

Onderwerp Contouren parkeervisie
Eric van Huissteden
Steller



De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 0622446158 Bijlage(n) 1 Ons kenmerk 6396693
Datum 07-06-2017 Uw brief van Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Vorig jaar hebben wij u diverse malen geïnformeerd over de stand van zaken van de nieuwe parkeervisie. Het doet ons genoegen u de bijgevoegde contourennota voor de nieuwe parkeervisie te kunnen presenteren.

De aanleiding om tot een nieuwe parkeervisie te komen is dat de stad harder groeit dan we een paar jaar geleden voorzagen en dat daarmee ook de druk op stad toeneemt. Daarnaast wordt er een toenemend belang gehecht aan (het behouden van) leefbaarheid in buurten en straten. En er zijn veel ontwikkelingen op gebied van mobiliteit zoals de groei van het aantal elektrische en deelauto's, digitalisering etc.

Om hier antwoorden op te geven stellen wij, in bijgevoegde contourennota 'Parkeren in de levende stad', de volgende uitgangspunten voor als fundament voor het nieuwe beleid:

1. Groningen, blijvend bereikbaar en gastvrij
2. Ruimte voor de straat
3. Meer maatwerk en flexibiliteit
4. Duurzamer
5. Maatschappelijk effect voorop

In de contourennota zijn deze punten uitgebreid beschreven. De meest opvallende lijn daarin is dat wij voortaan uit willen gaan van gebiedsgericht parkeerbeleid, toegespitst op de specifieke problemen van een buurt. Naast de parkeercapaciteitsvraagstukken kijken we daarbij in breder perspectief ook naar de (ruimtelijke) kwaliteit van onze straten. Dit betekent dat we nadrukkelijk inzetten op restrictieve regulering van het straat parkeren in die gebieden waar dat nodig is, op een beter gebruik van parkeren op eigen terrein en dat alternatieven zoals buurstallingen, parkeergarages en P+R optimaal benut worden. Tot slot is ons er veel aan gelegen faciliterend te zijn in de transitie naar emissievrije voertuigen en het gebruik van deelauto's.

Wij zien deze contouren als een fundamentele wijziging in de manier waarop wij naar parkeren kijken. Dit sluit aan op de zelfde fundamenten als de Binnenstadsvisie, nieuwe gebiedsontwikkelingen, fietsstrategie en onze versterkte beleidsinzet op gezondheid en leefkwaliteit.

Voordat we de voorgestelde contouren uitwerken tot een nieuwe, concept parkeervisie, willen wij bij Stadgers ophalen hoe zij aankijken tegen de hoofdlijnen van ons stadsbrede, nieuwe parkeerbeleid. Wij hechten er belang aan Stadgers makkelijk in de gelegenheid te stellen hier kennis van te nemen en met ons daarover het gesprek aan te gaan. Daarom gaan we met de contouren van de parkeervisie naar de mensen toe. Dat doen we op 3 avonden op 3 plekken verspreid over de stad. Op die avonden informeren we de stadgers over deze contouren, beantwoorden vragen, en peilen de reacties.

Tegelijk wordt een stadspanelenquête uitgezet over de contouren van het nieuwe parkeerbeleid. Deze enquête staat naast de panelleden open voor iedereen. Op deze manier krijgen we ook kwantitatief een indruk van hoe tegen de door ons voorgestelde hoofdlijnen aan wordt gekeken.

We betrekken alle reacties op de contouren van de parkeervisie in de periode juli tot en met september bij de uitwerking en verdieping tot de concept Parkeervisie. In oktober willen we de concept Parkeervisie voor inspraak ter inzage leggen en in december aan u ter besluitvorming aanbieden.

De contouren voor de parkeervisie zijn een belangrijke stap richting definitieve beleidsvorming. Over de inzet van deze tussenstap op weg naar een nieuwe parkeervisie zijn wij graag bereid met u in gesprek te gaan.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink

CONTOURENNOTA

Parkeren in de levende stad

Overwegingen, uitgangspunten en mogelijke maatregelen voor het nieuwe parkeerbeleid

30 mei 2017

Inleiding

Groningen is een grote stad; meer dan 200.000 inwoners, hét economisch en culturele centrum in de regio. De verwachting is dat Groningen de komende jaren verder groeit. Tegelijk is Groningen een kleine stad. Of beter gezegd: een compacte stad. In Groningen gebeurt veel in een relatief beperkte ruimte. Dat maakt Groningen uniek. Een levende stad. Altijd wat te doen en altijd dichtbij!

Een belangrijke taak van de gemeente is om na te denken en regie te voeren over het gebruik van de beschikbare ruimte in de stad. Die ruimte is schaars, en er moet veel in gebeuren. Dan gaat het erom een goed evenwicht te vinden tussen verschillende functies, belangen en wensen. Eén van die functies is parkeren. Daarover gaat deze notitie.

Het parkeerbeleid van de gemeente ligt vast in de gemeentelijke parkeernota. De vorige parkeernota verscheen in 2010. Nu na zeven jaar is er voldoende aanleiding het beleid opnieuw onder de loep te nemen. Als we kijken naar het huidige parkeerbeleid in onze stad dan kunnen we vaststellen dat het op veel onderdelen goed gaat. De P+R-terreinen doen het prima en zijn een voorbeeld voor veel andere steden, rond de binnenstad is ruim voldoende parkeerruimte in goed verzorgde parkeergarages en ons parkeerbedrijf levert goede service, waarover de inwoners van onze stad over het algemeen heel tevreden zijn. Het beeld is positief. Maar er zijn ook zorgen, wensen en ontwikkelingen die het nodig maken ons parkeerbeleid te actualiseren.

We noemden al de voortzettende groei van de stad. Het wordt steeds drukker. Ook constateren we dat ons huidige parkeerbeleid niet meer toereikend is om alle knelpunten op te lossen. En ook dat het onvoldoende flexibel is. Aanleidingen om ons parkeerbeleid te herijken liggen ook in het toenemende belang dat stadjes hechten aan groene en leefbare straten en in onze duurzaamheidsambities. Tot slot noemen we de snelle ontwikkeling van digitale technieken, waarmee we de kwaliteit en flexibiliteit van ons parkeerbeleid kunnen verbeteren. Over deze en andere onderwerpen leest u in deze notitie meer. U leest ook welke conclusies wij eraan verbinden voor ons parkeerbeleid.

Het doel van ons parkeerbeleid gaat niet alleen meer om het optimaal bereikbaar houden van Groningen. Dat doel houden we vast maar de nadruk komt steeds meer te liggen op de bijdrage van parkeerbeleid aan de gezonde en leefbare stad. We formuleren daarom nieuwe uitgangspunten:

- We geven meer ruimte aan de straat: openbare ruimte is openbaar.
- We willen meer maatwerk en flexibiliteit
- We kiezen voor duurzaamheid
- Het maatschappelijk effect stellen we voorop

Meer in algemene zin kunnen we vaststellen dat mobiliteitsgedrag, waaronder het autobezit en -gebruik verandert. Wat dit voor onze samenleving op langere termijn betekent kunnen wij niet exact voorspellen. Daarvoor zijn er nog te veel onzekerheden. Wij richten ons op de nabijere toekomst van de komende tien jaar. Wij zijn benieuwd wat u van onze voornemens vindt. In een volgende fase zullen we de contouren van ons nieuwe parkeerbeleid verder uitwerken tot een parkeervisie en die opnieuw aan u voorleggen.

1 Parkeren anno 2017

Hoofdpijnen huidig beleid

In de achterliggende jaren hebben we ons parkeerbeleid steeds ingevuld op basis van een aantal uitgangspunten en hoofdpijnen, die we als volgt kunnen samenvatten:

- Buitenwijken: zoveel mogelijk parkeren op eigen terrein
- Schilwijken: betaald parkeren / bewonersvergunningen
- Binnenstad, bewoners: buurtgarages, bewonersvergunningen (gelimiteerd)
- Binnenstad, bezoekers: zoveel mogelijk opvangen op P+R-terreinen, ruim aanbod aan P-garages rond de binnenstad; P-geleiding naar beschikbare plaatsen; beperkt aanbod betaald parkeren op straat
- Forensen: zoveel mogelijk opvangen op P+R-terreinen; op eigen terrein van bedrijven;
- Bezoekers publiekslocaties (o.a. ziekenhuizen): specifiek beleid/afspraken parkeren op eigen terrein

Resultaten en knelpunten

Het gevoerde beleid heeft ervoor gezorgd dat Groningen goed bereikbaar en aantrekkelijk is gebleven. De P+R-terreinen doen het prima en zijn een voorbeeld voor andere steden. Rond de binnenstad is ruim voldoende parkeerruimte in goed verzorgde parkeergarages en ons parkeerbedrijf levert goede service, waarover de inwoners van onze stad over het algemeen tevreden zijn. In de wijken is er – uitzonderingen daargelaten – over het algemeen voldoende plek om te parkeren. Toch zijn er zaken die beter kunnen en dienen zich knelpunten aan die we in ons huidige beleid niet goed kunnen oplossen.

Onderscheid centrum-schil-buitenwijk vervaagt

Ons huidig instrumentarium maakt onderscheid in centrum, schil- en buitenwijken. In het verleden waren parkeerproblemen vooral in de binnenstad en de schilwijken. In de buitenwijken was geen parkeerregulering noodzakelijk. De huidige parkeerproblematiek laat zich niet meer in deze driedeling vangen. In buitenwijken doen zich 'schilwijkproblemen' voor. Waar gereguleerd wordt, komen in schilwijken geen parkeerproblemen meer voor met wijkvreemd verkeer. Vaak is het eigen autobezit de oorzaak van de parkeerproblemen. En de parkeeroverlast, veroorzaakt door forensen, heeft zich verspreid over de gehele stad. Deze richt zich niet alleen meer op de binnenstad, maar speelt bij alle grote werkgelegenheidslocaties.

Knelpunten met diverse oorzaken

Op verschillende locaties doen zich problemen voor, zonder dat daarvoor één specifieke oorzaak is aan te wijzen. Vaak is er een complexer samenspel van factoren. Zo zijn er situaties waar op zich in de nabije omgeving wel voldoende ruimte is, maar waar het beheer van de beschikbare ruimte in handen is van een andere partij en er onderling geen goede afspraken tot stand komen. Ook zijn er situaties waarin de problemen zich alleen op bepaalde momenten/dagen voordoen. Bijvoorbeeld rond werkgelegenheids- en publiekslocaties. In dit soort situaties zijn specifieke maatregelen nodig, gedragen door alle betrokkenen.

Bouwnormen voldoen niet

Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor nieuwbouw hanteren we parkeernormen, zodat er genoeg parkeerplaatsen (op eigen terrein) worden gebouwd. In de praktijk zijn ze niet altijd adequaat. Zo zien we bijvoorbeeld dat bewoners van nieuwbouwcomplexen met eigen parkeergarage toch op straat parkeren, omdat bewoners niet willen betalen voor een plaats in een parkeergarage. Aan de andere kant zien we ook situaties waarin er minder daadwerkelijke

parkeerbehoefte is dan onze normen veronderstellen. Ook hier geldt dat specifieke maatregelen waarschijnlijk beter werken dan algemene normen.

Invoeren betaald parkeren lastig en tijdrovend

Betaald parkeren blijkt in veel gevallen een goede oplossing om parkeeroverlast in een woonwijk te beheersen. Inmiddels vallen 16.500 parkeerplaatsen op straat onder het betaald parkeren regime. In die gebieden zijn 13.000 vergunningen afgegeven. Een effect is echter dat de oplossing in de ene wijk vaak leidt tot verergering van de problemen in de wijk(en) ernaast. Waar dan – na enige tijd – in samenspraak met de bewoners een traject moet worden gestart om oplossingen te vinden. Daarbij blijken er nogal eens de belangen tussen (groepen) bewoners uiteen te lopen, hetgeen deze trajecten tijdrovend en belastend maakt. De uiteindelijke uitkomst is echter in nagenoeg alle situaties dezelfde.

Niet flexibel genoeg

Het huidige pakket parkeermaatregelen blijkt in sommige situaties niet flexibel genoeg om in te kunnen spelen op verzoeken van burgers en/of ondernemers. Zo kan de eigen vergunning niet eenvoudig gebruikt worden voor een leen- of ruilauto. Ook voorziet het systeem niet in tijdelijke, plaats- en tijdgebonden vergunningen voor bijvoorbeeld mantelzorgers. Dit gebrek aan flexibiliteit staat haaks op onze klant- en servicegerichte ambities.

2 Waarom een nieuwe Parkeervisie?

Naast knelpunten en wensen, zijn er ontwikkelingen in de samenleving en techniek die van betekenis zijn voor ons parkeerbeleid. Hieronder brengen we ze kort in beeld.

Groeiende stad

Groningen groeit hard. Niet alleen in inwoners, bezoekers en economische activiteiten, maar ook in omvang. Is onze infrastructuur in 2025 toereikend voor al het verkeer uit stad en regio? Biedt de stad ruimte voor iedereen om mee te doen en zich te ontwikkelen? Hoe blijft onze stad leefbaar? Aldus enkele zinnen uit het startdocument 'The Next City', waarmee we in 2016 de discussie openden over een nieuwe integrale toekomstvisie voor de stad. Een belangrijk thema in die discussie is de kwaliteit van de openbare ruimte. In de achterliggende decennia heeft de gemeente daar fors in geïnvesteerd. De groei van de stad zien we ook in de wijken. Mensen willen in de stad wonen. Wijken verdichten. In het centrum komen er tot 2020 zo'n 600 woningen bij. Meer mensen in de stad leidt tot grotere vraag naar speelruimte, fietsenstallingen en parkeerruimte, terwijl de beschikbare ruimte afneemt. Hoe combineren we al die verschillende functies in een drukker stad waar iedereen zich thuis moet voelen? In 'The Next City' willen we daar straks antwoorden op geven. Dan is het nodig dat we ook een visie hebben op parkeren. Hoeveel ruimte willen we bieden aan de auto in de stad? En hoe verhoudt zich dat met andere verlangens?

Meer belang leefbare en groene straten

Mede met het oog op 'The Next City' hebben we in het najaar van 2016 via het stadspanel alle stadjsers uitgenodigd hun mening te geven over hun meest directe woonomgeving, de straat. Wat vinden zij een aantrekkelijke straat? In totaal hebben bijna vierduizend inwoners aan het onderzoek meegedaan. Uit het onderzoek kwam naar voren dat de basale randvoorwaarden schoon, heel en veilig met stip bovenaan staan. Kort daarop volgt de wens voor aanwezigheid van groen. Stadjsers voelen zich het prettigst bij straten waar:

- De menselijke maat geldt voor de omliggende bebouwing en straatprofielen,
- De vorm en inrichting van de openbare ruimte en de straat enigszins informeel is,
- De bomen en het groen een substantieel en herkenbaar onderdeel vormen van het straatbeeld,
- De (geparkeerde) auto's niet of beperkt in het straatbeeld voorkomen. Stadjsers willen hun auto wel graag in de nabijheid kunnen parkeren, maar direct voor de deur hoeft voor de meesten niet (dat vindt slechts 12% van de stadjsers belangrijk).

Ontwikkelingen mobiliteit

In totaal zijn er 70.000 auto's binnen Groningen in bezit. Gemiddeld is dit 290 auto's per 1000 inwoners (landelijk: 470). In Groningen is het aantal auto's per inwoner dus relatief laag. Dat heeft deels te maken met de grote studentenpopulatie, maar ook met een trend die ook in andere steden waarneembaar is bij bewoners van oudere wijken. Mensen die voor deze wijken kiezen, accepteren de beperkte ruimte voor auto's. In deze wijken zien we de laatste jaren het gebruik van deelauto's toenemen. Een andere recente ontwikkeling is de komst van de elektrische auto. Deze auto's hebben een parkeerplaats nodig met een oplaadvoorziening. Volgens de voorspellingen van het CBS is in 2025 40% van het wagenpark elektrisch.

Ook ontwikkelingen in de digitalisering gaan snel. Nieuwe digitale toepassingen binnen parkeren kunnen bijdragen aan grotere flexibiliteit, kwaliteit en efficiency in dienstverlening, toezicht en handhaving. Ook in de toeleiding naar beschikbare parkeerplaatsen (via apps en routeplanners) dienen zich allerlei nieuwe kansen aan.

3 Contouren nieuwe parkeervisie

Het tot nu toe gevoerde beleid, de knelpunten, wensen en ontwikkelingen overziend, trekken we de conclusie dat er redenen én goede mogelijkheden zijn om ons parkeerbeleid beter af te stemmen op de behoeften en verlangens van de inwoners van onze groeiende en levendige stad. In dit hoofdstuk formuleren we onze uitgangspunten, geven we aan welke nieuwe accenten we in ons parkeerbeleid willen aanbrengen en hoe we samen met de stad in de geschetste richting willen bewegen. Wat e.e.a. in de praktijk zou kunnen betekenen, schetsen we in het volgende hoofdstuk.

Parkeerbeleid is integraal beleid

Kenmerkend voor parkeerbeleid is dat het niet alleen gaat over hoe we voorzien in de behoefte aan parkeerruimte, maar ook – en misschien nog wel meer – over hoe we die behoefte afwegen tegen ander gebruik van de openbare ruimte. Steeds zoeken we de balans. Anders gezegd, wat we willen met ons parkeerbeleid, heeft altijd ook te maken met wat we willen met bereikbaarheid, werkgelegenheid & economie, leefbaarheid, duurzaamheid, veiligheid, binnenstadsbeleid, enzovoort. Of ons parkeerbeleid succesvol is, zit 'm dus niet in de eerste plaats in het aantal parkeerplaatsen dat we realiseren, of in het geld dat ermee gemoeid is, maar in wat het bijdraagt aan de samenleving als geheel zoals we die met elkaar voor ogen hebben. En wat we daar dan voor over hebben. Parkeerbeleid vereist zodoende altijd een integrale benadering en afweging van vele aspecten.

In onderstaande vijf contouren staat wat wij voor de komende jaren belangrijk vinden:

Contour 1: Blijvend bereikbaar en gastvrij

Ons parkeerbeleid is er altijd op gericht geweest de stad goed bereikbaar te houden. We benadrukken dat dit zo blijft. We willen bereikbaar en gastvrij blijven voor mensen die met de auto naar Groningen komen. Dat is essentieel voor een aantrekkelijke en economisch vitale stad. In deze zin zetten we ons beleid dus voort: zorgen voor goede bereikbaarheid, bieden van goede alternatieven voor plekken waar we het parkeren terugdringen en informeren van automobilisten over de snelste weg naar een beschikbare parkeerplaats. Dit is ook de basis voor het nieuwe parkeerbeleid.

Contour 2: Ruimte voor de straat

Parkeerbeleid gaat – althans voor een belangrijk deel – over het gebruik van de openbare ruimte. In een grote en levendige stad is de openbare ruimte schaars. Als iemand de openbare ruimte ‘privaat’ wil gebruiken voor het stallen van privébezit (een auto) vinden wij dat niet op voorhand vanzelfsprekend. **Openbare ruimte is openbaar.** Die opvattingen hanteren we al bij vuilcontainers en terrassen. Voor parkeren hanteren we bij nieuwbouwwontwikkelingen al veelvuldig het uitgangspunt, dat de parkeerbehoefte niet afgewenteld wordt op de openbare ruimte (o.a. Europapark, Ciboga en Suikerunie).

Onze verantwoordelijkheid is om het gebruik van de openbare ruimte te reguleren. Daarom willen we dat voor privégebruik – in beginsel – een vergoeding betaald moet worden. Dit betekent overigens niet dat we nu overal waar dat nu nog niet het geval is betaald-parkeren willen invoeren. Als er geen problemen zijn, hoeven we natuurlijk niks te doen. Het doel van ons parkeerbeleid is om ruimtelijke en maatschappelijke knelpunten op te lossen, niet om de gemeentekas te vullen.

We willen op die manier weer ruimte creëren voor de straat; waar dat aan de orde is de dominantie van parkeren terugdringen en meer plek bieden voor ander gebruik van de straat, met nadrukkelijke aandacht voor meer groen. We blijven het belangrijk vinden dat bewoners nabij hun huis een

parkeerplek kunnen vinden, maar andere functies zijn ook belangrijk en soms belangrijker. Hiermee sluiten we aan op wat bewoners willen. Zo maken we de stad nog aantrekkelijker, hetgeen ook in economisch opzicht positieve effecten zal genereren. Vergroening van de stad draagt bijvoorbeeld ook bij aan het opvangen van de gevolgen van de klimaatverandering.

Contour 3: Meer maatwerk en flexibiliteit

We willen meer mogelijkheden creëren om ons beleid af te stemmen op de specifieke problematiek en omstandigheden per wijk, buurt, straat of gebied. Dat begint altijd met zorgvuldig onderzoek naar achterliggende oorzaken, op basis daarvan kiezen we de maatregelen. Daarvoor ontwikkelen we – op basis van het uitgangspunt dat de openbare ruimte in beginsel geen privé-parkeerplaats is – een flexibel instrumentarium met meerdere 'regelknoppen'. Ook op individueel niveau willen we flexibeler en vraaggerichter werken en tegemoetkomen aan verlangens in tijdelijke/bijzondere situaties. Als derde noemen we hier de parkeernormen die we hanteren bij de vergunningverlening voor nieuwbouwprojecten. Ook hierin willen we meer maatwerk en flexibiliteit.

Contour 4: Duurzamer

We willen in 2035 een energieneutrale stad zijn. Het realiseren van die ambitie vereist duurzame keuzes op alle beleidsterreinen. Elektrisch rijden neemt de komende jaren een vlucht. Het opladen van dit soort auto's gebeurt wanneer ze geparkeerd staan. In het parkeerbeleid willen we dit faciliteren. Gedeeld autogebruik draagt bij aan minder autobezit en gebruik. Ook het gebruik van deelauto's willen we in ons parkeerbeleid faciliteren. In de eigen bedrijfsvoering van het parkeerbedrijf zullen we duurzamer keuzes maken.

Contour 5: Maatschappelijk effect voorop

Hiervoor stelden we dat parkeerbeleid altijd een integrale afweging vereist van vele aspecten. Waarbij we benadrukken dat ons parkeerbeleid in de kern niet bedoeld is om er geld mee te verdienen, maar om onze stad als geheel beter te laten functioneren en aantrekkelijker te maken, het dient dus maatschappelijke doelen. Het kan dus ook zo zijn dat bepaalde onderdelen van ons parkeerbeleid geld kosten. Zolang daar voldoende maatschappelijke opbrengsten tegenover staan, vinden we dat geen probleem. (Dit betekent uiteraard niet dat we efficiënt en kosteneffectief werken minder belangrijk zouden vinden. Zeker niet. Maar geld is een middel, geen doel)

Vanuit het parkeerbeleid willen we integrale afwegingen maken. Andersom kan het parkeerbeleid ook voorwerp zijn van integrale afwegingen op een ander beleidsterrein. Een voorbeeld daarvan is de actuele aanpak van de Diepenring. De leidende vraag daarbij betrof de ruimtelijke kwaliteit van de Diepenring. Er komen minder parkeerplaatsen. Maar daar staat winst op andere terreinen tegenover.

4 Hoe doen we dat?

Gebiedsgericht parkeerbeleid

Gebiedsdifferentiatie en projectmatige aanpak

Groningen groeit. En Groningen verandert. Het stedelijk landschap wordt steeds gedifferentieerder en dat geldt ook voor de bevolking- en beroepssamenstelling én het gebruik van de stad. De stedelijke problematieken groeien en veranderen daarin mee. Zo ook de parkeerproblematiek.

Er tekent zich een behoefte af om naast generiek parkeerbeleid voor de hele stad aandacht te besteden aan gebiedsspecifiek parkeerbeleid. Door de grote diversiteit in de hedendaagse parkeerproblematiek blijkt de grofmazige parkeerregulering van centrum, schil en buitenwijken niet meer toereikend. Buurten verwachten meer op maat gesneden en op het gebied gerichte maatregelen. Een discussie over het parkeren in de binnenstad verschilt bijvoorbeeld sterk van die in wijken rondom het Martiniziekenhuis of in Lewenborg. Zelfs binnen de schilwijken zien we grote verschillen in aard en karakter van de problematiek.

Op basis van gebiedsanalyses, waarin ook het (ruimtelijke) karakter van het gebied een prominente plaats krijgt, kijken we per gebied naar kansen om de kwaliteit te verbeteren. De parkeerbehoefte en knelpunten, de alternatieven voor het parkeren en de (ruimtelijke) kwaliteit van de straten worden daarbij voortaan in samenhang beschouwd. Op deze manier ontstaat meer ruimte voor maatwerk en flexibiliteit. Maar ook voor experimenten, zoals een buurt of complex met autodelers of de inrichting van leefstraten. Deze benadering sluit ook aan op de gebiedsgerichte benadering die de omgevingswet verlangt.

In wijken, buurten of straten waar zich problemen of kansen voordoen passen we ons parkeerbeleid aan in de nieuwe richting, waarbij we ons realiseren dat niet alles op korte termijn kan of hoeft. We sluiten dus aan op andere ontwikkelingen of projecten in een wijk. We willen ook ruimte bieden aan experimenten. Wel willen we voorkomen dat er een onoverzichtelijke hoeveelheid aan kleinschalige maatregelen ontstaat die voor de burger en de bezoeker van de stad niet meer is te begrijpen. De wijze waarop we gebiedsgericht parkeerbeleid doorvoeren zullen we in de Parkeervisie verder uitwerken.

Draagvlak

We laten we ons ook leiden door haalbaarheid en draagvlak. In alle gevallen gaan we de dialoog aan met de betrokken bewoners, ondernemers en andere betrokkenen. Als een deel van de buurt iets niet wil en een ander deel wel, dan voeren we de regulering niet in één keer in. De daadwerkelijke keuze en toepassing van het instrumentarium geschiedt op maat per gebied. In de parkeervisie geven we aan hoe wij met draagvlak omgaan zodat voor iedereen aan de voorkant duidelijk is binnen welk kader we maatregelen wel of niet nemen.

Regulering

Stadsbrede regulering

Om te sturen op de parkeervraagstukken in de stad is het nodig dat we in de gehele stad de middelen hebben om te reguleren. Dit betekent niet dat we voor de hele stad betaald parkeren willen invoeren. We gaan onderzoeken hoe we voor het grootste deel van de stad parkeerregulering kunnen invoeren. Daar vallen ook gebieden onder waar de regulering niet direct wordt geëffectueerd omdat er (nog) geen problemen zijn. Als dat later alsnog nodig is, kunnen we snel en adequaat handelen in het aanpakken van parkeerknelpunten in een buurt. De afgelopen jaren is vaak op wijkniveau gesproken over welke juridische vorm van parkeerregulering het beste is. Fiscalisering bleek steeds de meeste mogelijkheden en flexibiliteit te bieden en is het beste te

handhaven.

Aan de knoppen draaien

Binnen het reguleringssysteem zijn verschillende 'knoppen' waaraan we – afgestemd op de specifieke problematiek en omstandigheden per gebied – kunnen draaien. Te denken valt aan het maximeren van het aantal vergunningen per wijk/straat/huishouden, de dagen/tijdsblokken dat regulering geldt, de tariefopbouw voor de verschillende doelgroepen etc. Hoe we de knoppen instellen stemmen we steeds af op de aard van parkeerproblemen. Met nieuwe digitale technieken in vergunningverlening en toezicht (gebaseerd op kenteken) zijn deze opties ook praktisch te realiseren. Langs deze weg kunnen we ook vaker tegemoetkomen aan wensen op individueel niveau, bijvoorbeeld als iemand tijdelijk een andere auto heeft, of bij frequent bezoek van mantelzorgers.

Parkeernormen en autovrij bouwen

Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor nieuwbouw hanteren we parkeernormen. In de praktijk blijken ze niet altijd adequaat. Deze normen gaan we herijken. En we willen ze flexibeler toepassen, van minder tot zelfs geheel geen parkeerplaatsen ('autovrij bouwen'). Afspraken over minder of geen parkeervoorzieningen gaan altijd gepaard met duidelijke afspraken met de bouwer/toekomstige gebruikers dat hun recht op parkeren in de openbare ruimte vervalt. Op deze manier geven we – zoals inmiddels ook in andere grote steden gebeurt – meer ruimte aan bouwinitiatieven gericht op bewoners die geen belang hechten aan een (nabije) parkeerplaats.

Alternatieven

Benutten parkeren op eigen terrein

We zien dat niet in alle gevallen waar parkeren op eigen terrein kan, dat ook gebeurt. Vanwege de kosten (als zo'n plaats gehuurd moet worden), of omdat men het eigen terrein (of de eigen garage) liever voor iets anders gebruikt. We stellen voor, waar eigenaren in gereguleerde gebieden op eigen terrein kunnen parkeren, dat zij niet meer in aanmerking komen voor een straatparkeervergunning. Om dit principe toe te passen is een gedegen en accurate registratie van het parkeren op eigen terrein nodig en een goede juridische verankering. Deze registratie gaan we met het nieuwe parkeerbeleid instellen en toepassen. Een werkwijze die in veel andere steden al gebruikelijk is. Alternatieve parkeerplaatsen kunnen mogelijk ook gevonden worden op parkeerterreinen of in parkeergarages van bedrijven, waar buiten werktijden nog plaats is.

Benutten gebouwde parkeervoorzieningen

Meer ruimte bieden aan andere functies dan parkeren in de openbare ruimte, vergroot de behoefte aan alternatieve parkeerplaatsen. In de binnenstad proberen we die te vinden onder meer in stallingsgarages. Parkeren in stallingen is duurder dan op straat. Daarbij overwegen wij de buurstallingen voortaan in te zetten voor bewoners en niet meer voor zakelijke abonnementen. In veel gebieden buiten de binnenstad hebben woningcorporaties stallingsgarages bij hun wooncomplexen gebouwd. In de praktijk blijken die vaak niet voldoende gebruikt te worden. In overleg met de woningcorporaties willen we naar oplossingen zoeken die het gebruik van die garages verbeteren waarbij regulering van het straat parkeren een hoofdrol speelt. In de openbare parkeergarages (gemeentelijke en private) zouden we ook een deel van de niet benutte capaciteit kunnen bestemmen voor bewoners. In de parkeervisie werken wij uit hoe wij het gebruik van de gebouwde parkeervoorzieningen door bewoners denken te optimaliseren. Daarbij vraagt dit onderdeel nadrukkelijk ook aandacht op beheersmatige, juridische en financiële consequenties.

Meer doen met de P+R-terreinen

Onze P+R-terreinen worden op dit moment goed gebruikt door forensen en bezoekers van de stad. We willen op de P+R-terreinen – die overigens tot de beste van Nederland gerekend worden – meer voorzieningen voor reizigers (fiets, bus, auto), ze veiliger maken en ze een grotere rol geven als hub voor vervoerders en pakketbezorgers. Daarbij streven we een hoog kwaliteitsniveau na van beheer en onderhoud om de P+R-terreinen schoon, heel en veilig te houden. Ook willen we verkennen of deze terreinen een rol kunnen spelen als alternatieve locatie voor auto's van bewoners die nu nog in de wijken op straat staan. Bijvoorbeeld voor de tweede auto van bewoners uit de schilwijken.

Duurzaam

Faciliteren e-auto's

Er komen meer elektrische auto's. Deze auto's kunnen niet onderweg 'snel bijtanken'; ook snel laden kost al gauw 20 minuten. In gebieden waar stadjes op eigen terrein kunnen opladen hebben wij geen taak. Maar we willen ook dat eigenaren die aangewezen zijn op parkeren in de openbare ruimte niet belemmerd worden in de keuze voor een milieuvriendelijke elektrische auto. We zullen de manier waarop auto's straks opladen moeten afstemmen met ons parkeerbeleid. Dat betekent dat we genoeg parkeerplaatsen beschikbaar stellen voor elektrische auto's bij oplaadvoorzieningen. In straten met een hoge parkeerdruk krijgen elektrische auto's dan voorrang. Daarbij zullen we onderzoeken of het nodig is deze parkeerplaats permanent voor e-auto's te reserveren, of dat een dagdeel/bepaalde periode volstaat.

Faciliteren deelauto's

Waar parkeerruimte schaars is, krijgen deelauto's voorrang. Hierbij denken we niet alleen aan de bedrijfsmatig aangeboden deelauto's (Greenwheels e.d.), maar ook aan deelauto's van burens en andere particuliere groepen. Nieuwe technieken maken het mogelijk dat deze auto's niet per se meer op vaste locaties in een wijk moeten staan. Dat betekent dat in tegenstelling tot elektrische auto's een vaste, 'gereserveerde' plek niet nodig is. Toch willen wij waar mogelijk initiatieven op dit vlak ondersteunen en faciliteren. Dit doen we bijvoorbeeld door gunstige voorwaarden in vergunningen voor deelauto's te hanteren.

Parkeerexploitatie energieneutraal

We onderzoeken hoe we de parkeerassets (garages, P+R-terreinen en parkeerautomaten op straat) energieneutraal kunnen exploiteren, bijvoorbeeld door zonnepanelen op onze P+R-terreinen te plaatsen. Dit draagt niet alleen bij aan onze duurzaamheidsambitie maar heeft ook naar verwachting gunstig effect op energiekosten in de exploitatie.

Wat doen we nog meer?

Parkeren gehandicapten

Ons is er veel aan gelegen om gehandicapten zoveel mogelijk de kans te bieden om aan het maatschappelijk verkeer deel te nemen zoals ieder ander. Een belangrijke voorwaarde is dan dat obstakels op gebied van vervoer worden weggenomen. Als het gaat om parkeren doen we dat op drie manieren:

- **Gehandicaptenparkeerkaart**
Met deze kaart kan kosteloos geparkeerd worden in betaald parkeergebieden en op de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. De regels en werkwijze voor het verstrekken van deze kaarten is gebonden aan Europese wetgeving en in de loop der tijd geoptimaliseerd. We brengen hier geen veranderingen in aan.

- Gereserveerde parkeerplaats (op kenteken) nabij de woning
Wanneer een gehandicapte geen parkeergelegenheid heeft op eigen terrein, kunnen wij een parkeerplaats op straat reserveren. Ook dit proces is in de loop der jaren geoptimaliseerd. Een constatering is wel dat het aantal parkeerplaatsen op kenteken gestaag groeit en er soms zelfs clusters van dit soort plaatsen ontstaan. Ook in buurten waar er een parkeerplaatsentekort is. We brengen de huidige situatie in kaart en verkennen de mogelijkheden of we op dit gebied het slimmer kunnen doen.
- Algemene gehandicaptenparkeerplaats
In de stad liggen op diverse plekken nabij voorzieningen algemene gehandicaptenparkeerplaatsen waar iedereen met gehandicaptenparkeerkaart mag staan. We brengen op dit moment in beeld of dit adequaat is verdeeld over de stad. We zullen de huidige situatie beoordelen en bepalen of er aanpassingen nodig zijn.

Samenwerken met grote werkgevers

Grote werkgevers zoals UMCG, Martiniziekenhuis en DUO besteden al intensief aandacht aan mobiliteitsmanagement (geen parkeerplaats meer aanbieden, ov-vergoedingen, stimuleren/belonen fietsen, enz.). Ondanks deze inspanningen ervaren omwonenden toch overlast van parkerende medewerkers die zich niet committeren aan het beleid van hun werkgever. We zullen in overleg met betrokken werkgevers onderzoeken hoe we deze overlast kunnen wegnemen en welke eventuele – gebiedsspecifieke – flankerende beleidsregels daarvoor nodig zijn.

Efficiënter toezicht en handhaving

Meer maatwerk per gebied en flexibeler toepassing van normen en regels compliceert het toezicht en de handhaving. Althans in theorie, want door gebruik te maken van nieuwe digitale technieken verwachten we dat toezicht en handhaving juist eenvoudiger en efficiënter zullen worden en dat we met hetzelfde geld meer service en kwaliteit kunnen bieden. We doen nu al ervaring op met een scanauto die snel kentekens van geparkeerde auto's scant en toetst aan het vergunningensysteem.

Ontsluiten van data: betere parkeerverwijzing

De laatste jaren heeft de navigatietechniek zich razendsnel ontwikkeld. In combinatie met sensoren en andere digitale technieken in de parkeervoorzieningen is het mogelijk automobilisten via hun eigen routenavigatie of app op mobiele telefoon nauwkeurig te geleiden naar beschikbare parkeerplaatsen, ook op straat. We volgen deze ontwikkelingen nauwgezet en werken mee aan de realisatie van dergelijke oplossingen; bijvoorbeeld door het beschikbaar stellen van parkeedata. We verwachten dat ons huidige, recent geplaatste parkeerverwijssysteem (met borden langs de weg) nog zo'n tien jaar zal functioneren en daarna niet meer vervangen hoeft te worden.

5 Vervolg

De in deze nota gepresenteerde uitgangspunten en nieuwe accenten voor het parkeerbeleid voor de komende jaren zullen we in de maanden juni – september met burgers, ondernemers en andere betrokkenen bespreken. Hun reacties, aanvullingen en suggesties zullen we gebruiken bij het opstellen van een concept parkeervisie 2018 – 2023. We verwachten dat we de concept-visie eind september gereed zullen hebben, waarna er opnieuw gelegenheid zal zijn met elkaar in gesprek te gaan.