

Onderwerp Aanpak parkeeroverlast in groter gebied - wensen en bedenkingen

Steller F.H. de Bos



De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon 06 41402783

Bijlage(n) 2

Ons kenmerk



Datum 11-9-2020

Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte dames, heren,

Groningen groeit. Als we de natuur, de biodiversiteit en het ruimtelijk karakter van het ons omliggende landschap willen ontzien, moeten we de groei van de stad opvangen in de bestaande stad. Zo houden we het landelijke gebied om ons heen open en ruimtelijk. Op die manier blijft Groningen ook een compacte stad: levendig en aantrekkelijk, waarin nagenoeg alle voorzieningen lopend of op de fiets bereikbaar zijn. In ons coalitieakkoord schreven we niet voor niets dat één van ons grootste opgaven ligt in het zoeken naar een bestendig evenwicht tussen de dynamiek van een grote stad en de rust en ruimte van een groot en landelijk buitengebied.

Ook in de ruimte die op straat beschikbaar is moeten we een bestendig evenwicht zoeken. We willen graag dat onze straten de ruimte bieden om te spelen, te wandelen of te fietsen. Tegelijk heeft ook de geparkeerde auto een plek op straat. We begrijpen dat bewoners graag in hun eigen straat willen parkeren, of in ieder geval na een lange werkdag de zekerheid willen van een parkeerplek ergens in de buurt. In een aantal wijken in onze gemeente staat die zekerheid onder druk. Daar willen we wat aan doen.

Daarom stellen we in deze brief een aantal maatregelen voor. Met die maatregelen willen we de parkeeroverlast terugdringen in wijken waar parkeerproblemen afbreuk doen aan het woongenot van onze bewoners. Dat doen we door de parkeerdruk op straat omlaag te brengen. Er staan dan minder auto's op straat. In straten waar de parkeerdruk laag is, kunnen bewoners weer in hun eigen straat parkeren. Een lagere parkeerdruk creëert ook ruimte voor de andere functies van de straat: ruimte om te spelen, te zitten, te wandelen, te sporten of te fietsen, ruimte die we kunnen vergroenen of waarin we ontmoetingen kunnen faciliteren. Ruimte voor een gezond, groen en gelukkig Groningen. Ruimte voor iedereen.

Deze brief is in eerste instantie opiniërend: we schetsen de contouren van het beleid dat we voor ogen hebben, en nemen uw wensen en bedenkingen graag mee in de verdere invulling daarvan. De uiteindelijke besluitvorming volgt begin volgend jaar.

### **Weer parkeren in je eigen straat**

In Groningen kennen we betaald parkeren in de binnenstad, en in de verdichte woonwijken daaromheen. We stellen voor aan die twee schillen een derde schil toe te voegen. We willen voorstellen om in het hele gebied in één keer maatregelen te nemen. Op die manier voorkomen we het welbekende waterbedeffect. Steeds weer blijkt dat forenzen en ander wijkvreemd verkeer best bereid zijn een paar straten verder te lopen als parkeren daar nog gratis is. Ook vinden sommige bewoners van straten in betaald parkergebied het geen probleem hun auto bij bewoners een wijk

verderop voor de deur te zetten als parkeren daar wél gratis is. Dat leidt tot overlast voor de bewoners in de wijken waar parkeren nog gratis is.

Door in het hele gebied in één keer maatregelen te nemen, keert de wal het schip. We dwingen wijkvreemd verkeer tot andere keuzes, zoals de (elektrische) fiets, het OV of de P+R-terreinen. Zo lossen we parkeerproblemen op in plaats van ze te verplaatsen. We scheppen ruimte op straat. Ruimte voor bewoners, ruimte voor hun auto, én uiteindelijk ook ruimte voor de andere functies van de straat. Aan die ruimte geven we samen met bewoners invulling. Daarop gaan we verder in deze brief dieper in.

### **Overlast oplossen en overlast voorkomen**

De wijken waar nu klachten vandaan komen zijn vooral Paddepoel, De Hoogte en Helpman. We krijgen veel klachten van bewoners die hun auto niet meer kwijt kunnen, last hebben van foutgeparkeerde auto's, na werktijd rondjes moeten blijven rijden om een plekje te vinden, of hun stoepen of uitritten geblokkeerd zien door geparkeerde auto's. Uit Helpman en Coendersborg krijgen we zelfs handtekeningacties met de vraag maatregelen te nemen. Ook uit Selwerd en De Wijert komen klachten. In Selwerd en De Wijert geeft de revitaliseringsopgave nog een extra urgentie aan het terugbrengen van de parkeeroverlast op straat. Bij de wijkvernieuwing in deze stempelwijken moeten we een goede balans vinden tussen de kwaliteit van de openbare ruimte en de verkeerskundige inrichting. Daarbij willen we voorkomen dat een goede parkeeroplossing voor een straat of bouwblok onacceptabele gevolgen heeft voor de omliggende buurt. Krijgt een bouwblok bijvoorbeeld een eigen parkeerterrein, dan willen we voorkomen dat dat leeg blijft staan doordat iedereen gratis op straat parkeert. Zo creëren we met de parkeermaatregelen die we in deze brief voorstellen de basis voor andere mobiliteitsmaatregelen - bijvoorbeeld op het gebied van verkeersveiligheid.

Om bovengenoemd waterbedeffect te voorkomen, beperken we ons niet alleen tot wijken waar klachten vandaan komen. We nemen ook maatregelen in gebieden waar we in de komende jaren met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid toch maatregelen hadden moeten nemen. Dat zijn gebieden die grenzen aan de wijken die we hierboven noemden, of gebieden die straks ingeklemd raken tussen wijken waar betaald parkeren geldt. Door hierop te anticiperen, vermijden we klachten in de toekomst. Zo voorkomen we onbegrip bij bewoners die door maatregelen in naastgelegen wijken de parkeerdruk in hun eigen wijk zien toenemen: we hadden die toenemende parkeerdruk toch kunnen zien aankomen?

### **Geen maatregelen in gebieden met lage parkeerdruk**

In gebieden waar de parkeerdruk nog voldoende laag is (en waarvan we verwachten dat ook in de toekomst de parkeerdruk voldoende laag zal blijven) nemen we geen maatregelen. Uit die gebieden ontvangen we geen klachten. Dat geldt bijvoorbeeld voor Beijum, Lewenborg, Hoogkerk, Haren en Vinkhuizen. Ook in omliggende dorpen in onze gemeente (zoals Ten Boer) nemen we geen maatregelen. We nemen de Stadshavens en de Suikerzijde, de twee grote ontwikkelingsgebieden in de stad, wel mee in de derde schil. Daar kunnen we alleen sturen op toekomstige woningbouw en bijbehorende parkeeroplossingen als parkeren betaald is. Dat geldt ook voor het gebied rondom de nieuwe Regattatoren. Ook nemen we het Stadspark mee. Zo voorkomen we dat dat gaat fungeren als overloopgebied of gratis parkeerterrein voor forenzen.

### **Parkeren op eigen terrein**

Betaald parkeren biedt ook een veelgevraagde oplossing voor de toenemende parkeerdruk als gevolg van (ver)nieuwbouwprojecten. Dat geldt in alle gebieden in de derde schil, maar speelt met name rondom revitaliserings- en nieuwbouwvraagstukken. De parkeervraag die dergelijke bouwontwikkelingen meebrengt, zorgt voor veel onrust onder bestaande bewoners. In gebieden waar een parkeerregime geldt, kunnen we nieuwbouw uitsluiten van het recht een parkeervergunning op straat te kopen. Parkeren moet dan op eigen terrein worden opgelost. Zo

kunnen we rondom dergelijke nieuwbouw kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte realiseren, terwijl bestaande bewoners die gewend waren op straat te parkeren, dat kunnen blijven doen.

### **Bewonersbetrokkenheid**

Voor veel inwoners van de gemeente doen parkeerproblemen afbreuk aan het woongenot. Die bewoners willen we de helpende hand reiken. Door in één keer betaald parkeren in te voeren in een groot deel van de stad treden we proactief op. We lossen problemen op waar ze zich voordoen, en in andere gebieden lossen we problemen op voordat ze ontstaan. Uit telefoontjes, mails en brieven met handtekeningen blijkt draagvlak. Nu combineren we dat met daadkracht.

Wel hechten we waarde aan een zo breed mogelijk draagvlak. Daarom zullen wij ons blijven inspannen om het draagvlak voor de maatregelen die we nemen te vergroten. Dat doen we door met bewoners in gesprek te gaan over de manier waarop we de vrijkomende ruimte anders kunnen invullen. We creëren in eerste instantie parkeerruimte voor bewoners, maar we scheppen ook de voorwaarden voor het herwinnen van openbare ruimte. Ruimte voor een speelplek, een bankje of een bredere stoep. Dat is in eerste instantie aan de buurt en de bewoners zelf. Daarover gaan we met de gebiedsteams en de buurten in gesprek.

### **Indische Buurt en de Oosterparkwijk**

In de Indische Buurt en de Oosterparkwijk zijn met de buurt en met uw raad afspraken gemaakt over het (al dan niet) invoeren van betaald parkeren. Daarom hebben we voor deze wijken een separaat proces voor ogen. Het traject om (al dan niet) te komen tot het invoeren van betaald parkeren met de Indische Buurt is al eerder ingezet, en loopt al. De peiling in de Oosterparkwijk waarin een krappe meerderheid zich uitsprak tegen de invoering van betaald parkeren is een jaar geldig. Dat spraken we af met uw raad en de bewoners. Daarom stellen we voor met bewoners en bewonersorganisaties tot nieuwe afspraken te komen. Die afspraken kunnen een jaar na de laatste peiling ingaan. Met de bewonersorganisatie van de Oosterparkwijk zijn daarover reeds oriënterende gesprekken gevoerd.

In beide wijken willen we voorkomen dat ze overloopgebieden worden voor aangrenzende wijken. Ook willen we een stem geven aan de bewoners die dagelijks parkeeroverlast ervaren. Daarnaast willen we recht doen aan de waarde van de openbare ruimte.

### **Beprijzing en tegemoetkoming**

Een vergunning voor de binnenstad kost nu € 271,80. Een vergunning in de wijken daaromheen kost € 98,28. Het coalitieakkoord en de Parkeervisie bieden expliciet ruimte om de tarieven afhankelijk te maken van de plek in de stad. Vanwege de afstand tot de binnenstad kunnen we een vergunning in de derde schil iets goedkoper maken dan vergunningen in de overige wijken. We denken daarbij aan een prijs van ongeveer € 75,- p/jaar. Dat is iets meer dan € 6,- p/maand. Dat is een bedrag wat in verhouding is met de prijs van parkeervergunningen in de rest van de stad. Toch is het nog steeds lager dan de waarde die we eigenlijk hechten aan de openbare ruimte. De tarieven in de derde schil gaan wel mee in de verhoging van € 10,- gedurende twee jaar. Tot die verhoging besloot uw gemeenteraad (voor de binnenstad en de huidige schilwijken) al eerder. We onderzoeken of het mogelijk is korting te geven aan bewoners die zich moeilijker een parkeervergunning kunnen veroorloven. Daarbij willen we aansluiten bij bestaande regelingen. Ook onderzoeken we of we een tweede vergunning duurder maken. Zo verdelen we schaarste op straat zo eerlijk mogelijk.

De begrenzing van de derde schil vindt u bijgevoegd. De zuidelijke en westelijke ringweg (Weg der Verenigde Naties / Laan 1940 – 1945), de spoorlijn naar Delfzijl en het Van Starckenborghkanaal zijn logische en harde infrastructurele grenzen. Dat betekent dat de Tuinwijk, De Linie, Helpman Oost en Selwerd-Zuid in de derde schil gaan vallen. Een parkeervergunning wordt daar dus goedkoper. Daarentegen valt ook een klein aantal nieuwe wijken *binnen* de grens (De Hoogte, Stadshavens). Zij betalen het tarief van de tweede schil. Zo is de grens zo logisch en helder mogelijk.

### **Maatwerk**

We zoeken zoveel mogelijk naar uniformering in de aanpak, beprijzing en regime. Door voor één regime en tijdvenster te kiezen voorkomen we onduidelijke situaties voor bezoekers, en zijn we voor bewoners en kortparkeerders zo transparant en helder mogelijk. Ook voorkomen we zo lokale waterbedefferen, zoals we die bijvoorbeeld zien op de grens van de Professorenbuurt en de Korrewegwijk. Daar parkeren bewoners die wat later thuis zijn hun auto een straat verderop – bij de bewoners daar voor de deur - omdat het tijdvenster daar wat minder ruim is.

Toch zullen we in een aantal gevallen maatwerk moeten leveren. Dat geldt voor een aantal wijkwinkelcentra en grotere supermarkten die na invoering van deze derde schil in betaald parkeren-gebied vallen. Het gaat dan bijvoorbeeld om winkelplein Selwerd, het winkelgebied rondom de Van Lenneplaan (De Wijert), de Albert Heijn in Corpus den Hoorn en het winkelgebied in Coendersborg. Voor die gebieden willen we een gelijk speelveld creëren, waarbij klanten gratis kunnen parkeren om kort een boodschap te doen. Tegelijk willen we langparkeerders (forenzen en ander wijkvreemd verkeer) weren: zij nemen plekken in die voor klanten van de winkels bestemd zijn. In Selwerd zien we dat ook bewoners uit Selwerd-Zuid graag op het parkeerterrein van het winkelplein parkeren, omdat parkeren daar nog gratis is. Dat leidt tot een onacceptabele parkeerdruk en zet de bedrijfsvoering van het winkelplein onder druk.

Daarom onderzoeken we of het mogelijk is bij deze winkelgebieden een blauwe zone in te voeren. In Selwerd zijn we daarover met de ondernemers in gesprek. Met het onderzoeken van blauwe zones verlaten we het uitgangspunt dat parkeren in Groningen in principe fiscaal is ('gewoon' betaald parkeren). Een blauwe zone is in deze specifieke gevallen echter de beste oplossing binnen het parkeerareaal. Toch is een blauwe zone verre van ideaal. Zo bieden blauwe zones alleen de mogelijkheid om de parkeerdruk te beperken, waar betaald parkeren een veel rijker instrumentarium kent. Ook vloeien de inkomsten uit handhaving naar de rijkskas, en kan de scanauto er niet rijden. Daarmee is handhaving inefficiënt en kostbaar.

Dit maakt dat blauwe zones ongeschikt zijn in woon-, werk- en gemengde gebieden. Daarom beperken we het aantal blauwe zones tot een minimum en voeren ze alleen in bij genoemde wijkwinkelcentra. Zo voorkomen we een wildgroei aan verschillende parkeerregimes. Ook blijven we zo vasthouden aan het uitgangspunt dat parkeren in principe geld kost, en voorkomen we een negatief effect op de inkomsten van het Parkeerbedrijf. Verder houden we op die manier handhaving betaalbaar, en kunnen we klantvriendelijk en efficiënt blijven handhaven met de scanauto.

Omdat een blauwe zone betekent dat we parkeerruimte aan de openbaarheid onttrekken t.b.v. derde partijen, vragen we een jaarlijkse vergoeding voor het inrichten van een blauwe zone.

### **Automaten / kosten**

Aangaande parkeerautomaten zien we een duidelijke trend: het percentage betalingen aan de automaat neemt af, en belparkeren (i.e. betalen met je smartphone) neemt een enorme vlucht. In 2019 groeide het aantal belparkeerders naar ruim 140.000 transacties per maand. Dat betekent dat inmiddels bijna 60% van de parkeerders op straat überhaupt geen parkeerautomaat nodig heeft. Ze betalen per minuut, dus voor reëel geparkeerde tijd. Daarnaast verwachten we in deze nieuwe gebieden weinig kortparkeerders, en de kortparkeerders die er parkeren zullen dat veelal doen met een bezoekerspas / bedrijvenvergunning. Daarbij is geen automaat nodig. Ook hoeft men sinds de invoering van het kentekenparkeren in Groningen niet terug naar de auto om daar een kaartje in te leggen. Dit betekent dat we in deze derde schil minder automaten hoeven te plaatsen.

We houden bij plaatsing rekening met huisartsenposten en verzorgingstehuizen e.d., maar in gebieden met een hogere bewoningsdichtheid volstaan we met borden met een zonenummer en een verwijzing naar de dichtstbijzijnde automaat (i.c.m. een verwijzing naar parkeerapps). Andere steden doen dit al langer. Ook kondigden we dit reeds aan in de Parkeervisie.

We sturen er daarom actief op de benodigde automaten uit onze bestaande voorraad te halen. Daartoe verdunnen we het aantal bestaande automaten op straat. We verwachten de derde schil te kunnen realiseren door het herplaatsen van veertig bestaande automaten.

### **Voorstel vervolg**

Tot dusver voerden we betaald parkeren per wijk of per gebied in. In deze brief hebben we uw raad de contouren van de volgende stap gepresenteerd. Door het invoeren van betaald parkeren in een aantal wijken waar parkeren nu nog gratis is, lossen we de parkeerproblemen van veel inwoners van Groningen op. Ook scheppen we daarmee de voorwaarden voor het herwinnen van openbare ruimte. Dat is ruimte die van (en voor) iedereen is. Over de vraag hoe die openbare ruimte dan vervolgens ingevuld zou kunnen worden, gaan we met de buurten in gesprek. Zo creëren we betrokkenheid en een zo breed mogelijk draagvlak. In dat gesprek is betaald parkeren wel een randvoorwaarde. Alleen daarmee bieden we een bestendige oplossing voor mensen die parkeeroverlast ervaren, geven we ook een stem aan mensen zonder auto, en geven we rekenschap van het feit dat onze besluiten ook vallen op mensen die zich niet willen mengen in de soms verhitte discussie. Zo doen we recht aan onze (en uw) eindverantwoordelijkheid voor de publieke ruimte. Het is aan ons als college en aan u als raad om daar alle belangen in mee te wegen.

De contouren in deze brief willen we nader uitwerken en verder verdiepen. We willen uw raad graag gelegenheid geven ons daarin uw wensen en bedenkingen mee te geven richting het definitieve voorstel. We komen in het eerste kwartaal van 2021 bij u terug met een raadsvoorstel over het creëren van een derde schil betaald parkeren.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,  
Koen Schuiling

secretaris,  
Christien Bronda

*Deze brief is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.*