



Onderwerp Parkeermaatregelen schilwijken

Steller M. Huizenga

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon 050 367 8219

Bijlage(n) 0

Ons kenmerk 6086029

Datum 11-01-2017

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

In onze brief van 2-11-2016 (5801766) hebben wij ons voorstel betaald parkeren in te voeren in de gehele Oosterparkwijk, de Professorenbuurt Oost en de Selwerderwijk Zuid toegelicht. In de vergadering van de raadscommissie beheer en verkeer van 23 november 2016 heeft uw raad ons kenbaar gemaakt onvoldoende draagvlak te zien voor een aantal van de voorgestelde maatregelen in de definitieve parkeerplannen. Naar aanleiding van de commissievergadering en de daaropvolgende inhoudelijke sessie op 14 december 2016 hebben wij onze voorstellen aangepast. In deze brief lichten wij deze gewijzigde voorstellen toe en geven u de gelegenheid wensen en bedenkingen te uiten.

*Betaald parkeren alleen waar draagvlak is*

Zoals afgesproken in het collegeprogramma wordt betaald parkeren alleen ingevoerd in wijken waar voldoende draagvlak hiervoor is. In deze redeneerlijn kan betaald parkeren worden ingevoerd in de volgende drie buurten:

- Selwerderwijk Zuid (De Hoogte)
- Bloemenbuurt Zuid (Oosterparkwijk)
- Slachthuisstraat e.o. (Oosterparkwijk)

In de Selwerderwijk Zuid is de parkeerdruk overdag 64%, 's avonds 78% en 's nachts 84%. 62% van de respondenten is voorstander van invoering van betaald parkeren.

In de Slachthuisstraat e.o. en de Bloemenbuurt-Zuid is de parkeerdruk overdag 91%, 's avonds 88% en 's nachts 89%. Respectievelijk 83% en 62% van de respondenten is voorstander van invoering van betaald parkeren. Het college stelt voor in deze drie buurten betaald parkeren in te voeren met een regulier tijdvenster. Dit tijdvenster geldt van maandag tot en met zaterdag van 9.00u tot 18.00u. Donderdag vormt hierop een uitzondering. Dan geldt het tijdvenster van 9.00u tot 21.00u.

Voor de wijken waar we betaald parkeren invoeren maken we scenario's voor plaatsing van automaten die we afstemmen met de bewonersorganisaties. Het voorkeursscenario is onderbouwing van de kredietaanvraag die wij aan uw raad voorleggen. Na besluitvorming duurt het ongeveer 6 maanden voordat de maatregel op straat wordt geïmplementeerd. Dit is het gevolg van de levertijd van automaten.

De SP fractie heeft tijdens de inhoudelijke sessie op 14 december 2016 voorgesteld om de parkeerdruk van Slachthuisstraat e.o. en de Bloemenbuurt-Zuid te verlichten door het realiseren van (tijdelijke) parkeerplaatsen op braakliggende terreinen aan het Damsterdiep. Dit voorstel stuit op een aantal bezwaren, zoals de aanzuigende werking voor autoverkeer, kosten en de strijdigheid met het vigerende mobiliteitsbeleid. In uw raad werd dit voorstel wisselend ontvangen.

#### *Efficiënte implementatie betaald parkeren Oosterparkwijk*

Er bestaat vooral in de Oosterparkwijk het risico op het optreden van het waterbedeffect. Daarom wil het college een flexibele, snelle uitbreiding van betaald parkeren in de Oosterparkwijk alvast mogelijk maken. Als er dan in andere buurten (Bloemenbuurt Noord, De Velden, Vogelbuurt West en Oost en Florabuurt Oost) ook draagvlak blijkt te zijn dan kan op een eenvoudige manier daar ook betaald parkeren worden ingevoerd.

Tijdens de raadsbijeenkomst op 14 december 2016 werd geconstateerd dat het criterium van draagvlak voor invoering van betaald parkeren leidt tot een gefaseerde invoering. Draagvlak kan per buurt of straat verschillen. Dat zien we in de Oosterparkwijk. Op dit schaalniveau een uitgebreid proces met de straat of buurt doorlopen vraagt om een stevige inzet van menskracht en middelen. Het parkeerplan Oosterparkwijk is al in de inspraak geweest en de inspraak is behandeld. We willen daar gebruik van maken en dit gegeven vertalen naar een efficiënte aanpak. Wij stellen voor het principebesluit te nemen betaald parkeren in te voeren in de gehele Oosterparkwijk, maar pas over te gaan tot implementatie als er draagvlak is. Dat roept de vraag op: wanneer kunnen we met draagvlak overgaan tot implementatie van maatregelen?

Er zijn meerdere manieren waarop draagvlak kan blijken. We staan open voor initiatieven en opvattingen uit de buurt. Daarom gaan we met de bewonersorganisatie in gesprek over de vraag hoe we het beste vlot en met draagvlak kunnen inspelen op de behoeften van de buurt ten aanzien van betaald parkeren. We spreken samen een werkwijze af. De resultaten van die werkwijze vatten we in het implementatieplan, dat wij als onderbouwing van de kredietaanvraag voor implementatie, voorleggen aan uw raad.

#### *Betaald parkeren in de Professorenbuurt Oost (alternatief tijdvenster)*

Uit de peiling bleek dat een kleine meerderheid in de Professorenbuurt Oost voor invoering van betaald parkeren is (50 procent voor, 49 procent tegen, 1 procent geen mening). Een veelgehoord kritiekpunt in de inspraak waren de venstertijden: de hoge parkeerdruk en overlast doen zich voornamelijk 's avonds en 's nachts voor, momenten waarop geen betaald parkeren zou gelden. Omdat de overlast en parkeerdruk vooral 's avonds en 's nachts wordt ervaren, vroegen veel insprekers om betaald parkeren dat niet overdag, maar 's nachts geldt. Aanpassing van venstertijden leidt tot een lappendeken aan regimes en minder begrijpelijkheid voor de weggebruiker, maar kan wellicht op meer draagvlak rekenen. Een aangepast voorstel (optie 2, 3 en 4) zou opnieuw door de inspraak moeten, omdat het nog niet eerder is voorgelegd aan bewoners.

N.B. 1: voor het aanpassen van de tijden geldt dat de overige variabelen (kosten vergunning, handhavingsmomenten etc.) gelijk blijven. Een korter tijdvenster leidt dus bijvoorbeeld niet tot lagere kosten voor de parkeervergunning.

N.B. 2: het faciliteren van het bewonersinitiatief staat niet ter discussie.

De opties zijn:

1. Standaardregime
2. Nachtrekime
3. Regime tot 22.00 uur / 0.00 uur
4. Regime tussen 6.00 uur en 11.00 uur ('model Utrecht')
5. Regime vanaf 17.00 uur (optie ingebracht door VVD)
6. Regime tussen 16.00 uur en 22.00 uur (optie ontstaan tijdens inhoudelijke sessie)

Deze opties zijn door het college gewogen aan de hand van de volgende criteria:

- Weren van 'buurtburen' (overlast uit buurten waar al betaald parkeren geldt)  
Onderzoek heeft uitgewezen dat in de grensgebieden van bestaand betaald parkeren gebied veel bewoners wel een auto, maar geen parkeervergunning hebben. Het vermoeden is dat deze bewoners parkeren in het aangrenzende gebied waar nog vrij geparkeerd kan worden. Het is wenselijk om deze vreemdparkerders, die mede oorzaak zijn van het waterbedeffect, uit de buurt te weren.
- Weren van forenzen  
Insprekers gaven aan (overdag) weinig overlast te ervaren van forenzen. Vanuit leefbaarheid en verkeer kan het echter wenselijk zijn forenzen (en andere vreemdparkerders) te kunnen weren.
- Vriendelijkheid voor bezoekers  
Bezoekers van bewoners kunnen gratis in de wijk parkeren.
- Handhaafbaarheid  
De werktijden van Stadstoezicht zijn tussen 8.00 uur en 0.00 uur. Voor handhaving buiten deze uren moet een extra inzet gepleegd worden. Dit is niet onmogelijk, maar levert wel extra kosten op, vraagt om een beleidswijziging en bijvoorbeeld goedkeuring van de ondernemingsraad.
- Aansluiten op reacties uit de inspraak  
De reacties in de inspraak gingen vooral over de venstertijden. Betaald parkeren is volgens insprekers niet noodzakelijk, omdat zij overdag geen probleem ervaren. Daarentegen willen zij 's avonds juist wel vreemdparkerders weren.
- Gevolgen voor de exploitatie van het parkeerbedrijf en handhaving  
Handhaving in de avond, nacht en vroege ochtend is duurder vanwege onregelmatigheidstoelagen voor handhavers. Daarnaast zijn de opbrengsten (voornamelijk uit tickets) lager, terwijl de investering voor de automaten gelijk is. Stadstoezicht handhaaft in opdracht van het parkeerbedrijf. De financiële consequenties van deze areaaluitbreiding voor de handhaving worden met het Parkeerbedrijf afgestemd.

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

Afgaande op de weging van de verschillende opties, is optie 6 (tijdvenster tussen 16.00 en 22.00, maandag tot en met zaterdag) te verkiezen. Wij stellen voor in de Professorenbuurt Oost betaald parkeren in te voeren met dit tijdvenster. Het voorstel met een alternatief tijdvenster is nog niet eerder in de inspraak geweest en legen we daarom ter inzage.

Het college stelt in ieder geval voor om het bewonersinitiatief (gericht op autodelen) in de wijk te ondersteunen. Sommige raadsleden gaven aan dat zij het instrumentarium (betaald parkeren of geen betaald parkeren) van de gemeente mager vonden. Hier is het college het mee eens en daarom zijn wij ook bezig met het maken van een nieuwe parkeervisie die meer mogelijk maakt. Als er geen meerderheid van de raad voorstander van betaald parkeren met een alternatieve venstertijd is, wacht het college de nieuwe parkeervisie en de opbrengsten van het bewonersinitiatief af.

#### *Voorkomen verhoging parkeerdruk als gevolg van nieuwbouw ontwikkelingen*

Bewoners en bewonersorganisaties uiten hun zorgen over toenemende parkeerdruk vanwege nieuwbouwonstwikkelingen in de Oosterhamrikzone. Dit wordt veroorzaakt door drie factoren:

1. Bewoners die over een parkeerplaats op eigen terrein beschikken, kunnen binnen de huidige regelgeving een parkeervergunning aanvragen om op straat te parkeren.
2. Bij sommige ontwikkellocaties wordt gerekend met een lage parkeernorm. Voor studentenhuisvesting mag bijvoorbeeld gerekend worden met een parkeernorm van 0,1 per wooneenheid. In de praktijk worden dergelijke wooneenheden niet alleen door studenten bewoond, maar ook door bewoners met een relatief hoger autobezit. Hiermee wordt de parkeerdruk in de omgeving verhoogd.
3. Bij nieuwe ontwikkelingen komt het (vaak) voor dat de ontwikkelaar parkeergelegenheid mee neemt in de ontwikkeling en deze vervolgens te huur aanbiedt aan de bewoners. In veel gevallen is deze huur (veel) hoger dan de prijs voor een parkeervergunning op straat, dus kiezen bewoners voor een parkeervergunning op straat en staat de gerealiseerde parkeervoorziening leeg of wordt aan derden verhuurd. Dit heeft een hoge parkeerdruk in de omgeving tot gevolg.

Indien betaald parkeren niet wordt ingevoerd, is de vraag hoe bewoners van deze ontwikkelingen in de toekomst kunnen worden uitgesloten van een bewonersvergunning, vooruitlopend op invoering van betaald parkeren. Hiervoor zijn twee opties:

1. Het uitsluiten van nieuwe ontwikkelingen door adressen (van nieuwbouw ontwikkelingen) op te nemen op een lijst en uit te sluiten van parkeervergunningen;
2. Het uitgiftebeleid van parkeervergunningen voor de gehele stad wijzigen en bewoners, die op eigen terrein kunnen parkeren, uitsluiten van de bewonersvergunning.

De eerste optie vraagt om een inventarisatie van uit te sluiten adressen. Bewoners van nieuwbouwonstwikkelingen mogen totdat betaald parkeren wordt ingevoerd gewoon op straat parkeren. Als we betaald parkeren gaan invoeren dan kunnen we aangeven dat deze complexen op de lijst staan en ze verplichten op eigen terrein te parkeren. Hier hebben we nog geen ervaring mee en kunnen niet garanderen dat dit soepel uitvoerbaar is. Bovendien als bewoners een aantal jaar op straat hebben geparkeerd, zal het ontzeggen van een parkeerplaats op straat wel voor weerstand onder deze groep bewoners kunnen zorgen.

Duidelijke communicatie met bewoners via projectontwikkelaars en makelaars, voordat koop of huur van nieuwe appartementen of woningen plaatsvindt, is een belangrijk aspect in de uitvoerbaarheid.

De tweede optie vraagt om een stadsbrede wijziging van het uitgiftebeleid. Bij een vergunningaanvraag wordt gekeken of het mogelijk is om op eigen terrein te parkeren. Als dit het geval is komt de aanvrager niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Bij elke nieuwbouwontwikkeling geldt een parkeernorm. Dit betekent dat de projectontwikkelaar moet zorgen voor voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Dit vraagt om een stevige inventarisatie van adressen waar wel en niet op eigen terrein kan worden geparkeerd. In de uitvoering zijn discussies met bewoners te verwachten over wat als een parkeerplek op eigen terrein moet worden geïnterpreteerd en wat niet. Een ander aandachtspunt is de commercialisering van parkeerruimte op eigen terrein. Dit kan leiden tot hoge kosten voor bewoners. Nader onderzoek (in het kader van de parkeervisie) is nodig om te bepalen welke rol de gemeente hierin kan spelen.

Wij stellen voor om optie 1 uit te voeren. Vooral nog verwachten wij dat dit geen problemen geeft bij de ontwikkeling van de geplande projecten. Mocht onverhoopt blijken dat als gevolg van de maatregel de haalbaarheid van projecten wel onder druk komt te staan dan komen wij hierop terug bij uw raad. In de nieuwe parkeervisie wordt het uitgiftebeleid nader onderzocht, in feite de uitwerking van optie 2. Tot die tijd kan met optie 1 op korte termijn worden voorkomen dat bewoners van nieuwbouwontwikkelingen in de toekomst bewonersvergunningen kunnen aanvragen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en hopen met deze voorstellen voldoende tegemoet te komen aan uw wensen en bedenkingen.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,  
Peter den Oudsten



de secretaris,  
Peter Teesink