76%	27%	11%
Vogelbuurt-West	55%	38%	19%
Vogelbuurt-Oost	17%	33%	19%
Slachthuisstraat e.o.	90%	83%	55%
Bloemenbuurt-Zuid	74%	48%	18%
Bloemenbuurt-Noord	62%	48%	22%
Florabuurt-Oost	15%	43%	16%

Dit volgende van het onderzoek kijkt naar de maatregelen die er mogelijk zijn voor het parkeerbeleid in de buurten. In onderstaande tabel staan de gewenste maatregel die door de respondenten is gekozen uit de opties. Een nipte minderheid van de respondenten in de Oosterparkwijk als totaal ziet het liefst geen verandering in het parkeerbeleid: 49%. Dit gevoel is vooral sterk in de Florabuurt-Oost (88% wenst geen maatregel). De wens om vorm van betaald parkeren in te voeren is door 51% van de respondenten in de Oosterparkwijk aangekruist. Het Slachthuisterrein springt eruit als buurt waar de meeste wens om een maatregel is, maar liefst 83% wil verandering. Betaald parkeren voor iedereen wordt over de gehele linie het meeste genoemd. De opties waarbij het

betaald parkeren voor bezoekers niet toegestaan is (opties c en d), zijn onder de respondenten minder populair. In totaal is er slechts 10% voor deze opties. Met name in het Slachthuissterrein en de Bloemenbuurt-Zuid wordt het alleen parkeren voor bewoners en bezoek nog als optie genoemd (19% en 17%).

<i>Gewenste maatregel</i>	Geen verandering	Betaald parkeren iedereen	Bewoners & bezoekers parkeren	bewoners-parkeren	Geen antwoord
De Velden	59%	38%	0%	3%	0%
Vogelbuurt-West	56%	30%	12%	2%	0%
Vogelbuurt-Oost	83%	8%	0%	0%	8%
Slachthuisstraat e.o.	14%	60%	19%	4%	4%
Bloemenbuurt-Zuid	40%	40%	17%	3%	0%
Bloemenbuurt-Noord	51%	34%	10%	3%	3%
Florabuurt-Oost	15%	43%	16%	0%	0%



| Kaart : Aandeel respondenten dat een maatregel wenst voor het parkeerbeleid per zes-posities postcodegebied.

Donkerder groen geeft aan dat het aandeel hoger ligt.

4. Afweging

4.1 De onderzoeksresultaten

Uit de onderzoeksresultaten van zowel de parkeerdrukmeting alsook de peiling onder bewoners is een beeld op te tekenen dat in een groot deel van de Oosterparkwijk er aanleiding is tot het nemen van maatregelen om de parkeeroverlast tegen te gaan. Met name in de schil rondom het bestaande betaald parken gebied, en in het bijzonder in de Bloemenbuurt en de omgeving van de Slachthuisstraat is een situatie ontstaan waarbij de parkeerdruk (te) hoog is, en de bewoners dit in meer of minder mate als overlast ervaren en graag zien dat de gemeente een maatregel treft. Geen actie ondernemen zou ondenkbaar zijn.

De uitkomsten van de peiling laten voor de Florabuurt een ander beeld zien, de meerderheid in deze buurt wenst geen maatregel. In totaal voor de gehele wijk wenst 51% een vorm van betaald parkeren. Hierbij kan als kanttekening worden geplaatst dat deze buurt momenteel weinig verkeer aantrekt vanwege een grootschalige aanwezigheid van verouderde bedrijfspanden. Wanneer de nieuwbouwwontwikkelingen gerealiseerd zijn, kunnen de (ervaren) overlast en de parkeerdruk hier sterk toenemen.

4.2 De keuze tussen maatregelen

Alternatieven

In voorbereiding op de parkeerpeiling is uitgebreid gesproken met de bewonersorganisaties van de Oosterparkwijk, Korrewegwijk en De Hoogte over de mogelijke maatregelen om de parkeerdruk te verlagen. Ook zijn opmerkingen en suggesties vanuit bewoners binnengekomen. Zo vragen bewoners om extra parkeerplaatsen of doen suggesties voor blauwe zones (parkeerschijf).

Alternatieven worden veelal aangereikt omdat er kosten aan betaald parkeren zijn verbonden: voor de bewoner, de ondernemer, de bezoeker en de gemeente. De gemeente moet immers investeren in parkeerautomaten, handhaving en de verstrekking van vergunningen.

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. Extra ruimte trekt immers extra vreemdparkeerders aan, en vaak is er weinig ruimte in de wijk voor extra plaatsen of gaat het ten koste van openbaar groen.

Vergunningensystemen met parkeerschijven kosten de gemeente en bewoners ook geld; de gemeente mist inkomsten van bezoekers bij parkeerschijven, terwijl

de handhaving wel inzet kost. De opbrengst van boetes in blauwe zones zijn niet voor de gemeente, maar voor het Rijk.

In overleg met de bewonersorganisaties is gekozen om maatregelen voor te leggen die elders in de stad ook uitgevoerd zijn, en passen binnen het nu geldende beleid.

Verwachte uitkomst

Een maatregel moet de parkeerdruk in een gebied terugdringen. In hoeverre dit daadwerkelijk gebeurt, hangt af van verschillende factoren. De belangrijkste is de beschikbare ruimte, afgezet tegen de behoefte: is er voldoende plaats voor de bewoners en de bezoekers. Er zijn met name in de Bloemenbuurt straten dat het autobezit hoger is dan het aantal beschikbare openbare parkeerplaatsen. Wij hebben dit voor de Bloemenbuurt het autobezit en aantal parkeerplaatsen geïnventariseerd. Op buurtniveau zijn er ongeveer 10-15% meer parkeerplaatsen dan het aantal auto's van bewoners. De parkeerplaatsen op eigen terrein zijn hier niet in meegenomen. Bovenstaande betekent dat er voldoende ruimte is op buurtniveau, maar ook na invoering van betaald parkeren kunnen in sommige straten bewoners niet ten alle tijden in hun eigen straat kunnen parkeren; omdat er gewoonweg meer auto's zijn dan het aantal parkeerplaatsen in een aantal straten. De parkeerdrukcijfers in het deel van de wijk waar al betaald parkeren geldt laten zien dat het de parkeerdruk aanzienlijk vermindert..

Een tweede factor is het effect van uitbreiding van betaald parkeren op het reeds bestaande betaald- parkeren gebied (Gorechtbuurt). Een deel van de bewoners uit het bestaande betaald parkeren gebied parkeert hun (2e) auto in het gebied van zonder regime. Dit komt het meest voor langs de grens tussen de gebieden en kan soms wel 30% van de autobezitters zijn.. Deze categorie autobezitters zal bij invoering van betaald parkeren verwachting niet meer langs de grens parkeren, maar een vergunning aanschaffen of een nieuwe plek buiten het betaald parkeren gebied zoeken. Het te verwachten effect is dat de parkeerdruk in het bestaande gebied (iets) toeneemt en in het nieuwe betaald parkeren gebied afneemt.

Een recente ontwikkeling is de afsluiting van de parkeerplaats van Praxis aan het Damsterdiep met ingang van medio juni 2015, een locatie die veelvuldig gebruikt wordt door forensen. Het effect hiervan kan zijn dat (een deel van de) vreemdparkerders ander gratis alternatieven dichtbij zoekt, zoals het vrij parkeren deel van de Oosterparkwijk. Invoering van betaald parkeren in de Oosterparkwijk (w.o. Slachthuisterrein, Bloemenbuurt en Florabuurt) voorkomt dat deze doelgroep langdurig in de wijk parkeert.

Geen maatregelen

Een minderheid in de wijk wenst geen maatregelen. Bij ongewijzigd beleid is de verwachting dat als gevolg van het groeiende autobezit (toename eigen woning bezit, nieuwbouwontwikkelingen), de (nieuwbouw)ontwikkelingen die de druk op de parkeervoorzieningen verhogen, de aantrekkingskracht van de binnenstad en het UMCG en de verbeterde bereikbaarheid van dit deel van de stad de kans op een hogere parkeerdruk zal toenemen.

Bijzondere aandachtspunten zijn de nieuwbouwontwikkelingen, met name de woningbouw. Om de parkeerdruk in de wijken binnen de perken te houden dienen de ontwikkelingen aan een parkeernorm te voldoen. Dat betekent dat er bij elke ontwikkeling een parkeervoorziening gerealiseerd dient te worden. Op deze manier wil de gemeente voorkomen dat de parkeerdruk hoger wordt. De gemeente kan echter de bewoners van dergelijke nieuwbouwprojecten alleen uitsluiten van straatparkeren als er een betaald- parkeren regime geldt. Zonder geldend regime, mogen de nieuwe bewoners gewoon op straat parkeren (aan de openbare weg), wat de parkeerdruk zal verhogen en zorgt voor leegstaande parkeervoorzieningen op eigen terrein.

4.2 Consequenties van de maatregel

Vorm betaald parkeren

We hebben bewoners gevraagd zich uit te spreken over verschillende vormen van betaald parkeren: 1. betaald parkeren voor alle doelgroepen (bewonersvergunning, bezoekersvergunning en straatparkeren); 2. betaald parkeren voor alleen bewoners en hun bezoek en 3. alleen betaald parkeren voor bewoners. Hoe minder doelgroepen mogen parkeren, hoe lager de parkeerdruk. Aan het uitsluiten van doelgroepen zijn forse nadelen verbonden. Bezoek kan niet nabij het huis parkeren en ondernemers kunnen klanten niet dichtbij laten parkeren. Een ruime meerderheid van de bewoners kiest voor betaald parkeren voor alle doelgroepen.

Naast de vorm van betaald parkeren zijn zonering en de tijdsvensters keuzemogelijkheden. In de meeste schilwijken geldt betaald parkeren van 09:00-18:00 op maandag tot en met zaterdag, met daarnaast de koopavond op donderdag tot 21:00 uur.

Waterbed effect

De consequentie van betaald parkeren is dat een deel van de parkeerdruk zich verschuift naar het aangrenzende gebied; vreemdparkeerders en 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, begrensd door een harde barrière, zoals een spoorlijn, kanaal of brede weg. Als bijvoorbeeld alleen voor het Slachthuisterein betaald parkeren wordt ingevoerd zal een deel van parkoverlast zich verschuiven naar de omliggende straten.

De ligging van de buurten ten opzichte van de binnenstad, het ontbreken van barrières tussen Damsterdiep en Oosterhamrikkade, ontwikkelingen zoals de afsluiting van het parkeerterrein bij Praxis, en de grote kans op verschuiving van parkeeroverlast tussen buurten pleit voor invoering van betaald parkeren in de gehele wijk, ook al wordt de overlast in de Florabuurt op dit moment nog minder groot ervaren. De verwachting is dat als de Florabuurt uitgezonderd zou worden van betaald parkeren de parkeerdruk daar zal toenemen als gevolg van vreemdparkeren.

Bij invoering van betaald parkeren in de gehele Oosterparkwijk zal een deel van de parkeerdruk zich verleggen naar omliggende buurten. Aan de zuidkant kan de druk op de parkeergelegenheden van de bedrijven langs het Damsterdiep toenemen, hoewel dit eigen terreinen betreft. Aan de oostkant vormt de Oostersluis en het Van Starckenborghkanaal een barrière. Aan de noordkant van de wijk is de Professorenbuurt gelegen, waar ook de maatregel betaald parkeren wordt voorgesteld.

4.3 Consequenties voor doelgroepen

Bewoners

Bewoners kunnen in aanmerking komen voor een bewonersvergunning, waardoor zijn binnen het betaald parkereengebied (zone) mogen parkeren voor een vastgesteld bedrag per jaar. Het huidige beleid is dat er één vergunning per autobezitter wordt verstrekt, wel kunnen er meerdere autobezitters per adres een vergunning verkrijgen.

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 zonder extra kosten te parkeren. Daarnaast zijn er tijdelijke bezoekersvergunning of uitbreiding van het aantal uren tegen betaling te verkrijgen.

Een terugkomend verzoek vanuit bewoners is een kwijtschelding op de parkeervergunningen. Soms vanuit de overtuiging dat de bewoners moeten betalen voor een probleem dat door vreemdparkerders wordt veroorzaakt, anderzijds omdat het tarief geen rekening houdt met de inkomenssituatie en voor alle bewoners gelijk is.

De gemeente is van mening dat de openbare ruimte voor iedereen is, dus ook voor bezoekers die met welke reden dan ook er 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. De gemeente heeft daarnaast het beleid ingezet om de dekkingsgraad van de tarieven de tarieven voor parkeervergunningen en bezoekerspassen worden daarentegen verhoogd.

De parkeerbelasting valt dan ook niet onder de belastingen waarvoor een kwijtscheldingsregeling van toepassing is.

Bezoekers

De categorie bezoekers bestaat uiteenlopende doelgroepen. Variërend van bewoners, klanten van ondernemers tot zakelijk verkeer en bezoekers van de voorzieningen in de wijk. Bezoekers die niet gebruik maken van een bezoekersvergunning via een bewoner zijn aangewezen op de parkeerautomaat of betalen per mobiele telefoon.

Ondernemers

Ondernemers hebben een parkeerbehoefte, soms voor bedrijfswagens, maar ook voor de ontvangst van klanten. Ondernemers kunnen een bedrijvenvergunning aanvragen voor een betaald parkeren gebied. Aan deze vergunning en eventuele extra vergunningen zijn een aantal voorwaarden gekoppeld. Klanten van ondernemers kunnen een parkeerticket aanschaffen via een parkeerautomaat of via belparkeren.

Ondernemers van buiten het betaald parkeren gebied hebben de mogelijkheid een dagonthefing aan te vragen. Een bedrijvendagvergunning geeft de mogelijkheid de auto te parkeren in een vak, zodat men niet elke keer naar de automaat hoeft. Het parkeren hoeft niet noodzakelijkerwijs in de aangegeven straat, maar wel in de betreffende wijk.

Verzorgenden

Op dit moment kunnen huisartsen, verloskundigen en medewerkers van thuiszorginstellingen kunnen een parkeerontheffing]. Met deze ontheffing kunnen deze zorgverleners tijdens hun werk hun auto parkeren in alle wijken van Groningen.

De bewonersorganisaties vraagt aandacht voor de situatie van kwetsbare bewoners die aangewezen zijn op mantelzorg van familie, vrienden of anderszins. Zij zien graag een regeling voor deze categorie verzorgenden.

Genoemde zorgverleners zijn BIG-geregistreerd. Bij de aanvraag zal om deze registratie worden gevraagd. Mantelzorgers vallen hier niet onder, zij dienen gebruik te maken van een bezoekersvergunning van bewoners, danwel een kaartje bij de automaat aanschaffen tijdens de tijdsvensters van betaald parkeren. Het college acht dit niet als onoverkomelijk, bij de gemeente zijn geen brede signalen bekend dat dit een grote belemmering zou zijn voor mantelzorgers.

Nb. 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. Deze verhoging komt bovenop de reguliere indexering van 1,7%.

Huidige tarieven

- | | |
|---------------------------------------|------------------|
| • Schilwijken | € 1,80 per uur |
| • Bewonersvergunning schilwijken | € 67,95 per jaar |
| • Bezoekersvergunning | € 38,90 per jaar |
| • Tijdelijke bezoekersvergunning dag | € 8,10 per dag |
| • Tijdelijke bezoekersvergunning week | € 44,05 per week |
| • Bedrijvenvergunning (schilwijken) | € 67,95 per jaar |
| • Borgsom parkeerkaarten | € 15,- per pas |

4.4 Consequenties gemeente

In schilwijken is betaald parkeren niet kostendekkend: de opbrengsten uit vergunningen en tickets zijn lager dan de kosten voor de gemeente. Het betreft vooral parkeerders die een vergunning gebruiken. In de binnenstad is zijn de opbrengsten juist hoger dan de kosten, als gevolg van grote aantal bezoekers. De uitbreiding van betaald parkeren heeft negatieve gevolgen voor de exploitatie. De gevolgen zullen nader uitgewerkt worden in de meerjarenbegroting van het Parkeerbedrijf. Besparende maatregelen zoals grotere afstanden tot parkeerautomaten (minder automaten zijn nodig) zijn in dit parkeerplan niet aan de orde.

5. Maatregel

5.1 Conclusie

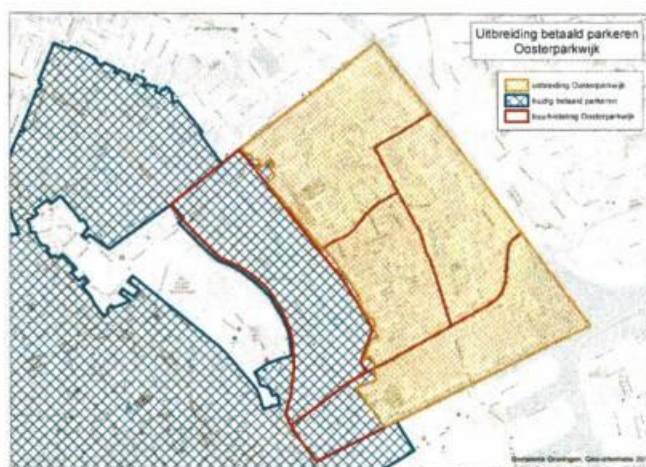
Het college concludeert dat een kleine meerderheid voor betaald parkeren opteert, als antwoord op de hoge parkeerdruk in de wijk. Het college realiseert zich dat de ernst van de problematiek, en daarmee het draagvlak voor de invoering, verschilt per buurt. Er zijn buurten waar niets doen geen optie is, maar ook buurten waar de parkeerproblemen minder groot zijn. Gelet op een tweetal factoren lijkt invoering van betaald parkeren op wijkniveau het meest wenselijk. Ten eerste is er een aantal (nieuwbouw)ontwikkelingen in en rondom de wijk die de druk op de parkeercapaciteit verhogen. Voorbeelden hiervan zijn de nieuwbouw in de Oosterhamrikzone en de sluiting van het parkeerterrein van de Praxis. Ten tweede is bij invoering op straat- of buurtniveau het risico op verplaatsing van het probleem binnen de wijk groot.

Het draagvlak wordt mede bepaald door de gevolgen van betaald parkeren. Zo worden de kosten voor vergunningen als nadeel gezien. Hoewel het college oog heeft voor deze zorgen is de opdracht om kostendekkendheid van het parkeerbedrijf te vergroten van belang voor de stad.

Gelet op de

- uitkomsten van de parkeerdrukmetingen
- de uitkomst van de parkeerpeiling;
- het toenemende autobezit;
- een verbeterde bereikbaarheid en de aantrekkingskracht van de binnenstad;
- de (nieuwbouw)ontwikkelingen die de druk op de parkeervoorzieningen verhoogt;

heeft het college van B&W het voornemen om betaald parkeren in te voeren in de gehele Oosterparkwijk. De maatregel zal bestaan uit betaald parkeren voor alle doelgroepen.



5.2 Uitwerking maatregel

De maatregel voor de Oosterpark luidt als volgt:

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

- maandag t/m zaterdag tussen 09:00 en 18:00 uur, op donderdag tot 21:00 uur.

Het regime geldt in een zone die de gehele Oosterparkwijk beslaat. Dit voorkomt parkeerdruk tussen zones in de wijk zelf en biedt bewoners in de wijk om overal te parkeren met de vergunning.

4.3 Evaluatie

De maatregelen zullen moeten leiden tot een verbetering van de veiligheid, leefbaarheid en verlaging van de parkeerdruk. De getroffen maatregelen een jaar na invoering zullen worden geëvalueerd. De evaluatiecriteria zullen ook in samenspraak met de bewonersorganisatie Oosterpark worden bepaald. Deze evaluatie zal kunnen leiden tot bijstelling van tijden. Van het terugdraaien van de gehele maatregel zal geen sprake zijn.

6. Planning

Er zijn er grofweg 4 fasen te onderscheiden in het proces::

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

Opstellen Invoeringsplan

Nadat het Parkeerplan en het bijhorende krediet zijn vastgesteld zal – in overleg met de bewonersorganisatie– een implementatieplan worden opgesteld. Het doel van dit Implementatieplan 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 (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.

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
- betaald parkeren vast
- Invoeringsplan
- Uitvoering
- Uiterlijke ingangsdatum nieuwe regime*

- Evaluatie

**of zoveel eerder volgens invoeringsplan*

Bijlagen

A. Rapportage parkeerpeiling Oosterparkwijk, Korrewegwijk en De Hoogte.

B. Flankerend beleid

Bijlage: stimuleren alternatieven auto

De diversiteit en concentratie van voorzieningen en activiteiten in combinatie met de historische en ruimtelijke kwaliteit maakt de Groninger binnenstad tot een gewilde bestemming. Voor wonen, werken, studeren, winkelen, diensten en ontspannen. Voor Stadlers, 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. De binnenstad ontving in 2014 in een gemiddelde ruim 500.000 bezoekers. Van de bezoekers kwam 40 procent van buiten de gemeente. De Oosterparkwijk, Korrewegwijk en De Hoogte zijn dicht tegen de binnenstad aan gelegen. Een groot deel van de bewoners geeft aan dat de parkeeroverlast in de wijken (mede) veroorzaakt wordt door forensen.

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 en de binnenstad in het bijzonder. Mede daarom werken gemeenten, provincies en grote werkgevers samen 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. Door de verkeersstromen goed te onderzoeken, kunnen deze op de juiste manier verdeeld worden.

Voorbeeld: Universitair Medisch Centrum Groningen

Het UMCG is één van de voorbeelden van een werkgever in de binnenstad die haar medewerkers en bezoekers stimuleert om met alternatieven voor de auto naar het ziekenhuis te komen. Er werken in totaal ruim 12.500 mensen, en ongeveer 5000 patiënten en bezoekers komen dagelijks naar het UMCG. Een goede bereikbaarheid is voor het ziekenhuis van levensbelang. Binnen het UMCG is een aantal maatregelen genomen om het aantal auto's op de weg te minimaliseren. Het UMCG faciliteert P+R-abonnementen, waarmee medewerkers met korting gebruik kunnen maken van de P+R terreinen rondom de stad Groningen. Zo'n 1.300 medewerkers maken hier gebruik van. Ongeveer de helft van de medewerkers komt nu op de fiets. Het UMCG heeft de ambitie dat nog meer medewerkers op de fiets naar het werk komen en streeft naar een uitbreiding naar 60 procent. Het fietsen wordt gestimuleerd door het bieden van goede fietsparkeervoorzieningen,

daarnaast worden steeds meer oplaadpunten voor e-bikes gerealiseerd en is er een fietsenplan voor medewerkers. Om het fietsgebruik onder medewerkers nog verder te stimuleren wil het UMCG minder parkeerplekken op eigen terrein gaan faciliteren. Naast deze maatregelen is het UMCG bezig met het verbeteren van de reisinformatie voor zowel patiënten en bezoekers als voor medewerkers. Patiënten en bezoekers kunnen via de website UMCG.nl hun reis goed plannen met een routeplanner waarbij rekening wordt gehouden met de komende wegwerkzaamheden. Voor medewerkers komt op de digitale borden die in het UMCG hangen actuele reis- en bereikbaarheidsinformatie.

Het bieden van korting op E-bikes en op P+R-abonnementen, het beperken van de parkeermogelijkheden en betrouwbare en actuele reisinformatie: het zijn een aantal voorbeelden van de maatregelen die het UMCG neemt om het autogebruik van medewerkers en bezoekers te minimaliseren. De maatregelen samen moeten er voor zorgen dat het UMCG de komende jaren bereikbaar blijft voor patiënten en hun bezoekers, medewerkers en ambulances.

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 de Oosterparkwijk, de Professorenbuurt en De Hoogte 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.

12-13-14



Concept parkeerplan De Hoogte



INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE.....	3
SAMENVATTING	4
1. Inleiding.....	5
<i>Leeswijzer</i>	6
2. Het proces.....	7
3. De Analyse.....	8
3.1 Omgevingsanalyse.....	8
4. Afweging.....	12
4.1 De onderzoeksresultaten.....	12
4.2 De keuze tussen maatregelen	12
4.2 Consequenties van de maatregel	13
4.3 Consequenties voor doelgroepen	14
5. Maatregel.....	18
5.1 Conclusie.....	18
5.2 Uitwerking maatregel	19
6. Planning	19
Bijlagen.....	21
A. Rapportage parkeerpeiling Oosterparkwijk, Korrewegwijk en De Hoogte.	21

SAMENVATTING

Parkeeroverlast kan een grote ergernis voor bewoners en ondernemers zijn. De grote vraag naar schaarse parkeerruimte zorgen in de schilwijken voor een hoge parkeerdruk, fout geparkeerde auto's en onnodig zoekverkeer naar parkeerplaatsen. In dialoog met de bewonersorganisatie is de afgelopen jaar parkeerproblematiek in De Hoogte verkend. Dit concept parkeerplan omvat de voorbereiding, uitwerking en invoering van eventuele maatregelen in De Hoogte.

Het zuidelijke deel van De Hoogte, een wijk waar in zijn geheel nog geen betaald parkeren geldt, kampt met toenemende parkeeroverlast. Dit is de buurt die het dichtst bij de binnenstad ligt, en hierdoor het meeste last heeft van parkerende bezoekers van de binnenstad. Een hoge parkeerdruk leidt tot meer fout parkeren, een verminderde bereikbaarheid en meer onveilige situaties. In De Hoogte ligt de parkeerdruk rond de 70-85%. Voor de wijk als totaal geldt dat 48% van de respondenten op de peiling geen overlast ervaart, 21% soms overlast, 30% vaak overlast en 2% heeft geen mening gegeven. De meeste overlast wordt ervaren in Selwerderwijk Zuid. In deze buurt waren bijna geen respondenten die geen overlast zeggen te ervaren. De Selwerderwijk Zuid ligt tegen de grens van het gebied waar betaald parkeren al geldt (Noorderplantsoenbuurt sinds 1 januari 2015 en Indische buurt (onder Floresplein / Floresstraat). Het draagvlak voor de oplossing van betaald parkeren verschilt sterk. Namelijk...?

Het college realiseert zich dat de ernst van de problematiek, en daarmee het draagvlak voor de invoering van betaald parkeren, verschilt per buurt. De Selwerderwijk Zuid is een buurt waar niets doen absoluut geen optie is, terwijl in de rest van de wijk de parkeerproblemen minder groot zijn. en het draagvlak ook ... laag is.

Het draagvlak voor maatregelen wordt mede bepaald door het verwachte effect van betaald parkeren. Bij invoering van betaald parkeren in de Selwerderwijk Zuid zal een deel van de parkeerdruk zich verleggen naar de rest van De Hoogte. Een overgrote meerderheid in de rest van de wijk wenst geen maatregelen. Bij ongewijzigd beleid is de verwachting dat als gevolg van het groeiende autobezit (toename eigen woning bezit, nieuwbouwtwontwikkelingen), de aantrekkingskracht van de binnenstad en de verbeterde bereikbaarheid van dit deel van de stad, de parkeerdruk zal toenemen. Gelet op de ligging van de overige buurten van de wijk, de ruime aanwezigheid van parkeerplaatsen in deze buurten lijkt het nemen van maatregelen voor deze buurten vooralsnog niet wenselijk, danwel noodzakelijk

Het voornemen is om in de Selwerderwijk Zuid een regime van betaald- en vergunningparkeren in te voeren dat van kracht is op maandag t/m zaterdag tussen 09:00 en 18:00 uur, op donderdag tot 21:00 uur. Aansluiten bij het regime van...

1. Inleiding

Op 27 januari 2010 heeft de raad de Parkeernota "Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar!" vastgesteld. In dit beleid staat het proactief 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. Hierdoor verslechtert het verblijfsklimaat. Oorzaken zijn de beperkte beschikbaarheid van parkeerplaatsen, een toename van het autobezit en een toename van het aantal parkeerders van elders. Wij zien dit als gemeente terug in de overlastmeldingen over parkeren en de parkeerdrukmetingen die wij periodiek houden.

Parkeeroverlast kan een grote ergernis voor bewoners en ondernemers zijn. Bewoners willen graag dichtbij huis kunnen parkeren, ondernemers willen graag dat hun zaak goed bereikbaar is voor klanten en er voldoende parkeerruimte is. Werknemers, klanten en bezoekers willen hun auto zo dicht mogelijk bij de plek van bestemming parkeren, tegen zo gunstig mogelijke voorwaarden. De grote vraag naar parkeerruimte en de beperkte beschikbaarheid zorgen in de schilwijken voor een hoge parkeerdruk, fout geparkeerde auto's en onnodig zoekverkeer naar parkeerplaatsen.

De maatregelen die de gemeente op grond van de parkeernota beschikbaar heeft 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).



Concept parkeerplan

In de uitvoering van de parkeernota heeft de gemeente de benadering van het parkeervraagstuk de afgelopen jaren aangescherpt. Niet langer eenzijdig betaald parkeren invoeren op basis van het beleid en de parkeerdrukmetingen, maar steeds meer in dialoog met de bewoners de parkeerproblematiek verkennen. Worden de parkeerproblemen op grotere schaal herkend, welke oplossingsrichtingen zijn nodig en welke maatregel kan op draagvlak rekenen? Dit zijn de vragen die centraal staan in het proces om te komen tot een concept-parkeerplan.

Dit concept parkeerplan omvat de voorbereiding, uitwerking en invoering van eventuele maatregelen in De Hoogte met als buurten:

- Selwerderwijk Zuid
- Selwerderwijk Noord

- Tuindorp de Hoogte
- Cortingborg

Daarnaast is de parkeersituatie in de omliggende gebieden, zoals de Korrewegwijk, Oosterparkwijk, incl. het UMCG in de analyse en afweging meegenomen.

Inspraak

Het college van B&W heeft in zijn vergadering van 15 september 2015 besloten het concept Parkeerplan **De Hoogte** vrij te geven voor inspraak. De inspraakperiode duurt 6 weken, van 23 september 2015 tot en met 3 november 2015. Tijdens deze periode kunnen inspraakgerechtigden reageren op de plannen van de gemeente. Alle ontvangen reacties worden afzonderlijk afgewogen en beantwoord in een inspraakverslag. Het inspraakverslag met de al dan niet gewijzigde Parkeerplan **De Hoogte** wordt door het college van B&W vastgesteld.

Leeswijzer

In het tweede hoofdstuk wordt het proces beschreven, dat aan dit plan is voorafgegaan. Hoofdstuk 3 bestaat uit de analyse van het parkeerprobleem. Zo wordt de parkeerdruk in beeld gebracht. Daarnaast worden de uitkomsten van een peiling onder bewoners naar parkeeroverlast samengevat. In hoofdstuk 4 zijn de mogelijke maatregelen afgewogen, in het daaropvolgende hoofdstuk 5 wordt de praktische vertaling gemaakt naar maatregelen. Tenslotte is de planning uiteengezet.

2. Het proces

Het college staat op het standpunt dat invoering van betaald parkeren pas aan de orde is, als de wijk er om vraagt. Overlastmeldingen en parkeerdrukmetingen gaven in 2013 aanleiding om de parkeerproblematiek in de Hoogte te verkennen. De opdracht die ten grondslag ligt aan het concept-parkeerplan bestond uit het in gesprek gaan met de wijk over de noodzaak van eventuele parkeermaatregelen, en indien aan de orde over de maatregelen zelf. Het uiteindelijke plan moet op draagvlak kunnen rekenen.

Met de bewonersorganisaties Oosterparkwijk, Korrewegwijk en De Hoogte tezamen is gesproken over de aanpak om te komen tot een parkeerplan. De bewonersorganisaties zijn niet gevraagd om een inhoudelijk oordeel te vellen over de keuze wel of niet betaald parkeren, maar om in gesprek te gaan over de voorwaarden om tot een goed besluit over parkeren te komen en de gemeente hierover te adviseren. Bespreekpunten waren de informatie die nodig was om een goede afweging te kunnen maken, de keuze uit mogelijke maatregelen en de wijze waarop draagvlak voor een uiteindelijk voorstel gemeten kon worden.

Na de gezamenlijke vaststelling van de opdracht is op advies van de bewonersorganisaties al snel gekozen voor een schriftelijke peiling onder alle inwoners, vanuit de verwachting dat een huis-aan-huis enquête toegankelijker is dan een digitale enquête via internet. De peiling is in het eerste kwartaal van 2015 uitgevoerd. In deze peiling stond de mening van de bewoner centraal: ervaart de bewoner overlast (op welk moment, wie veroorzaakt het?) en de wenselijkheid van een parkeermaatregel (betaald/vergunning parkeren). De peiling was in overleg met de bewonersorganisaties zo objectief mogelijk opgezet. Om de bewoners mogelijkheid te bieden voldoende informatie over het onderwerp te verkrijgen zijn 3 inloopavonden gehouden en is informatie beschikbaar gesteld via de website.

Traject bewonersorganisaties

Juli 2014	start traject, bespreken opdracht en verwachtingen
Sep 2014	delen beschikbare informatie, voorstel voor peiling vanuit bewoners
Okt 2014	opzet peiling uitwisselen
Nov 2014	peiling vaststellen, keuze voor te stellen maatregelen, voorbereiding informatievoorziening en logistiek
Jan 2015	afronding peiling, voorbespreken informatieavonden <i>Reactietermijn peiling: eind januari- 20 februari 2015</i>
3-5 Feb 2015	3 afzonderlijke informatieavonden in de wijken Oosterparkwijk, Korrewegwijk en De Hoogte
Mrt 2015	bespreken uitkomsten peiling (eerste analyse)
Apr 2015	bespreken uitkomsten peiling (uitgebreide analyse)
Apr- juni 2015	bespreken uitwerking en opzet Parkeerplan

Onder hoofdstuk 6 gaan we nader in op de vervolgfasen na het concept Parkeerplan.

3. De Analyse

3.1 Omgevingsanalyse

De Hoogte ligt ingeklemd tussen het spoor en de Bedumerweg en bestaat uit de volgende buurten : Selwerderwijk, Zuid Tuindorp De Hoogte en sinds kort de Cortinghborg (nieuwbouw).

Het autobezit in De Hoogte (0.35) is iets hoger dan in de wijken Korrewegwijk en Oosterparkwijk, maar toch aanzienlijk lager dan het gemiddelde autobezit in de stad (0.6). De Hoogte grenst aan de wijk Selwerd, het Bedrijventerrein de Hoogte, Indische buurt (Korrewegwijk) en Noorderplantsoenbuurt (Oranjewijk). In een deel van de Indische buurt (tot aan de Floresplein/Floresstraat) en in de Noorderplantsoenbuurt geldt een betaald parkeren regime, waarbij het laatste gedeelte recent in werking is getreden.



| Borgplein

3.2 Beschikbaarheid parkeerplaatsen

Met het meten van de parkeerdruk wordt duidelijk hoeveel parkeerplaatsen in een gebied bezet, dan wel beschikbaar zijn. Dit onderzoek wordt voor verschillende momenten op een dag en in een week gehouden, om zo een betrouwbaar beeld op te kunnen tekenen. De parkeerdrukmetingen worden om de drie jaar gehouden.

In het voorjaar van 2015 zijn in opdracht van de gemeente Groningen de periodieke parkeerdrukmetingen uitgevoerd, zowel in het deel waar reeds betaald parkeren van kracht is, als in de buurten die onderdeel zijn van dit parkeerplan.

Parkeerdruk in de Hoogte nacht werkdag avond za-middag

Totaal niet betaald parkeren 84% 64% 78% 69%

Uit de parkeerdrukmeting in De Hoogte en omliggende wijken valt af te leiden dat de parkeerdruk in de buurten waar geen betaald parkeren van kracht is fors hoger ligt. In De Hoogte, waar nog geen betaald parkeren geldt, ligt de parkeerdruk rond de 70-80%. 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/ 's avonds), waarbij bewoners, bezoekers en forenzen elkaar soms letterlijk in de weg zitten.

3.4 Mening en beleving parkeerproblematiek bewoners

Op aangeven van en in samenspraak met de bewonersorganisaties van de Oosterparkwijk, Korrewegwijk en De Hoogte heeft de gemeente een schriftelijke peiling uitgevoerd onder alle inwoners van de gebieden waar geen parkeerregime geldt. De peiling is in het eerste kwartaal van 2015 gehouden. In deze peiling staat de mening van de bewoner centraal: ervaart de bewoner overlast (op welk moment, wie veroorzaakt het?) en de wenselijkheid van een parkeermaatregel (betaald parkeren ja of nee?).

Aan de peiling in wijk De Hoogte hebben 233 respondenten meegedaan, 10% van het aantal huishoudens in de wijk. Dit kan gezien worden als een normale respons en is een representatieve afspiegeling van de meningen in de wijk.

<i>Ervaren parkeerdruk</i>	geen	soms	vaak	onbekend
Selwerderwijk-Zuid	9%	24%	67%	0%
Selwerderwijk-Noord	61%	20%	14%	5%
Tuindorp de Hoogte	75%	19%	3%	3%
Cortingborg	80%	17%	3%	0%
Totaal	48%	21%	30%	2%

| Bedumerstraat



Voor De Hoogte als totaal geldt dat 48% van de respondenten geen overlast ervaart, 21% soms overlast, 30% vaak overlast en 2% heeft geen mening gegeven. De meeste overlast wordt ervaren in Selwerderwijk Zuid. In deze buurt gaf 9% aan geen overlast te ervaren. De Selwerderwijk Zuid ligt geografisch het dichtste bij de binnenstad en tegelijkertijd tegen de grens van het gebied waar betaald parkeren al geldt (Noorderplantsoenbuurt sinds 1 januari 2015 en Indische buurt (onder Floresplein / Floresstraat).

De volgende analyse geeft inzicht in de mening over de oorzaken van de overlast. In de vragenlijst konden de respondenten aangeven of zij overlast ervaren van forenzen, bewoners of van allebei. In de onderstaande tabel is te zien dat in Selwerderwijk Zuid een groot percentage respondenten vindt dat de overlast door de

forenzen veroorzaakt wordt. In de overige buurten van wijk De Hoogte vond de meerderheid van de respondenten dat er geen overlast is.

<i>Veroorzaker overlast</i>	forenzen	bewoners	alle	geen overlast
Selwerderwijk-Zuid	42%	18%	34%	6%
Selwerderwijk-Noord	23%	14%	7%	57%
Tuindorp de Hoogte	8%	19%	0%	73%
Cortingborg	3%	11%	6%	80%
Totaal	23%	16%	15%	45%

De respondenten is ook gevraagd op welk tijdstip zij de meeste overlast ervaren. In onderstaande tabel staan het aandeel respondenten dat op een bepaald deel van de dag parkeeroverlast ervaart. In de Selwerderwijk Zuid wordt de meeste overlast overdag en 's avonds ervaren, maar ook 's nachts. In de overige delen van De Hoogte blijft overlast op alle tijdstippen laag.

Tijdstip overlast

	overdag	s avonds	s nachts
Selwerderwijk-Zuid	71%	77%	41%
Selwerderwijk-Noord	20%	34%	16%
Tuindorp de Hoogte	11%	14%	3%
Cortingborg	6%	23%	14%
Totaal	35%	43%	22%

In de volgende analyse zetten we de voorkeuren voor maatregelen in de onderzochte buurten op een rij, die voor het parkeerbeleid mogelijk zijn. In onderstaande tabel staan de gewenste maatregelen die door de respondenten zijn gekozen uit de opties.

Gewenste maatregel	geen	betaald parkeren	bewoners en bezoek	Alleen bewoners	geen antwoord
Selwerderwijk-Zuid	38%	38%	18%	6%	1%
Selwerderwijk-Noord	89%	11%	0%	0%	0%
Tuindorp de Hoogte	95%	3%	0%	0%	2%
Cortingborg	94%	6%	0%	0%	0%
Totaal	72%	18%	7%	2%	1%

De meerderheid van de respondenten uit Selwerderwijk –Zuid heeft aangegeven het wenselijk te vinden dat er parkeermaatregelen worden getroffen.



In de Selwerderwijk Noord hebben maar 11% van de respondenten aangegeven parkeermaatregelen wenselijk te vinden. Het overgrote meerderheid wenst geen verandering.

In overige buurten (Tuindorp de Hoogte en Cortingborg) hebben respondenten overduidelijk gekozen voor geen verandering.

| Kaart : Aandeel respondenten dat een maatregel wenst voor het parkeerbeleid per zes-positie postcodegebied. Donkerder groen geeft aan dat het aandeel respondenten dat een maatregel wens hoger ligt.

4. Afweging

4.1 De onderzoeksresultaten

Uit de onderzoeksresultaten van zowel de parkeerdrukmeting alsook de peiling onder bewoners is een beeld op te tekenen dat alleen in de Selwerderwijk Zuid er aanleiding is tot het nemen van maatregelen om de parkeeroverlast tegen te gaan. In deze schil rondom het bestaande betaald parken gebied is een situatie ontstaan waarbij de parkeerdruk hoog is, en de bewoners dit in meer of minder mate als overlast ervaren en graag zien dat de gemeente een maatregel treft.

De uitkomsten van de peiling laten voor de overige buurten het tegenovergestelde beeld zien, een overgrote meerderheid wenst geen maatregel. In totaal voor de gehele wijk wenst 72% geen verandering, en dus geen invoering van betaald parkeren.

4.2 De keuze tussen maatregelen

Alternatieven

In voorbereiding op de parkeerpeiling is uitgebreid gesproken met de bewonersorganisaties van de Oosterparkwijk, Korrewegwijk en De Hoogte over de mogelijke maatregelen om de parkeerdruk te verlagen in die delen van de wijk waar de parkeerdruk het hoogste is. Ook zijn opmerkingen en suggesties vanuit bewoners binnengekomen. Zo vragen bewoners om extra parkeerplaatsen of doen suggesties voor blauwe zones (parkeerschijf). Alternatieven worden veelal aangereikt omdat er kosten aan betaald parkeren zijn verbonden: voor de bewoner, de ondernemer, de bezoeker en de gemeente. De gemeente moet immers investeren in parkeerautomaten, handhaving en de verstrekking van vergunningen.

In overleg met de bewonersorganisaties is gekozen om maatregelen voor te leggen die elders in de stad ook uitgevoerd zijn, en passen binnen het nu geldende beleid.

Vergunningensystemen met parkeerschijven kost de gemeente geld; de gemeente mist inkomsten bij parkeerschijven, terwijl de handhaving wel inzet kost. De opbrengst van boetes in blauwe zones zijn niet voor de gemeente, maar voor het Rijk

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 ook maatregelen zijn om vreemdparkeren tegen te gaan. Extra

ruimte trekt ook extra vreemdparkeerders aan, en vaak is er weinig ruimte in de wijk voor extra plaatsen of gaat het ten koste van openbaar groen. Daarom is het college hier geen voorstander van.

Verwachte uitkomst

Een maatregel moet de parkeerdruk in een gebied terugdringen. In hoeverre dit daadwerkelijk gebeurt, hangt af van verschillende factoren. De belangrijkste is de beschikbare ruimte, afgezet tegen de behoefte: is er voldoende plaats voor de bewoners en de bezoekers? De vraag concentreert zich op de Selwerderwijk Zuid, de enige buurt waar draagvlak is voor betaald parkeren. 42% van de bewoners geven aan dat er veel 'vreemd geparkeerd' wordt door forensen, dat betekent dat deze ruimte beschikbaar kan komen als deze doelgroep verdwijnt.

Een tweede factor is het effect van uitbreiding van betaald parkeren op het reeds bestaande betaald- parkeren gebied (Noorderplantsoenbuurt en Indische Buurt). Een deel van de bewoners uit de bestaande betaald parkeren gebieden parkeert hun (2e) auto in het gebied zonder regime. Dit komt het meest voor langs de grens tussen de gebieden. Deze categorie autobezitters zal bij invoering van betaald parkeren verwachting niet meer langs de grens parkeren, maar een vergunning aanschaffen of een nieuwe plek buiten het betaald parkeren gebied zoeken. Het te verwachten effect is dat de parkeerdruk in het bestaande betaald parkereengebied (iets) toeneemt en in het nieuwe betaald parkeren gebied afneemt.

Geen maatregelen

Een grote meerderheid in de wijk wenst geen maatregelen. Bij ongewijzigd beleid is de verwachting dat als gevolg van het groeiende autobezit (toename eigen woning bezit, nieuwbouwwontwikkelingen), de aantrekkingskracht van de binnenstad en de verbeterde bereikbaarheid van dit deel van de stad, de kans op een hogere parkeerdruk zal toenemen.

Gelet op de ligging van de wijk, de ruime aanwezigheid van parkeerplaatsen in deze buurten lijkt het nemen van maatregelen voor deze buurten niet wenselijk, danwel noodzakelijk.

4.2 Consequenties van de maatregel

Vorm betaald parkeren

We hebben bewoners gevraagd zich uit te spreken over verschillende vormen van betaald parkeren: 1. betaald parkeren voor alle doelgroepen

(bewonersvergunning, bezoekersvergunning en straatparkeren); 2. betaald parkeren voor alleen bewoners en hun bezoek en 3. alleen betaald parkeren voor bewoners. Hoe minder doelgroepen mogen parkeren, hoe lager de parkeerdruk. Aan het uitsluiten van doelgroepen zijn forse nadelen verbonden. Bezoek kan niet nabij het huis parkeren en ondernemers kunnen klanten niet dichtbij laten parkeren. Het merendeel van de respondenten in de Selwerderwijk Zuid kiest uit de mogelijk opties voor betaald parkeren voor alle doelgroepen.

Naast de vorm van betaald parkeren zijn begrenzing en de tijdsvensters keuzemogelijkheden. In de meeste schilwijken geldt betaald parkeren van 09:00-18:00 op maandag tot en met zaterdag, met daarnaast de koopavond op donderdag tot 21:00 uur. Bij de uitwerking van het parkeerplan naar een invoeringsplan zal dit aan de orde komen.

Waterbed effect

De consequentie van betaald parkeren is dat een deel van de parkeerdruk kan verschuiven naar het aangrenzende gebied; vreemdparkeerders 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.

De ligging van de buurten ten opzichte van de binnenstad en het aanbod van parkeerplaatsen in die buurten pleit voor handhaving van vrij parkeren in de wijk, met uitzondering van de Selwerderwijk Zuid.

Bij invoering van betaald parkeren in de gehele Selwerderwijk Zuid zal mogelijk een deel van de parkeerdruk zich verleggen naar omliggende straten. Aan de zuidkant grenst het gebied aan betaald parkeren zones, net als aan de oostkant. Aan de noordkant van de Selwerderwijk Zuid ligt een woonwijk, waarbij de kans ontstaat dat de parkeeroverlast daar toeneemt.

4.3 Consequenties voor doelgroepen

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-, bezoekersspas en bedrijfsvergunningen zijn vastgesteld en aanzienlijk lager dan het tarief voor straatparkeren per uur.

Bewoners

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 (tarief 2015). Het huidige beleid is dat er één vergunning per autobezitter wordt verstrekt, wel kunnen er meerdere autobezitters per adres een vergunning verkrijgen.

Bewoners hebben daarnaast de mogelijkheid één bezoekersvergunning per adres aan te schaffen voor een vast bedrag. Een bezoekersvergunning geeft beschikking over een vast aantal uren per week zonder extra kosten. 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 bewoners, klanten van ondernemers tot zakelijk verkeer en bezoekers van de voorzieningen binnen of buiten de wijk. Bezoekers die niet gebruik maken van een bezoekersvergunning via een bewoner zijn aangewezen op de parkeerautomaat of betalen per mobiele telefoon (tarieven 2015).

Ondernemers

Ondernemers hebben een parkeerbehoefte, soms voor bedrijfswagens, maar ook voor de ontvangst van klanten. Ondernemers kunnen een bedrijvenvergunning aanvragen voor een betaald parkeren gebied. Aan deze vergunning en eventuele extra vergunningen zijn een aantal voorwaarden gekoppeld. Klanten van ondernemers kunnen een parkeerticket aanschaffen via een parkeerautomaat of via belparkeren.

Ondernemers van buiten het betaald parkeren gebied hebben de mogelijkheid een dagontheffing aan te vragen. 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

Huisartsen, verloskundigen en medewerkers van thuiszorginstellingen kunnen een parkeeronthefing 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.



| Cortingborg

4.4 Consequenties gemeente

In schilwijken is betaald parkeren niet kostendekkend: de opbrengsten uit vergunningen en tickets zijn lager dan de kosten voor de gemeente. Het betreft namelijk vooral parkeerders die een vergunning gebruiken. In de binnenstad zijn de opbrengsten juist hoger dan de kosten, als gevolg van het grote aantal bezoekers die betalen met een ticket. De uitbreiding van betaald parkeren heeft negatieve gevolgen voor de exploitatie. De gevolgen zullen nader uitgewerkt worden in de meerjarenbegroting van het Parkeerbedrijf. Besparende maatregelen zoals grotere afstanden tot parkeerautomaten (minder automaten

zijn nodig) zijn in dit parkeerplan nog niet aan de orde. Hiervan heeft de gemeenteraad aangegeven het geen goede optie te vinden.

Nb. 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 (2015)

- | | |
|---------------------------------------|------------------|
| • Schilwijken | € 1,80 per uur |
| • Bewonersvergunning schilwijken | € 67,95 per jaar |
| • Bezoekersvergunning | € 38,90 per jaar |
| • Tijdelijke bezoekersvergunning dag | € 8,10 per dag |
| • Tijdelijke bezoekersvergunning week | € 44,05 per week |
| • Bedrijfsvergunning (schilwijken) | € 67,95 per jaar |
| • Borgsom parkeerkaarten | € 15,- per pas |

5. Maatregel

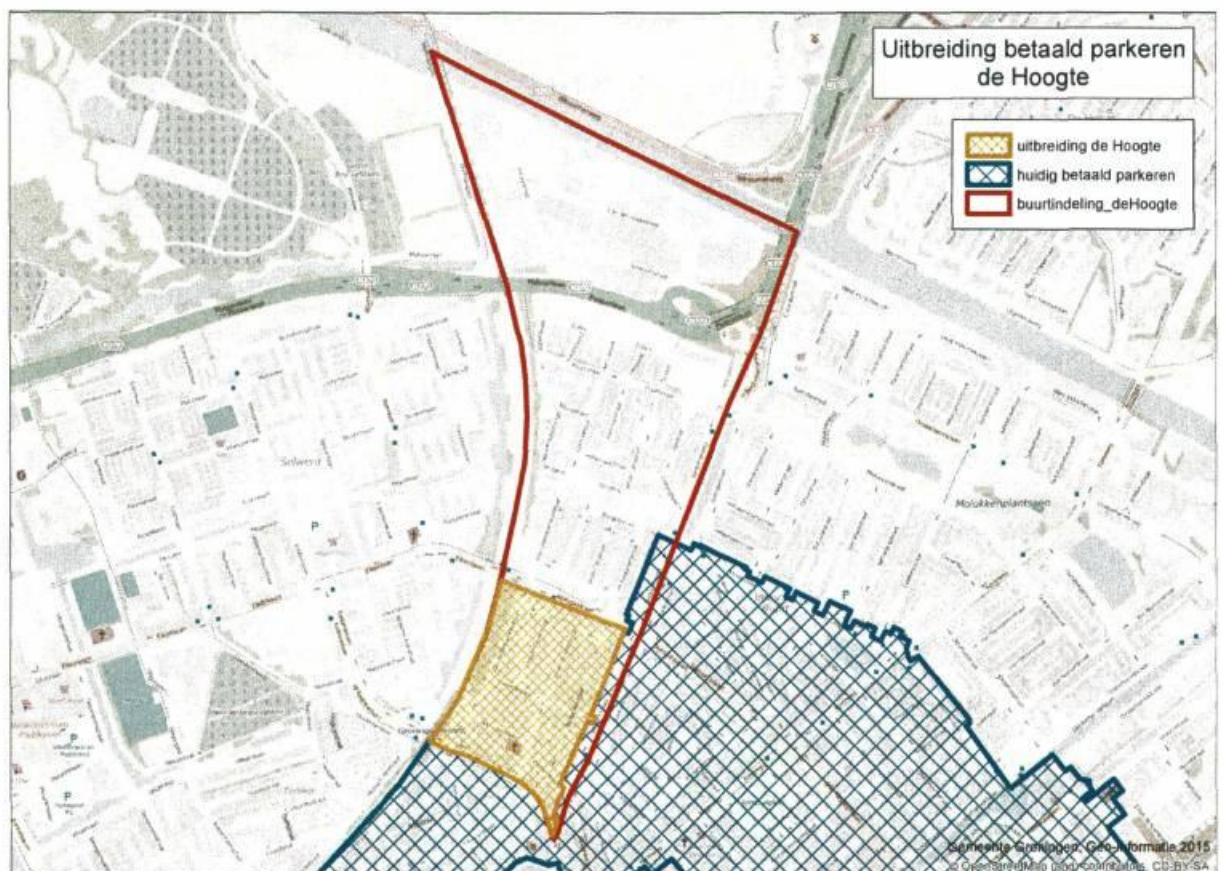
5.1 Conclusie

Het college concludeert dat op wijkniveau een ruime meerderheid (72%) voor handhaving van de bestaande situatie pleit, als antwoord op het parkeren in de wijk. Het college realiseert zich dat de ernst van de problematiek, en daarmee het draagvlak voor de invoering, verschilt per buurt. Er zijn buurten waar de parkeerproblemen minder groot zijn, maar niets doen voor de Selwerderwijk-Zuid is geen optie. Invoering van betaald parkeren is in deze buurt gewenst.

Gelet op de

- uitkomsten van de parkeerdrukmetingen
- de uitkomst van de parkeerpeiling;
- het toenemende autobezit;
- een verbeterde bereikbaarheid en de aantrekkingskracht van de binnenstad;

heeft het college van B&W het voornemen om betaald parkeren in te voeren in de Selwerderwijk Zuid. De maatregel zal bestaan uit betaald- en vergunningparkeren voor alle doelgroepen. De situatie in de rest van De Hoogte zal ongewijzigd blijven.



5.2 Uitwerking maatregel

De maatregel voor de Selwerderwijk Zuid luidt als volgt:

In de Selwerderwijk Zuid wordt een parkeerregime van betaald- en vergunningparkeren ingevoerd dat van kracht is op de volgende tijdstippen:

- maandag t/m zaterdag tussen 09:00 en 18:00 uur, op donderdag tot 21:00 uur.

Het regime geldt bij invoering in een zone die alleen de Selwerderwijk Zuid beslaat. Er wordt bewust voor gekozen om niet de bestaande, aangrenzende zones Noorderplantsoenbuurt of Indische Buurt uit te breiden, omdat deze anders een te groot gebied zouden beslaan en in andere wijken liggen.

5.3 Evaluatie

De maatregelen zullen moeten leiden tot een verlaging van de parkeerdruk en eenverbetering van de veiligheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid. De getroffen maatregelen zullen een jaar na invoering worden geëvalueerd. De evaluatiecriteria zullen in samenspraak met de bewonersorganisatie De Hoogte worden bepaald. Deze evaluatie zal bijvoorbeeld kunnen leiden tot bijstelling van tijden. Van het terugdraaien van de gehele maatregel zal echter geen sprake zijn.

6. Planning

Er zijn er grofweg 4 fasen te onderscheiden in het totale proces:

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

Opstellen Invoeringsplan

Nadat het Parkeerplan en het bijhorende krediet zijn vastgesteld zal – in overleg met de bewonersorganisatie – een implementatieplan worden opgesteld. Het doel van dit implementatieplan 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.

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
- Betaald parkeren vastgesteld
- Invoeringsplan
- Uitvoering
- Uiterlijke ingangsdatum nieuwe regime*
- Evaluatie

**of zoveel eerder volgens invoeringsplan*

Bijlagen

A. Rapportage parkeerpeiling Oosterparkwijk, Korrewegwijk en De Hoogte.

Bijlage: stimuleren alternatieven auto

De diversiteit en concentratie van voorzieningen en activiteiten in combinatie met de historische en ruimtelijke kwaliteit maakt de Groninger binnenstad tot 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. De binnenstad ontving in 2014 in een gemiddelde ruim 500.000 bezoekers. Van de bezoekers kwam 40 procent van buiten de gemeente. De Oosterparkwijk, Korrewegwijk en De Hoogte zijn dicht tegen de binnenstad aan gelegen. Een groot deel van de bewoners geeft aan dat de parkeeroverlast in de wijken (mede) veroorzaakt wordt door forensen.

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 en de binnenstad in het bijzonder. Mede daarom werken gemeenten, provincies en grote werkgevers samen 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. Door de verkeersstromen goed te onderzoeken, kunnen deze op de juiste manier verdeeld worden.

Voorbeeld: Universitair Medisch Centrum Groningen

Het UMCG is één van de voorbeelden van een werkgever in de binnenstad die haar medewerkers en bezoekers stimuleert om met alternatieven voor de auto naar het ziekenhuis te komen. Er werken in totaal ruim 12.500 mensen, en ongeveer 5000 patiënten en bezoekers komen dagelijks naar het UMCG. Een goede bereikbaarheid is voor het ziekenhuis letterlijk en figuurlijk van levensbelang. Binnen het UMCG is een aantal maatregelen genomen om het aantal auto's op de weg te minimaliseren. Het UMCG faciliteert P+R-abonnementen, waarmee medewerkers met korting gebruik kunnen maken van de P+R terreinen rondom de stad Groningen. Zo'n 1.300 medewerkers maken hier gebruik van. Ongeveer de helft van de medewerkers komt nu op de fiets. Het UMCG heeft de ambitie dat nog meer medewerkers op de fiets naar het werk komen en streeft naar een uitbreiding naar 60 procent. Het fietsen wordt gestimuleerd door het bieden van goede fietsparkeervoorzieningen, daarnaast worden steeds meer oplaadpunten voor e-

bikes gerealiseerd en is er een fietsenplan voor medewerkers. Om het fietsgebruik onder medewerkers nog verder te stimuleren wil het UMCG minder parkeerplekken op eigen terrein gaan faciliteren. Naast deze maatregelen is het UMCG bezig met het verbeteren van de reisinformatie voor zowel patiënten en bezoekers als voor medewerkers. Patiënten en bezoekers kunnen via de website UMCG.nl hun reis goed plannen met een routeplanner waarbij rekening wordt gehouden met de komende wegwerkzaamheden. Voor medewerkers komt op de digitale borden die in het UMCG hangen actuele reis- en bereikbaarheidsinformatie.

Het bieden van korting op E-bikes en op P+R-abonnementen, het beperken van de parkeermogelijkheden en betrouwbare en actuele reisinformatie: het zijn een aantal voorbeelden van de maatregelen die het UMCG neemt om het autogebruik van medewerkers en bezoekers te minimaliseren. De maatregelen samen moeten er voor zorgen dat het UMCG de komende jaren bereikbaar blijft voor patiënten en hun bezoekers, medewerkers en ambulances.

De gemeente heeft als standpunt 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 de Oosterparkwijk, de Professorenbuurt en De Hoogte 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.

| website van GA Slimmer reizen

Concept parkeerplan Korrewegwijk



INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding.....	5
<i>Leeswijzer</i>	6
2. Het proces.....	7
3. De Analyse.....	8
3.1 Omgevingsanalyse	8
3.2 Beschikbaarheid parkeerplaatsen.....	10
4. Afweging.....	16
4.1 De onderzoeksresultaten.....	16
4.2 De keuze tussen maatregelen.....	16
4.2 Consequenties van de maatregel	19
4.3 Consequenties voor doelgroepen	20
5. Maatregel	24
5.1 Conclusie.....	24
5.2 Uitwerking maatregel	25
6. Planning	27
Bijlagen.....	29
A. Rapportage parkeerpeiling Oosterparkwijk, Korrewegwijk en De Hoogte.	29

| Voorblad: Diephuisstraat, mei 2015

SAMENVATTING

Parkeeroverlast kan een grote ergernis voor bewoners en ondernemers zijn. De grote vraag naar schaarse parkeerruimte zorgt in de schilwijken voor een hoge parkeerdruk, fout geparkeerde auto's en onnodig zoekverkeer naar parkeerplaatsen. In dialoog met de bewonersorganisatie is de afgelopen jaar parkeerproblematiek in de Korrewegwijk verkend. Dit concept parkeerplan omvat de voorbereiding, uitwerking en invoering van eventuele maatregelen in de Korrewegwijk.

Delen van de Korrewegwijk, waar nog geen betaald parkeren geldt, kampen al een aantal jaren met parkeeroverlast. Dit zijn de buurten die het dichtst bij de binnenstad liggen, en hierdoor het meeste last hebben van parkerende forenzen en bezoekers van de binnenstad, in combinatie met toegenomen autobezit in wijken die hier destijds niet op ingericht zijn. Een hoge parkeerdruk leidt tot meer fout parkeren, een verminderde bereikbaarheid en meer onveilige situaties. De meeste overlast in de Korrewegwijk wordt ervaren in de Professorenbuurt Oost. De parkeerdruk ligt hier rond de 90%. De parkeerdruk is 's nachts het hoogst omdat dan de meeste bewoners thuis zijn en zij gebruik maken van de parkeergelegenheid. De problemen concentreren zich rondom de randen van de werkdag ('s ochtends en 's avonds), waarbij bewoners, bezoekers en forenzen elkaar soms letterlijk elkaar in de weg zitten. Aan de andere kant zien wij dat de overlast afneemt naarmate de afstand naar de rand van betaald parkeren groter is. Een peiling onder bewoners bevestigt dit beeld. Minstens 70% van de bewoners in de West Indische Buurt en het Molukkenplantsoen geeft in de peiling aan geen overlast te ervaren. Het draagvlak voor de oplossing van betaald parkeren verschilt sterk binnen de wijk als geheel.

Het college realiseert zich dat de ernst van de problematiek, en daarmee het draagvlak voor de invoering van maatregelen, verschilt per buurt. Er is één buurt waar niets doen absoluut geen optie is, maar er zijn ook buurten waar de parkeerproblemen en het draagvlak voor maatregelen minder groot zijn. Het ontbreken van barrières tussen het bestaande betaald parkergebied en de ligging van de Professorenbuurt Oost ten opzichte van de binnenstad, pleit voor invoering van betaald parkeren, ook al wordt de overlast in de Nieuwe Indische buurt op dit moment ook ervaren.

Het draagvlak voor de maatregel wordt mede bepaald door het verwachte effect van betaald parkeren. Bij invoering van betaald parkeren in de Professorenbuurt Oost verwachten we dat een deel van de parkeerdruk zich verlegt naar omliggende buurten. In de Professorenbuurt zelf zijn er 10% meer parkeerplaatsen, dan auto's. In de praktijk betekent dat er voldoende ruimte is op buurtniveau, maar in straten waar het autobezit hoger is dan het aantal parkeerplaatsen zullen bewoners niet altijd in de eigen straat kunnen parkeren, maar wel binnen de maximale loopafstand van 150 meter. De bewonersorganisatie pleit voor het handhaven van het aantal parkeerplaatsen, ook in het licht van de ontwikkelingen in de Oosterhamrikzone.

Het voornemen is in de Professorenbuurt Oost een regime van betaald- en vergunningparkeren in te voeren dat van kracht is op maandag t/m zaterdag tussen

09:00 en 18:00 uur, op donderdag tot 21:00 uur. Dit sluit aan op het bestaande regime in de rest van wijk (waar al betaald parkeren geldt). Ook is hierbij afgestemd op recente ontwikkelingen in de aangrenzende Oosterparkwijk en De Hoogte.

1. Inleiding

Op 27 januari 2010 heeft de raad de Parkeernota "Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar!" vastgesteld. In dit beleid staat het proactief 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. Hierdoor verslechtert het verblijfsklimaat. Oorzaken zijn de beperkte beschikbaarheid van parkeerplaatsen, een toename van het autobezit en een toename van het aantal parkeerders van elders. Wij zien dit als gemeente terug in de overlastmeldingen over parkeren en de parkeerdrukmetingen die wij periodiek houden.

Parkeeroverlast kan een grote ergernis voor bewoners en ondernemers zijn. Bewoners willen graag dichtbij huis kunnen parkeren, ondernemers willen graag dat hun zaak goed bereikbaar is voor klanten en er voldoende parkeerruimte is. Werknemers, klanten en bezoekers willen hun auto zo dicht mogelijk bij de plek van bestemming parkeren, tegen zo gunstig mogelijke voorwaarden. De grote vraag naar parkeerruimte en de beperkte beschikbaarheid zorgen in de schilwijken voor een hoge parkeerdruk, fout geparkeerde auto's en onnodig zoekverkeer naar parkeerplaatsen.

De maatregelen die de gemeente op grond van de parkeernota beschikbaar heeft 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).

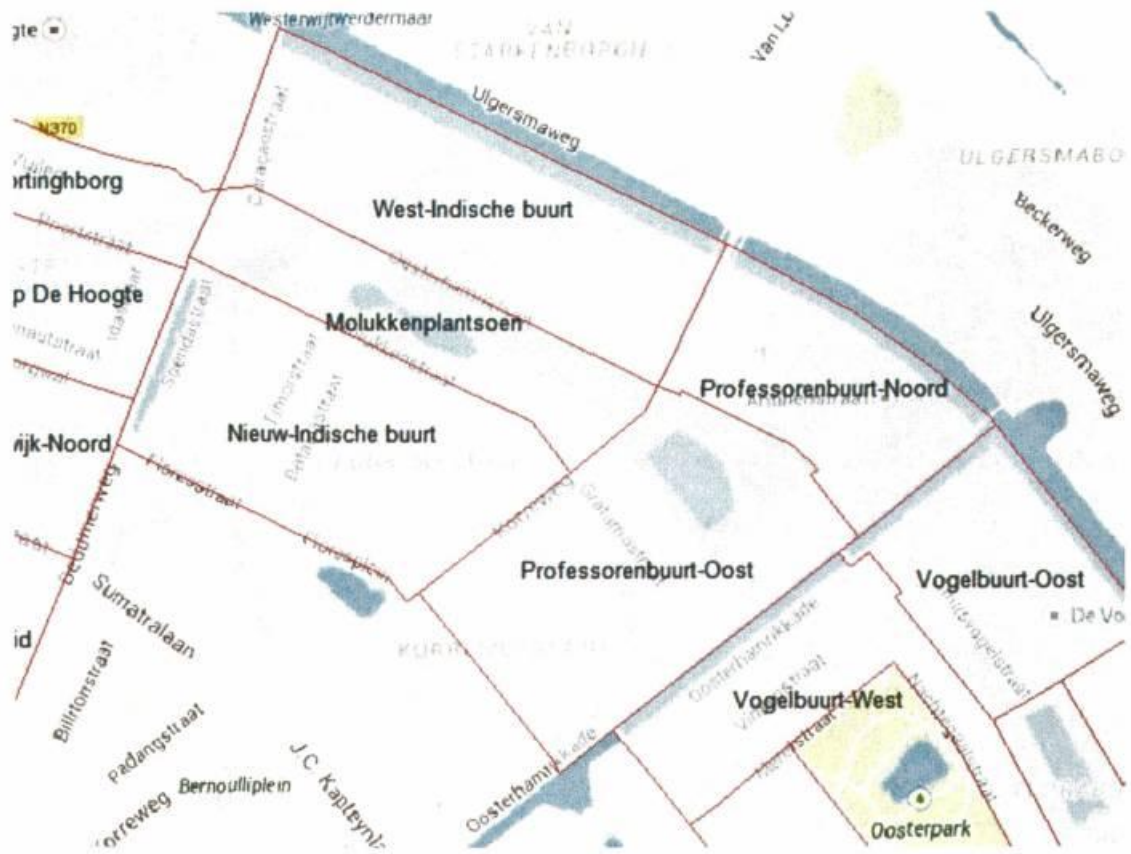
In de uitvoering van de parkeernota heeft de gemeente de benadering van het parkeervraagstuk de afgelopen jaren aangescherpt. Niet langer eenzijdig betaald parkeren invoeren op basis van het beleid en de parkeerdrukmetingen, maar steeds meer in dialoog met de bewoners de parkeerproblematiek verkennen. Worden de parkeerproblemen op grotere schaal herkend, welke oplossingsrichtingen zijn nodig en welke maatregel kan op draagvlak rekenen? Dit zijn de vragen die centraal staan in het proces om te komen tot een concept-parkeerplan.

Dit concept parkeerplan omvat de voorbereiding, uitwerking en invoering van eventuele maatregelen in de Korrewegwijk met als buurten:

- Professorenbuurt
 - Professorenbuurt Oost
 - Professorenbuurt Noord
- Indische buurt

- Nieuw-Indische buurt
- Molukkenplantsoen
- West-Indische buurt

Daarnaast is de parkeersituatie in de omliggende gebieden, zoals de Oosterparkwijk en De Hoogte in de analyse en afweging meegenomen.



Inspraak

Het college van B&W heeft in zijn vergadering van 15 september 2015 besloten het concept Parkeerplan **Korrewegwijk** vrij te geven voor inspraak. De inspraakperiode duurt 6 weken, van 23 september 2015 tot en met 3 november 2015. Tijdens deze periode kunnen inspraakgerechtigden reageren op de plannen van de gemeente. Alle ontvangen reacties worden afzonderlijk afgewogen en beantwoord in een inspraakverslag. Het inspraakverslag met de al dan niet gewijzigde Parkeerplan **Korrewegwijk** wordt door het college van B&W vastgesteld.

Leeswijzer

In het tweede hoofdstuk wordt het proces beschreven, dat aan dit plan is voorafgegaan. Hoofdstuk 3 bestaat uit de analyse van het parkeerprobleem. Zo wordt de parkeerdruk in beeld gebracht. Daarnaast worden de uitkomsten van een peiling onder bewoners naar parkeeroverlast samengevat. In hoofdstuk 4 zijn de mogelijke maatregelen afgewogen, in het daaropvolgende hoofdstuk 5 wordt de praktische vertaling gemaakt naar maatregelen. Tenslotte is de planning uiteengezet.

2. Het proces

Het college staat op het standpunt dat invoering van betaald parkeren pas aan de orde is, als de wijk er om vraagt. Overlastmeldingen en parkeerdrukmetingen gaven in 2013 aanleiding om de parkeerproblematiek in de Korrewegwijk te verkennen. De opdracht die ten grondslag ligt aan het concept- parkeerplan bestond uit het in gesprek gaan met de wijk over de noodzaak van eventuele parkeermaatregelen, en indien aan de orde over de maatregelen zelf. Het uiteindelijke plan moet op draagvlak kunnen rekenen.

Met de bewonersorganisaties Oosterparkwijk, Korrewegwijk en De Hoogte tezamen is gesproken over de aanpak om te komen tot een parkeerplan. De bewonersorganisaties zijn niet gevraagd om een inhoudelijk oordeel te vellen over de keuze wel of niet betaald parkeren, maar om in gesprek te gaan over de voorwaarden om tot een goed besluit over parkeren te komen en de gemeente hierover te adviseren. Bespreekpunten waren de informatie die nodig was om een goede afweging te kunnen maken, de keuze uit mogelijke maatregelen en de wijze waarop draagvlak voor een uiteindelijk voorstel gemeten kon worden.

Na de gezamenlijke vaststelling van de opdracht is op advies van de bewonersorganisaties al snel gekozen voor een schriftelijke peiling onder alle inwoners, vanuit de verwachting dat een huis-aan-huis enquête toegankelijker is dan een digitale enquête via internet. De peiling is in het eerste kwartaal van 2015 uitgevoerd. In deze peiling stond de mening van de bewoner centraal: ervaart de bewoner overlast (op welk moment, wie veroorzaakt het?) en de wenselijkheid van een parkeermaatregel (betaald/ vergunning parkeren). De peiling was in overleg met de bewonersorganisaties zo objectief mogelijk opgezet. Om de bewoners mogelijkheid te bieden voldoende informatie over het onderwerp te verkrijgen zijn 3 inloopavonden gehouden en is informatie beschikbaar gesteld via de website.

Traject bewonersorganisaties

Juli 2014	start traject, bespreken opdracht en verwachtingen
Sep 2014	delen beschikbare informatie, voorstel voor peiling vanuit bewoners
Okt 2014	opzet peiling uitwisselen
Nov 2014	peiling vaststellen, keuze voor te stellen maatregelen, voorbereiding informatievoorziening en logistiek
Jan 2015	afronding peiling, voorbespreken informatieavonden <i>Reactietermijn peiling: eind januari- 20 februari 2015</i>
3-5 Feb 2015	3 afzonderlijke informatieavonden in de wijken Oosterparkwijk, Korrewegwijk en De Hoogte
Mrt 2015	bespreken uitkomsten peiling (eerste analyse)
Apr 2015	bespreken uitkomsten peiling (uitgebreide analyse)
Apr/ juni 2015	bespreken uitwerking en opzet Parkeerplan

Onder hoofdstuk 6 gaan we nader in op de vervolgfases na het concept Parkeerplan.

3. De Analyse

3.1 Omgevingsanalyse

De Korrewegwijk ligt dicht tegen de binnenstad aan. Het is een (grotendeels) vooroorlogse wijk met een heldere stedenbouwkundige structuur. De verkeerssituatie in de Korrewegwijk wordt bepaald door een drukke verkeersontsluiting via de Bedumerweg (westkant) en Korreweg (dwars door de wijk). Langs de Korreweg loopt ook een zeer drukke fietsverbinding naar het stadscentrum. De bestaande busbaan langs de Oosterhamrikkade maakt onderdeel van de recente discussie over een nieuwe stadsontsluiting. Er wordt momenteel een aantal varianten onderzocht, waaronder een route via Oosterhamriktrace of via de Korrewegbrug. De uitkomst van deze discussie zal naar verwachting invloed hebben op de verkeerssituatie in de wijk.

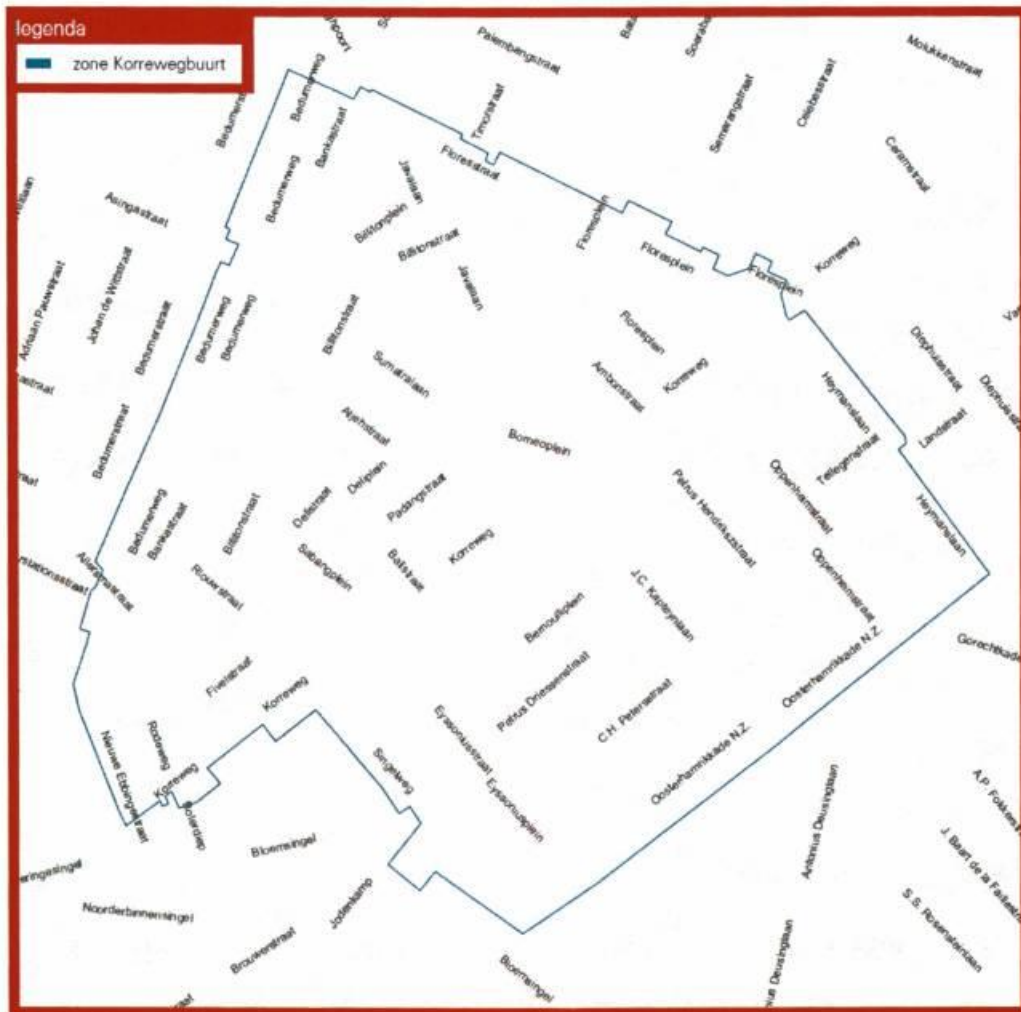


| Oosterhamrikzone

De Korrewegwijk is in beweging. Delen van de wijk zijn gerenoveerd of opnieuw gerealiseerd (nieuwbouw Nieuw Indische buurt, renovatie tussen Sumatralaan en Javalaan). In de Professorenbuurt Noord en langs de Oosterhamrikkade worden diverse woonlocaties ontwikkeld. De buurtorganisatie van de Professorenbuurt Oost geeft daarom aan dat het van vitaal belang is het aantal parkeerplaatsen te handhaven. De gemeente heeft als insteek dat nieuwe projecten geen nieuwe parkeerproblemen geven. Hiervoor wordt een strikte parkeernorm gehanteerd en de parkeercapaciteit moet ongewijzigd blijven (gelijkblijvend aantal parkeerplaatsen). Daarnaast worden er vele initiatieven ondernomen in het sociale domein. Dat vanwege de aanwijzing van de wijk als krachtwijk.

Binnen een deel van de Korrewegwijk geldt sinds enige jaren betaald parkeren. Het gebied met betaald parkeren wordt begrensd door: de middellijn van de waterweg Oosterhamrikkanaal, Heymanslaan, kruispunt Korreweg/Heymanslaan, Floresplein, Bedumerweg/ Floresstraat, kruispunt Bankastraat/Floresstraat, kruispunt Bedumerweg/Floresstraat, Bedumerweg, Nieuwe Ebbingestraat tussen Noorderstationsstraat en Boteringesingel, middellijn Boteringesingel tussen Nieuwe Ebbingestraat en Boterdiep, middellijn Boterdiep tussen Bloemsingel en

Korreweg, middellijn Korreweg tussen Rodeweg en Singelweg tussen Korreweg, middellijn Singelweg tussen Korreweg en Van Kerckhofstraat en middellijn Van Kerckhofstraat tussen Oosterhamrikkanaal NZ en waterweg Oosterhamrikkanaal.



| Huidige zone betaald parkeren Korrewegwijk

De **Nieuw Indische buurt** bestaat grotendeels uit huurwoningen in bezit van corporaties. De particuliere woningen vindt men in de Celebesstraat, de Ceramstraat (beide jaren 30) en de Timorstraat, de Medanstraat (nieuwbouw). In dit deel van de wijk wordt een vergrote parkeerdruk ervaren, vooral in de straten met particuliere woningen, waar autobezit hoger is dan in de overige delen. Een deel van de nieuw gebouwde particuliere woningen zijn voorzien van een eigen parkeergelegenheid.



| Medanstraat: parkeren op eigen terrein

De **West-Indische buurt** bestaat uit zowel huurwoningen als particuliere woningen.

Het autobezit in de West-Indische buurt is aanzienlijk lager dan in het gemiddelde van de stad en verschilt per buurtdeel. Het percentage bewoners met bijstandsuitkering is twee keer zo groot als het stadsgemiddelde, het aantal niet-werkende werkzoekenden is 1.5 keer zo hoog. Tegelijkertijd is het gemiddeld inkomen duidelijk lager dan het stadsgemiddelde.

De **Professorenbuurt** ligt tussen de Korreweg, het Oosterhamrikkanaal en het van Starckenborghkanaal. Het autobezit in de Professorenbuurt is, net als in de Indische buurt de helft van het stadsgemiddelde. Er zijn duidelijk minder mensen die een bijstandsuitkering ontvangen of werkzoekend zijn dan in de Indische buurt. Het gemiddeld inkomen in de Professorenbuurt is iets hoger dan in de Indische buurt, maar lager dan het gemiddelde inkomen in de stad.

3.2 Beschikbaarheid parkeerplaatsen

Met het meten van de parkeerdruk wordt duidelijk hoeveel parkeerplaatsen in een gebied bezet, dan wel beschikbaar zijn. Dit onderzoek wordt voor verschillende momenten op een dag en in een week gehouden, om zo een betrouwbaar beeld op te kunnen tekenen. De parkeerdrukmetingen worden om de drie jaar gehouden.

In het voorjaar van 2015 zijn in opdracht van de gemeente Groningen de periodieke parkeerdrukmetingen uitgevoerd, zowel in het deel waar reeds betaald parkeren van kracht is, als in de buurten die onderdeel zijn van dit parkeerplan.

Parkeerdruk	nacht	werkdag	avond	za-middag
Indische buurt	78%	66%	73%	65%
Professorenbuurt	90%	73%	80%	78%
Totaal niet betaald parkeren	82%	69%	75%	69%
Indische buurt	73%	47%	67%	57%
Professorenbuurt	70%	47%	63%	51%
Totaal betaald schilwijken	71%	47%	65%	54%

Uit de parkeerdrukmeting valt af te leiden dat de parkeerdruk in de buurten waar geen betaald parkeren van kracht is fors hoger ligt dan het deel van de wijk waar al betaald parkeren geldt. In de Professorenbuurt waar nog geen betaald parkeren geldt, ligt de parkeerdruk rond de 90%. 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/ 's avonds), waarbij bewoners, bezoekers en forenzen elkaar soms letterlijk in de weg zitten. In deze cijfers is geen rekening gehouden met leaseauto's en auto's met een buitenlands kenteken.

3.4 Mening en beleving parkeerproblematiek bewoners

Op aangeven van en in samenspraak met de bewonersorganisaties van de Oosterparkwijk, Korrewegwijk en De Hoogte heeft de gemeente een schriftelijke peiling uitgevoerd onder alle inwoners van de gebieden waar geen parkeerregime geldt. De peiling is in het eerste kwartaal van 2015 gehouden. In deze peiling staat de mening van de bewoner centraal: ervaart de bewoner overlast (op welk moment, wie veroorzaakt het?) en de wenselijkheid van een parkeermaatregel (betaald parkeren ja of nee?).

Aan de peiling in de Korrewegwijk hebben 552 respondenten meegedaan, 10% van het aantal huishoudens in de wijk. Dit kan gezien worden als een normale respons en is daarom een representatieve afspiegeling van de meningen in de wijk.

<i>Ervaren parkeerdruk</i>	geen	soms	vaak	onbekend
Nieuw Indische Buurt	35%	32%	31%	3%
Molukkenplantsoen	76%	6%	18%	0%
West Indische Buurt	70%	22%	6%	3%
Indische buurt (totaal)	51%	27%	20%	3%
Professorenbuurt Oost	11%	23%	63%	3%
Professorenbuurt Noord	58%	33%	8%	0%
Professorenbuurt (totaal)	14%	24%	60%	3%

Totaal **38%** **26%** **34%** **3%**

Voor de Korrewegwijk als totaal geldt dat 38% geen overlast ervaart, 26% soms overlast, 34% vaak overlast en 3% heeft geen mening gegeven. De meeste overlast wordt ervaren in het Professorenbuurt Oost. In deze buurt is er slechts een klein deel van de respondenten dat zegt geen overlast te ervaren.



De Professorenbuurt Oost ligt geografisch het dichtst bij de binnenstad en tegelijkertijd tegen de grens van het gebied waar betaald parkeren al geldt.

| Oosterhamrikkade

Het volgende overzicht gaat in op de mening over oorzaken van de overlast. In de vragenlijst konden de respondenten aangeven of zij overlast ervaren van forenzen, bewoners of van allebei. In de onderstaande tabel is te zien dat in beide buurten de meeste respondenten vinden dat het overlast door de bewoners zelf veroorzaakt wordt (autobezit), maar ook door de in de buurt parkerende forenzen. De meerderheid van alle respondenten geeft aan overlast te hebben door forenzen, al dan niet in combinatie met overlast door bewoners.

Veroorzaker overlast	forenzen	bewoners	alle	geen overlast
Nieuw Indische Buurt	22%	30%	17%	33%
Molukkenplantsoen	35%	6%	0%	59%
West Indische Buurt	17%	22%	1%	60%
Indische buurt (totaal)	21%	26%	10%	45%

Professorenbuurt Oost	17%	33%	40%	10%
Professorenbuurt Noord	17%	25%	8%	50%
Professorenbuurt (totaal)	17%	32%	38%	13%
Totaal	19%	28%	20%	34%

De respondenten is ook gevraagd op welk tijdstip zij de meeste overlast ervaren. In onderstaande tabel staat het aandeel respondenten dat op een bepaald deel van de dag parkeeroverlast ervaart. De meeste overlast wordt 's avonds ervaren, vooral in de delen Nieuw-Indische buurt en Professorenbuurt Oost. De respondenten van de Professorenbuurt Oost geven aan ook in de nacht overlast te ondervinden (51%).

Tijdstip overlast	overdag	s avonds	s nachts
Nieuw Indische Buurt	24%	51%	27%
Molukkenplantsoen	29%	12%	6%
West Indische Buurt	13%	22%	4%
Indische buurt (totaal)	20%	38%	17%
Professorenbuurt Oost	30%	70%	51%
Professorenbuurt Noord	25%	17%	17%
Professorenbuurt (totaal)	30%	67%	49%
Totaal	23%	48%	28%

In de volgende analyse zetten we de voorkeuren voor maatregelen in de onderzochte buurten op een rij, die voor het parkeerbeleid mogelijk zijn. In onderstaande tabel staan de gewenste maatregelen die door de respondenten zijn gekozen uit de opties.. In onderstaande tabel staan de gewenste maatregelen die door de respondenten zijn gekozen uit de opties. In de Indische buurt ziet een duidelijke meerderheid van de respondenten het liefst geen verandering in het parkeerbeleid: 82%. De cijfers per subbuurt liggen dichtbij elkaar. Alleen in de Nieuw Indische buurt wil een vijfde van de respondenten dat er wel maatregelen worden ingevoerd. In de Professorenbuurt zijn grotere verschillen op te merken. In de Professorenbuurt Oost heeft kleine minderheid voor "geen verandering" heeft gekozen, hebben de respondenten van de Professorenbuurt Noord een duidelijke voorkeur hiervoor (83%).

De respondenten die toch wel maatregelen wensen, kozen meestal voor betaald parkeren voor alle doelgroepen. In de Professorenbuurt Oost werd de optie van bewoners parkeren incl. bezoek door 10% van de respondenten gekozen.

<i>Gewenste maatregel</i>	geen	betaald parkeren	bewoners en bezoek	alleen bewoners	geen antwoord
Nieuw Indische Buurt	74%	21%	4%	0%	2%
Molukkenplantsoen	82%	6%	0%	0%	12%
West Indische Buurt	94%	3%	1%	0%	2%
Indische buurt (totaal)	82%	13%	3%	0%	2%
Professorenbuurt Oost	49%	37%	10%	3%	1%
Professorenbuurt Noord	83%	0%	8%	0%	8%
Professorenbuurt (totaal)	51%	35%	10%	3%	1%
Totaal	72%	21%	5%	1%	2%



| Kaart : Aandeel respondenten dat een maatregel wenst voor het parkeerbeleid per zespositie postcodegebied.

Donkerder groen geeft aan dat het aandeel hoger ligt dan... drempelwaarde draagvlakafpraak / percentage gemiddeld.

4. Afweging

4.1 De onderzoeksresultaten

Uit de onderzoeksresultaten -van zowel de parkeerdrukmeting als de peiling onder bewoners- is op te tekenen dat er in een deel van de Korrewegwijk aanleiding is tot het nemen van maatregelen om de parkeeroverlast tegen te gaan. Tegen het bestaande betaald parkerengebied aan, de Professorenbuurt Oost, is een situatie ontstaan waarbij de parkeerdruk te hoog is. De bewoners ervaren dit in meer of minder mate als overlast, maar zijn verdeeld over de wenselijkheid van de maatregel betaald parkeren: 49% wil geen verandering, 50% kiest voor een vorm van betaald parkeren.

De uitkomsten van de peiling laten voor de Nieuw Indische Buurt een tegenstrijdig beeld zien: tweederde van de respondenten ervaart overlast, maar driekwart van de respondenten wenst geen maatregel. Voor de gehele Korrewegwijk geldt dat 72% van de respondenten geen verandering wil, dus geen invoering van parkeermaatregelen.

4.2 De keuze tussen maatregelen

Alternatieven

In voorbereiding op de parkeerpeiling is uitgebreid gesproken met de bewonersorganisaties van de Oosterparkwijk, Korrewegwijk en De Hoogte over de mogelijke maatregelen om de parkeerdruk te verlagen. Ook zijn opmerkingen en suggesties vanuit bewoners binnengekomen. Zo vragen bewoners om extra parkeerplaatsen of doen suggesties voor blauwe zones (parkeerschijf).

Alternatieven worden veelal aangereikt omdat er kosten aan betaald parkeren zijn verbonden: voor de bewoner, de ondernemer, de bezoeker en de gemeente. De gemeente moet immers investeren in parkeerautomaten, handhaving en de verstrekking van vergunningen, de bewoners en ondernemers moeten een vergunning kopen

Vergunningensystemen met parkeerschijven kosten de gemeente en bewoners ook geld; de gemeente mist inkomsten bij parkeerschijven, terwijl de handhaving wel inzet kost. De opbrengst van boetes in blauwe zones zijn niet voor de gemeente, maar voor het Rijk. De bewoners moeten daarnaast, net als bij betaald parkeren, een vergunning aanschaffen.

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. Extra ruimte trekt ook extra vreemdparkeerders aan en vaak is er weinig ruimte in de wijk voor extra plaatsen of gaat het ten koste van openbaar groen. In het recente verleden is verkend of in de Professorenbuurt Oost extra parkeervakken te

realiseren waren, bijvoorbeeld door een andere inrichting van het parkeren langs de Hamburgervijver. Een dergelijke parkeeroplossing zou enkele extra parkeervakken opleveren, maar gaat ten koste van waardevol groen, een kostbaar goed binnen de Korrewegwijk. Daarom is dit volgens het college van B&W geen optie.

In overleg met de bewonersorganisaties is gekozen om maatregelen voor te leggen die elders in de stad ook uitgevoerd zijn, en passen binnen het nu geldende beleid.

Verwachte uitkomst

Een maatregel moet de parkeerdruk in een gebied terugdringen. In hoeverre dit daadwerkelijk gebeurt, hangt af van verschillende factoren. De belangrijkste is de beschikbare ruimte, afgezet tegen de behoefte: is er voldoende plaats voor de bewoners en de bezoekers? Er zijn met name in de Professorenbuurt Oost straten waarin het autobezit hoger is dan het aantal beschikbare openbare parkeerplaatsen. Wij hebben voor de Professorenbuurt het autobezit en aantal parkeerplaatsen geïnventariseerd. Op buurtniveau zijn er ongeveer 10% meer parkeerplaatsen dan het aantal auto's van bewoners. De parkeerplaatsen op eigen terrein zijn hier niet in meegenomen, hoewel dit weinig voorkomt. Wel wordt er 'illegaal' in de voortuinen geparkeerd, terwijl een inrit ontbreekt. Dat gaat ten koste van de groene aanblik op straat. Een onwenselijke situatie wat de gemeente betreft, ook al is handhaving lastig.



| Parkeren in de voortuin

Bij invoering van betaald parkeren kunnen in sommige straten bewoners nog steeds niet altijd in de eigen straat parkeren, omdat er meer auto's zijn dan het aantal parkeerplaatsen. Echter wel binnen een loopafstand van 150 meter.

De bewonersorganisatie Professorenbuurt Oost roept de gemeente op om het aantal parkeerplaatsen op peil te houden, gelet op de schaarse parkeerruimte in het gebied.

De gemeente verwacht dat betaald parkeren de druk verlicht. Daarnaast hanteert de gemeente de regel dat bij parkeerplaatsen in betaald parkeren-gebieden gecompenseerd dienen te worden binnen de zone, als dat mogelijk is.

Uitbreiding van betaald parkeren heeft effect op het reeds bestaande betaald-parkeren gebied (Professorenbuurt Midden). Een deel van de bewoners uit het bestaande betaald parkeren gebied parkeert hun (2e) auto in het gebied zonder regime. Dit komt het meest voor langs de grens tussen de gebieden. In het geval van de Professorenbuurt waar nu al betaald parkeren geldt, heeft 30% wel een auto, maar geen parkeervergunning. Deze categorie autobezitters zal bij invoering van betaald parkeren in de Professorenbuurt Oost niet meer daar parkeren, maar een vergunning aanschaffen of een nieuwe plek buiten het betaald parkeren gebied zoeken. Het te verwachten effect is dat de parkeerdruk in het bestaande betaald parkeren gebied (iets) toeneemt en in het nieuwe betaald parkeren gebied afneemt.

Geen maatregelen

Een duidelijke meerderheid in de Korrewegwijk wenst geen maatregelen. Bij ongewijzigd beleid is de verwachting dat, als gevolg van het groeiende autobezit (toename eigen woning bezit, nieuwbouwwontwikkelingen), de aantrekkingskracht van de binnenstad en het UMCG en de verbeterde



bereikbaarheid van dit deel van de stad een hogere parkeerdruk zal toenemen. In de Nieuw Indische Buurt wordt reeds overlast ervaren, terwijl er geen draagvlak onder respondenten is voor betaald parkeren.

De nieuwbouwontwikkelingen in de Oosterhamrikzone, waar de komende jaren diversie woningbouwontwikkelingen zijn voorzien, vragen ook om aandacht.

Bij nieuwe ontwikkelingen zoals nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen, maar ook bij herontwikkelingen in de bestaande stad zet de gemeente in op voldoende parkeercapaciteit. Deze moet zoveel mogelijk worden gerealiseerd op eigen terrein en anders binnen het plangebied. We sturen hierop door nieuwe bouwplannen te toetsen aan onze Beleidsregels parkeernormen 2012.

In betaald parkeergebieden is sprake van een relatief hoge parkeerdruk. In deze gebieden is er dus extra reden om het parkeren op eigen terrein te stimuleren. Op dit moment besluit de gemeente per geval dat toekomstige c.q. nieuwe adressen (bewoners en bedrijven) met voldoende parkeerruimte op eigen terrein niet in aanmerking komen voor een bewoners- of bedrijvenvergunning. Als er geen sprake is van betaald parkeren kunnen adressen niet uitgesloten worden van parkeren op straat (gratis), wat kan leiden tot een hogere parkeerdruk en lege parkeervoorziening op eigen terrein (waar doorgaans kosten aan zijn verbonden).

Naast de nieuwbouwontwikkeling spelen de verkenningen voor een auto-ontsluiting via het Oosterhamrik tracé in relatie tot de vervanging van de Gerrit Krolbrug. De verkenningen bevinden zich nog in de ontwerpfase, waarbij de gevolgen voor het parkeren nog niet uitgewerkt zijn in de schetsen. Duidelijk is dat de Oosterhamrikkade voor de Professorenbuurt een buffer vormt voor parkeerplaatsen. De bewonersorganisatie bepleit zoals gesteld het handhaven van het bestaande aantal parkeerplaatsen in de buurt.

4.2 Consequenties van de maatregel

Vorm betaald parkeren

We hebben bewoners gevraagd zich uit te spreken over verschillende vormen van betaald parkeren: 1. betaald parkeren voor alle doelgroepen (bewonersvergunning, bezoekersvergunning en straatparkeren); 2. betaald parkeren voor alleen bewoners en hun bezoek en 3. alleen betaald parkeren voor bewoners. Hoe minder doelgroepen mogen parkeren, hoe lager de

parkeerdruk. Aan het uitsluiten van doelgroepen zijn forse nadelen verbonden. Bezoek kan niet nabij het huis parkeren en ondernemers kunnen klanten niet dichtbij laten parkeren. Een ruime meerderheid van de bewoners kiest van de mogelijk opties voor betaald parkeren voor alle doelgroepen.

Naast de vorm van betaald parkeren zijn zonering en de tijdsvensters keuzemogelijkheden. In de meeste schilwijken geldt betaald parkeren van 09:00-18:00 op maandag tot en met zaterdag, met daarnaast de koopavond op donderdag tot 21:00 uur. Bij de uitwerking van het parkeerplan naar een invoeringsplan zal dit aan de orde komen.

Waterbed effect

De consequentie van betaald parkeren in de Professorenbuurt- 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. 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.

De ligging van de buurten ten opzichte van de binnenstad en het ontbreken van barrières tussen de Professorenbuurt Midden en Oost pleit voor invoering van betaald parkeren in de Professorenbuurt Oost. Door het ontbreken van voldoende draavlak wordt voor de Nieuw Indische buurt geen betaald- en vergunningparkeren voorgesteld ook al wordt hier overlast ervaren. Bij invoering van betaald parkeren in de Professorenbuurt Oost kan een deel van de parkeerdruk zich verleggen naar omliggende buurten. Ten zuiden ligt de Professorenbuurt Middengeldt reeds betaald parkeren. Aan de oostkant, de Vogelbuurt, wordt tevens betaald parkeren voorgesteld. Aan de noordkant van de wijk is de Professorenbuurt Noord gelegen. Met de nieuwbouwontwikkelingen in het vooruitzicht kan de parkeerdruk in deze buurt toenemen. Hier is echter op dit moment geen aanleiding om betaald parkeren in te voeren.

4.3 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 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, wel kunnen er meerdere autobezitters per adres een vergunning verkrijgen.

Bewoners hebben daarnaast de mogelijkheid één bezoekersvergunning per adres aan te schaffen voor een vast bedrag. Met een bezoekerspas is een vast aantal uren per week zonder extra kosten te parkeren. Daarnaast zijn er tijdelijke bezoekersvergunning of uitbreiding van het aantal uren tegen betaling te verkrijgen.

Bezoekers

De categorie bezoekers bestaat uit uiteenlopende doelgroepen. Variërend van bewoners, klanten van ondernemers tot zakelijk verkeer en bezoekers van de voorzieningen in de wijk. Bezoekers die niet gebruik maken van een bezoekerspas via een bewoner zijn aangewezen op de parkeerautomaat of betalen per mobiele telefoon (tarieven 2015).

Ondernemers

Ondernemers hebben een parkeerbehoefte, soms voor bedrijfswagens, maar ook voor de ontvangst van klanten. Ondernemers kunnen een bedrijvenvergunning aanvragen voor een betaald parkeren gebied. Aan deze vergunning en eventuele extra vergunningen zijn een aantal voorwaarden gekoppeld. Klanten van ondernemers kunnen een parkeerticket aanschaffen via een parkeerautomaat of via belparkeren.

Ondernemers van buiten het betaald parkeren gebied hebben de mogelijkheid een 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.

4.4 Consequenties gemeente

In schilwijken is betaald parkeren niet kostendekkend: de opbrengsten uit vergunningen en tickets zijn lager dan de kosten voor de gemeente. Het betreft namelijk vooral parkeerders die een vergunning gebruiken. In de binnenstad is zijn de opbrengsten juist hoger dan de kosten, als gevolg van het grote aantal bezoekers die betalen met een ticket. De uitbreiding van betaald parkeren heeft negatieve gevolgen voor de exploitatie. De gevolgen zullen nader uitgewerkt worden in de meerjarenbegroting van het Parkeerbedrijf. Besparende maatregelen zoals grotere afstanden tot parkeerautomaten (minder automaten zijn nodig) zijn in dit parkeerplan niet aan de orde. Hiervan heeft de gemeenteraad aangegeven het geen goede optie te vinden.

Nb. 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 (2015)

- Schilwijken € 1,80 per uur
- Bewonersvergunning schilwijken € 67,95 per jaar
- Bezoekersvergunning € 38,90 per jaar
- Tijdelijke bezoekersvergunning dag € 8,10 per dag
- Tijdelijke bezoekersvergunning week € 44,05 per week
- Bedrijfsvergunning (schilwijken) € 67,95 per jaar
- Borgsom parkeerkaarten € 15,- per pas



5. Maatregel

5.1 Conclusie

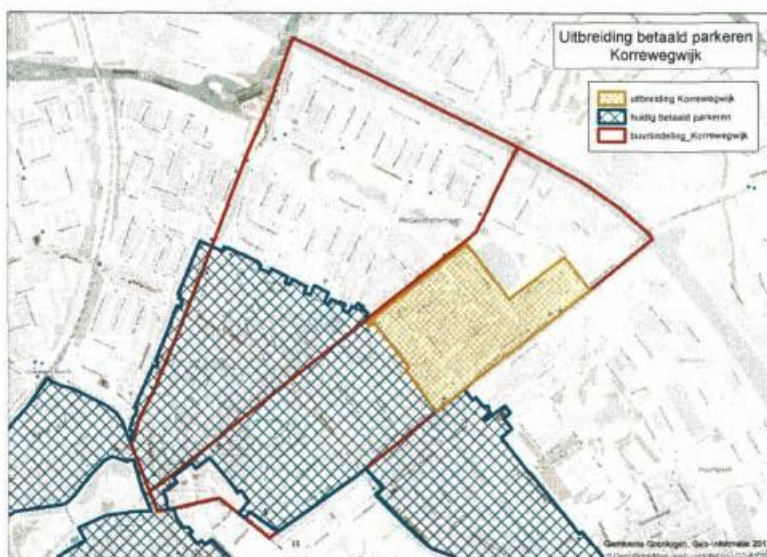
Het college concludeert dat op wijkniveau de meerderheid (72%) voor handhaving van de bestaande situatie pleit, als antwoord op het parkeren in de wijk. Het college realiseert zich dat de ernst van de problematiek, en daarmee het draagvlak voor de invoering, verschilt per buurt. Er zijn buurten waar niets doen geen optie is, maar ook buurten waar de parkeerproblemen minder groot zijn. Maar gelet op de problematiek in de Professorenbuurt Oost is een invoering van betaald parkeren in deze buurt gewenst.

Het draagvlak voor de maatregel wordt mede bepaald door het verwachte effect van betaald parkeren. Bij invoering van betaald parkeren in de Professorenbuurt Oost kan een deel van de parkeerdruk zich verleggen naar omliggende buurten. In de Professorenbuurt zelf zijn er 10% meer parkeerplaatsen dan auto's. Dit betekent dat er in de praktijk voldoende ruimte is op buurtniveau. In straten waar het autobezit hoger is dan het aantal parkeerplaatsen zullen bewoners echter niet altijd in de eigen straat kunnen parkeren. De bewonersorganisatie pleit voor het handhaven van het aantal parkeerplaatsen, ook in het licht van de ontwikkelingen in de Oosterhamrikzone.

Gelet op de

- uitkomsten van de parkeerdrukmetingen
- de uitkomst van de parkeerpeiling;
- het toenemende autobezit;
- een verbeterde bereikbaarheid en de aantrekkingskracht van de binnenstad;

heeft het college van B&W het voornemen om betaald parkeren alleen in te voeren in de Professorenbuurt Oost. De maatregel zal bestaan uit betaald parkeren voor alle doelgroepen. De situatie in de rest van de Korrewegwijk zal ongewijzigd blijven.



5.2 Uitwerking maatregel

De maatregel voor de Professorenbuurt Oost luidt als volgt:

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

- maandag t/m zaterdag tussen 09:00 en 18:00 uur, op donderdag tot 21:00 uur.

Het voorstel is om de bestaande betaald parkerenzone uit te breiden met de Professorenbuurt Oost. Dit voorkomt parkeerdruk tussen zones in de wijk zelf en biedt bewoners in de buurt om overal te parkeren met de vergunning.

Nb. In de Professorenbuurt Noord wordt nog niet tot betaald parkeren overgegaan. Dit kan opnieuw aan de orde komen indien de ontwikkelingen afgerond zijn.

5.3 Foutparkeren

Door een deel van de bewoners van de Korrewegwijk wordt overlast ervaren van foutparkeerders. In de huidige situatie wordt dit, vanwege de hoge parkeerdruk, gedoogd. Wanneer echter betaald parkeren wordt ingevoerd, kan en zal hier strenger op worden gehandhaafd. Voor tuinparkeren is handhaving lastiger: het trottoir mag niet gebruikt worden als inrit, maar om hierop te kunnen handhaven moet dusdanig gebruik van het trottoir wel waargenomen worden.



Foutparkeerders in de Diephuisstraat (links) en Van Swinderenstraat (rechts)

5.4 Evaluatie

De maatregelen moeten leiden tot een verlaging van de parkeerdruk en een verbetering van de veiligheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid. De getroffen

maatregelen zullen een jaar na invoering worden geëvalueerd. De evaluatiecriteria zullen in samenspraak met de bewonersorganisatie Korrewegwijk worden bepaald. Deze evaluatie kan bijvoorbeeld leiden tot bijstelling van tijden. Van het terugdraaien van de gehele maatregel zal echter geen sprake zijn.

6. Planning

Er zijn er grofweg 4 fasen te onderscheiden in het proces::

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

Opstellen Invoeringsplan

Nadat het Parkeerplan en het bijhorende krediet zijn vastgesteld zal – in overleg met de bewonersorganisatie– een implementatieplan worden opgesteld. Het doel van dit Implementatieplan 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 (in overleg met de directie Stadstoezicht) en de verstrekking van vergunningen/bezoekerspassen etc. Het Parkeerbedrijf is daarom intensief betrokken geweest bij de voorbereidingen, om de latere uitvoering optimaal te laten verlopen.

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
- betaald parkeren vastgesteld

- Invoeringsplan
- Uitvoering
- Uiterlijke ingangsdatum nieuwe regime*
- Evaluatie

**of zoveel eerder volgens invoeringsplan*

Bijlagen

A. Rapportage parkeerpeiling Oosterparkwijk, Korrewegwijk en De Hoogte.

Bijlage: stimuleren alternatieven auto

Beleidskader

De diversiteit en concentratie van voorzieningen en activiteiten in combinatie met de historische en ruimtelijke kwaliteit maakt de Groninger binnenstad tot 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. De binnenstad ontving in 2014 in een gemiddelde ruim 500.000 bezoekers. Van de bezoekers kwam 40 procent van buiten de gemeente. De Oosterparkwijk, Korrewegwijk en De Hoogte zijn dicht tegen de binnenstad aan gelegen. Een groot deel van de bewoners geeft aan dat de parkeeroverlast in de wijken (mede) veroorzaakt wordt door forensen.

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 en de binnenstad in het bijzonder. Mede daarom werken gemeenten, provincies en grote werkgevers samen 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. Door de verkeersstromen goed te onderzoeken, kunnen deze op de juiste manier verdeeld worden.

Voorbeeld: Universitair Medisch Centrum Groningen

Het UMCG is één van de voorbeelden van een werkgever in de binnenstad die haar medewerkers en bezoekers stimuleert om met alternatieven voor de auto naar het ziekenhuis te komen. Er werken in totaal ruim 12.500 mensen, en ongeveer 5000 patiënten en bezoekers komen dagelijks naar het UMCG. Een goede bereikbaarheid is voor het ziekenhuis van levensbelang. Binnen het UMCG is een aantal maatregelen genomen om het aantal auto's op de weg te minimaliseren. Het UMCG faciliteert P+R-abonnementen, waarmee medewerkers met korting gebruik kunnen maken van de P+R terreinen rondom de stad Groningen. Zo'n 1.300 medewerkers maken hier gebruik van. Ongeveer de helft van de medewerkers komt nu op de fiets. Het UMCG heeft de ambitie dat nog meer medewerkers op de fiets naar het werk komen en streeft naar een uitbreiding naar 60 procent. Het fietsen wordt gestimuleerd door het bieden van goede fietsparkeervoorzieningen, daarnaast worden steeds meer oplaadpunten voor e-bikes gerealiseerd en is er een

fietsenplan voor medewerkers. Om het fietsgebruik onder medewerkers nog verder te stimuleren wil het UMCG minder parkeerplekken op eigen terrein gaan faciliteren. Naast deze maatregelen is het UMCG bezig met het verbeteren van de reisinformatie voor zowel patiënten en bezoekers als voor medewerkers. Patiënten en bezoekers kunnen via de website UMCG.nl hun reis goed plannen met een routeplanner waarbij rekening wordt gehouden met de komende wegwerkzaamheden. Voor medewerkers komt op de digitale borden die in het UMCG hangen actuele reis- en bereikbaarheidsinformatie.

Het bieden van korting op E-bikes en op P+R-abonnementen, het beperken van de parkeermogelijkheden en betrouwbare en actuele reisinformatie: het zijn een aantal voorbeelden van de maatregelen die het UMCG neemt om het autogebruik van medewerkers en bezoekers te minimaliseren. De maatregelen samen moeten er voor zorgen dat het UMCG de komende jaren bereikbaar blijft voor patiënten en hun bezoekers, medewerkers en ambulances.

De gemeente heeft als standpunt 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 de Oosterparkwijk, de Professorenbuurt en De Hoogte 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.