

Onderwerp Definitief parkeerplan Korrewegwijk
Machiel Huizenga
Steller



De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 8702 Bijlage(n) 5

Ons kenmerk 6451262

Datum 5 juli 2017 Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Met deze brief willen wij u graag informeren over het parkeerplan voor de Korrewegwijk. Hierover hebben wij met uw raad al meermalen gesproken. Eind 2015 is het parkeerplan, waarin voorgesteld wordt betaald parkeren in te voeren in de Professorenbuurt-Oost, al in de inspraak geweest. Er was destijds sprake van een groot aantal inspraakreacties. Tezamen met de start van een bewonersinitiatief rondom autodelen en parkeren op afstand gaf dit aanleiding om het invoeren van maatregelen uit te stellen en het bewonersinitiatief de ruimte te geven.

Eind 2016 constateerden wij dat het bewonersinitiatief nog niet tot concreet resultaat had geleid en het aantal klachten en oproepen om maatregelen groeide. Daarom hebben wij uw raad in november 2016 geïnformeerd over te willen gaan tot invoering van de maatregel. Bij de behandeling in de raadscommissie op 23 november 2016 en tijdens de inhoudelijke sessie met uw raad op 14 december 2017 bleek dat er behoefte was om de venstertijden van betaald parkeren aan te passen. De reguliere venstertijden van maandag tot en met zaterdag 9.00 uur tot 18.00 uur (en donderdag van 9.00 uur tot 21.00 uur) zouden onvoldoende aansluiten op de tijden waarop de meeste overlast wordt ervaren.

Hieruit resulteerde het voorstel om uit te gaan van venstertijden van maandag tot en met zaterdag van 16.00 uur tot 22.00 uur. Wij hebben het parkeerplan hierop aangepast. Het draagvlak voor de maatregel met gewijzigde venstertijden hebben wij, conform afspraak met uw raad, getoetst via een aparte en tweede inspraaktermijn. Hierop zijn 30 reacties gekomen. De reacties geven geen aanleiding om het parkeerplan te wijzigen. Derhalve besluiten wij om in de Professorenbuurt-Oost betaald parkeren in te voeren op maandag

tot en met zaterdag van 16.00 uur tot 22.00 uur. Na de zomer wordt uw raad hiertoe een kredietaanvraag toegezonden.

Wij gaan ervan uit u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'P. den Oudsten', written over a horizontal line.

de burgemeester,
Peter den Oudsten

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'P. Teesink', written over a horizontal line.

de secretaris,
Peter Teesink

Addendum parkeerplan Korrewegwijk

Aanleiding

Op dinsdag 15 september heeft het college van B&W het concept parkeerplan Korrewegwijk vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak. In de conceptplan werd voorgesteld op reguliere tijden (maandag t/m zaterdag 9.00 uur-18.00 uur en donderdag tot 21.00 uur) betaald parkeren in te voeren in de Professorenbuurt-Oost. Dit voorstel was het resultaat van nauw overleg met het buurtoverleg Professorenbuurt-Oost. Uit een enquête bleek dat een kleine meerderheid voorstander was van een vorm van betaald parkeren.

Uit de inspraak bleek dat veel bewoners hun twijfels hadden over de tijden waarop betaald parkeren geldt. Bewoners ervaren voornamelijk in de avond- en nachturen overlast en stelden voor de maatregel daar op aan te passen.

Afweging

Wij willen maatwerk leveren. Door betaald parkeren in te voeren op andere tijden komen we tegemoet aan de belangrijkste opmerkingen uit de inspraak. Aanpassing van venstertijden leidt tot een lappendeken aan regimes en minder begrijpelijkheid voor de weggebruiker. Het leidt echter ook tot meer draagvlak onder bewoners en dat vinden wij belangrijk bij invoering van maatregelen.

De opties die zijn afgewogen, zijn de volgende:

1. Standaardregime (maandag t/m zaterdag 9.00 uur-18.00 uur, donderdag tot 21.00)
2. Nachtre regime
3. Regime tussen 9.00 en 22.00 uur/0.00 uur
4. Regime tussen 6.00 uur en 11.00 uur
5. Regime vanaf 17.00 uur
6. Regime tussen 16.00 uur en 22.00 uur

Deze opties zijn gewogen op basis van verschillende criteria:

Opties tijdvenster	9.00-18.00 (regulier)	Nacht- regime	Tot 22.00/ 0.00u	6.00- 11.00u	Vanaf 17.00u	16.00- 22.00u
Criteria						
Weren 'buurtburen'	+	+	+	+	+	+
Weren forenzen	+	-	-	+	-	+
Vriendelijkheid bezoekers	-	+	+	-	+	+
Handhaafbaarheid	+	-	+	-	+	+
Aansluiten op inspraak	-	+	+	+	+	+
Exploitatie parkeerbedrijf	0	-	-	-	-	-
Totaal	+++/0/--	+++/--	++++/--	+++/--	++++/--	++++/-

Uit deze weging komt het tijdvenster tussen 16.00 uur en 22.00 uur als beste naar voren.

Voorgenomen besluit

Het college stelt voor:

- Het bewonersinitiatief, gericht op autodelen, te ondersteunen;
- Betaald parkeren in te voeren in de Professorenbuurt-Oost, op maandag tot en met zaterdag tussen 16.00 uur en 22.00 uur.

Eindverslag inspraak

Addendum parkeerplan

Korrewegwijk



INHOUDSOPGAVE

Inhoud

INHOUDSOPGAVE	2
1. INLEIDING.....	2
2. INSPRAAK	3
3. OVERZICHT VAN REACTIES.....	4
A. ANALYSE.....	4
B. AFWEGINGEN.....	10
C. ALTERNATIEVE OPLOSSINGEN	11
D. MAATREGEL	13

1. INLEIDING

In de vergadering van 14 maart 2017 heeft het college van burgemeester en wethouders het addendum op het parkeerplan Korrewegwijk vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak. De parkeerdruk is in delen van de Korrewegwijk onaanvaardbaar hoog. Hierdoor ontstaan er onveilige verkeerssituaties die een negatief effect hebben op de leefbaarheid in de wijk. In aanloop op het concept parkeerplan heeft intensief overleg plaatsgevonden met de bewonersorganisatie.

In het concept parkeerplan Korrewegwijk werd voorgesteld betaald parkeren in te voeren in de Professorenbuurt-Oost van maandag t/m zaterdag, van 09.00 uur t/m 18.00 uur en op donderdag t/m 21.00 uur. Hierop hebben veel insprekers aangegeven dat zij voornamelijk 's avonds parkeeroverlast ervaren. Dit is aanleiding geweest het voorstel aan te passen. De oplossing die het college voor de Korrewegwijk voorstelt is betaald in de Professorenbuurt-Oost van maandag t/m zaterdag, tussen 16.00 uur en 22.00 uur.

2. INSPRAAK

Het addendum op het parkeerplan Korrewegwijk heeft een standaard inspraakprocedure gekend. De inspraakperiode is aangekondigd in de Gezinsbode en alle bewoners zijn per brief gewezen op de inspraak. Op het addendum is tussen 22 maart 2017 en 3 mei 2017 inspraak mogelijk geweest. Tijdens de zes weken durende inspraakperiode hebben de belanghebbenden het addendum kunnen inzien bij de gemeentelijke loketten of via de gemeentelijke website.

Er zijn schriftelijk 30 reacties binnengekomen. Hieronder vindt u een zakelijke samenvatting van de ontvangen reacties en de reactie van het college daarop.

Parkeerproblematiek is een onderwerp dat veel bewoners bezighoudt, omdat het gaat over hun directe woon- en leefomgeving. Dat geldt zowel voor bewoners die kampen met overlast en graag actie van de gemeente willen zien als voor bewoners die geen aanleiding zien tot het nemen van maatregelen of juist vinden dat de maatregelen niet ten koste mogen gaan van de wijkbewoner. Bewoners mogen van de politiek verwachten dat het een besluit neemt, dat goed onderbouwd is.

Betaald parkeren is geen doel op zich en zeker geen maatregel die vooraf beklonken is. De maatregel wordt voorgesteld na zorgvuldige afwegingen en overleg met vertegenwoordigers uit de wijk, binnen het college en de gemeenteraad. Inspraak is in dit proces waardevol. Het stelt het college in staat om af wegen of er nog verbeteringen mogelijk zijn of dat er fundamentele aanpassingen nodig zijn. De weging van de inspraak is een combinatie van aantal en onderbouwing. Met dit achterhoofd beantwoorden wij de reacties als volgt:

3. OVERZICHT VAN REACTIES

De gemeente heeft in de periode tussen 22 maart 2017 en 3 mei 2017 30 reacties van bewoners en belanghebbenden ontvangen. In dit hoofdstuk worden alle reacties behandeld.

A. ANALYSE

NUMMER	REACTIE INSPREKER(S)	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE GRONINGEN
A1	TIJDSTIP OVERLAST		
A1.1	Er is vooral 's avonds en 's nachts parkeeroverlast	9, 17, 27	Uit de enquête en de inspraak blijkt dat de overlast vooral 's avonds (en 's nachts) plaatsvindt. Daarom hebben wij, in overleg met de werkgroep van wijkvertegenwoordigers en na overleg in de gemeenteraad de venstertijden aangepast naar 16.00 uur tot 22.00 uur. Hiermee weren we zowel langparkeerders uit aangrenzende buurten waar betaald parkeren is ingevoerd als forenzen die in de Professorenbuurt-Oost parkeren.
A1.2	Er is zowel overdag als 's avonds en 's nachts overlast	16	Zie A1.1
A1.3	De overlast wordt voornamelijk overdag ervaren	8	Zie A1.1
A1.4	Overdag is er voldoende parkeerruimte	25	Zie A1.1
A1.5	Er zijn voldoende parkeerplaatsen, ik ervaar geen parkeeroverlast	14, 15, 18	Het klopt dat er voldoende parkeerplaatsen zijn. Dat neemt niet weg dat de parkeerdruk hoog is. 's Nachts is de parkeerdruk 90%, 's avonds 80% en op zaterdag 78%. In de praktijk blijkt dat vaak al grote parkeeroverlast wordt ervaren als de parkeerdruk rond de 85% ligt. Veel mensen hebben tijdens de enquête in 2015 aangegeven overlast te ervaren.

NUMMER	REACTIE INSPREKER(S)	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE GRONINGEN
A2	OORZAAK PARKEEROVERLAST		
A2.1	Er wordt veel gebouwd in de wijk, maar er worden nauwelijks parkeerplaatsen toegevoegd	3	Voor ontwikkelaars van nieuwbouw geldt de verplichting om de parkeerbehoefte die ontstaat als gevolg voor hun ontwikkeling op eigen terrein op te lossen. De ontwikkelaars voegen dus wel degelijk parkeerruimte toe voor de (toekomstige) bewoners van hun woningen en appartementen. Deze parkeerruimte is echter niet altijd openbaar.
A2.2	Er zijn te weinig parkeerplaatsen ten opzichte van het aantal huishoudens/bewoners	10, 11	Er zijn voldoende parkeerplaatsen in de wijk voor het aantal auto's in de wijk. Daarnaast parkeren er ook forenzen en andere bezoekers in de wijk. Als alleen bewoners in de wijk parkeren, is er voldoende parkeergelegenheid (90% van de parkeerplaatsen is dan bezet). De parkeerdruk blijft dan nog steeds hoog.
A2.3	Verwacht de gemeente met de ontsluiting via het Oosterhamriktracé of nieuwbouw meer autoverkeer?	13	Meer bewoners betekent vaak ook meer auto's. Dit betekent echter niet dat dit automatisch leidt tot meer parkeerdruk of verkeer in de wijk. Zie A2.1 en D9.2
A2.4	Door de invoering van betaald parkeren gaan meer bewoners hun auto in de tuin parkeren. Hierdoor ontstaan nog meer onveilige situaties en verloedering van de buurt	13	Het is niet toegestaan in de tuin te parkeren. Daarvoor moeten bewoners over het trottoir rijden en dat mag niet. Handhaving is hierop is echter lastig omdat het berijden van het trottoir feitelijk moet worden geconstateerd door de handhaver. Voor de nieuwe parkeervisie onderzoeken wij de mogelijkheden om het parkeren in de voortuin te voorkomen.
A2.5	De overlast ontstaat doordat het aantal parkeerplaatsen door toedoen van de gemeente afneemt	13	De gemeente heeft in de Oosterhamrikzone een beperkt aantal parkeerplaatsen verwijderd. Er wordt echter ook parkeerruimte toegevoegd door ontwikkelaars voor (nieuwe) bewoners van

			nieuwbouw. Deze parkeerruimte is niet altijd openbaar. Per saldo is de vermindering van het aantal parkeerplaatsen gering.
A2.6	De overlast ontstaat doordat regelgeving niet wordt gehandhaafd	13, 25	De regelgeving wordt in principe altijd gehandhaafd. Over de (gewenste) intensiteit van de handhaving kan verschillend worden gedacht. Feit is dat handhaving geld kost en moet worden gefinancierd. Door invoering van betaald parkeren is er een dekkingsbron voor de financiering waardoor frequentere handhaving kan plaatsvinden.
A2.7	De overlast wordt 's avonds niet door forenzen veroorzaakt	3	Zie A1.1
A2.8	De hoge parkeerdruk in de avonden nachturen wordt door bewoners zelf veroorzaakt (niet door forenzen/mensen van buiten de wijk)	4, 10, 21, 27	De parkeerdruk is een optelsom van parkeren door bewoners, langparkeerders uit aangrenzende wijken waar al betaald parkeren is ingevoerd en forenzen. Het bewonersparkeren is het grootste deel. Door invoering van betaald parkeren werden we langparkeerders uit andere wijken en forenzen. Uit de praktijk in andere wijken blijkt dat hiermee de parkeerdruk wordt verlicht en voor bewoners meer parkeerruimte ontstaat.
A2.9	Als de groep niet-bewoners klein is, zal de maatregel geen effect hebben	11	Zie A2.8
A2.10	Is onderzocht of het autobezit (per huishouden) in de afgelopen jaren is toegenomen?	27	Nee, dit is niet onderzocht. Het algemene beeld is dat het autobezit ongeveer gelijk blijft (onder sommige groepen groeit het autobezit, onder andere groepen daalt het juist).
A2.11	Is er een inventarisatie gedaan van het aantal bewoners met een auto ten opzichte van het aantal parkeerplekken?	11	Zie A2.2
A2.12	Is er onderzoek gedaan naar de doelgroepen (bewoners,	11	Zie A2.8

	bezoekers, forenzen) die in de wijk parkeren?		
--	---	--	--

NUMMER	REACTIE INSPREKER(S)	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE GRONINGEN
A3	ENQUETE		
A3.1	Hoeveel mensen waren er voor en tegen betaald parkeren tijdens de enquête in 2015?	12	Voor de Professorenbuurt Oost bleek uit de enquête van 2015 dat 49% van de respondenten geen maatregel wenst. 51% van de bewoners wenst een vorm van betaald parkeren.
A3.2	Er is geen meerderheid voorstander van betaald parkeren	21	Zie A3.1
A3.3	Er moet opnieuw een peiling gehouden worden	21	Een nieuwe peiling verandert niets aan het beeld van verdeeldheid in de wijk. Wij kiezen ervoor maatregelen niet langer uit te stellen en betaald parkeren in te voeren.
A3.4	Er moet geïnventariseerd worden wat bewoners willen	3	Om de wensen van bewoners te inventariseren is uitgebreid gesproken met bewoners(organisaties), zijn er openbare bijeenkomsten georganiseerd, is een enquête gehouden en is inspraak mogelijk geweest. Hierop is het uiteindelijke besluit gebaseerd.

NUMMER	REACTIE INSPREKER(S)	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE GRONINGEN
A4	DRAAGVLAK		
A4.1	Er is onvoldoende draagvlak voor de maatregel, draagvlak is onvoldoende aangetoond	20	Het is duidelijk dat invoering van een maatregel als betaald parkeren de wijk verdeelt. In de Professorenbuurt-Oost bleek in 2015 dat ongeveer de helft van de bewoner geen maatregel wil en ongeveer de helft van de bewoners wel. Sindsdien is het aantal klachten dat bij ons binnenkomt toegenomen. Wij hebben in overleg met de

			werkgroep van bewoners besloten om de maatregel betaald parkeren qua venstertijden aan te passen aan de wensen van bewoners (16.00 uur-22.00 uur) en voor te stellen voor invoering.
A4.2	De cijfers waarop het draagvlak is gebaseerd, zijn onjuist door optellingen	20, 21	Het klopt dat het college ter onderbouwing het totaal van varianten 'vergunningparkeren' heeft genomen, omdat wij van mening zijn dat er een maatregel op buurt- of wijkniveau genomen moet worden, en dat in de verdeling tussen de drie vergunningvarianten betaald parkeren op het veruit meeste draagvlak kon rekenen. In de Professorenbuurt-Oost was 37% van de bewoners voor betaald parkeren voor alle doelgroepen, 10% voor betaald parkeren voor alleen bewoners en hun bezoek en 3% voor betaald parkeren voor alleen bewoners.
A4.3	Hoe definieert de gemeente draagvlak?	21	Draagvlak is voor ons de basis onder het parkeerbeleid. We vinden het belangrijk dat bewoners achter gemaakte keuzes staan. Dit is natuurlijk moeilijk te bepalen, omdat niet alle bewoners reageren op inspraak, enquêtes of bijeenkomsten. De in 2015 gehouden enquête geeft echter een beeld van de meningen in de wijk en laat zien dat de wijk verdeeld is over betaald parkeren. Uiteindelijk is het aan ons college en de gemeenteraad om een gedegen belangenafweging te maken en een knoop door te hakken ten aanzien van maatregelen. In dit geval kiezen we ervoor de mensen die overlast ervaren tegemoet te komen en betaald parkeren in te voeren. Door ook te luisteren naar insprekers en een ander tijdvenster te kiezen, hopen we meer draagvlak te creëren.
A4.4	Waaruit concludeert de gemeente dat de bewoners vragen om dit plan?	21	Zie A3.1, A4.1 en A4.2

A4.5	Hoe meet de gemeente het draagvlak voor dit uiteindelijke voorstel?	21	Bewoners hebben door middel van een inspraakreactie hun mening kenbaar kunnen maken. Dit was mogelijk tussen 22 maart 2017 en 3 mei 2017.
A4.6	Hoeveel reacties heeft de gemeente ontvangen om maatregelen tegen de parkeeroverlast te nemen?	4	<p>Het precieze aantal reacties is moeilijk in te schatten, aangezien dit een combinatie is van (onder andere):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Telefonische meldingen; - E-mails; - Brieven; - Inspraakreacties; - Reactie op enquêtes. <p>In dit inspraakrapport en het inspraakrapport van eind 2015 kunt u het aantal overlastmeldingen tijdens de inspraak inzien. Daarnaast is in het parkeerplan een samenvatting van de resultaten van de enquête terug te vinden. Hierin geven veel bewoners aan overlast te ervaren en een maatregel te wensen.</p>

B. AFWEGINGEN

NUMMER	REACTIE INSPREKER(S)	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE GRONINGEN
B1	DIVERSEN		
B1.1	Het besluit moet pas genomen worden als de ontwikkelingen aan de Oosterhamrikkade voltooid zijn	1	Wij willen inspelen op de actuele problemen. De ontwikkelingen aan de Oosterhamrikzone duren nog een geruime tijd. Zo lang willen wij maatregelen niet uitstellen. Bovendien is het zo dat indien wij betaald parkeren niet zouden invoeren, wij niet kunnen voorkomen dat (toekomstige) bewoners van nieuwbouw ontwikkelingen in de openbare ruimte in de wijk gaan parkeren. Indien wij betaald parkeren invoeren kunnen wij hen uitsluiten van bewonersvergunning omdat zij in principe op eigen terrein parkeerruimte hebben.
B1.2	De discussies op Facebook en internet moeten worden meegewogen in het definitieve besluit	20	Via de inspraak kunnen bewoners hun reacties op voorgenomen besluitvorming formeel kenbaar maken.

C. ALTERNATIEVE OPLOSSINGEN

NUMMER	REACTIE INSPREKER(S)	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE GRONINGEN
C1	TIJDVENSTER		
C1.1	Betaald parkeren 24 uur per dag	5	Er zijn veel verschillende tijdvensters meegenomen in onze afweging. Uiteindelijk stellen wij, na overleg met bewoners en de raad, voor om betaald parkeren in te voeren met een tijdvenster van 16.00 uur tot 22.00 uur.
C1.2	Tijdvenster mag ook tot 0.00 uur	7	Zie A1.1 en C1.1
C1.3	Overdag betaald parkeren invoeren (aansluiten op tijdvenster van omliggende wijken)	8, 16, 19	Zie A1.1 en C1.1
C1.4	Tijdvenster tussen 7.00 uur en 0.00 uur (kosten opvangen door ze ten laste te leggen aan forenzen/bezoekers en minimaliseren aantal automaten)	13	Zie A1.1 en C1.1

NUMMER	REACTIE INSPREKER(S)	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE GRONINGEN
C2	OVERIG		
C2.1	Herinrichten van de straat, zodat er meer parkeergelegenheid gecreëerd wordt	10	Ons college is geen voorstander van het creëren van meer parkeerruimte in de wijk. Afgezien van het feit dat er weinig ruimte is, denken wij dat creëren van meer ruimte voor parkeren in de wijk ten koste gaat van de leefbaarheid en een aanzuigende werking heeft voor parkeerdere van elders.
C2.2	Wat wordt verstaan onder autodelen?	12	Autodelen is een concept om het gebruik van de auto te delen met buurtbewoners. Meerdere huishoudens maken gebruik van één auto. Het totale autobezit wordt zo gereduceerd.

C2.3	Kies voor een effectievere en betaalbaardere oplossing	20	Dat is precies wat we doen. Na uitgebreide studie en overleg is gebleken dat invoeren van betaald parkeren de meest haalbare en effectieve maatregel is om de problematiek aan te pakken.
C2.4	De handhaving verhogen zonder betaald parkeren in te voeren	20	Zie A2.6
C2.5	Programma's om het autogebruik terug te dringen	21, 27	Er wordt een bewonersinitiatief, gericht op autodelen, gestimuleerd en gefaciliteerd. Als gemeente hebben we op dit moment geen instrumenten om het autobezit terug te dringen. Wel proberen we alternatieven, zoals de fiets, het openbaar vervoer en het gebruik van P+R-terreinen zo aantrekkelijk mogelijk te maken.
C2.6	Ik ben geen tegen regulier verkeer op de busbaan en een kabelbaan	22	Deze ingrepen vallen buiten de scope van dit project. Het college neemt kennis van de opmerking.
C2.7	Gesprek aangaan met vreemdparkerders, in plaats van weren met een maatregel	27	Zie C2.5. We proberen vreemdparkerders te stimuleren andere (parkeer)keuzes te laten maken. Helaas merken we dat dit niet voor alle vreemdparkerders voldoende is en dat een dwingende maatregel nodig is.
C2.8	Toevoegen van parkeerruimte	27	Zie C2.1
C2.9	Stadsbreed invoeren van een soort parkeerbelasting. Alle stadgers die een auto bezitten, moeten betalen voor het parkeren van hun voertuig in de openbare ruimte. Aan de rand van de stad geldt het laagste tarief en in de binnenstad het hoogste	30	Het college waardeert deze suggestie en neemt kennis van dit idee. Deels wordt dit idee overgenomen in de nieuwe parkeervisie. Hierin gaan we het parkeerbeleid voor de komende jaren uiteenzetten. In onze brief aan de gemeenteraad van 10-2-2016 (kenmerk 5510052) hebben wij echter ook aangegeven dat parkeerbeleid zich bij uitstek leent voor een gebiedsgerichte aanpak. In plaats van een stadsbrede, 'top-down' aanpak gaan we in gesprek met bewoners en zoeken samen naar oplossingen.

D. MAATREGEL

NUMMER	REACTIE INSPREKER(S)	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE GRONINGEN
D1	ALGEMEEN		
D1.1	De gemeente drukt zijn zin door, door betaald parkeren in te voeren	4	Wij stellen de maatregel betaald parkeren voor na een uitgebreid proces met bewoners en vertegenwoordigers van bewoners. Wij menen dat geen sprake is van onze zin doordrijven maar van een zorgvuldige afweging van verschillende belangen.
D1.2	Forenzen kunnen nu makkelijk misbruik maken van het tijdvenster (alleen laatste uur betalen)	5, 13	In principe is dat inderdaad het geval. Dit maakt het parkeren in de buurt echter wel voor veel forenzen onaantrekkelijk. Zij zullen namelijk tijdens hun werkdag naar de parkeerautomaat bij hun auto moeten gaan om te betalen om vervolgens weer hun werkdag te vervolgen.
D1.3	Betaald parkeren lost het probleem niet op, mensen merken er niet direct effect van	9, 11, 27	Uit ervaring in andere wijken waar betaald parkeren is ingevoerd blijkt dat bewoners wel snel positieve effecten van de maatregel merken. In de Oranjebuurt en Noorderplantsoenbuurt is 80% van de bewoners uiteindelijk tevreden over de maatregel.
D1.4	Hoe komt de gemeente tegemoet aan de vele insprekers die geen maatregel wensen	21	Uit de enquête bleek dat ongeveer de helft van de bewoners voor, en de helft tegen betaald parkeren is. De tegenstanders willen we tegemoet komen door ook een bewonersinitiatief, gericht op autodelen, te faciliteren en ondersteunen. Autodelen kan helpen het autobezit en daarmee de parkeerdruk in de wijk te verlagen. Daarnaast hebben we naar aanleiding van de inspraak het tijdvenster aangepast.
D1.5	Klopt het dat huidige bewoners (van o.a. Oosterhamrikzone) wel een vergunning kunnen krijgen en toekomstige niet?	13	Ja, we kunnen alleen toekomstige ontwikkelingen uitsluiten van bewonersvergunningen. We kunnen dit niet met terugwerkende kracht voor reeds gerealiseerde ontwikkelingen doen.

D1.6	Afwachten tot de nieuwbouw is afgerond	27	We willen nieuwbouwontwikkelingen voor zijn om te voorkomen dat deze extra parkeerdruk opleveren.
D1.7	Effectiviteit: betaald parkeren levert geen extra ruimte op	15, 28	In veel wijken waar betaald parkeren is ingevoerd, is de parkeerdruk lager geworden. Dit levert dus meer ruimte voor bewoners op.
D1.8	Wat is het doel van de invoering van betaald parkeren?	11	Betaald parkeren moet ervoor zorgen dat bewoners makkelijker een parkeerplaats kunnen vinden, het gaat dus primair om bewonerstevredenheid. Dit gaan we toetsen aan de hand van een evaluatie (zie D2). Daarnaast moet de parkeerdruk lager worden, en moet de leefbaarheid en veiligheid in de wijk verbeteren.
D1.9	De wensen van bewoners zijn in het besluit heel minimaal terug te zien	20	De keuze voor het afwijkende tijdvenster is gemaakt op basis van de inspraak en de enquête. Daarnaast wordt een bewonersinitiatief gefaciliteerd en ondersteund. Helaas kunnen we niet aan de wensen van alle bewoners voldoen.

NUMMER	REACTIE INSPREKER(S)	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE GRONINGEN
D2	EVALUATIE		
D2.1	De maatregel moet geëvalueerd worden	2, 20, 21	De evaluatie van het parkeerplan gebeurt een jaar na invoering. Dit is opgenomen in het parkeerplan. De evaluatie wordt in samenspraak met de bewonersorganisatie opgesteld.
D2.2	Als de maatregel niet effectief blijkt, moet deze worden teruggedraaid	2, 21	Het terugdraaien van betaald parkeren is mogelijk, maar doen we niet zomaar, er moet worden aangetoond dat de maatregel overbodig is geworden.
D2.3	Bewoners moeten, totdat de evaluatie is uitgevoerd, een gratis vergunning krijgen	4	Het college 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 het college het eerlijk 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.
D2.4	Hebben bewoners nog invloed op het betaald parkeren nadat het is ingevoerd?	13	Een jaar na invoering vindt een evaluatie plaats. Bewoners kunnen dan hun mening geven over de maatregel.
D2.5	De gemeente moet ook kijken naar een uitbreiding van het tijdvenster in het deel van de Korrewegwijk waar al betaald parkeren geldt	17	Als wij meldingen ontvangen dat hiernaar veel vraag is, zullen wij dit overwegen.
D2.6	De gemeente stelt dat na evaluatie, voorbijgaand aan de uitkomst van deze evaluatie, het plan/besluit per definitie bindend is	28	Wij hebben aangegeven dat betaald parkeren teruggedraaid kan worden, mits kan worden aangetoond dat de maatregel overbodig is.

NUMMER	REACTIE INSPREKER(S)	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE GRONINGEN
D3	HANDHAVING		
D3.1	Er moet zichtbaar en voldoende worden gehandhaafd (hiervoor betalen bewoners)	2, 13, 26	De planning van de handhaving is nog niet bekend. Het is gebruikelijk dat de handhavers enkele keren per week een controleronde doen.
D3.2	Wordt er 's avonds wel gehandhaafd?	5, 16	Ja, er wordt ook 's avonds gehandhaafd.
D3.3	Kunnen bewoners ervan uitgaan dat er dagelijks meerdere malen wordt gecontroleerd op foutparkeren?	13, 21	Zie D3.1
D3.4	Wordt het tuinparkeren nu echt aangepakt en teruggedrongen?	13	Zie A2.4
D3.5	Waarom wordt er alleen	20	Er wordt nu alleen gehandhaafd als een bewoner

	gehandhaafd wanneer betaald parkeren wordt ingevoerd?		melding maakt van bijvoorbeeld foutparkeren. Als betaald parkeren wordt ingevoerd, moet periodiek worden gecontroleerd op vergunningen en tickets. Dan wordt ook gehandhaafd op bijvoorbeeld foutparkeren.
--	---	--	--

NUMMER	REACTIE INSPREKER(S)	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE GRONINGEN
D4	KOSTEN/TARIEVEN		
D4.1	Betaald parkeren wordt alleen ingevoerd om de opbrengsten te innen	4, 10, 25	Betaald parkeren kan in veel wijken net kostendekkend worden ingevoerd. Alleen in de binnenstad wordt veel verdiend aan betaald parkeren, omdat daar veel parkeerkaartjes worden gekocht.
D4.2	Graag zou ik een uitgewerkte budgettering zien over hoe u aan het bedrag voor de parkeervergunning komt	11	De tarieven voor de vergunningen worden jaarlijks door de gemeenteraad vastgesteld. Deze tarieven gelden in de gehele stad voor wijken waar betaald parkeren geldt en worden dus niet per wijk in beeld gebracht. In de gemeentebegroting kunt u meer informatie vinden over de lasten en baten van het parkeerbedrijf (https://gemeente.groningen.nl/gemeentebegroting).
D4.3	Waar komt het verschil in uurtarief tussen de bewoners- en bezoekersvergunning vandaan?	11	We willen bewoners van de wijk de gelegenheid geven in de wijk te parkeren. We vinden het eerlijk dat bewoners een lager tarief betalen dan mensen die niet in de wijk wonen, voor de bereikbaarheid van de woning. Daarom betaalt een bewoner voor zijn bewonersvergunning een fors lager tarief dan iemand die bij de parkeerautomaat een kaartje koopt. Daarnaast vinden wij het belangrijk dat bewoners bezoek kunnen ontvangen. Daarom kunnen bewoners voor hun bezoek een bezoekersvergunning aanschaffen, zodat bezoekers 'gratis' kunnen parkeren. Omgerekend zijn de kosten voor bezoekers

			inderdaad iets hoger, omdat de bezoekers een extra druk op het aantal beschikbare parkeerplaatsen leggen.
D4.4	Hoe lang staan de in de brief genoemde tarieven vast?	11	De tarieven worden jaarlijks door de gemeenteraad vastgesteld. In 2018 wordt de 5 euro duurder.
D4.5	Moet er wel of niet betaald worden tussen 16.00 uur en 22.00 uur?	12	Het parkeerregime is van kracht tussen 16.00 uur en 22.00 uur. Tussen deze tijden moeten parkeerders gebruik maken van een bewoners- of bezoekersvergunning of een kaartje kopen uit de automaat.
D4.6	Wordt het vergunningstelsel de melkkoe van de gemeente om de begroting sluitend te krijgen?	13	Zie D4.1
D4.7	Het is niet terecht dat bewoners moeten betalen voor een parkeerplaats	15	De openbare ruimte is van iedereen. Wij vinden het eerlijk dat de mensen die gebruik maken van de openbare ruimte, daarvoor betalen.
D4.8	De prijs van de vergunning moet worden aangepast op het aantal uren dat betaald parkeren geldt (dat is met dit tijdvenster korter)	15	De handhaving van het parkeerregime en de uitgifte van de vergunningen is niet afhankelijk van het aantal uren dat betaald parkeren geldt. Daarom zijn de kosten in alle schilwijken gelijk.
D4.9	Er staat nergens genoemd dat de kosten de komende jaren hoger worden	20, 21	In het parkeerplan staat vermeld dat de kosten van de vergunningen in tussen 2015 en 2018 jaarlijks met 5 euro toenemen en worden geïndexeerd.
D4.10	Het is niet redelijk dat bewoners betalen voor een probleem dat door anderen wordt veroorzaakt	1	Zie D2.3 en D4.3

NUMMER	REACTIE INSPREKER(S)	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE GRONINGEN
D5	TIJDVENSTER		
D5.1	Het tijdvenster sluit niet aan bij de (momenten van) ervaren overlast	8, 29	De meeste overlast wordt, volgens de enquête en de inspraak van 2015, aan het einde van de dag ervaren. Daarom hebben we ervoor gekozen op deze

			momenten betaald parkeren in te voeren.
D5.2	Het afwijkende tijdvenster leidt tot verwarring	16	De gemeente hecht aan begrijpelijkheid van de parkeerregimes, maar wil ook maatwerk bieden en tegemoet komen aan wensen van insprekers. Daarom is gekozen voor een afwijkend tijdvenster.
D5.3	Het afwijkende tijdvenster lost de overlast van forenzen en andere vreemdparkerders niet op	16, 19	Tijdens de inspraakperiode eind 2015 gaven veel insprekers aan overdag geen overlast te ondervinden. Daarom hebben wij ervoor gekozen overdag geen betaald parkeren in te voeren.
D5.4	De overlast wordt volgens het onderzoek voornamelijk in de avond- en nachturen ervaren. Waarom wordt in de middag- en avonduren dan betaald parkeren ingevoerd?	20	Tijdens de inspraakperiode eind 2015 werd door veel insprekers aangegeven dat een tijdvenster in de avond- en nachturen wenselijk is. Het handhaven van een parkeerregime in de nacht is erg kostbaar en de doelgroep die 's nachts parkeert is er grotendeels 's avonds ook al. Daarnaast kan met het regime in de middaguren een deel van de forenzen geweerd worden.
D5.5	Er moet betaald worden op een moment dat alle bewoners thuis zijn	3	Het tijdvenster in de avonduren zorgt ervoor dat alleen bewoners (en hun bezoek) 's avonds in de wijk parkeren. Dit moet leiden tot een verlichting van de overlast.

NUMMER	REACTIE INSPREKER(S)	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE GRONINGEN
D6	BEGRENZING		
D6.1	Wat is de precieze begrenzing van het gebied waar betaald parkeren wordt ingevoerd?	7	Betaald parkeren wordt ingevoerd met de volgende grenzen: <ul style="list-style-type: none"> - aansluitend op het bestaande gebied met betaald parkeren (Heymanslaan) - Korreweg (beide zijden) - Oosterhamriklaan - Oosterhamrikkanaal
D6.2	Aan de gehele Korreweg moet	7	Er wordt betaald parkeren ingevoerd aan beide

	betaald parkeren ingevoerd worden		zijden van de Korreweg, tot aan de kruising met de Oosterhamriklaan.
D6.3	Het is niet duidelijk of de bewoners van de Heymanslaan of Korreweg in de nieuwe betaald parkeerzone mogen staan	13	Het nieuw toe te voegen gebied zal aansluiten bij het bestaande gebied met betaald parkeren. Bewoners kunnen dus in de gehele Korrewegbuurt parkeren.

NUMMER	REACTIE INSPREKER(S)	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE GRONINGEN
D7	VERGUNNING		
D7.1	Er staan te weinig uren op de bezoekersvergunning	9	Het aantal uren op de bezoekersvergunning is gekoppeld aan het aantal uren dat betaald parkeren geldt. Dit is in alle schilwijken hetzelfde. U hebt de mogelijkheid extra uren bij te kopen op de bezoekersvergunning.
D7.2	Betaald parkeren kan alleen worden ingevoerd als je 2 vergunningen kunt krijgen op 1 adres	23, 24	Per persoon kunt u één vergunning aanvragen. Dit betekent dat uw huishouden meerdere vergunningen kan aanvragen.
D7.3	Is er voor ondernemers en hun bezoek een parkeerregeling?	29	Ondernemers kunnen een bedrijvenvergunning aanvragen. Voor bezoek kan de bezoekerspas worden gebruikt. Bezoek kan ook een kaartje uit de automaat kopen.

NUMMER	REACTIE INSPREKER(S)	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE GRONINGEN
D8	BEWONERSINITIATIEVEN		
D8.1	Fijn dat de initiatieven ondersteund worden	13	Het college neemt kennis van deze steunbetuiging

NUMMER	REACTIE INSPREKER(S)	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE GRONINGEN
D9	OVERIGE		

D9.1	Waarschijnlijk wordt er dit jaar nog begonnen met het vervangen van de riolering, waar moet ik dan mijn auto parkeren?	12	Hierover wordt u voor aanvang van de werkzaamheden geïnformeerd. Door de werkzaamheden kan de parkeerdruk tijdelijk hoger zijn en kunt u parkeeroverlast ondervinden.
D9.2	Wat doet de gemeente om overlast van nieuwbouw te voorkomen?	21	(Toekomstige) bewoners van nieuwbouwcomplexen maken in principe geen aanspraak op een bewonersvergunning. Zij moeten een parkeerplaats op eigen terrein gebruiken. Door betaald parkeren in te voeren worden zij ontmoedigd om in plaats daarvan een parkeerplaats in de openbare ruimte te gebruiken.
D9.3	Huishoudens met meer dan één auto moeten gelegenheid krijgen om één auto op een aangewezen plek, bijvoorbeeld de rand van de wijk, te parkeren	27	De openbare ruimte is van iedereen, het aanwijzen van parkeerplaatsen is daarom niet wenselijk (invalidenparkeerplaatsen zijn daarop een uitzondering). Daarnaast willen we niet bij voorbaat extra parkeerruimte toevoegen.
D9.4	Er is niet aangegeven hoe wordt gehandeld als blijkt dat het effect van de maatregel is dat de parkeerdruk in omliggende buurten zal toenemen	30	Als de parkeerdruk in omliggende gebieden toeneemt en de bewoners meer parkeeroverlast ervaren, gaan we hier met bewoners over in gesprek. Ook hier gaan we dan op zoek naar passende maatregelen.

Eindverslag inspraak

Concept parkeerplan

Korrewegwijk



INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	2
1. INLEIDING	3
2. INSPRAAK	3
3. OVERZICHT VAN REACTIES	6
A. PROCES	6
B. ANALYSE	8
C. ALTERNATIEVE OPLOSSINGEN	15
D. AFWEGINGEN	20
E. MAATREGEL	26
F. OVERIGE REACTIES	30

1. INLEIDING

In de vergadering van 15 september 2015 heeft het college van Burgemeester en Wethouders de concept parkeerplannen voor de Korrewegwijk, Oosterparkwijk en De Hoogte vrijgegeven voor inspraak. De parkeerdruk is in delen van de Korrewegwijk, Oosterparkwijk en De Hoogte onaanvaardbaar hoog. Hierdoor ontstaan onveilige verkeerssituaties die een negatief effect hebben op de leefbaarheid in de wijk. In aanloop op de parkeerplannen heeft intensief overleg plaatsgevonden met de bewonersorganisaties uit de wijken. Het interactieve proces heeft uiteindelijk geleid tot maatregelen die voldoende draagvlak hebben. De daaruit geresulteerde concept parkeerplannen zijn vrijgegeven voor inspraak gedurende een periode van 6 weken (plus twee weken extra vanwege verlate

2. INSPRAAK

Het concept parkeerplan Korrewegwijk heeft een standaard inspraakprocedure gekend. De inspraakperiode is aangekondigd in de Gezinsbode. Alle bewoners zijn per brief gewezen op de inspraak en de mogelijkheid een informatieavond bij te wonen. Op dinsdag 6 oktober is deze inspraakbijeenkomst georganiseerd, daarbij waren ongeveer 75 personen aanwezig. Vanwege verlate bezorging van de brief is de inspraakperiode nog met twee weken verlengd. Tijdens de

bezorging van de brief). In deze periode is ook de gemeenteraad de gelegenheid geboden wensen en bedenkingen te uiten op de concept parkeerplannen.

De oplossing die het college voor de Korrewegwijk voorstelt is betaald parkeren in de Professorenbuurt Oost van maandag t/m zaterdag, van 09.00 uur t/m 18.00 uur en op donderdag t/m 21.00 uur.

N.B.: de venstertijden zijn gewijzigd naar aanleiding van deze inspraakreacties, naar maandag t/m zaterdag van 16.00 uur tot 22.00 uur. Op dit voorstel is ook inspraak mogelijk geweest (zie inspraakrapport op addendum parkeerplan Korrewegwijk).

acht weken durende inspraakperiode hebben de belanghebbenden het concept parkeerplan Korrewegwijk kunnen inzien bij de gemeentelijke loketten of via de gemeentelijke website.

Er zijn schriftelijk 123 reacties binnengekomen. Hieronder vindt u een zakelijke samenvatting van de ontvangen reacties en de reactie van het college daarop. Daar waar het leidt tot een aanpassing van het concept parkeerplan, is dit expliciet

vermeld. Het college hecht eraan de reacties in te leiden met een woord vooraf.

Zowel tijdens de informatieavond als in de schriftelijke reacties zijn vragen gesteld over de status van de inspraak. Een aantal bewoners heeft de zorg geuit dat het voorstel bij voorbaat vast staat, en daarmee inspraak een wassen neus is, wil weten in hoeverre de inspraak opweegt ten opzichte van de eerder gehouden peiling (waar 13% van het aantal bewoners aan heeft meegedaan), maar ook de zorg dat het concept parkeerplan bij voorbaat vast staat.

Parkeerproblematiek is een onderwerp dat veel bewoners bezighoudt, omdat het gaat over hun directe woon- en leefomgeving. Zowel onder bewoners die kampen met overlast en graag actie van de gemeente willen zien, maar ook bewoners die geen aanleiding zien tot het nemen van maatregel of juist vinden dat de maatregelen niet ten koste mag gaan van de wijkbewoner. Bewoners mogen van de politiek verwachten dat zij een besluit nemen, dat goed onderbouwd is.

Het college stelt voorop dat het voorstel om betaald parkeren geen uitgemaakte zaak was of is, maar dat het voornemen is gebaseerd op een zorgvuldige afweging. Inspraak heeft juist zin om te kunnen afwegen of er nog verbeteringen mogelijk zijn of dat er al dan niet fundamentele aanpassingen nodig zijn. De weging van de inspraak is een combinatie van aantal en onderbouwing. Met deze achtergrond beantwoorden wij de reacties als volgt:

NUMMER	REACTIE INSPREKER(S)	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE GRONINGEN
	Ik ben tegen / geen voorstander van de plannen	2, 3, 4, 6, 8, 9, 10, 15, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33, 34, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 57, 58, 60, 61, 62, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 76, 77, 80, 81, 82, 83, 84, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 95, 97, 98, 99, 100, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 112, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123	<p>Bewoners kunnen om verschillende redenen geen voorstander zijn van de plannen, waarbij wij ervan uitgaan dat het merendeel betrekking heeft op de invoering van betaald parkeren in hun buurt of wijk. In dit eindverslag beantwoordt het college van B&W de verschillende kritiepunten ten aanzien van het voorstel, zowel ten aanzien van nut en noodzaak, alsook de financiële gevolgen en de proportionaliteit (de redelijkheid van het voorstel, gelet op het probleem).</p> <p>Het college begrijpt dat het voorstel om betaald parkeren in te voeren ook nadelige gevolgen heeft voor de bewoner en het bezoek. In dit eindverslag gaat het college hier uitgebreid op in.</p>
	Ik ben het eens met het parkeerplan	5, 7, 55, 56, 96	Het college van B&W neemt kennis van deze steunbetuiging.

3. OVERZICHT VAN REACTIES

De gemeente heeft in de periode tussen 23 september 2015 en 17 november 2015 een 123 reacties van bewoners en belanghebbenden ontvangen. In dit hoofdstuk worden alle reacties behandeld. De reacties zijn opgedeeld in thema's, zoals deze ook in het concept parkeerplan voorkomen. Dit zijn: proces, analyse, oplossingen, afwegingen en de voorgestelde maatregel.

Insprekers 2, 3, 4, 9, 13, 16, 74, 75, 87, 91, 100 en 101 zijn afkomstig uit de Indische buurt (Nieuw-Indische buurt, West-Indische buurt en Molukkenplantsoen). Voor deze buurt wordt niet betaald parkeren voorgesteld, desondanks hebben we de afzonderlijke punten meegenomen in de beantwoording.

A. PROCES

NUMMER	REACTIE INSPREKER(S)	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE GRONINGEN
A1	INFORMATIEVOORZIENING		
A1.1	De bewoners zijn niet goed geïnformeerd	104	Het college van B&W benadrukt dat op verschillende momenten bewoners per brief geïnformeerd zijn over het proces. De parkeerpeiling huis-aan-huis bezorgd, net als de uitnodigingsbrief voor de informatieavond ten tijde van de inspraak. Daarnaast is geïnvesteerd in informatieavonden rondom de peiling (3,4,5 februari 2015) en zijn via de website en de Gezinsbode bewoners geattendeerd en geïnformeerd. Ook de bewonersorganisaties hebben afzonderlijk van de gemeente gecommuniceerd. Nb. bewoners die aangegeven hebben geïnformeerd te willen worden over de uitkomsten van de peiling hebben de uitkomsten digitaal ontvangen.
A2	INDIENEN INSPRAAKREACTIE		
A2.1	Het was alleen mogelijk per post een schriftelijke inspraakreactie in te dienen, reageren per mail was vriendelijker geweest	91	Inspraakreacties waren reeds per mail te versturen naar de gemeente. Het college is van mening dat de communicatie hierover duidelijker had kunnen zijn.

A2.2	De brief is te laat bezorgd, waardoor de reactieperiode is verkort tot vier weken	8	De inspraakperiode is verlengd met twee weken, tot 17 november.
------	---	---	---

A3	INSPRAAKAVOND		
A3.1	De communicatie over de inspraakavond had beter gekund (o.a. door late bezorging van de brief)	8, 11	Het college is het eens met de indieners van de reactie en betreurt de late bezorging. Hoewel aangekondigd in de Gezinsbode is de brief voor veel bewoners het middel om geïnformeerd te raken.
A3.2	Aan de inspraakavond is veel te verbeteren	11	Het college heeft met de informatieavond bewoners, ondernemers en geïnteresseerden de ruimte willen geven om vragen te stellen en zich te laten informeren. In overleg met de bewonersorganisatie is gekozen voor een plenaire bijeenkomst, in plaats van een inloopmarkt waar bewoners individueel aan bod komen. Het voordeel van een plenaire bijeenkomst is dat de informatievoorziening voor een ieder gelijk is, het nadeel is dat het gesprek eenzijdig gevoerd wordt. De opkomst was hoog, een externe gespreksleider was bij nader inzien wenselijk.

B. ANALYSE

NUMMER	REACTIE INSPREKER(S)	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE GRONINGEN
B1	BESCHIKBAARHEID PARKEERRUIMTE		
B1.1	Het probleem is niet zo groot / het vinden van een parkeerplaats is niet moeilijk / ervaar geen overlast	1, 2, 3, 4, 23, 30, 37, 42, 51, 53, 71, 76, 87, 90, 91	<p>Het college concludeert op basis van objectieve parkeerdrukmetingen dat er sprake is van een hoge parkeerdruk. Daarnaast is het de vraag hoe de bewoners deze parkeerdruk ervaren. Met een peiling onder bewoners is dit in beeld gebracht.</p> <p>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 de Professorenbuurt Oost. In deze buurt is er slechts een klein deel van de respondenten (11%) dat zegt geen overlast te ervaren.</p> <p>Het is inderdaad zo dat een deel van de bewoners geen parkeerproblemen ervaren, maar deze groep bewoners is in de minderheid.</p>
B1.2	Overdag wordt er geen overlast ervaren / zijn er voldoende parkeerplaatsen	10, 11, 12, 25, 26, 27, 28, 36, 45, 47, 49, 50, 54, 57, 61, 62, 66, 70, 78, 80, 83, 86, 89, 92, 94, 102, 103, 111, 113, 116, 117, 121, 123	<p>Het college heeft in het concept parkeerplan de uitkomsten van de parkeerdrukmetingen opgenomen. Daaruit blijkt dat de parkeerdruk gemiddeld overdag lager is dan op een avond of in de nacht. De parkeerdruk is 's nachts het hoogst omdat dan de meeste bewoners thuis zijn en gebruik maken van de parkeergelegenheid. De ervaren 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.</p>
B1.3	Er zijn wel problemen, maar er is altijd wel een parkeerplaats te vinden / de overlast valt wel mee	22	Zie B1.1.
B1.4	Wij kunnen de auto nergens	5, 96	Zie B1.1.

	parkeren		
B1.5	De parkeerdruk is de afgelopen jaren afgenomen	16	Zie B1.1
B1.6	Er is een probleem, niets doen is geen optie	19, 77	Het college van B&W neemt kennis van deze steunbetuiging voor het nemen van een maatregel in de Professorenbuurt.

B2	OORZAAK VAN HET PROBLEEM		
B2.1	De overlast wordt veroorzaakt door forenzen	6, 88, 96, 101	Ons college heeft geen nader onderzoek gedaan naar de omvang van de verschillende doelgroepen die parkeren in de wijk. Onze inschatting is dat het –op buurniveau- een combinatie is van bewoners, bezoekers, forenzen en bewoners uit de aangrenzende buurt waar al betaald parkeren geldt.
B2.2	De overlast wordt veroorzaakt door mensen uit betaald parkeren gebied	96, 101	Het is bij ons bekend dat een deel van de bewoners (en/of hun bezoek) uit de betaald parkeergebieden geen vergunning aanschaffen en parkeren in de naastgelegen buurt. Wij kunnen bewoners uit de naastgelegen buurt niet verbieden te parkeren in het deel van de wijk waar vrij parkeren geldt.
B2.3	Forenzen zijn niet het probleem / forenzen parkeren hier niet	38, 54, 61, 66, 83, 86, 97	Zie antwoord B2.1.
B2.4	Het beperkte aantal parkeerplaatsen veroorzaakt overlast / er zijn meer auto's dan parkeerplaatsen	11, 12, 13, 24, 28, 37, 38, 40, 49, 50, 52, 54, 57, 66, 77, 81, 97, 100, 101, 104, 108, 120	Op straatniveau kan er sprake zijn van een tekort aan parkeerplaatsen voor het aantal huishoudens, maar op buurniveau wordt dit vrijwel overal gecompenseerd
B2.5	De overlast wordt veroorzaakt door bezoek van bewoners, bezoekers binnenstad, studenten uit o.a. Duitsland en verzorgenden	88	Zie B2.1.
B2.6.	Overlast wordt veroorzaakt door vehikels die langdurig in de wijk worden gestald		In de Algemene Plaatselijke Verordeningen is een afdeling 'parkeerexcessen' opgenomen, waaronder een groot aantal verboden ten aanzien van parkeren van voertuigen vallen.

B2.7	Zoekverkeer zorgt voor beschadigingen aan auto's	96	Ons college benoemt in het concept parkeerplan het zoekverkeer en foutparkeren als de nadelige gevolgen van een hoge parkeerdruk. Dat zorgt voor enerzijds onnodige verkeersbewegingen in de wijk en anderzijds onoverzichtelijke locaties, versperringen en schade aan auto's. Wanneer de parkeerdruk verlaagt zal het zoekverkeer ook afnemen.
B2.8	Foutparkeren zorgt voor overlast	28, 56, 66, 83, 86, 123	<p>Door een deel van de bewoners van de Korrewegwijk wordt overlast ervaren van foutparkeerders.</p> <p>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.</p> <p>In het kader van de vervanging van de riolering in 2017 gaan we met bewoners in gesprek ten aanzien van de inrichting van de wegen.</p>

B3	REPRESENTATIVITEIT PARKEERPEILING		
B3.1	De respons is laag / niet hoog genoeg (ruim 10 %)	37, 66, 80	<p>De inzet van ons college en de bewonersorganisaties was een zo hoog mogelijke respons, daarom is voor een eenvoudige schriftelijke enquête en huis-aan-huis mailing gekozen. Ook het college had liever 100% respons gehad.</p> <p>De gemiddelde respons voor de drie wijken ligt in lijn met eerder gehouden onderzoeken in andere wijken, en geeft voldoende basis om voorstellen te kunnen doen.</p>

B4	KWALITEIT PARKEERPEILING / PARKEERPLAN		
B4.1	Het rapport is slecht leesbaar / van matige kwaliteit	8, 101	Het college neemt kennis van deze aanmerking en neemt dit mee in volgende parkeerplannen.

B4.2	Het alleen kunnen reageren per brief is een hindernis om te reageren op de peiling	87	De bewonersorganisaties hebben er gezamenlijk bij ons op aangedrongen de peiling zo laagdrempelig te houden en te kiezen voor een schriftelijke enquête, om niemand uit te sluiten. Daarbij hebben we elke enquête van een unieke code voorzien om fraude te voorkomen. Zowel een schriftelijke als een digitale peiling in te zetten zou extra kosten betekenen. Wij nemen de suggestie over: bij een volgende schriftelijke enquête attenderen wij bewoners ook de op mogelijkheid op formulieren te mailen. Overigens bevatte de uitnodigingsbrief bij de enquête contactinformatie, zijn er informatieavonden gehouden rondom de peiling en konden bewoners aangeven of zij geïnformeerd wilden worden over de uitkomsten.
B4.3	Bij de parkeerdrukmeting is de Professorenbuurt Noord bij de Professorenbuurt Oost meegenomen, terwijl bewoners van Oost daar niet parkeren	66	Het klopt dat de parkeerdruk op buurtniveau is weergegeven.
B4.4	Er is geen gedegen onderzoek gedaan	74, 94, 101	Het college is van mening dat met de keuze voor een objectieve parkeerdrukmeting en een peiling zowel de feitelijke situatie alsook de beleving onder bewoners gedegen in kaart is gebracht. De parkeerdrukmeting is een periodiek onderzoek dat stadsbreed wordt gehouden. De peiling is de uitkomst van een samenwerking met de bewonersorganisaties. Dat neemt niet weg dat er discussie kan zijn over de verwerking van de antwoorden en de conclusies. Wij hebben daarom voorafgaan aan het concept-parkeerplan 'ruwe data' uit de peiling online aangeboden, zodat een ieder de interpretatie van ons college kon controleren.
B4.5	De antwoorden 'parkeren voor	6, 14, 41, 43, 44, 52, 58,	Het klopt dat het college ter onderbouwing het totaal

	alleen bezoekers en bewoners' en 'parkeren voor alleen bewoners' zijn onterecht opgeteld bij 'betalen voor iedereen'	106, 114, 115	van varianten 'vergunningparkeren' heeft genomen, omdat wij van mening zijn dat er een maatregel op buurt- of wijkniveau genomen moet worden, en dat in de verdeling tussen de drie vergunningvarianten betaald parkeren op het veruit meeste draagvlak kon rekenen. Parkeren voor bewoners en parkeren voor bewoners en hun bezoekers zijn nog meer 'sturende vormen' van vergunningparkeren.
B4.6	Er moet opnieuw gepeild worden, omdat sommige opties niet realistisch zijn gebleken / met de kennis van nu antwoorden respondenten anders	6, 14, 17, 83, 86	De opties die gekozen konden worden, zijn uitvoerbaar, zo geldt in Binnenstad-Oost alleen bewonersparkeren. Echter hebben naarmate het gebied waarop ze van toepassing zijn grote gevolgen voor bezoekers van buiten. Het kan voorkomen dat op straatniveau een dergelijke maatregel wenselijk is, omdat er te weinig parkeerplaatsen zijn. Dit is in de Professorenbuurt niet aan de orde.
B4.7	Het is betaald parkeren of niets	52, 80, 88	Het college concludeert op basis van de inspraak dat betaald parkeren voldoende draagvlak kent, maar wil daarnaast ruimte geven voor een experiment waarbij bewoners zelf de parkeerdruk verlagen, door auto's te delen en de auto op afstand te parkeren. Andere opties om de parkeerdruk te reguleren bleken minder haalbaar en/of effectief.
B4.8	Inspreker vond de vragen in de enquête suggestief en had liever een simpelere en eerlijkere enquête gezien	87	De peiling is mede op aangegeven van de bewonersorganisaties in drie wijken gehouden. Zij hebben met ons de vragenlijst samengesteld, en waren van mening dat zowel de vorm van peilen alsook de vraagstelling objectief en laagdrempelig was.
B4.9	Waarom zijn niet alle afgewogen opties in de enquête meegenomen?	6, 17, 80	Omwille van een leesbare, laagdrempelige peiling is gekozen voor een beknopte vraagstelling en vaste antwoorden. Zie B4.6 en B4.8.
B4.10	Waarom zijn in de enquête	14, 74	Zie B4.6 en B4.8.

	onrealistische opties gegeven?		
B4.11	Hoe is gemeten dat er 10% meer parkeerplaatsen dan autobezitters zijn?	57, 65	Hiervoor is gekeken naar het aantal bij de RDW geregistreerde auto's. Door dit aantal af te zetten tegen het aantal parkeerplaatsen in de wijk, kan worden gekeken of er nog ruimte over is. Onze conclusie is dus dat, wanneer iedereen thuis is, 10% van de parkeerplaatsen nog leeg is.
B4.12	Er werden in de peiling al oplossingen voorgesteld, terwijl het probleem nog niet duidelijk was	74	Voordat de peiling werd gehouden, heeft de gemeente in samenwerking met bewonersorganisaties al onderzoek gedaan naar de parkeeroverlast in de wijk. Hiervoor wordt bijvoorbeeld gekeken naar de parkeerdrukmetingen en meldingen. Daarom is het aantal opties in de peiling beperkt.
B4.13	Beter onderzoeken hoeveel auto's en parkeerplaatsen er zijn	94	Zie B4.11
B4.14	Waarom is parkeren op eigen terrein (parkeergarages) niet meegenomen in het parkeerplan?	101	Een eventueel parkeerregime heeft alleen betrekking op parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Iedere bewoner van de stad is nu vrij om daar te gaan staan en heeft in de toekomst de mogelijkheid om een parkeervergunning aan te vragen, ook mensen met een parkeerplaats op eigen terrein. Bewoners van nieuw te bouwen ontwikkelingen komen in principe niet in aanmerking voor een bewonersvergunning.
B4.15	Inspreker vraagt zich af hoe de totalen in de tabellen tot stand zijn gekomen en ziet graag een wegingsleutel	101	In de tabel parkeerdruk in het parkeerplan wordt het aantal bezette parkeerplaatsen afgezet tegen het totale aantal parkeerplaatsen (per buurt en voor de wijk als geheel). In de tabellen in hoofdstuk 3.4 wordt rekening gehouden met het aantal respondenten per buurt.
B4.16	Waar liggen de buurten (Professorenbuurt Oost en Noord)?	122	Op de kaart in hoofdstuk 1 van het parkeerplan is te zien waar de grenzen van de buurten liggen.
B4.17	Onduidelijk wat in de enquête	20	Bij opties C en D kon worden gekozen voor

	bedoeld wordt met categorie C en D (moet er betaald worden voor een vergunning en parkeren?)		(vergunning)parkeren voor alleen bewoners (optie D) of (vergunning)parkeren voor bewoners en bezoekers.
B4.18	Er moet een nieuwe parkeertelling gedaan worden om de situatie overdag beter te analyseren	79	Het college is overtuigd van de kwaliteit van de uitgevoerde parkeerdrukmeting. Het blijft echter een steekproef. Het blijkt dat het overdag minder druk is dan 's nachts (wanneer iedereen thuis is). Echter wordt de meeste overlast ervaren in het overgangsmoment tussen de middag en de avond.

B5	VERKEER EN VEILIGHEID		
B5.1	Parkeren buiten de vakken / foutparkeren zorgt voor onveilige situaties	1, 56, 66, 83, 86, 104	De parkeerdruk is op sommige momenten zo hoog, dat veel bewoners hun auto niet kwijt kunnen op loopafstand van hun woning. Echter mag foutparkeren niet leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties of onbereikbaarheid voor politie, brandweer of ambulance. Bewoners kunnen onveilige situaties melden bij de gemeente.
B5.2	Betaald parkeren zorgt niet voor leefbaarheid en veiligheid, weggebruikers zorgen hiervoor. Doordat zij te hard rijden en de verkeerde rijrichting pakken, ontstaan gevaarlijke situaties	122	De onveiligheid neemt toe wanneer er fout geparkeerd wordt of als er een hoge parkeerdruk is vanwege het zoekverkeer. Door de parkeerdruk te verlagen kan de verkeersveiligheid verbeteren. Betaald parkeren levert hier een bijdrage aan.

C. ALTERNATIEVE OPLOSSINGEN

NUMMER	REACTIE INSPREKER(S)	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE GRONINGEN
C1	ALGEMEEN		
C1.1	Alternatieve oplossingen zijn onvoldoende onderzocht	38, 58, 59, 74, 83, 86, 94, 108	In de voorbereiding op dit proces zijn verschillende alternatieven, zoals blauwe zones en extra parkeergelegenheid, de revue gepasseerd en door het college gewogen. Niet alle alternatieven zijn genoemd in het concept parkeerplan, maar hieronder wordt een groot aantal besproken. Uit het bewonersinitiatief Professorenbuurt-Oost/ Oosterparkwijk kwamen na de reguliere inspraak drie alternatieven voor betaald parkeren naar voren, waarbij bij twee voorstellen bewoners (van de Professorenbuurt Oost) zelf ook verantwoordelijkheid willen nemen voor de hoge parkeerdruk: bevorderen autodelen en (lang) parkeren voor bewoners op een andere locatie dan op straat. Daarnaast kwam de blauwe zone als gewenst alternatief naar voren, waarbij bewoners middels een ontheffing zouden kunnen parkeren. In een addendum op het parkeerplan gaan we uitgebreid in op de drie alternatieven, met daarbij de consequenties voor bewoners, bezoekers en de gemeente.
C1.2	Zijn alternatieve oplossingen (buiten betaald en vergunningparkeren) onderzocht?	101	Zie C1.1
C1.3	Er is te weinig creativiteit of ruimte voor nieuwe oplossingen / maatwerk (zie ook D4.3)	83, 84, 86	Zie C1.1.
C2	FIETSEN		
C2.1	Fietsen meer stimuleren door de	122	Het college schenkt veel aandacht aan het verbeteren

	routes te verbeteren		<p>en uitbreiden van het fietsnetwerk door bijvoorbeeld snelle fietsroutes aan te leggen (u kunt hierover lezen op http:// groningenfietsstad.nl/). Ook zijn er plannen rondom het transformeren van de Korreweg naar een fietsstraat.</p> <p>Hiermee kan wellicht een deel van de parkeerdruk afnemen, maar het college verwacht niet dat deze maatregel de parkeerdruk zodanig zal verlagen dat de parkeeroverlast verdwijnt of aanmerkelijk vermindert.</p>
--	----------------------	--	---

C3	P+R		
C3.1	Gebruik van P+R meer stimuleren / aantrekkelijker maken	59, 88	<p>Het gebruik van P+R wordt op verschillende manieren gestimuleerd, ook in samenwerking met werkgevers. Automobilisten kunnen hier hun auto gratis parkeren en verder reizen met het openbaar vervoer. Echter is dit geen dwingende maatregel: het gebruik van openbaar vervoer kost geld en op dit moment kunnen mensen van buiten de stad gratis op straat parkeren. Daarom kiest een deel van deze mensen ervoor op straat te gaan staan.</p>

C4	EXTRA PARKEERGELEGENHEID		
C4.1	Er moet extra parkeercapaciteit gerealiseerd worden (bijv. weg herinrichten)	13, 25, 26, 32, 50, 56, 58, 64, 65, 70, 71, 72, 73, 83, 86, 88, 93, 101, 102, 103, 104, 107, 112, 118, 120, 121	<p>Het college realiseert zich dat de parkeergelegenheid in sommige straten onvoldoende plaats is voor bewoners en hun bezoek. Wanneer echter het aantal geregistreerde auto's wordt afgezet tegen het aantal parkeerplaatsen, blijkt dat in de Professorenbuurt op buurtniveau 10% van de plaatsen vrij blijft. Daarnaast zal het vergroten van het aanbod parkeerplaatsen vermoedelijk vraag aantrekken van forenzen en bezoekers van het UMCG en de binnenstad. Daarom is het college van mening dat extra parkeergelegenheid realiseren geen losstaande</p>

			maatregel kan zijn. Wel zijn wij bereid in het kader van de vervanging van de riolering met bewoners in gesprek te gaan over het efficiënter inrichten van de straten.
C4.2	Insprekers doen een aantal suggesties m.b.t. uitbreiding van parkeercapaciteit d.m.v. aanleggen extra parkeerterrein(en) (Gerrit Krolbrug / Ulgersmaweg, Van Simmeren)	13, 56, 122	Uit het bewonersinitiatief Professorenbuurt-Oost/ Oosterparkwijk kwamen na de reguliere inspraak drie alternatieven voor betaald parkeren naar voren, waarbij bij twee voorstellen bewoners (van de Professorenbuurt Oost) zelf ook verantwoordelijkheid willen nemen voor de hoge parkeerdruk: bevorderen autodelen en (lang) parkeren voor bewoners op een andere locatie dan op straat. Wij wilden bewoners de ruimte geven om hier mee aan de slag te gaan. In een addendum op het parkeerplan gaan we uitgebreid in op de drie alternatieven, met daarbij de consequenties voor bewoners, bezoekers en de gemeente.
C4.3	Inspreker doet een aantal suggesties voor extra capaciteit en herinrichting (begin OHlaan groenstrook en grasveld)	71	Zie C4.1
C4.4	Inspreker doet een suggestie voor een parkeertoren	84	Zie C4.2

C5	PARKEERGARAGES		
C5.1	Parkeergarages moeten ingezet / aantrekkelijker gemaakt worden voor werknemers van grote organisaties	13, 88, 101, 112	De gemeente is eigenaar van een aantal parkeergarages in en rondom de binnenstad. De gemeente mag geen oneerlijke concurrentie voeren ten opzichte van de commerciële exploitanten. Daarom vragen we marktconforme tarieven in de garages, maar zoeken daarbinnen wel mogelijkheden langparkeerders aan te trekken, bijvoorbeeld met een verlaagd dagtarief en abonnementen.
C5.2	Parkeren in parkeergarages moet	13, 56, 101	Zie C5.1.

	aantrekkelijker / goedkoper gemaakt worden voor bewoners		
C5.3	Inspreker doet een suggestie voor het bevorderen van het gebruik van parkeergarages door forenzen (gesubsidieerd parkeertarief)	75	Zie C5.1.

C6	ANDERE VORMEN BETAALD- OF VERGUNNINGPARKEREN		
C6.1	Betaald parkeren 24/7	112	Deze variant van betaald parkeren is onhaalbaar voor handhaving. Bij deze variant zou ook 's nachts moeten worden gecontroleerd op parkeertickets.
C6.2	Parkeren alleen met vergunning met een kraskaart voor bezoek	16	Wij kennen momenteel het systeem van een bezoekersvergunning, waarbinnen een vastgesteld beschikbaar aantal uren bewoners flexibel gasten kunnen ontvangen. Dit is een verbetering in de gebruiksvriendelijkheid.
C6.3	Betaald parkeren alleen voor niet-vergunninghouders	17	Dit doen wij al door het verschil in tarieven, het tarief voor een bewonersvergunning is vele malen lager dan het uurtarief voor straatparkeren.
C6.4	Sticker op de ruit	76	Ook met een dergelijk vergunningensysteem zal een zeker administratie gemoeid zijn. Dit zorgt voor kosten, die voor rekening zouden komen van de gebruiker (bewoner), waardoor er weinig anders aan is ten opzichte van betaald parkeren.

C7	OVERIGE ALTERNATIEVEN		
C7.1	Niets doen (met deze alternatieven)	20, 24, 27, 32, 35, 37, 41, 43, 44, 49, 51, 69, 92, 117	Omdat in de Professorenbuurt Oost de parkeerdruk erg hoog en de ervaren overlast groot zijn, vindt het college dat niets doen geen optie is. Het college is zich ervan bewust dat geen enkele maatregel zonder nadelen is, maar is ervan overtuigd dat een maatregel noodzakelijk is.
C7.2	Overleg met grote werkgevers	6, 88, 101	De gemeente overlegt met grote werkgevers over

	over oplossingen (leg de oplossing neer bij de werkgevers)		hun mobiliteitsbeleid. Werkgevers faciliteren fietsplannen en regelingen voor openbaar vervoer. Werknemers (forenzen) zijn echter vrij om al dan niet gebruik te maken van deze regelingen en kunnen er dus ook voor kiezen in de wijk te gaan staan. Een dwingende maatregel is dus in dit geval wenselijk.
C7.3	Openbaar vervoer aantrekkelijker maken	88, 101, 104, 107	Ons college ziet de verbetering van de openbaar vervoer als het antwoord om de stad duurzaam bereikbaar te houden. We investeren daarom de komende jaren fors in de kwaliteit van openbaar vervoer, zowel in het bus- als treinvervoer.
C7.4	Betaald parkeren in zijn geheel afschaffen	6	Betaald parkeren is geïntroduceerd om de stad bereikbaar te houden en bewoners voldoende ruimte in de wijk te bieden om hun auto te kunnen parkeren. Wanneer betaald parkeren wordt afgeschaft, wordt het voor forenzen, bezoekers van de binnenstad en andere mensen van aantrekkelijk op straat te parkeren (in plaats van P+R, OV of parkeergarages gebruiken).
C7.5	Betaald parkeren buiten de diepenring afschaffen	104	Zie C7.4
C7.6	Situatie opnieuw bekijken nadat twee nieuwbouwprojecten aan OHK gerealiseerd zijn	79, 122	Het college acht het risico op een toename van de parkeerproblemen te groot om de situatie af te wachten. Daarnaast zijn bewoners na realisatie van nieuwbouwprojecten niet meer uit te sluiten van een parkeervergunning op straat. Als wordt afgewacht, is dus al een onomkeerbare situatie ontstaan.
C7.7	Afwachten welk effect nieuwe wegen (bv. Korreweg) hebben	122	Zie C7.6

D. AFWEGINGEN

NUMMER	REACTIE INSPREKER(S)	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE GRONINGEN
D1	GRENS		
D1.1	De Korreweg en de rest van de wijk moet ook betaald parkeren worden	16	In de rest van de wijk is de parkeerdruk hoog, maar is er onvoldoende draagvlak om betaald parkeren in te voeren. Zie C1.1.
D1.2	Als er betaald parkeren komt, moet de Korreweg ook meegenomen worden	100	De zuidzijde van de Korreweg (aan de kant van de Professorenbuurt Oost) wordt betaald parkeren. De andere zijde hoort bij de Indische Buurt. Hier was geen draagvlak voor maatregelen. De noordzijde van de Korreweg wordt dus geen betaald parkeren.
D1.3	Waarom geldt betaald parkeren niet tot het Van Starckenborghkanaal?	122	In de Professorenbuurt Noord was geen draagvlak voor betaald parkeren, dat wordt hier dus niet ingevoerd.

D2	KOSTEN BETAALD PARKEREN		
D2.1	Betaald parkeren brengt (te) veel kosten met zich mee	3, 6, 8, 13, 16, 31, 64, 66, 76, 80, 81, 84, 103, 107, 111	Het college 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 het college 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.
D2.2	De parkeervergunning moet gratis zijn voor bewoners	31, 47	Zie D2.1
D2.3	Bezoek van bewoners moet gratis kunnen parkeren	53	Zie D2.1

D2.4	Betaald parkeren wordt ingevoerd om de kas van de gemeente bij te vullen	35, 37, 38, 58, 76, 77, 84, 97, 102, 105, 107, 108, 114, 115, 119, 121	Betaald parkeren is geen middel om de gemeentekas bij te vullen. De kosten voor betaald parkeren in de schilwijken zijn ongeveer even hoog als de opbrengsten, omdat er relatief weinig parkeerkaartjes verkocht worden.
D2.5	Extra bedrijfsvergunningen zijn te duur	6	Zie D2.1. Het college gaat primair uit van parkeren op eigen terrein door bedrijven. Daarnaast stimuleert het college andere vormen van mobiliteit. Hierdoor komt er minder druk op de openbare ruimte. Een hogere prijs voor de extra vergunning is een instrument om aan dit doel bij te dragen.
D2.6	De kosten voor vergunningen stijgen te veel	13, 101	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%.
D2.7	De kosten voor een parkeervergunning voor ondernemers zijn onredelijk, omdat ondernemers al veel meer belasting betalen dan buurtgenoten	36	Zie D2.1. Het college vindt het verdedigbaar dat gebruikers van de openbare ruimte hiervoor betalen. Dat staat los van de discussie over het afdragen van belasting.
D2.8	Alle bewoners moeten meebetalen aan het parkeerprobleem, niet alleen de mensen die dicht bij het centrum wonen en grote organisaties	88	Zie D2.1. Om de parkeerdruk te verlagen wordt een dienst (betaald parkeren) aangeboden. Het college vindt het verdedigbaar dat hiervoor betaald wordt door de gebruiker van deze dienst.
D2.9	Inspreker vraagt zich af wat: <ul style="list-style-type: none"> - Kosten en inkomsten voor het huidige beleid zijn; - Kosten en opbrengsten van 	101	Cijfers van het parkeerbedrijf zijn op de website van de gemeente Groningen en in de parkeernota te vinden. Overigens voert het college geen betaald parkeren in, maar geeft ruimte voor twee

	<ul style="list-style-type: none"> - parkeergarages zijn; - Kosten invoering zijn en hoe deze gedekt worden; - Jaarlijkse kosten zijn en hoe deze gedekt worden; - Verwachte inkomsten zijn. 		alternatieven vanuit een bewonersinitiatief.
--	--	--	--

D3		TIJDSVENSTER	
D3.1	Het voorgestelde tijdsvenster sluit niet aan op het probleem (de grootste problemen doen zich 's avonds en 's nachts voor, betaald parkeren is alleen overdag)	1, 6, 8, 9, 10, 11, 14, 16, 18, 20, 21, 22, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 33, 37, 39, 42, 45, 48, 50, 52, 56, 57, 59, 60, 61, 64, 65, 66, 68, 69, 70, 72, 73, 76, 78, 80, 81, 82, 83, 85, 86, 89, 93, 100, 102, 104, 105, 106, 111, 112, 114, 115, 116, 118, 122, 123	Het voorgestelde tijdsvenster is het meest gebruikte tijdsvenster in de schilwijken. Dit draagt bij aan de uniformiteit van het systeem, begrijpelijkheid voor de weggebruiker en de handhaafbaarheid. Daarnaast denken wij dat, met het filteren van de doelgroep lang- en vreemdparkerders, de parkeerdruk zal dalen, zelfs al is er geen regime in de avonduren. Na een jaar worden de maatregelen geëvalueerd. Naar aanleiding van de evaluatie kunnen bijvoorbeeld de tijdsvenster nog worden aangepast.
D3.2	Door parkeerdruk in de avonduren is een tijdsvenster tussen 9 uur en 22 uur gewenst	55, 85	Zie D3.1
D3.3	Door parkeerdruk in de avond- en nachtelijke uren is een tijdsvenster in de nacht gewenst	62, 111	Zie D3.1. Er kan geen handhaving plaatsvinden in de nacht, daarom is een tijdsvenster in de nacht niet wenselijk.
D3.4	Waarom op donderdag tot 21.00 uur?	122	Zie D3.1. Dit verlengde tijdsvenster is gekoppeld aan de koopavond, waarvan door verschillende voorzieningen gebruik wordt gemaakt.

D4		GEMEENTELIJK BELEID	
D4.1	Betaald parkeren zorgt er alleen voor dat het probleem verschuift (en lost het dus niet op)	6, 25, 45, 47, 52, 70, 74, 88, 92, 94, 101, 104, 107	De verschuiving van de problemen is een van de nadelen van betaald parkeren. Echter is betaald parkeren de meest effectieve en dwingende maatregel die de gemeente kan inzetten. De druk op de openbare ruimte is in de schilwijken groot. Door

			bijvoorbeeld forenzen en bezoekers van de stad alternatieven aan te bieden (OV, P+R-terreinen) wordt geprobeerd dit tegen te gaan. Zonder een (dwingend) parkeerregime is gebleken dat de parkeerdruk in veel schilwijken desondanks (te) hoog blijft.
D4.2	Bewoners moeten door de verschuiving opdraaien voor gemeentelijk beleid	11	Zie D4.1.
D4.3	Het college heeft de ambitie uitgesproken te willen experimenteren met oplossingen, maar zet hier haar beleid voort	83, 86	Het college luistert graag naar alternatieve oplossingen en heeft de buurt daarom ook gefaciliteerd in het organiseren van een bijeenkomst. Tijdens deze bijeenkomst is gebrainstormd over alternatieven voor betaald parkeren. Het college ondersteunt twee alternatieven vanuit een bewonersinitiatief

D5	DRAAGVLAK		
D5.1	Een minderheid is voor deze vorm van betaald parkeren, 49% stemt voor niets doen	14, 15, 17, 39, 41, 43, 44, 58, 65, 68, 78, 80, 83, 86, 88, 118, 119	Tegenover de 49% die voor 'niets doen' stemt, staat een groep van 50% die wel graag verandering ziet. Van deze groep van 50% kiest het grootste deel van de bewoners voor betaald parkeren.
D5.2	Er is geen draagvlak in grote delen van de wijk	8, 109, 119	Dat klopt. In de parkeerpeiling is het draagvlak op buurtniveau in beeld gebracht. We zien binnen de Korrewegwijk dat het draagvlak per buurt verschilt. Daarom worden in de Indische buurten nu geen maatregelen genomen.
D5.3	Er is geen overduidelijke meerderheid in de wijk, zelfs krap 50%	11, 52	Zie D5.1
D5.4	Tijdens de inspraakavond waren slechts 4 personen voor betaald parkeren	12	Zie D5.1.
D5.5	Er wordt onvoldoende rekening	6	Bezoekers hebben nog steeds te mogelijkheid te

	gehouden met gebouwen of bedrijven met een buurtfunctie		parkeren in de wijk, zij kunnen een kaartje kopen bij de parkeerautomaat. Ook kunnen zij kiezen voor een alternatieve vervoerswijze. Verder kunnen bedrijven een bedrijvenvergunning aanschaffen.
--	---	--	---

D6	NIEUWBOUWONTWIKKELINGEN		
D6.1	Onvoldoende parkeerplaatsen bij nieuwbouwontwikkelingen leiden tot grotere druk / problemen in de wijk	45, 52, 58, 59, 77, 82, 84, 85	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.
D6.2	Bewoners van nieuwbouw gaan ook allemaal een vergunning aanvragen	14, 66, 78	Als er geen sprake is van betaald parkeren kunnen adressen niet uitgesloten worden van parkeren op straat. Wanneer er een parkeerregime van kracht is, kunnen bewoners van nog te realiseren nieuwbouwprojecten worden uitgesloten van een parkeervergunning voor straatparkeren. We nemen het uitgiftebeleid voor vergunningen onder de loep in de nieuwe parkeervisie.
D6.3	Waarom wordt bij nieuwbouw niet een vaste eis ingevoerd om bij alle woningen te parkeren op eigen erf?	35	Zie D6.1 en D6.2.
D6.4	De bouw van woningen aan de OHK zouden de parkeerdruk niet moeten verhogen, want er moeten voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein bijgeleverd worden	66	Zie D6.1.
D6.5	Parkeernormenbeleid voldoet niet	77	De parkeernormen zorgen voor voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein, maar dwingt bewoners niet op deze parkeergelegenheid te

			parkeren. Betaald parkeren is, zeker wanneer bewoners uitgesloten worden van een straatvergunning, wel een dwingende maatregel.
--	--	--	---

E. MAATREGEL

NUMMER	REACTIE INSPREKER(S)	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE GRONINGEN
E1	GEVOLG MAATREGEL		
E1.1	Er moet straks betaald worden voor een maatregel die niets oplost / parkeerplaatsen die er niet zijn (zie ook tijdsvenster)	6, 8, 14, 15, 18, 24, 35, 38, 40, 45, 61, 66, 67, 69, 80, 85, 92, 108, 114, 115, 120	Het effect van betaald parkeren is inderdaad niet op voorhand duidelijk. Echter wordt de doelgroep lang- en vreemdparkeerders geweerd uit de wijk, waardoor de druk op de openbare ruimte minder wordt. De verwachting is dat, conform de ervaring in andere wijken, de parkeerdruk in de wijk zal dalen wanneer betaald parkeren is ingevoerd.
E1.2	Er moet betaald worden voor een maatregel waarvan het effect ongewis is	14, 52, 78	Zie E1.1
E1.3	Voor bedrijven is bereikbaarheid van groot belang, betaald parkeren werkt dit tegen. Daarnaast kunnen klanten niet gratis parkeren	6	Zie D2.5. Betaald parkeren heeft tot doel om voor een lagere parkeerdruk en een verbeterde verkeerssituatie in de wijk te zorgen. De ervaring leert dat dit in veel wijken ook het geval is.
E1.4	Medewerkers van een bedrijf kunnen niet bij het bedrijf parkeren (tenzij een dure vergunning wordt aangeschaft)	6, 9	Zie E1.3 en D2.5
E1.5	Parkeerdruk aan de Korreweg zal toenemen, waardoor ouderen hun auto niet dicht genoeg bij hun huis kunnen parkeren	16	In de Professorenbuurt Oost wordt betaald parkeren ingevoerd. De verwachting is dat aan de zuidzijde van de Korreweg de parkeerdruk afneemt en aan de noordzijde toeneemt.
E1.6	Parkeerautomaten werken niet gebruiksvriendelijk	4	Het college neemt kennis van deze opmerking. Er wordt gewerkt aan kentekenparkeren, waardoor u niet meer een kaartje nodig heeft en dus niet meer heen en weer hoeft te lopen van uw auto naar de automaat.
E1.7	Waarom is er na evaluatie geen	6, 8, 14, 22, 35, 52, 78, 101,	De evaluatie dient voornamelijk om onderdelen van

	mogelijkheid tot terugdraaien van de maatregel (en waarom dan nog evaluatie)?	102, 116	de maatregel (tijden, gebied) aan te passen. Wanneer echter aannemelijk kan worden gemaakt dat betaald parkeren geheel overbodig is, kan over de noodzaak in de toekomst worden gediscussieerd. Eventueel kan de maatregel worden teruggedraaid.
E1.8	Medewerkers AH hebben geen parkeerplaats dichtbij de winkel meer, waardoor het veilig verlaten van de winkel niet gewaarborgd kan worden	9	Aan het Floresplein wordt geen betaald parkeren ingevoerd.
E1.9	Door het waterbedeffect zal de parkeerdruk in de Indische buurt toenemen	16	Dat klopt, het waterbedeffect is een nadeel van de maatregel betaald parkeren. Dit waterbedeffect kan niet worden voorkomen bij een dwingende maatregel.
E1.10	Werkenden zijn overdag weg en komen 's avonds thuis. Zij hebben dan geen gegarandeerde parkeerplaats en foutparkeren neemt daardoor toe. Hierdoor dreigt leegloop van gezinnen en toename van aantal studenten en kamerbewoners in de wijk	35	De gemeente zou bewoners graag garanderen van een parkeerplaats voor de woning. Dit is vanwege de beperkte parkeercapaciteit onmogelijk. De gevolgen van de invoering van betaald parkeren worden na een jaar geëvalueerd.
E1.11	Als betaald parkeren wordt ingevoerd tussen 22 uur en 8 uur, moet ik nog steeds ver van mijn huis parkeren, maar dan betaald. Liever dat betaald parkeren om 18 uur al begint.	63	Het voorgestelde tijdsvenster is op maandag tot en met zaterdag tussen 9.00 uur en 18.00 uur en op donderdag tot 21.00 uur.
E1.12	Garandeer dat iedereen een vergunning en een parkeerplaats in de buurt kan krijgen (dit is onduidelijk)	78, 93	Iedere bewoner van de wijk met een auto op zijn/haar naam kan een vergunning aanvragen. De gemeente kan echter geen parkeerplaatsen in de buurt garanderen (zie E1.10). Echter is onderzoek gedaan naar autobezit: wanneer iedereen thuis is, is nog 10% van de parkeerplaatsen vrij. Het aantal

			auto's past dus in de wijk.
--	--	--	-----------------------------

E2	VERGUNNINGEN		
E2.1	Betaald parkeren is onvriendelijk voor bezoekers	4, 23, 37, 61, 64, 69, 84, 88, 95, 122	Bewoners kunnen een vergunning aanschaffen en daarmee hun bezoek gratis laten parkeren. Sinds medio 2016 is de fysieke pas niet meer nodig, waardoor het mogelijk is meerdere bezoekers tegelijk te ontvangen.
E2.2	Door ongelimiteerd vergunningen te verstrekken wordt het probleem niet opgelost	14, 69	In slechts enkele wijken is het aantal te verstrekken vergunningen beperkt. In principe is dit niet het geval in de Professorenbuurt Oost. We nemen het uitgiftebeleid voor vergunningen onder de loep in de nieuwe parkeervisie.
E2.3	Het aantal verstrekte vergunningen moet niet worden beperkt (tenzij meer parkeerplaatsen)	19, 66	Iedere bewoner met een auto op zijn/haar naam kan een vergunning aanvragen.
E2.4	Maak de vergunning ook geldig in omliggende wijken	104	Om te voorkomen dat bewoners met hun vergunning ook in andere wijken lang gaan parkeren wordt de stad opgedeeld in parkeerzones. Binnen deze parkeerzone kunt u met een parkeervergunning op straat parkeren. De parkeerzone wordt nader gespecificeerd in het invoeringsplan.
E2.5	Er kan vaak maar 1 bewonersvergunning aangevraagd worden per adres, wij hebben meer auto's	23	Zie E2.3
E2.6	Het is oneerlijk dat nieuwe bewoners van de OHK voorrang krijgen bij verdeling van de vergunningen	71	Nieuwe bewoners krijgen geen voorrang bij de verdeling van vergunningen. Nog te realiseren nieuwbouwprojecten komen in principe niet in aanmerking voor een bewonersvergunning.
E2.7	De kans is groot dat bewoners niet in aanmerking komen voor een vergunning, omdat het aantal	78	Het aantal beschikbare vergunningen wordt in principe niet beperkt.

	beschikbare vergunningen al vergeven is		
E2.8	Auto niet op eigen naam maar van partner (woont elders), daarom een andere vergunning (niet op naam)	94	U komt dan niet in aanmerking voor een bewonersvergunning. We nemen het uitgiftebeleid voor vergunningen onder de loep in de nieuwe parkeervisie.
E2.9	Het aantal uren op de bezoekerspas is niet toereikend	95	Als de uren op uw bezoekerspas op zijn kunt u nog uren bij kopen of een tijdelijke vergunning aanvragen.
E2.10	Mogelijk maken om meer dan 1 bezoekerspas te gebruiken / 1 bezoekerspas is niet toereikend	61, 110	Recentelijk is het parkeren met de bezoekerspas afgeschaft, nu parkeren bezoekers op kenteken. U kunt dus meerdere bezoekers tegelijk ontvangen op de bezoekersvergunning.
E2.11	Kan ik een bezoekerspas krijgen als ik geen auto bezit?	53	Ja, dit is mogelijk.

E3	VOORSTANDERS		
E3.1	Betaald parkeren lost de problemen op	5	Het college neemt kennis van deze steunbetuiging.

F. OVERIGE REACTIES

NUMMER	REACTIE INSPREKER(S)	CONTACTNUMMER	REACTIE GEMEENTE GRONINGEN
F1	HANDHAVING		
F1.1	Door meer handhaving op (fout)parkeren kan veel parkeeroverlast worden voorkomen	1, 28, 66, 93, 104, 123	De onveiligheid neemt toe wanneer er fout geparkeerd wordt. Bewoners kunnen onveilige situaties melden bij de gemeente.
F1.2	Kan er gehandhaafd worden op snelheidsovertredingen?	10	Snelheidsovertredingen vallen buiten de reikwijdte van dit parkeerplan.
F2	WONING		
F2.1	Een van de redenen dat ik hier ben gaan wonen, is omdat er geen parkeerregimes gelden	4, 37, 47	De gemeente kan niet garanderen dat er niets aan uw woon- of leefsituatie verandert. Met de maatregel betaald parkeren we de leefbaarheid van de wijk te verbeteren.
F3	WIJKVERBETERING		
F3.1	Albert Heijn heeft een aantal opmerkingen over de geplande verbeteringen aan de wijk. Deze zijn uitgesteld, waardoor volgens AH leegstand, verminderde traffic en aantal klanten en verpaupering op de loer ligt	9	Deze opmerkingen vallen buiten de reikwijdte van dit parkeerplan.

Addendum
Parkeerplannen Oosterparkwijk
Korrewegwijk

1. AANLEIDING

Discussies over invoering van betaald parkeren verlopen niet altijd even gemakkelijk en steeds vaker lopen we tegen de grenzen van ons instrumentarium aan. In de concept parkeerplannen voor de Oosterparkwijk, Korrewegwijk en De Hoogte heeft ons college voorgesteld om in die wijken betaald parkeren in te voeren, daar waar draagvlak was. Zoals bij eerdere parkeertrajecten in andere wijken, lag het aandeel voor- en tegenstanders voor betaald parkeren dicht bij elkaar. De inspraak die daarop volgde illustreert de verdeeldheid die een ingrijpende maatregel als betaald parkeren in zich heeft. Bewoners plaatsen vraagtekens bijvoorbeeld bij de rechtvaardigheid van het systeem (waarom niet de rekening bij de vreemdparkerder of de werkgevers leggen), het eerdere beleid (parkeerdruk verspreidt zich steeds verder naar de randen van de stad) en de voorwaarden van het systeem (de kosten voor de vergunning).

De inspraak heeft 252 reacties op de plannen opgeleverd. Vergeleken met de 1500 reacties op de peiling en op een totaal van ongeveer 11 duizend huishoudens lijkt dit betrekkelijk. Maar vergeleken met recente parkeertrajecten in andere wijken vindt ons college dit een substantieel aantal. Dat vormde de reden om ruimte te geven voor een verzoek vanuit een bewonersinitiatief uit de Professorenbuurt en de Oosterparkwijk. Zij riepen ons na de inspraakperiode op, om ruimte te geven voor een alternatieve, en vooral creatieve oplossing, waarbij de bewoners ook nadrukkelijk kijken naar de eigen verantwoordelijkheid en mogelijkheden om parkeeroverlast te beperken.

Parkeerbeleid leent zich bij uitstek voor een gebiedsgerichte aanpak. Initiatieven uit de samenleving willen we faciliteren en begeleiden, en als dat nodig is wijken we van ons beleid af of passen we ons beleid aan. We staan open voor alternatieven voor betaald parkeren. De afgelopen jaren hebben we 'voorzichtig' geëxperimenteerd met maatwerkoplossingen, zoals afwijkende tijdsvensters voor betaald parkeren op verzoek van bewoners Noorderplantsoenbuurt, de proef met de blauwe zone aan de Verlengde Hereweg en leefstraten. Uit het bewonersinitiatief Professorenbuurt-Oost/ Oosterparkwijk kwamen na de reguliere inspraak drie alternatieven voor betaald parkeren naar voren, waarbij bij twee voorstellen bewoners zelf ook verantwoordelijkheid willen nemen voor de hoge parkeerdruk: bevorderen autodelen en (lang) parkeren voor bewoners op een andere locatie dan op straat. Daarnaast kwam de blauwe zone als gewenst alternatief naar voren, waarbij bewoners middels een ontheffing zouden kunnen parkeren. In dit addendum op het parkeerplan gaan we uitgebreid in op de drie alternatieven, met daarbij de consequenties voor bewoners, bezoekers en de gemeente.

2. PROCES EN KADER

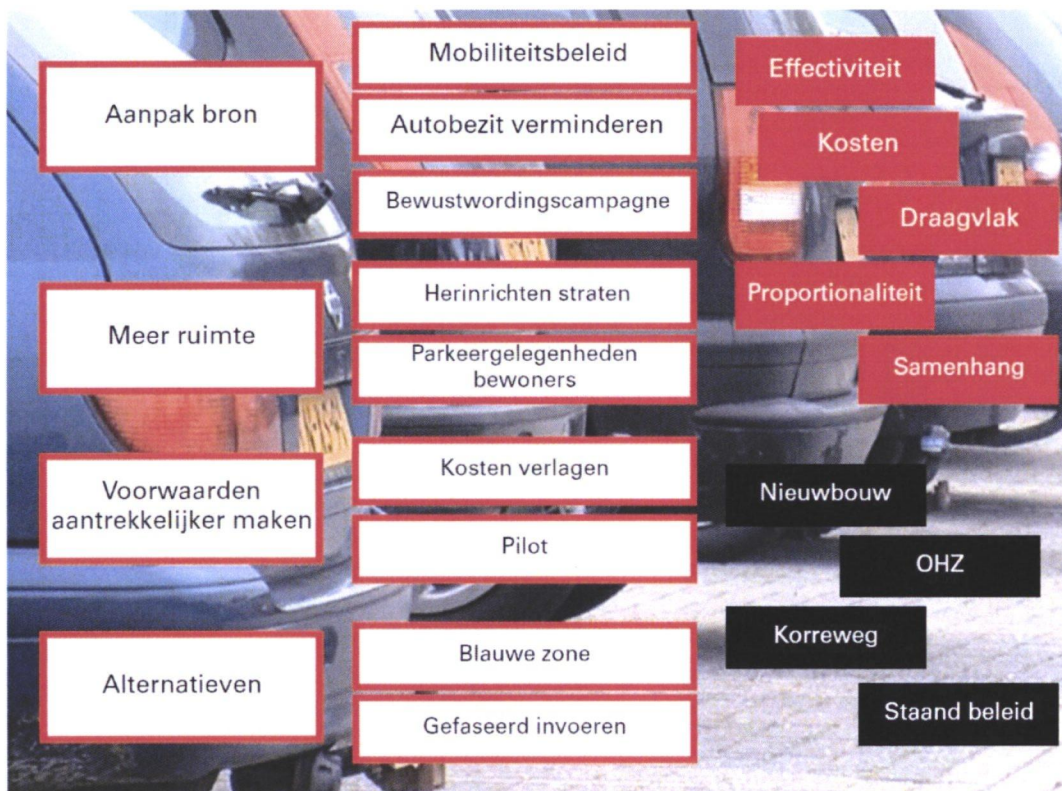
De gemeente is in gesprek gegaan met het bewonerscollectief en de bewonersorganisaties over mogelijke alternatieven. Bewoners, gefaciliteerd door de gemeente, hebben twee plenaire avonden georganiseerd, naast een aantal voorbereidende overleggen. Tijdens de plenaire avond op 8 december werd op een constructieve wijze nagedacht over het parkeerprobleem en mogelijke oplossingen. Uit deze sessie zijn een aantal concrete ideeën voortgekomen, die door de initiatiefnemers zijn gepresenteerd aan de wethouder van Verkeer. Vervolgens is met de initiatiefnemers en bewonersorganisaties besproken welke ideeën het meest uitvoerbaar en wenselijk zijn. Daarbij hebben we het volgende afwegingskader aangereikt.

Wij onderscheiden vijf criteria die van belang zijn bij en afweging:

- Effectiviteit: welk effect heeft de alternatieve maatregel?
- Kosten: wat zijn de financiële kosten voor de gebruikers en de gemeente?
- Draagvlak: in hoeverre kan de alternatieve maatregel op draagvlak rekenen?
- Proportionaliteit: in hoeverre is het alternatief proportioneel, staat het in verhouding tot het probleem/de oorzaak?
- Samenhang: in hoeverre past het alternatief binnen het (stadsbrede) beleid van de gemeente?

Relevante aspecten die – in meer of mindere mate – op de achtergrond spelen bij de keuze voor een maatregel:

- Nieuwbouwontwikkelingen: bij een vergunningenregime bestaat de mogelijkheid adressen uit te sluiten, wat voorkomt dat de parkeerdruk op straat toeneemt;
- De gebiedsontwikkeling in de Oosterhamrikzone: hoe ziet de toekomstige inrichting eruit?
- Toekomst Korreweg: mogelijke fietsstraat;
- Stand beleid: huidige beleidskaders, regelgeving en verordeningen.



Uit het overleg kwamen drie alternatieven als belangrijkste opties naar voren:

- a. Blauwe zone;
- b. Parkeren buiten de wijk;
- c. Autodelen.

Deze alternatieven worden in hoofdstuk 3 uiteengezet.

3. ONDERZOCHE MAATREGELEN

3a. BLAUWE ZONE

Het eerste onderzochte alternatief is de blauwe zone. Omdat de blauwe zone een vergelijkbaar effect zou hebben als betaald parkeren, de kosten lager zouden uitvallen voor bewoners en bezoekers en het vriendelijker is in gebruik, zou hiervoor meer draagvlak zijn.

Wat is een blauwe zone?

In een blauwe zone mag men een beperkt aantal uren (vaak een, twee of drie uur) parkeren met een blauwe schijf achter het autoraam. Hieraan zijn de volgende regels verbonden (artikel 25 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990):

- 1. Het is verboden in een parkeerschijf-zone te parkeren, behalve op parkeerplaatsen die als zodanig zijn aangeduid of aangegeven of plaatsen die zijn voorzien van een blauwe streep.*
- 2. Op plaatsen die zijn voorzien van een blauwe streep is het parkeren van een motorvoertuig op meer dan twee wielen slechts toegestaan indien het motorvoertuig overeenkomstig het bij ministeriële regeling bepaalde is voorzien van een duidelijk zichtbare parkeerschijf. Indien het motorvoertuig is voorzien van een voorruit, wordt de parkeerschijf achter de voorruit geplaatst.*
- 3. Op de parkeerschijf staat het tijdstip aangegeven waarop met parkeren is begonnen. Een parkeerschijf voorzien van een mechanisme dat tijdens het parkeren het tijdstip van aankomst automatisch verschuift, mag niet worden gebruikt.*
- 4. Bij het instellen mag het tijdstip van aankomst naar boven worden afgerond op het eerstvolgende hele of halve uur. De toegestane parkeerduur mag niet zijn verstreken.*
- 5. Indien op een onderbord dagen of uren zijn vermeld, gelden het tweede tot en met het vierde lid slechts gedurende die dagen of uren.*

De blauwe zone voorkomt dus dat automobilisten hun auto lange tijd in de straat kunnen parkeren. Bewoners moeten echter nog wel in de wijk kunnen parkeren. Dit zou mogelijk kunnen worden gemaakt door middel van een ontheffingensysteem.

De bewonersorganisaties vermoedden dat de kosten van de blauwe zone lager zouden zijn, omdat er geen investeringen gedaan hoeven te worden in de (kostbare) parkeerautomaten. Daarnaast is de blauwe zone kostentechnisch vriendelijk voor bezoekers, die kosteloos een aantal uur kunnen parkeren met de blauwe schijf achter het autoraam. De gemeente heeft toegezegd de haalbaarheid van een blauwe zone nader uit te werken. Daartoe is een inschatting gemaakt van de investeringskosten en de kosten voor de exploitatie. Deze raming zetten we af tegen het voorgenomen voorstel om

betaald parkeren in te voeren. Daarnaast zetten we een aantal consequenties op een rij.

Voor de vergelijking zijn we uitgegaan dat we voor de blauwe zone dezelfde tijdsvensters hanteren als voor betaald en vergunningparkeren (9.00 uur – 18.00 uur) en de handhaving op een zelfde niveau ligt als in vergelijkbare wijken met betaald parkeren.

Kenmerken

Betaald parkeren

Fiscaal regime
Langparkeren ontmoedigen
Wijkniveau
Betaalbewijs
Vergunningen
Parkeerautomaten
Inkomsten voor gemeente
Boete 60,- euro (gemeente)
Bezwaar bij gemeente

Blauwe zone

Verkeersbesluit
Omloopsnelheid parkeren vergroten
Doorgaans in winkelgebieden
Parkeerschijf
Ontheffingen zijn mogelijk
Vakken fysiek markeren
Geen inkomsten
Boete 90,- euro (Rijk)
Bezwaar bij OM

Consequenties voor bewoners

Voor een blauwe zone moeten bewoners ontheven kunnen worden van de verplichting van een parkeerschijf te gebruiken. De kosten voor de ontheffing dienen in ieder geval gebaseerd te worden op

- hoeveelheid tijd die is gemoeid met het voortbrengen van dat product. Het gaat hierbij om de tijdsbesteding van alle medewerkers die een bijdrage leveren aan het product;
- de aantallen producten op jaarbasis;
- het uurtarief of uurtarieven van de betrokken medewerkers, inclusief de toe te rekenen overhead;
- eventuele out-of-pocket kosten

Een inschatting laat zien dat de richtprijs voor een ontheffing dan op 40,- euro zou komen, ter dekking van de administratieve lasten. Het tarief dient door de raad te worden vastgesteld. Een bezoekersontheffing is niet nodig, omdat al het bezoek binnen de tijdsvenster met een parkeerschijf parkeren.

Consequenties voor bezoekers

Bezoekers kunnen in de wijk parkeren met de blauwe parkeerschijf, Mulder-feit voor de aangegeven tijdsduur. Na de verstreken parkeerduur dient de auto de parkeerplaats te verlaten. Bij betaald parkeren kan de parkeerduur verlengd worden, via de automaat of het belparkeren. De boete bedraagt 90,- euro voor een overtreding. Een bezwaarprocedure via de gemeente is niet mogelijk. De beroepsprocedure verloopt via de Officier van Justitie (via Centrale Verwerking Openbaar Ministerie).

Consequenties voor gemeente

De opbrengsten uit boetes (voor foutparkeren, te lang parkeren enzovoort) gaan niet naar de gemeente, maar volledig naar het Rijk aangezien het een verkeersovertreding is (wet Mulder-feit). De suggestie is gedaan om voor bezoekers tijdelijke ontheffingen te verkopen, als inkomstenbron. Het

onderscheid met betaald parkeren neemt dan wel af, daarnaast dient er een nieuw stelsel opgetuigd te worden.

Handhaving in een blauwe zone dient door een Buitgewoon Opsporingsambtenaar (BOA) te worden gedaan, terwijl fiscale controle ook door een fiscalist plaats kan vinden. Dat zorgt voor hogere kosten voor handhaving. De gemeenten Amsterdam en Den Haag hebben onlangs aangekondigd per 2017 zelf boetes uit gaan delen, in plaats van de strafbeschikking waarvan de boete ten gunste komt van het Rijk.

De controle van de parkeerschijf vindt plaats op basis van de maximaal toegestane parkeertijd (met inachtneming van een tolerantie van +/- 10 min), waarbij de parkeerschijf niet opnieuw mag worden ingesteld zonder dat het geparkeerde voertuig de parkeerplaats heeft verlaten; dit is in de praktijk lastig te controleren. Terwijl bij betaald parkeren de controle redelijk eenvoudig is, is in geval van een blauwe zone het tijds kader niet nauwkeurig waardoor een marge moet worden gehanteerd (het is niet mogelijk het exacte tijdstip waarop de auto is geparkeerd van de parkeerschijf af te lezen). Het digitaal handhaven zowel als de inzet van een scanvoertuig zijn niet mogelijk, hoewel een deelgemeente in Brussel experimenteert met gedeeltelijke digitale handhaving.

In een blauwe zone verplicht om duidelijk te maken dat de parkeerplaatsen voor tijdelijk gebruik zijn en dat er een parkeerschijf gebruikt moet worden. Hiervoor moeten niet alleen bij de toegangswegen van de wijk borden worden geplaatst, maar moeten alle parkeervakken blauw omlind worden. Dit vraagt om een forse investering.

Blaauwe zone vs. betaald parkeren

	Betaald Parkeren	Blaauwe zone
Effectiviteit	+	+
Gebruiksgemak bewoner	+	+
Gebruiksgemak bezoeker	+	0/+
Kosten bewoner	-	0/-
Kosten bezoeker	-	++
Omkeerbaarheid	--	-
Flexibiliteit (tijden, voorwaarden)	++	0
Toekomstbestendigheid	+	0/-
Kostendekkendheid voor gemeente	+	--

Op basis van de ervaringen met de huidige handhaving verwachten wij dat voor de invoering van een blauwe zone in de Oosterparkwijk, de Professorenbuurt Oost en De Hoogte jaarlijks ca. 550 duizend euro nodig is voor handhaving, voor de noodzakelijke bebording en markering is naar verwachting de komende jaren 100-150 duizend nodig. Ontheffingen zouden kostendekkend verstrekt kunnen worden.

Een bezwaarprocedure via de gemeente is niet mogelijk. De beroepsprocedure verloopt via de Officier van Justitie (via Centrale Verwerking Openbaar Ministerie) e kosten voor betaald parkeren zijn afhankelijk van de grootte van het gebied: hoe groter het gebied, hoe meer automaten, hoe meer handhaving en handhavers nodig zijn en hoe meer borden er moeten worden aangebracht. De opbrengsten van de parkeerautomaten en boetes verschillen per wijk. Hoe verder van de binnenstad, hoe lager de opbrengsten zijn. In de meeste wijken (vergelijkbaar met de Oosterparkwijk en Korrewegwijk) zijn de opbrengsten net dekkend voor de kosten. De investeringen die (jaarlijks) moeten worden gedaan, worden dus gedekt uit de opbrengsten.

Op basis van de ervaringen met de nieuwe parkeerautomaten concluderen wij dat betaald parkeren in de voorgestelde wijken kostenneutraal ingevoerd kan worden. Dat wil zeggen: de noodzakelijke investeringen, beheer en onderhoud en handhaving kunnen bekostigd worden met de opbrengst van vergunningen, parkeertickets en boetes.

3b. PARKEREN BUITEN DE WIJK

Het tweede onderzochte alternatief is parkeren buiten de wijk. Een van de veelgehoorde argumenten tegen betaald parkeren was het tijdsvenster: betaald parkeren is voornamelijk bedoeld om de parkeerdruk overdag te laten afnemen. Het probleem (voornamelijk in de Professorenbuurt) doet zich echter niet overdag, maar 's avonds en 's nachts voor. Omdat het parkeerprobleem 's avonds en 's nachts voornamelijk veroorzaakt wordt door bewoners, kan het wellicht opgelost worden door enkele tientallen auto's buiten de wijk te laten parkeren. Daarom is de mogelijkheid om buiten de buurt, bijvoorbeeld in een loods of op braakliggende terreinen onderzocht. Bewoners geven aan dit alternatief verder te willen uitwerken.

3c. AUTODELEN

Het derde onderzochte alternatief is autodelen. Bij autodelen maak je als bewoners niet alleen gebruik van een auto, maar deel je deze met anderen. Dit kan op twee manieren:

- Een buurtbewoner heeft een auto en stelt deze ter beschikking voor (zichzelf en een aantal andere bewoners);
- Een aantal bewoners verkoopt de eigen auto (of parkeert deze elders) en huurt een auto bij een commerciële partij. Hierbij zou bijvoorbeeld een samenwerkingsverband kunnen worden aangegaan met een nabije autodealer of een deelinitiatief (MyWheels, SnappCar, Nudge, Greenwheels).

Omdat het probleem 's avonds en 's nachts voornamelijk veroorzaakt wordt door bewoners, kan het parkeerprobleem wellicht opgelost worden als enkele tientallen bewoners hun auto gaat delen (en een deel van de bewoners de auto dus wegdoet).

Daarom is het concept autodelen nader onderzocht en hebben bewoners aangegeven dit verder te willen verkennen. De ambitie is om hiermee te permanent druk met een x aantal auto's te verlagen.

Parkeerplan Korrewegwijk



INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	3
SAMENVATTING	4
1. Inleiding	6
Leeswijzer.....	7
2. Het proces.....	9
3. De Analyse.....	11
3.1 Omgevingsanalyse	11
3.2 Beschikbaarheid parkeerplaatsen	13
3.3 Mening en beleving parkeerproblematiek bewoners	14
3.4 Bewonersinitiatief	18
4. Afweging.....	19
4.1 De onderzoeksresultaten	19
4.2 De keuze tussen maatregelen.....	19
4.3 Consequenties van de maatregel.....	23
4.4 Consequenties voor doelgroepen	23
4.5 Consequenties gemeente	25
5. Maatregel.....	26
5.1 Conclusie	26
5.2 Foutparkeren	26
5.3 Evaluatie	27
Bijlage: stimuleren alternatieven auto	28

| 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 parkeerproblematiek in de Korrewegwijk verkend. Dit 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. Hierdoor hebben ze het meeste last van parkerende forenzen en bezoekers van de binnenstad. Daarbij is sprake van toegenomen autobezit in wijken die hier destijds niet op ingericht zijn. Een hoge parkeerdruk leidt tot fout parkeren, een verminderde bereikbaarheid en 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 tot een gebied met betaald parkeren groter is. Een peiling onder bewoners bevestigt dit beeld. Ongeveer 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 zijn buurten waar niets doen absoluut geen optie is. Er zijn ook buurten waar de parkeerproblemen en het draagvlak voor maatregelen minder groot zijn.

In de inspraakperiode bleek dat de wijk verdeeld is ten aanzien van de maatregel betaald parkeren. Er zijn 123 inspraakreacties binnengekomen. Daarnaast heeft een aantal bewoners de gemeente aangespoord om met alternatieve en creatieve maatregelen te komen, waarbij bewoners onderdeel zijn van de oplossing. Een aantal bewoners in de wijk heeft aangegeven hiermee ook zelf aan de slag te willen gaan.

In reactie op de inspraak heeft de gemeente besloten het tijdvenster voor betaald parkeren aan te passen. Ook op dit besluit is inspraak mogelijk geweest. Dertig bewoners hebben een inspraakreactie ingediend.

Besluit

Het besluit is om in de Professorenbuurt Oost betaald parkeren in te voeren en tevens ruimte bieden aan een bewonersinitiatief, om te experimenteren met alternatieve oplossingen.

Naar aanleiding van de inspraakreacties en na overleg met een werkgroep van bewoners besluit het college om betaald parkeren in te voeren met gewijzigde venstertijden. Betaald parkeren geldt van 16.00 uur tot 22.00 uur. Daarmee sluit het regime beter aan op de tijden waarin overlast wordt ervaren.

In de overige delen van de wijk, de Professorenbuurt Noord, Nieuw-Indische buurt, Molukkenplantsoen, West-Indische buurt nemen we vooralsnog geen maatregelen. De bewoners ervaren daar weliswaar parkeeroverlast, maar niet zodanig dat dit leidt tot draagvlak voor maatregelen.

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 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? Dit zijn vragen die centraal staan in het proces om te komen tot een parkeerplan.

Het college staat open voor initiatieven vanuit de buurt die een bijdrage leveren aan de verlaging van de parkeerdruk. Het college wil deze initiatieven waar mogelijk ondersteunen. Als bewoners samen een initiatief ontplooiën dat leidt tot een structureel lagere parkeerdruk, dan is dat aanleiding om met de buurt in gesprek te gaan hoe de vrij gekomen parkeerruimte ten goede kan komen aan (de leefbaarheid in) de buurt.

Dit parkeerplan loopt voor op de herijking van de parkeernota. In de collegebrief aan de raad van 10 februari 2016 (kenmerk 5510052) is aangegeven dat parkeerbeleid zich bij uitstek leent voor een gebiedsgerichte aanpak. Initiatieven uit de samenleving

willen we faciliteren en begeleiden en als dat nodig is wijken we van ons beleid af of passen we ons beleid aan.

Dit 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 heeft 8 weken geduurd, van 23 september 2015 tot en met 17 november 2015. Tijdens deze periode konden inspraakgerechtigden reageren op de plannen van de gemeente. Alle ontvangen reacties zijn afzonderlijk afgewogen en beantwoord in een inspraakverslag (zie bijlagen). Het inspraakverslag wordt samen met dit Parkeerplan Korrewegwijk 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. Tot slot wordt in hoofdstuk 5 de praktische vertaling gemaakt naar maatregelen.

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 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 gevraagd 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 de mogelijkheid te bieden voldoende informatie over het onderwerp te verkrijgen zijn 3 inloopavonden gehouden en is informatie beschikbaar gesteld via de website.

Na vaststelling van het concept Parkeerplan heeft deze 8 weken ter inzage gelegen (inclusief twee weken verlenging vanwege een late bezorging van de begeleidende brief). Hierbij hadden bewoners de mogelijkheid om te reageren op de plannen. Voor een goede informatievoorziening is daarnaast een inspraakavond georganiseerd op 6 oktober 2015. De gemeente heeft 123 reacties ontvangen, die worden beantwoord in het inspraakrapport (zie bijlagen).

Na de inspraakperiode zijn de plannen niet meteen definitief vastgesteld, vanwege een groot aantal inspraakreacties in de wijken (voornamelijk Oosterparkwijk en Korrewegwijk) en een bewonersinitiatief in de Professorenbuurt Oost/Oosterparkwijk, dat bij de gemeente erop aandrong te komen met een alternatieve, creatieve oplossing. Hierop wordt in een addendum dieper ingegaan.

Naar aanleiding van de inspraak en het bewonersinitiatief is het college in gesprek gegaan met de gemeenteraad over een wenselijke maatregel. Tijdens een werksessie is de problematiek in de Professorenbuurt Oost besproken. Het wijzigen van de venstertijden bleek de meest passende oplossing. Door te kiezen voor een tijdvenster

op maandag t/m zaterdag van 16.00 uur en 22.00 uur wordt beter aangesloten bij de momenten waarop veel bewoners overlast ervaren.

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, samen voorbereiden 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 concept parkeerplan
Okt-nov 2015	inspraakperiode concept parkeerplan
Dec 2015-juni 2016	afweging alternatieven inspraak en bewonersinitiatief
Juli-sep 2016	vorbereiding besluitvorming, informeren belanghebbenden
Okt-dec 2016	overleggen gemeenteraad en raadscommissies, werksessie alternatieven
Jan-feb 2017	uitwerken gewijzigd besluit
Mrt-mei 2017	inspraak gewijzigd besluit
Juni 2017	definitief 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 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. Projectontwikkelaars moeten de parkeerbehoefte van hun ontwikkeling op eigen terrein oplossen. Bewoners van nieuwbouwprojecten in gebieden met betaald parkeren komen in principe niet in aanmerking voor een vergunning voor parkeren op de openbare weg. 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: het Oosterhamrikkanaal, Heymanslaan, kruispunt Korreweg/Heymanslaan, Floresplein, Bedumerweg/Floresstraat, kruispunt Bankastraat/Floresstraat, kruispunt Bedumerweg/Floresstraat,

Bedumerweg, Nieuwe Ebbingestraat tussen Noorderstationsstraat en Boteringesingel, 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 grote 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 werklozen is 1.5 keer zo hoog. Tegelijkertijd is het gemiddeld inkomen duidelijk lager dan het gemiddelde in de stad.

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 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.

3.3 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 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. Dat is 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%
<i>Totaal</i>	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%

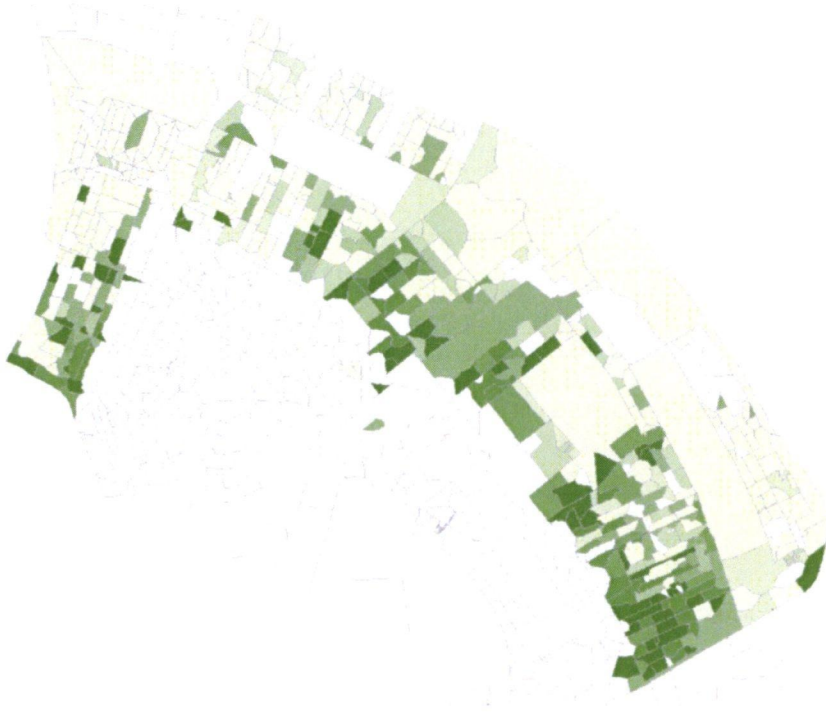
De respondenten is ook gevraagd op welk tijdstip zij de meeste overlast ervaren. In onderstaande tabel staat het aandeel respondenten dat op een bepaald deel van de dag parkeeroverlast ervaart. De meeste overlast wordt 's avonds ervaren, vooral in de delen Nieuw-Indische buurt en Professorenbuurt Oost. 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 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 voor delen van deze buurt 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. Respondenten van de Professorenbuurt Noord hebben een duidelijke voorkeur voor "geen verandering" (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 inclusief 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 zes-positie postcodegebied.

Hoe donkerder groen, hoe groter de vraag voor maatregelen

3.4 Bewonersinitiatief

In november 2015 heeft een bewonersinitiatief, bestaande uit bewoners van de Professorenbuurt-Oost en Oosterparkwijk, contact gezocht met de gemeente. Zij spoorden de gemeente aan om met een alternatieve, creatieve oplossing te komen. Anderzijds namen zij zelf de verantwoordelijkheid voor de hoge parkeerdruk: er is een groot aantal bewoners met een auto, waardoor er slechts net voldoende parkeerplaatsen zijn voor bewoners. Uiteindelijk stelden deze bewoners drie alternatieven voor:

- (lang)parkeren op afstand (buiten de wijk, niet op straat);
- autodelen;
- blauwe zone.

Op deze drie alternatieven wordt in een addendum (zie bijlagen) dieper ingegaan.

4. Afweging

4.1 De onderzoeksresultaten

Uit de onderzoeksresultaten, van de parkeerdrukmeting en de peiling onder bewoners, is te concluderen dat er in een deel van de Korrewegwijk aanleiding is om maatregelen te nemen die de parkeeroverlast tegengaan. In het gebied dat grenst aan het gebied waar al betaald parkeren is ingevoerd, de Professorenbuurt Oost, is een situatie ontstaan waarbij de parkeerdruk hoog is. De bewoners ervaren dit in meer of minder mate als overlast. Zij 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: twee derde 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.

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 vreemddarkeerders aan. Bovendien is er vaak weinig ruimte in de wijk om een substantieel aantal extra plaatsen toe te voegen. Daarbij gaan extra parkeerplaatsen dikwijls ten kosten van leefbaarheid en openbaar groen. Daarom is het uitbreiden van de parkeercapaciteit volgens het college van B&W geen optie. Wel is de gemeente bereid om bij de vervanging van de riolering suggesties van bewoners over een meer efficiënte inrichting van de parkeerruimte mee te nemen.

De gemeente heeft besloten betaald parkeren in de Professorenbuurt-Oost in te voeren. Uitbreiding van betaald parkeren heeft effect op het reeds bestaande betaald-parkeren gebied (Professorenbuurt Midden). Een deel van de bewoners deze buurt 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 (Midden) 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 daarom dat de parkeerdruk in het bestaande betaald parkergebied (iets) toeneemt en in het nieuwe betaald parkeren gebied afneemt.

Uit het bewonersinitiatief Professorenbuurt-Oost/ Oosterparkwijk kwamen na de reguliere inspraak drie alternatieven voor betaald parkeren naar voren:

- bevorderen autodelen;
- (lang) parkeren voor bewoners op een andere locatie dan op straat;
- een blauwe zone met ontheffing voor bewoners.

Uiteindelijk is door het bewonersinitiatief met name het idee van autodelen verder uitgewerkt. Het college waardeert dit initiatief en vindt het waardevol dat bewoners met initiatief komen. Autodelen kan in onze visie een prima bijdrage leveren aan vermindering van de parkeerdruk in de wijk. Wij willen het initiatief van bewoners dan ook graag verder ondersteunen, bijvoorbeeld door het realiseren van gereserveerde parkeerplaatsen voor de deelauto's. En als het initiatief structureel leidt tot vrije parkeerplaatsen in de buurt, dan gaan wij graag in gesprek met de buurt hoe deze ruimte kan worden teruggegeven aan de buurt om leefbaarheid in de wijk te vergroten.

Wij verwachten vooralsnog niet dat autodelen, als enkele maatregel, op korte termijn leidt tot een substantiële verlichting van de parkeerdruk. Als aanvulling op betaald parkeren achten wij de maatregel waardevol. Wanneer een parkeerregime van kracht is en er worden door bewoners maatregelen tegen parkeerdruk uitgevoerd, dan kan deze ruimte niet door parkeerders van buiten de wijk worden ingenomen. De ruimte die wordt vrijgemaakt kan dus (bijvoorbeeld in de vorm van groen, een speelplaats of een buurtbarbecueplaats) daadwerkelijk worden teruggegeven aan de wijk.

In een addendum op het parkeerplan gaan we uitgebreid in op de drie alternatieven, met daarbij de consequenties voor bewoners, bezoekers en de gemeente.

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

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.

De inspraak in de Korrewegwijk gaat grotendeels over de Professorenbuurt Oost, waar vraagtekens worden gesteld bij het effect van de maatregelen, gelet op de parkeerdruk 's avonds en 's nachts. Daarnaast spelen er meerdere ontwikkelingen die ook van invloed kunnen zijn op de parkeersituatie, zoals de toekomstige autoverbinding via het Oosterhamriktracé en de plannen om de Korreweg te transformeren naar een autoluwe fietsstraat. Verder hebben bewoners zorgen over de gevolgen van de nieuwbouw in de Oosterhamrikzone op het straatparkeren.

De vervanging van de riolering in de Professorenbuurt in 2017 biedt kansen om daar waar mogelijk, de ruimte voor parkeren efficiënter benut kan worden, in de vorm van markering en anders inrichten van parkeervakken. Bewoners kunnen daarvoor zelf suggesties aandragen. Overigens willen wij niet op grote schaal extra parkeerruimte toevoegen aan de wijk.

Wij nemen in de nieuwe parkeervisie het uitgiftebeleid voor vergunningen onder de loep. Dit beantwoordt ook de vraag van bewoners, die zorgen uiten over mogelijke parkeeroverlast als gevolg van nieuwbouwwontwikkelingen.

Met betrekking tot nieuwbouwwontwikkelingen merken wij op dat ontwikkelaars, conform vigerend beleid, de parkeerbehoefte van hun ontwikkeling op eigen terrein

moeten oplossen. Logisch gevolg hiervan is dat (toekomstige) bewoners van de nieuwbouw komen in principe niet in aanmerking voor een parkeervergunning voor parkeren op de openbare weg.

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



| Ceramstraat, hoek Celebesstraat

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 Oosterhamriktracé in relatie tot de vervanging van de Gerrit Krolbrug. De verkenningen bevinden zich nog in de ontwerpfase. 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.

4.3 Consequenties van de maatregel

Waterbed effect

De consequentie van het niet invoeren van betaald parkeren in de Professorenbuurt-Oost is dat de vreemdparkerders nog steeds de mogelijkheid hebben te parkeren in de wijk. Aan de andere kant is het risico op verschuiving naar aangrenzende gebieden kleiner.

Er blijft een duidelijke grens tussen wel en niet betaald parkeren (tussen Professorenbuurt Midden en Oost) en het risico op een verhoogde parkeerdruk. Door het ontbreken van voldoende dravlak wordt voor de Nieuw Indische buurt geen betaald- en vergunningparkeren voorgesteld ook al wordt hier overlast ervaren.

Voorgenomen besluit

Invoeren van betaald parkeren in de Professorenbuurt Oost met een, naar aanleiding van inspraakreactie gewijzigd tijdsvenster van 16.00 uur tot 22.00 uur en ruimte voor experimenten met autodelen en eventueel parkeren op afstand. Het college stelt desgevraagd ondersteuning beschikbaar om de initiatieven tot een succes te maken; Bewoners kunnen het kader van vervanging riolering meedenken of efficiënter omgaan met ruimte voor parkeren.

4.4 Consequenties voor doelgroepen

Bewoners

Het invoeren van betaald parkeren is een dwingende maatregel. 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. Naast de vorm van betaald parkeren zijn zonering en de tijdsvensters keuzemogelijkheden. In de meeste schilwijken geldt betaald parkeren van 9.00 uur tot 18.00 uur op maandag tot en met zaterdag, met daarnaast de koopavond op donderdag tot 21.00 uur. In de Professorenbuurt-Oost wordt naar aanleiding van inspraakreacties een alternatief tijdsvenster gehanteerd: maandag t/m zaterdag van 16.00 uur tot 22.00 uur.

Het bewonersinitiatief biedt mogelijk interessante alternatieven voor hun persoonlijke situatie. Bij autodelen zijn er lagere kosten voor het hebben van een auto en mogelijk een vaste parkeerplaats. Bij parkeren op afstand heeft men een gegarandeerde parkeerplek. Door het verdwijnen van een aantal auto's in de wijk is het mogelijk dat de parkeerdruk afneemt, maar dit is vooraf niet met zekerheid te stellen. Het is de vraag of het alternatief van (lang) parkeren op afstand voor bewoners qua kosten een interessant is.

Autodelen in combinatie met betaald parkeren kan leiden tot structurele reductie van het aantal benodigde parkeerplaatsen. Als dat het geval is gaan wij graag met de buurt in gesprek hoe de vrije ruimte kunnen teruggeven aan de buurt ter vergroting van leefbaarheid.

Bewoners komen in aanmerking voor een bewonersvergunning, waarmee zij binnen het betaald parkerengebied (zone) mogen parkeren voor een vastgesteld bedrag per jaar. Het huidige beleid is dat er één vergunning per autobezitter wordt verstrekt. Daarom kunnen meerdere autobezitters per adres een vergunning verkrijgen. Bewoners hebben daarnaast de mogelijkheid één bezoekersvergunning per adres aan te schaffen voor een vast bedrag. Met een bezoekersvergunning kunnen bewoners hun bezoek voor een beperkt aantal uren gratis in de wijk laten parkeren. Daarnaast is een 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.

Het college 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 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 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. 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 een parkeerontheffing aanvragen. Met deze ontheffing kunnen deze zorgverleners tijdens hun werk hun auto parkeren in alle wijken van Groningen.

De bewonersorganisaties vragen 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, dan wel 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 (2017)

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

4.5 Consequenties gemeente

In schilwijken is betaald parkeren ongeveer kostendekkend: de opbrengsten uit vergunningen en tickets zijn ongeveer even hoog als de kosten voor de gemeente. Het

betreft vooral parkeerders die een vergunning gebruiken. In de binnenstad zijn de opbrengsten juist hoger dan de kosten, als gevolg van het grote aantal bezoekers. De gevolgen zullen nader uitgewerkt worden in de meerjarenbegroting van het Parkeerbedrijf.

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 bewonersinitiatief heeft de gemeente drie alternatieven voor de Professoren Oost aangeboden. Wij waarderen het initiatief van bewoners en willen initiatieven graag stimuleren en faciliteren. Daarom geven we het idee van autodelen en parkeren op afstand de ruimte en combineren dat met de invoering van betaald parkeren. Deze combinatie geeft namelijk ook de mogelijkheid om parkeerruimte die door bewonersinitiatief wordt vrijgespeeld, daadwerkelijk aan de buurt ten goede te laten komen. Zonder regime van betaald parkeren zou deze ruimte immers snel gebruikt worden door parkeerders van elders.

Daarnaast kunnen bewoners in het kader van vervanging van riolering meedenken over efficiënter omgaan met ruimte voor parkeren.

5.2 Foutparkeren

Door een deel van de bewoners van de Korrewegwijk wordt overlast ervaren van foutparkeerders. Foutparkeren mag niet leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties of onbereikbaarheid voor politie, brandweer of ambulance. Bewoners kunnen onveilige situaties melden bij de gemeente.

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. Wellicht biedt de vervanging van de riolering de mogelijkheid om ook iets te doen tegen tuinparkeren door eventuele herinrichting.



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

5.3 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.

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 Stadjers, 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 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.