

Voorlopige agenda van de commissie Beheer en Verkeer van 14 oktober 2015

Hierbij wordt u uitgenodigd voor de openbare vergadering van de commissie Beheer en Verkeer

Datum: woensdag 14 oktober 2015
Aanvang: 20:00 uur
Locatie: Oude raadzaal
Voorzitter: D.J. van der Meide
Griffier: W.T. Meijer, 050 367 7726, wolbert.meijer@groningen.nl

Opening

Bijlage - Uitnodigingsbrief met toelichting op de agenda (pdf)

A Algemeen deel

- A1. Opening en mededelingen
- A2. Vaststelling verslag 16 september 2015
Verslag B&V 16 september (pdf)
- A3. Vaststelling agenda
- A4. Afspraken en planning
 - A4a. Besluitenlijst 16 september 2015
Bijlage - Besluitenlijst B&V 16 september (pdf)
 - A4b. Lange termijn agenda
Bijlage - LTA B&V oktober 2015 (pdf)
 - A4c. Lijst initiatiefvoorstellen en moties
Bijlage - IM-lijst B&V oktober 2015 (pdf)
- A5. Ingekomen stukken
Ingekomen stukken B&V oktober 2015 (pdf)
- A6. Rondvraag

B Inhoudelijk deel

- B1.** Noorderplantsoen
(discussienotitie 28 september 2015)
Ingekomen stukken - Discussienotitie Noorderplantsoen (pdf)
Bijlage - Doe mij maar het gras - Het Stadspanel over het Noorderplantsoen (pdf)
Bijlage - Noorderplantsoen opmerkingen bestand te groot voor inclusie
Bijlage - Opbrengst container (pdf)
Bijlage - Presentatie Stadspanelonderzoek Noorderplantsoen (pdf)
Bijlage - Presentatie opbrengst container (pdf)
Bijlage - Debat over het Noorderplantsoen - verslag (pdf)
Bijlage - Vlugschrift extra informatie Noorderplantsoen (pdf)
Ingekomen stukken - Brief bewonersorganisaties over Noorderplantsoen (pdf)
Bijlage - Raadsie bijdrage WgN Dhr Reneman (pdf)
- B2.** Parkeerplannen Korrewegwijk, Oosterparkwijk en De Hoogte
(collegebrief 17 september 2015)
Collegebrief - Wensen en bedenkingen parkeerplannen Korrewegwijk, Oosterparkwijk en De Hoogte (pdf)
Ingekomen stukken - Monkey Donky inzake Parkeervergunning (pdf)
Ingekomen stukken - Reactie buurtoverleg Professorenbuurt Oost (pdf)
Bijlage - bijdrage mw Postma - parkeerplannen (pdf)
Bijlage - bijdrage mw Elzinga - parkeerplannen (pdf)
Bijlage - bijdrage heer de Kroon - parkeren in Groningen (pdf)
Bijlage - Betaald parkeren gaat probleem Professorenbuurt niet oplossen cie B en V (pdf)
- B3.** De eerlijke brommer
(collegebrief 17 september 2015)
Agendering op verzoek van GroenLinks.
Bespreekpunt: wat vinden de fracties van de wijze waarop het college met het initiatiefvoorstel van GroenLinks en PvdA is omgegaan?
Collegebrief - Informerende brief over 'De eerlijke brommer' (pdf)
- B4.** Tussenuitspraak Raad van State over Tracébesluit Zuidelijke Ringweg
(collegebrief 23 september 2015)
Agendering op verzoek van ChristenUnie
AGENDERING GEANNULEERD!!
Collegebrief - Informatie over tussenuitspraak Raad van State over Tracebesluit Zuidelijke Ringweg (pdf)

Sluiting

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 14 oktober 2015

Bij de inhoudelijke agendapunten onder A en B kunnen burgers gebruik maken van het inspraakrecht. Men krijgt daarvoor maximaal drie minuten. De totale insprek-tijd per vergadering is maximaal een kwartier. Insprekers dienen zich minimaal 24 uur voor de vergadering aan te melden bij de commissiegriffier. De agenda's zijn onder voorbehoud. De definitieve agenda's worden in de vergadering vastgesteld.

U kunt deze vergadering live volgen via www.gemeenteraad.groningen.nl

Bijlage - Uitnodigingsbrief met toelichting op de agenda

Onderwerp Uitnodiging commissievergadering 14 oktober a.s.

Leden raadscommissie B&V

Telefoon (050) 367 77 26	Bijlage(n)	Ons kenmerk
Datum 2 okt. 2015	Uw brief van	Uw kenmerk

Geachte commissieleden,

Namens uw voorzitter, de heer Van der Meide, nodig ik u uit voor de vergadering van de raadscommissie Beheer en Verkeer op woensdag 14 oktober 2015 om 20:00 uur in de oude Raadzaal op het Stadhuis.

Noorderplantsoen

Zoals u weet is er tijdens Noorderzon een debat georganiseerd over het Noorderplantsoen o.l.v. de burgemeester. In de aanloop daarnaartoe is een enquête gehouden onder het stadspanel en konden bezoekers van Noorderzon hun ideeën kwijt op een *wall*. Toegezegd is de resultaten van enquête, *wall* en debat terug te laten komen in uw commissie, zodat u daar ook politieke conclusies en evt. acties aan kunt verbinden. De initiatiefnemers van bovengenoemd traject hebben hiervoor een discussienotitie geschreven. Ter voorbereiding hierop is er een technisch vragenuur georganiseerd met betrokken ambtenaren op woensdag 7 oktober a.s. om 9.30 uur in de Oude Raadzaal.

Parkeerplannen

Het college heeft u voor wensen en bedenkingen de parkeerplannen Korrewegwijk, Oosterparkwijk en De Hoogte voorgelegd. Parallel hieraan vindt de inspraakprocedure plaats. Wij willen u de vraag meegeven of dit een wenselijke procedure is. Zou het niet beter zijn als de raad pas na de inspraakprocedure zijn zienswijze zou geven, zodat ook de input vanuit de inspraak en de reactie van het college daarop meegewogen kan worden? We hebben nu wel voor agendering gekozen, omdat het college niet op voorhand van zins was de procedure te wijzigen, en omdat er nu (in tegenstelling tot later dit jaar) voldoende ruimte op de agenda is. U hebt echter uiteraard het recht om t.z.t. de plannen opnieuw te agenderen als het college naar uw mening onvoldoende recht gedaan heeft aan de inspraak.

Bijlage - Uitnodigingsbrief met toelichting op de agenda

Bladzijde 2 van 2
Onderwerp



De eerlijke brommer

Vlak voor de raadswisseling in 2014 dienden GroenLinks en PvdA een initiatiefvoorstel in onder bovengenoemde titel. De raad aanvaardde het en besloot het college op te dragen om, als onderdeel van het totale gemeentelijke beleidskader voor duurzame mobiliteit, een effectief en efficiënt scooterbeleid te ontwikkelen. Het college is nu met een reactie op dit raadsbesluit gekomen dat er toch min of meer op neer komt dat het gewenste scooterbeleid er niet komt. GroenLinks wil nu van de andere fracties weten hoe men deze reactie op dit initiatiefvoorstel beoordeelt. Omdat dit een algemene bespreking vraagt, leek het de fractie niet opportuun om verdere specifieke besprekpunten aan te dragen.

Zuidelijke ringweg

Zoals u weet heeft de Raad van State een tussenuitspraak gedaan n.a.v. de bezwaarschriften tegen het tracébesluit Zuidelijke Ringweg. Het college heeft in een brief de consequenties hiervan op een rijtje gezet. De ChristenUnie heeft verzocht deze brief op de agenda te zetten. Verzoek is om z.s.m. besprekpunten aan te dragen. Conform de afspraken is dat voorwaarde voor handhaving van deze agendering.

Met vriendelijke groet,
namens de voorzitter,

Wolbert Meijer,
Raadsadviseur

Verslag B&V 16 september

VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

Datum: 16 september 2015
Plaats: Oude raadzaal
Tijd: 16.30 - 18.25 uur

Aanwezig: dhr. D.J. van der Meide (voorzitter), dhr. K.D.J. Castelein (D66), dhr. T. Rustebiel (D66), dhr. W.H. Koks (SP), dhr. J.P. Loopstra (PvdA), dhr. D.S. Ruddijs (PvdA), dhr. W.B. Leemhuis (GroenLinks), dhr. M. van der Glas (GroenLinks), mw. A.M.J. Riemersma (Stads partij), dhr. A. Sijbolts (Stads partij), mw. S.A. Koebrugge (VVD), dhr. M.D. Blom (VVD), dhr. H.P. Ubbens (CDA), mw. I.M. Jongman-Mollema (ChristenUnie), dhr. R.J. Lammers (Student en Stad), mw. L.H. Brokken (PvdD)

De wethouders: dhr. M.T. Gijsbertsen, dhr. J.M. van Keulen, dhr. P.S. de Rook

Namens de griffie: dhr. W.T. Meijer (commissiegriffier)

Verslag: dhr. Z. Jeuring

Insprekers: mw. Wortman (bewoner Parkweg).

A1. Opening en mededelingen

De voorzitter

- Opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.

Wethouder Gijsbertsen:

- Zonneweide Westpoort: er kunnen ongeveer 7500 zonnepanelen gerealiseerd worden. De gemeente ontvangt de SDE-subsidie. De uitvoering gebeurt door Grunneger Power en Noordelijk Lokaal Duurzaam. Zij richten een publiekscöoperatie op. De raad ontvangt in januari 2016 een conceptbesluit over de voorfinanciering. De aanleg start naar verwachting voorjaar 2016.

Wethouder Van Keulen:

- Stoeproutes bij scholen, de vraag van dhr. Sijbolts: het klopt dat de gemeente daar onverkort op inzet. Door het verlaagde BORG-niveau ontstaat meer zwerfvuil op straat. De wethouder vraagt de commissie aan te geven welke scholen het meeste overlast geven. De gemeente zal met die scholen gaan praten over intensievere begeleiding. Boetes zijn een uiterst middel.
- Hoediep: de gemeente gaat in gesprek met de bewoners. De gemeente wil graag een structurele oplossing maar daar is geen geld voor. Het punt kan van de LTA afgehaald worden omdat de afhandeling via het gebiedsteam gebeurt.
- Kinderboerderij in het Stadspark: de wethouder is nog in gesprek met kandidaten voor het beheer van de kinderboerderij en stelt daarom voor het punt niet in de oktobervergadering te behandelen. De wethouder hoopt voor de begroting nadere mededelingen te kunnen doen.

De voorzitter:

- Constateert dat de commissie instemt met de voorstellen van wethouder Van Keulen.

Wethouder De Rook:

- Zuidelijke Ringweg: het college stuurt een brief met de reactie op de tussenuitspraak van de Raad van State.

A2. Vaststelling verslag 17 juni 2015

Mw. Koebrugge (VVD):

- Agendapunt B2, Uitvoering Fietsstrategie, waar mw. Koebrugge spreekt over sneller verkeer op fietspaden: spreker deed de suggestie om fietspaden breder te maken en fietsstroken op te nemen. Verder sprak mw. Koebrugge over het fietsvriendelijker maken van de verkeerslichten en het niet verstoren van de balans tussen fiets- en autobereikbaarheid.

De voorzitter:

- Zegt dat beide zinsneden alsnog in het verslag worden opgenomen.

Het verslag wordt gewijzigd vastgesteld.

A3. Vaststelling agenda

Verslag vergadering raadscommissie Beheer en Verkeer 16 september 2015

1

Verslag B&V 16 september

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

A4. Afspraken en planning

a. Besluitenlijst 17 juni 2015

b. LTA september 2015

c. Lijst initiatiefvoorstellen en moties

De voorzitter

- Zegt dat de vandaag met wethouder De Rook gemaakte afspraken nog worden verwerkt.
- Zegt dat de agendering van de verschillende onderwerpen vooral in november en december aandacht vraagt.
- Stelt vast dat de commissie instemt met de wijzigingsvoorstellen in blauw.

A5. Ingekomen stukken

Er zijn geen opmerkingen.

A7. Rondvraag

Dhr. Koks (SP):

- Mantelzorg en parkeren: wanneer komt het voorstel aangaande een mantelzorgparkeerkaart?

Wethouder De Rook:

- Zegt dat de gemeente liever maatwerk toepast dan een nieuw stelsel te introduceren.

B1. OV-bureau: Definitieve dienstregeling bus 2016 en trendmonitor 2014

(collegebrief 30 juni 2015)

in combinatie met

Evaluatie effecten verandering buslijn 4 en 5 per dienstregeling 2014

(collegebrief 26 augustus 2015)

Dhr. Koks (SP):

- Zegt dat de SP reacties van bewonersorganisaties belangrijk vindt. Spreker noemt enkele voorbeelden. De bewonersorganisatie Oosterparkwijk is niet betrokken geweest bij de evaluatie van het opheffen van lijn 4. Dat is een beperking van de waarde van het onderzoek.
- Gaat in op het belang en de waarde van openbaar vervoer: het gaat naast vervoer over leefbaarheid en dienstverlening. Deze functie van openbaar vervoer staat onder druk, dat blijkt uit de evaluatie en de reacties van cliëntenorganisaties. Dhr. Koks noemt voorbeelden van verslechtering.
- Roept het college op te luisteren naar deze geluiden. Goede voorbeelden zijn het schrappen van de busluis in Vinkhuizen en het wachten met een besluit over lijn 7.
- Aanbesteding openbaar vervoer: wat is de stand van zaken?

Dhr. Leemhuis (GroenLinks):

- Vraagt aandacht voor de mensen die slecht ter been zijn en afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Hoe zorgt het college ervoor dat doelgroepenvervoer en openbaar vervoer in de toekomst mogelijk samengevoegd worden?
- Gaat het college na een eventueel besluit om lijn 7 op te heffen de Florisstraat en de Heijmanslaan inrichten tot een 30 km-zone?
- Wanneer hoort de raad over de plannen om het openbaar vervoer gratis te maken voor minima in de stad en mogelijk in het gehele gebied van het OV-bureau?

Dhr. Ruddijs (PvdA):

- Is het ermee eens dat de beweging om de fijnmazigheid iets aan te tasten en tegelijk de hoofdstromen intensiever te gebruiken, een te verdedigen keuze is. Geeft tegelijk aan dat er zorgpunten zijn bij deze keuze.
- Vindt dat alleen cijfers niet alles zeggen. Het gaat om de groepen mensen die hun gedrag veranderen of die geraakt worden. Kan dit alsnog worden bekeken?

Mw. Riemersma (Stads partij):

- Is het eens met de opmerkingen over fijnmazigheid en robuustheid. De fractie vindt daarnaast een hoge frequentie belangrijk.

Verslag B&V 16 september

- Vindt het riskant dat de robuustheid van de lijnen 3 en 4 in de avonduren is teruggebracht.
- Gaat lijn 11 met ingang van de nieuwe dienstregeling rijden?
- De lijndienst naar Meerstad: wanneer gaat deze lijn rijden en welke kosten zijn ermee gemoeid?
- Halte Martinitoren: het is goed dat daar een paneel is geplaatst.
- Hoe staat het met het gratis openbaar vervoer voor ouderen?
- Evaluatie lijn 4 en 5: welke alternatieven hebben de bewoners van het Oosterpark?
- Lijn 7: de fractie is niet blij met de manier waarop de 500.000 euro wordt ingezet.

Dhr. Blom (VVD):

- Het verplaatsen van de bussen uit de wijken naar de randen van de wijken: kan het verplaatsen van de bussen naar de randen van de binnenstad dezelfde voordelen opleveren als in bepaalde wijken?
- Hoe is de verhouding tussen de nieuwe dienstregeling en de binnenstadvisie? Moet deze nieuwe dienstregeling dan gewijzigd worden? Wat vindt het college?

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Zegt dat uit de bijlagen blijkt dat bewoners wel hebben meegedacht. Het is echter onduidelijk wat de wijzigingen betekenen voor groepen die echt afhankelijk zijn van het openbaar vervoer. Spreker is het eens met de daarover gestelde vragen evenals met die over het WMO-vervoer.
- Gratis openbaar vervoer voor ouderen: de fractie was hier in 2010 al voor.
- De 30 km-zone: de politie handhaaft niet op wegen waar geen belemmeringen zijn aangebracht. Graag een volgende keer dit uitvoeriger bespreken.

Dhr. Ubbens (CDA):

- Kan zich vinden in de gemaakte afweging aangaande lijn 7.
- De cijfers: als duidelijk is welke groepen mensen worden verloren voor het openbaar vervoer of in de problemen komen, is een nog betere afweging mogelijk.

Dhr. Lammers (Student en Stad):

- Geeft complimenten vanwege het gebruikmaken van de inspraak van bewoners.
- Kan zich vinden in de gedachtegang bij het besluit voor lijn 7 maar is het eens met de opmerking van het CDA dat differentiatie een beter beeld kan geven.

Mw. Brokken (PvdD):

- Sluit zich aan bij de woordvoering van GroenLinks. De fractie vraagt nadrukkelijk aandacht voor de mensen met een handicap.
- Is het eens met de opmerking over gratis openbaar vervoer voor de lagere inkomens.
- Is het eens met de vraag van de VVD over het wijzigen van de dienstregeling op basis van de binnenstadvisie.

Dhr. Castelein(D66):

- Staat positief tegenover het voorstel: de fractie steunt de in sommige gevallen gemaakte keuze voor bereikbaarheid boven fijnmazigheid.

Wethouder De Rook:

- Schetst de situatie en vooral de financiële situatie in het openbaar vervoer.
- Is het met de commissie eens om te weten te komen welke groepen mensen achter de cijfers zitten. Dit kan bij de volgende evaluatie.
- De participatie bij de evaluatie: de wijkorganisatie heeft richting gemeente gereageerd. De bewonersorganisaties hebben in hun reactie gewezen op de wijzigingen aan lijn 4 en 5. De gemeente heeft hun inbreng meegewogen en in het geval van lijn 7 heeft de reactie zwaar meegewogen.
- Samenhang doelgroepenvervoer en openbaar vervoer: in de regio wordt het doelgroepenvervoer ingebracht. Alle Groningse en Drentse gemeenten bekijken of een systeem van publiek vervoer mogelijk is. De stad doet actief mee.
- De 30 km-zone: het klopt dat als de bus uit een straat verdwijnt er meer mogelijkheden ontstaan. Net als in de binnenstad gaat het dan om het creëren van extra publieke ruimte.

Verslag B&V 16 september

- Gratis openbaar vervoer: als het om minima gaat, moet de discussie binnen het armoedebeleid plaatsvinden. Het raakt aan het beleid van het OV-bureau zodra sprake is van verminderde inkomsten. Die moeten worden gecompenseerd en dat gebeurt via een verminderde dienstverlening. Dit laatste heeft niet de voorkeur.
- Lijn 3 en 4 's avonds: de dienstverlening vermindert niet.
- Lijn 11: de wethouder hoopt dat de nieuwe dienstregeling per medio 2016 kan starten.
- Meerstad: er komt een belidienst.
- Handhaving en verkeersveiligheid: elk jaar wordt een veiligheidsplan vastgesteld waar dit aan de orde kan worden. Het college onderkent het belang van handhaving bij bijvoorbeeld scholen en 30 km-zones.
- Aanbesteding openbaar vervoer: er loopt een procedure. De raad wordt geïnformeerd zodra er uitkomsten zijn.

B2. Motie Geluidsmaatregelen buslus Parkweg

(collegebrief 28 augustus 2015)

Inspreker mw. Wortman (bewoner Parkweg) gaat in op de getroffen geluid- en luchtmaatregelen aan haar woning terwijl de gemeente onduidelijkheid laat bestaan over het feit of de woning over een aantal jaren wordt gesloopt of niet. De grote aantallen bussen die passeren, produceren veel fijnstof. Daarom zijn alle kieren dichtgestopt. En: er wonen steeds meer studenten in de straat. Echter, gaat de gemeente niet te ver? Een huiseigenaar heeft het recht te weten welke plannen de gemeente heeft met zijn of haar woning. Er kunnen geluidarme bussen worden ingezet op de HOV-as en er kan snelheid worden gemaakt met de plannen voor de zuidzijde van het station.

Dhr. Sijbolts (Stadspartij):

- Is blij dat het college in de geest van de motie heeft gezocht naar passende maatregelen en dat dekking is gevonden binnen de begroting van de HOV-west.
- Zoals de inspreker aangeeft, is nog veel onzeker. Tijdens de gevoerde gesprekken met bewoners zijn meer problemen boven tafel gekomen.
- Verzoekt het college te reageren op de inspreker. Hoe staat het met het fijnstof?

Mw. Brokken (PvdD):

- Deelt de zorgen van de inspreker en is het eens met haar voorstellen.
- De 117 extra bussen leiden tot veel verstoring. De gemeente wil stil asfalt aanleggen bij groot onderhoud. Wanneer zal dat zijn? Heeft dit zin bij lage snelheid?
- Naast geluid spelen meer problemen voor de bewoners. Daar komt de onzekerheid over eventuele sloop bij.
- De fractie vraagt het college om een menselijker en milder beleid.

Dhr. Ruddijs (PvdA):

- Is tevreden over wat het college heeft gedaan in het licht van de motie.
- De fractie heeft moeite met hoe de gemeente de bewoners tegemoet is gekomen.
- Is het mogelijk het gesprek met de bewoners aan de Parkweg aan te gaan met inzet van een breder team vanuit de gemeente? Dit om bewoners meer zekerheid te geven. Spreker wijst op de goede communicatieve voorbeelden elders in het gebied en in de rest van de Rivierenbuurt.

Dhr. Leemhuis (GroenLinks):

- Kan zich vinden in de manier waarop aan de motie tegemoet is gekomen.
- Er was een kans om de maatregelen op geluid- en luchtgebied te koppelen aan duurzaamheidsmaatregelen.
- De inspreker: spreker roept het college op zo snel mogelijk duidelijkheid te geven en een perspectief te bieden over wanneer de keuze wordt gemaakt.

Dhr. Koks (SP):

- Onderschrijft de woordvoering van de heer Ruddijs en vraagt of het college de bewoners een perspectief in tijd kan geven.

Dhr. Blom (VVD):

- Kan zich vinden in de overwegingen van het college. Het is een tijdelijke zaak door de komst van de bustunnel. De maatregelen zijn verdedigbaar en betaalbaar.

Verslag B&V 16 september

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Sluit zich aan bij de oproep aan het college om duidelijkheid te verschaffen.
- Kan zich vinden in de set van maatregelen.
- Kan het college uitleg geven over het tijdelijke karakter?
- Kan iets worden verteld over de metingen aan fijnstof?

Dhr. Ubbens (CDA):

- De tijdelijkheid: kan de wethouder aangeven of het 2019 of 2020 wordt?
- De maatregelen zijn goed.
- De bewoners moeten worden betrokken bij de verdere planvorming.
- Wanneer kan duidelijkheid worden gegeven?

Dhr. Lammers (Student en Stad):

- Kan zich vinden in de uitvoering van de motie.
- De buurtbewoners moeten bij de verschillende onderwerpen betrokken worden.

Dhr. Castelein (D66):

- Steunt de oproep van de inspreker om duidelijkheid te verschaffen.
- Steunt het voorliggende voorstel en is het eens met de vraag van dhr. Ubbens over de tijdelijkheid.

Wethouder De Rook:

- Wijst op de noodzaak om voor samenhang tussen de vele projecten te zorgen.
- In de voorliggende situatie komen een aantal complexe zaken bij elkaar.
- De problemen bij de Parkweg hebben naast vervoer met de inrichting van de straat en met studentenhuisvesting te maken.
- De gemeente organiseert de nodige klankbordbijeenkomsten.
- De ontwikkelingen aan de zuidzijde van het station zijn bepalend voor de toekomst van de huizen aan de Parkweg. De wethouder wil graag duidelijkheid geven over wanneer besluiten genomen gaan worden. Eind 2016, begin 2017 wordt duidelijk hoe de plannen voor het gebied eruit gaan zien.
- De klankbordgroep vanuit de buurt is volledig op de hoogte van de ontwikkelingen in de plannen voor het stationsgebied. De wethouder weet niet of de bewoners van het blokje huizen zijn vertegenwoordigd. Zij zijn van harte welkom, er mag geen informatieachterstand zijn.
- Fijnstof: er zijn metingen verricht en de normen worden niet overschreden. De toekomstige Euro 6 bussen stoten nog nauwelijks fijnstof uit.

B3. Voortgang planvorming stadsdeelontsluiting Oosterhamrikzone

(collegebrief 28 augustus 2015)

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Vraagt wat het college met gemeentelijke kaders bedoelt.
- Vindt het vreemd dat auto's worden binnengelaten als oplossing voor het bereikbaarheidsvraagstuk. Dit is niet volgens de eerder afgesproken aanpak. Heeft het college nagedacht over andere vormen van bereikbaarheid naar het UMCG? Spreker noemt een P+R op het Van Swinderenterrein en de kabelbaan.
- Het loskoppelen van het besluit Gerrit Krolbrug betekent meer rust op de Korreweg maar meer drukte op andere plekken.
- Hoe gaat de gemeente om met stadsdeelbewegingen?

Mw. Koebrugge (VVD):

- Is voor het autoluw maken van de Korreweg en de ontsluiting van de Oosterhamrikzone voor auto's.
- Vraagt of er een variant vanuit de bewoners blijkt.

Dhr. Leemhuis (GroenLinks):

- De fietsbrug Korreweg: het is maatschappelijk onverantwoord dat Rijkswaterstaat dit niet wil.
- Oosterhamrikzone: er kunnen nog de nodige andere opties worden bekeken. Zelfs een kabelbaan is interessant op die plek.

Verslag B&V 16 september

- Wat zijn de gevolgen voor het openbaar vervoer als die ene brug wordt opengesteld voor ander verkeer dan bussen?

Dhr. Koks (SP):

- Is blij dat het alternatief van bewonersorganisaties volwaardig wordt meegenomen.
- Klopt het dat een P+R aan het Van Swinderenterrein wordt meegenomen en dat een second opinion komt voor het bereikbaarheidsonderzoek van het UMCG? En klopt het dat bij het denken over de Oosterhamrikzone de mogelijkheden van de Gerrit Krolbrug en de Korreweg worden meegenomen?
- Het gaat om een keten van straten en deelgebiedjes: wordt op een bepaalde plek iets gedaan, dan moet het effect voor de gehele keten helder worden gemaakt. Kan het college die gehele keten in kaart brengen?
- Spreker noemt een aantal, dat de fractie graag ziet terugkomen in de voorkeursvariant.

Dhr. Ruddijs (PvdA):

- Vraagt of het college een bereikbaarheidsprobleem wil oplossen of dat het de leefbaarheid in het gebied een impuls wil geven. Dit laatste moet gebeuren in de Oosterparkwijk en de professorenbuurt. De buurt moet goed worden betrokken. Spreker vreest dat de goede punten in verschillende varianten worden opgenomen.
- Ontkent niet dat de bereikbaarheid van het UMCG een probleem is. Beide wijken moeten erop vooruit gaan.

Dhr. Ubbens (CDA):

- Vindt het goed dat zowel bereikbaarheid als leefbaarheid aandacht krijgen. Dit moet op stadsdeelniveau gebeuren, vooral wat betreft de bereikbaarheid. Er moet goed inzicht komen in de effecten van de maatregelen op de verkeersstromen, ook buiten het gebied.
- Is het onderzoek uit 2013 over de bereikbaarheid van het UMCG nog actueel? Een nieuw punt is het effect van het fietsstraatplan voor de Korreweg. Zo zijn er meer nieuwe punten.
- De Oosterhamrikbaanbrug: kunnen alle weggebruikers erover heen zonder dat de brug grootschalig wordt verbouwd en heringericht?
- Betrokkenheid bewoners: de gemeente moet goede uitleg geven als bepaalde plannen niet uitvoerbaar zijn.

Dhr. Castelein (D66):

- Is het eens met de SP en GroenLinks om het plan van de buurtbewoners mee te nemen.
- Deelt de mening dat bij de voorkeursvarianten breder moet worden gekeken.

Dhr. Lammers (Student en Stad):

- Ziet graag dat de Korreweg autovrij wordt.
- Vindt dat de Gerrit Krolbrug niet het antwoord is op het voorliggende bereikbaarheidsprobleem.
- In het voorstel blijft één alternatief over. Zijn er andere opties dan de Oosterhamrikzone en de busbaanbrug? Kan er nog naar gekeken worden?
- Is positief over het meenemen van fietsverkeer op de busbaanbrug.

Mw. Brokken (PvdD):

- Vindt dat het UMCG het parkeren op P+R meer kan propageren.
- Ziet graag dat er twee fietsbruggen bij de Gerrit Krolbrug komen. Eén brede fietsbrug zou eveneens kunnen.
- Vindt een hogere brug fietsonvriendelijk. Het systeem in Trondheim is mogelijk een oplossing.
- Is tevreden dat de busbaanbrug voor fietsverkeer gebruikt gaat worden.

Dhr. Sijbolts (Stadspartij):

- Sluit zich aan bij de vragen over het alternatieve plan van de bewoners.
- Is nog steeds haast geboden bij het vervangen van de Gerrit Krolbrug? Dit zou te veel druk zetten op het overleg met de bewoners. Zijn er afspraken gemaakt met het UMCG waardoor die haast nodig is?

Verslag B&V 16 september

- Er moet breder worden gekeken dan alleen dit gebied. Spreker wijst onder andere op het gebied rond het UMCG, de diepenring en de Oostersingel. Het autoverkeer zou in breder verband moeten worden bekeken. Wat vindt het college?
- Wordt rekening gehouden met de effecten op het openbaar vervoer en ambulances als de busbaanbrug gebruikt wordt door de verschillende weggebruikers.

Wethouder De Rook:

- Zegt dat het een complex maar voor de toekomst van de stad belangrijk vraagstuk is. Het UMCG breidt uit aan de noordkant. Het vraagstuk gaat over economie, bereikbaarheid en leefbaarheid. De samenhang moet worden gewaarborgd.
- Als niets wordt gedaan, ontstaan problemen op de Korreweg en de Petrus Campersingel. Het is een feit dat medewerkers de auto blijven gebruiken om bij het UMCG te komen.
- In 2013 is dit zoekgebied bedacht. De Gerrit Krolbrug komt erbij. Het is aan de stad om in de toekomst te kiezen voor een brug alleen voor fietsers. Een dergelijk besluit wordt nu niet genomen. Eerst wordt het integrale plaatje vastgesteld.
- Het was voor het college geen optie om de ombouw van de Gerrit Krolbrug later te doen.
- Het volgende is aan de bewoners toegezegd: een second opinion op de bereikbaarheidsstudie van het UMCG en een onderzoek naar het effect van een extra stimulans van fiets en openbaar vervoer. De bewoners worden bij de opzet van de varianten op verschillende momenten betrokken.
- De planning van het UMCG geeft de urgentie aan.
- Een extra P+R-terrein is niet nodig omdat er nog capaciteit voldoende is op de P+R aan de Ulgersmaweg.
- De definitieve voorkeursvariant zal voor de zomer 2016 gereed zijn.
- De effecten zullen via kaartjes op straatniveau worden aangegeven. Dit gebeurt voor alle straten waar de effecten merkbaar zijn.
- De wethouder zal nog melden tot welk moment de fracties nog suggesties kunnen doen.
- Parkeren buiten het UMCG: het college heeft recent een brief gestuurd over een parkeerplan voor de Korrewegwijk, de professorenbuurt en de Oosterparkwijk. Ook de parkeergarage is van belang. Het beleid blijft om mensen daar of op de P+R te laten parkeren.

De voorzitter sluit de vergadering om 18.25 uur.

Bijlage - Besluitenlijst B&V 16 september

BESLUITENLIJST RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

Datum: 16 september 2015

Plaats: oude raadzaal

Tijd: 16.30 – 18.20 uur

1. AGENDAPUNTEN VOOR DE RAAD

- N.v.t.

2. TOEZEGGINGEN

- Wethouder De Rook
 - Volgende week komt collegebrief over de tussenuitspraak van de Raad van State inzake ARZ
 - Bij volgende evaluatie OV-maatregelen zullen resultaten worden uitgesplitst op doelgroep (op basis van OV-product)
 - Komt terug op vraag op welke termijn fracties nog ideeën kunnen aanreiken m.b.t. Oosterhamriktracé
 - Zal op straatniveau inzichtelijk maken wat de effecten zijn van voor te stellen maatregelen m.b.t. Gerrit Krolbrug / Oosterhamrikzone, tot zover er nog sprake is van substantieel effect (dus evt. ook Diepenring)

3. LTA, MOTIES/TOEZEGGINGEN, INGEKOMEN STUKKEN

- Besluitenlijsten
 - Alle toezeggingen gehonoreerd
- LTA/IM:
 - Akkoord met wijzigingen in blauw
 - Afspraken LTA-overleg met wth De Rook zullen worden verwerkt
 - Jan. 2016 komt voorstel voorfinanciering zonnepanelen Westpoort
 - PM-item over Hoendiep kan van de LTA (belegd bij gebiedsteam)
 - Kinderboerderij Stadspark: oktober wordt niet gehaald, gepoogd wordt om zsm daarna, liefst nog voor de begroting met informatie te komen
- Ingekomen stukken
 - Geen agenderingen

4. VERSLAGEN

- Verslag 17 juni vastgesteld met inachtneming van correctie woordvoering VVD

5. AFSPRAKEN

- nvt

Bijlage - LTA B&V oktober 2015

Lange Termijn Agenda per 30-9-2015

maand / kwartaal	maand	dag	nummer	oie	onderwerp	vorm document	portefeuille	opmerkingen
PM			2014-59	B&V	Uitkomsten onderzoek n.a.v. motie Weesfietsen	brief	v. Keulen	gesprekken lopen nog (LTA-overleg aug. '15)
PM			2015-64	B&V	Verlenging OV-concessie Groningen-Drenthe: weth. Zal aandacht vragen bij het OV-bureau over het personeelsbeleid m.b.t. de SROI		de Rook	toezegging B&V 21 jan '15
PM			2015-27	B&V	* Als er ontwikkelingen zijn ten nadele van optimalisaties ARZ komt wethouder terug bij raad * Als er tijdens de aanbestedingsprocedure ARZ ontwikkelingen zijn buiten de door de raad gestelde kaders komt wethouder terug bij de raad * Wethouder beziet of er voor De Wijert soortgelijke maatregelen mogelijk zijn als voor Helpman (gereedschapskast van ir. Blom), om negatieve effecten te verzachten		de Rook	toezeggingen in B&V van juni resp. nov. 2014
PM			2014-289	B&V	GroenLinks en Partij voor de Dieren komen met discussienotitie groencompensatie	voorstel	n.v.t.	aangekondigd 19/11/14
PM			2013-304	B&V	Kabelbaan / Fly-over		de Rook	afhankelijk van aanlevering door stichting Fly-over
4e kw 15			2015-136	B&V	Branchering markt		v. Keulen	
4e kw 15			2015-137	B&V	Regelgeving markt		v. Keulen	
4e kw 15			2015-33	R&W	Discussie zuidzijde Stationsgebied		de Rook	toegevoegd bij LTA-overleg feb. 2015
4e kw 15	oktober '15	14	2015-90	B&V	borgen duurzaamheid in gemeentelijke organisatie	brief	Gijsbertsen	ambtelijke melding: wordt later, graag op PM, in volgend LTA-overleg opnieuw bezien
4e kw 15	oktober '15	14	2015-62	B&V	Rond de zomer informatie over hoe nu verder met dierenwelzijn nadat het traject met dierenambulance, dierenbescherming en dierenopvang niet naar wens is gelopen	brief	Gijsbertsen	gewijzigd LTA-overleg aug. '15
4e kw 15	oktober '15	14	2014-245	B&V	Stand van zaken Parkeerplan Korrewegwijk	voorstel	de Rook	gewijzigd LTA-gesprek mei Nu op agenda
4e kw 15	oktober '15	14	2014-246	B&V	Stand van zaken Parkeerplan Oosterparkwijk	voorstel	de Rook	gewijzigd LTA-gesprek mei Nu op agenda
4e kw 15	oktober '15	14	2014-247	B&V	Stand van zaken Parkeerplan De Hoogte	voorstel	de Rook	gewijzigd LTA-gesprek mei Nu op agenda
4e kw 15	november '15	14	2015-86	B&V	Update en voorstel inzake kinderboerderij Stadspark		v. Keulen	gewijzigd B&V september
4e kw 15	november '15	18	2014-283	B&V	Verkeerssituatie Wilgenpad: college zal de bewoners bij de uitwerking betrekken	brief	de Rook	gewijzigd bij LTA-overleg feb. 2015
4e kw 15	november '15	18	2014-284	B&V	Noordelijke Ringweg / Zonnelaan: zal in de uitwerking de varianten met en zonder rotondes aan de raad voorleggen	voorstel	de Rook	gewijzigd bij LTA-overleg feb. 2015
4e kw 15	november '15	18	2015-135	B&V	Geothermie, second opinion		Gijsbertsen	
4e kw 15	november '15	18	2015-88	B&V	Energietransitiemodel		Gijsbertsen	i.c.m. 2015-87, kan ook december worden (LTA-overleg aug. '15) ambtelijke melding: wordt januari

Legenda:
Blauw=nieuw
Rood= verwacht discussiepunt in commissie

Bijlage - LTA B&V oktober 2015

Lange Termijn Agenda per 30-9-2015

1

maand/ kwartaal	maand	dag	nummer	oie	onderwerp	vorm document	portefeuille	opmerkingen
4e kw 15	november '15	18	2015-87	B&V	Energiemonitor		Gijsbertsen	i.c.m. 2015-88, kan ook december worden (LTA-overleg aug. '15) ambtelijke melding: wordt januari
4e kw 15	november '15	18	2015-85	B&V	Systematiek rond adviesgroep evenementen		v. Keulen	
4e kw 15	november '15	18	2015-95	B&V	Onderzoek 24 gemeentelijke gebouwen A-label	brief	Gijsbertsen	gewijzigd in LTA-overleg aug. '15
4e kw 15	november '15	18	2015-24	B&V	Terugblik doelsoortenbeleid afgelopen 6 jaar	brief	Gijsbertsen	gewijzigd LTA-gesprek mei
4e kw 15	december '15	9	2014-302	B&V	Motie parkeervisie + tarieven en regelgeving 2016 + onderzoeksrapportage parkeerbedrijf + geactualiseerde meefarenprognose		de Rook	gewijzigd LTA-gesprek sept '15
4e kw 15	december '15	9	2015-32	B&V	Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer		de Rook	gewijzigd LTA-gesprek sept '15
4e kw 15	december '15	9	2015-92	B&V	Herijken verkeersveiligheidsplan (daarin ook aandacht voor 30-km zones)		de Rook	gewijzigd LTA-gesprek sept. '15; kan evt. doorgeschoven worden naar januari
4e kw 15	december '15	9	2014-253	B&V	Afronding Card-Only (naccalculatie)	voorstel	de Rook	gewijzigd LTA-gesprek sept. '15
4e kw 15	december '15	9	2015-115	B&V	Definitieve binnenstadvisie		v. Keulen	ambtelijke melding: wordt januari 2016
4e kw 15	december '15	9	2015-89	B&V	Windenergie		Gijsbertsen	
4e kw 15	december '15	9	2014-219	B&V	Beleid openbare verlichting	voorstel	v. Keulen	kan evt. ook in januari 2016 (LTA-overleg aug. '15)
4e kw 15	december '15	9	2015-7	B&V	vaststelling afvalbeheerplan UMCG-knoop, met aandacht voor de volgende toezegging: * voordat overgegaan wordt tot bussluit in Bloemsingel zal huidige situatie (opheffing knip) worden geëvalueerd. wethouder zal commissie op de hoogte houden m.b.t. ontwikkelingen evt. afsluiting Herebrug voor verkeer (commissie wenst hierover t.z.t. met wethouder te spreken, m.n. ChristenUnie) in het kader van de HOV-maatregelen Gerrit Krol brug / Oosterhamktracé Zodra er verder nagedacht wordt over auto-ontsluiting over Oosterhamktracé of busbaan wordt suggestie 'afsluitbare dam' meegenomen in afweging in het kader van de HOV-maatregelen en Oosterhamktracé	voorstel	v. Keulen	cbf. 4-12-14
4e kw 15	december '15	9	2014-157	B&V			de Rook	i.c.m. LTA-item 2012-2
4e kw 15	december '15	9	2014-128	B&V			de Rook	gewijzigd LTA-gesprek mei
4e kw 15	december '15	9	2012-2	B&V		pm	de Rook	gewijzigd LTA-gesprek mei
2016			2014-294	B&V	Evaluatie beleid Grafiekunst	brief	v. Keulen	aankondiging collegebrief 5-11-14
1e kw 16			2015-170	B&V	Voorfinanciering zonnepanelen Westpoort	voorstel	Gijsbertsen	aankondigd B&V sept. '15
1e kw 16			2015-66	B&V	Evaluatie parkeerplan Oriëntiebuurt & Noorderplantsoenbuurt	brief	de Rook	gewijzigd LTA-gesprek sept '15
1e kw 16	februari '16		2015-94	B&V	Technische sessie geothermie		Gijsbertsen	gewijzigd in LTA-overleg aug. '15

Legenda:
Blauw=nieuw
Rood= verwacht discussiepoint in commissie

2/3

Bijlage - LTA B&V oktober 2015

Lange Termijn Agenda per 30-9-2015

]

maand/ kwartaal	maand	dag	nummer	cie	onderwerp	vorm document	portefeuille	opmerkingen
1e kw 16	maart '16		2015-61	B&V	Geothermie investeringsbesluit + oprichtingsbesluit productiebedrijf	voorstel	Gijsbertsen	gewijzigd LTA-overleg aug. '15, toelichting volgt in brief september '15
3e kw 16			2014-134	B&V	OTB Extra Spoortlijn Groningen Leeuwarden (incl. Paterswoldsewegtunnel)		de Rook	collegebrief 28-8-15

Legenda:
 Blauw=nieuw
 Rood= verwacht discussiepunt in commissie

3/3

Bijlage - IM-lijst B&V oktober 2015

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	M	Indiener	Titel	Dictum	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt	Portefeuille houder
2013-67	11	Stadspartij	Weestruisen	Dietaal verzoekt het college:	B&V	In juli 2015 volgt brief, toezegging LTA-overleg met 15.		motie	Gemeentebegroting v. Keulen bij 14 en begroting maatschappij 2014	
2013-81	12	GL, CU, Stadspartij, S&S en PvdD	Ruimte voor Stadspartij, S&S en PvdD	Dietaal verzoekt het college:	B&V	paragraaf 4.6/14 'wordt aan gewerkt in kader van visie op binnenstad, zie ook coalitieakkoord' (wens gecomb. Cte. W&B&V/R&W) juni 2015 in kader van binnenstadvisie (LTA-overleg feb. 2015)		motie	Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2014-2017	de Rook
2014-12	2	GL, PvdA	De eerlijke brommer, scooterbeleid in Groningen	Dietaal verzoekt het college:	B&V	aparte brief bij fietsstrategie, april 2015. LTA-overleg feb. 2015.		Initiatiefvoorstel	initiatiefvoorstel	de Rook
2014-25	6	D66, PvdA en GL	Gebiedsgerichte Verduurzaming	Dietaal verzoekt het college:	R&W / B&V	paragraaf 10.10.14, w.22/5 15 januari 2015 presentatie afspraken corporaties		motie	Voorjaarsnota	Van der Schaaf / Gijbbersen
2014-36	6	GL, CU	Elektrische taxi's: goed op weg	Dietaal verzoekt het college:	B&V	zie info in motiebrief 29/5/15		motie	Voorjaarsnota	De Rook / Gijbbersen
2014-54	6	SP, PvdA, GL, Stadspartij, S&S, CU	Motie luchtwaliteit aanpak ring Zuid	Dietaal verzoekt het college:	B&V	jaarlijkse rapportage.		motie	Tussentijd Tusschenkomst, Heperzoom-tunnel en Z-impweg	De Rook
2014-63	6	GL, CU, SP	Diffraactiestrook in of gelidgoten	Dietaal verzoekt het college:	B&V	komt terug bij aanbesteding 29/5/15; verduurzamen in januari 2015		motie	Tussentijd Tusschenkomst, Heperzoom-tunnel en Z-impweg	De Rook
2014-69	9	GL, D66, S&S, Stadspartij	Drie meter is beter	Dietaal verzoekt het college:	B&V	bij aanbesteding eind 2016, meer info bij OFB. 28. Kw. 13. LTA-overleg feb. 2015; 29/5/15; motiebrief 29/5/15		motie	Collagebrief Oosterveld Patersvoldse weg	De Rook

Bijlage - IM-lijst B&V oktober 2015

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Motie-Indieners	Titel	Dictum	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt	Porte-feuille houder
2014-91	PvdA, GL, D66, CU, CDA, SP	Herijking visie op parkeren	verzoekt het college: te komen met een herijkte totaalvisie op (betaald) parkeren, waaruit blijkt hoe door het differentiëren van de parkeerterreinen de diverse beleidsdoelstellingen (bereikbaarheid, duurzame mobiliteit, leefbaarheid door minder straatparkeren, bezettingsgraad, parkeervergaringen en het hebben van een financieel verantwoord functionerend parkeerbedrijf) beter kunnen worden bereikt.	B&V	de kwartaal 2015		motie	Begroting 2015	De Rook
2014-99	CDA, SP, GL, PvdD, Stadspartij, CU, D66	Doelstellingen duurzaamheidsbeleid	1. het einddoel in 2035 te vertalen naar kortere termijndoelen; 2. jaarlijks te rapporteren over de stand van zaken met betrekking tot het realiseren van onze ambitie om in 2035 energie-neutrale stad te zijn.	B&V	Wordt besproken bij nee-gesitatiecomité, zie LTA, nee-gesitatie LTA-overleg met 15.		motie	Begroting 2015	Gijssbertsen
2014-101	CU, D66, S&S, PvdD, SP, PvdA, CDA	Fietsklemmen	1. de wijkwethouders te vragen om in hun wijken de fysieke dilemma's rondom fietsparkeren versus gebruik openbare ruimten (parkeren/groen) te inventariseren; 2. in samenspraak met de inwoners te bekijken waar mogelijk nog fietsklemmen kunnen worden geplaatst; 3. waar een noodzaak tot het plaatsen van fietsklemmen blijkt, deze met een dekking-voorstel aan de raad voor te leggen (als dekking kan gedacht worden aan Bonw/Jong of de Fietsstrategie, zoals de wethouders in de commissievergadering aangaven).	B&V	zie motiebrief 29/5/15, voorstel: op afgehandeld zetten		motie	Begroting 2015	De Rook
2014-105	PvdD, SP, GL, Stadspartij	Zet tuin op de kaart	1. bij het verstrekken van een bouwvergunning voor percelen die niet als 'Tuin of Groen' vermeld staan op de kaart, maar wel in de praktijk een dergelijke functie vervullen, actief te adviseren over het plaatsen van groene daken ter plaatse; 2. het plaatsen van groene daken als compensatie voor verlies aan stadsgroen (waaronder bomen) nadrukkelijk te stimuleren, wanneer groencompensatie niet anderszins mogelijk is.	B&V / R&W	motiebrief 29/5/15; nadere info volgt september 2015		motie	Bestemmingsplan Binnenstad	Van der Schaaf / Gijssbertsen
2015-4	S&S, GL, PvdA, D66	Zonnige peronnissen	in overleg met ProRail te onderzoeken of het mogelijk is om ook de Groningse nieuwe peronnissen te voorzien van dergelijke innovatieve zonnepanelen.	R&W / B&V	brief 25.3.15 verdure info, eind 2015		motie	Financieel plan ontwerp Mooi Hoofd-station	de Rook
2015-7	SP, CU, PvdA, GL	Statiegeld	1. om via de VNG er bij de regering op aan te dringen de bestaande statiegeldregelingen in stand te houden en uit te breiden voor kleine (PET-)flesjes en drinkblikjes; 2. de raad te informeren over de uitkomsten van deze motie.	B&V	Komt terug bij afvalbeheerplan, zie LTA.		motie	Discussie nota Op weg naar een Afvalloze stad	v. Keulen
2015-8	S&S, PvdD, GL	Afvallen	1. de mogelijkheden te onderzoeken om een dergelijk experiment in Groningen uit te voeren; 2. de uitkomsten hiervan terug te koppelen aan de raad.	B&V	Komt terug bij afvalbeheerplan, zie LTA.		motie	Discussie nota Op weg naar een Afvalloze stad	v. Keulen
2015-11	VVD, CDA	Meer private investering in geothermie	na het verwerken van de business case in een bibbook samen met geïnteresseerde private investeerders de samenwerkingsvoorwaarden op te stellen; opdat mogelijke partners niet bij voorbaat worden uitgesloten.	B&V			motie	Kader en plankrediet Geothermie en warmtenet Noordwest	Gijssbertsen
2015-12	D66, GL	Op zoek naar warmtelekken	het voor stadstoppers mogelijk te maken een warmtecamera te lenen waarmee zij zelf hun woning kunnen controleren op warmtelekken.	B&V			motie	het Programma Groningen geeft energie 2015-2018	Gijssbertsen
2015-13	D66, GL	Vernieuwing duurzaamheids-promotie	1. te zoeken naar effectievere manieren om duurzaamheidsmaatregelen te promoten; 2. hierbij de mogelijkheid te onderzoeken om te gaan werken met zogeheten 'lead-vergoedingen' waarbij mensen worden aangespoord om vrienden, buren of familie over te halen om verduurzamende maatregelen te treffen, waarvoor zij een klein bedrag betaald krijgen wanneer zij iemand overhalen tot het daadwerkelijk nemen van verduurzamende maatregelen zoals de aanschaf van zonnepanelen.	B&V			motie	het Programma Groningen geeft energie 2015-2018	Gijssbertsen

Bijlage - IM-lijst B&V oktober 2015

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Motie	Titel	Dictum	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt	Portefeuille houder
2015-14	5 D66, GL, CU	Voorfinanciering duurzaamheidsmaatregelen	<p>1. om de mogelijkheden te onderzoeken voor het voorfinancieren van verduurzamende maatregelen, waarbij terugbetaling geschiedt op basis van de daadwerkelijk gerealiseerde energiebesparing;</p> <p>* hierbij zowel te kijken naar relatief kleine maatregelen als het plaatsen van zonnepanelen of het verbeteren van de isolatie en tevens naar grotere totaalpakketten waarbij een woning of bedrijfspand in één keer energieneutraal wordt gemaakt;</p> <p>* tevens de mogelijkheden te onderzoeken om dit in samenwerking met private partijen of andere overheden te ontwikkelen.</p> <p>2. de mogelijkheden en bijbehorende kosten voor de raad inzichtelijk te maken.</p>	B&V			motie	het Programma Groningen geeft energie 2015-2018	Gijsbertsen
2015-15	5 D66, CU	Energiecheck bij aardbevingsschade	<p>1. het voor Studiers mogelijk te maken om bij het vaststellen van aardbevingsschade ook te laten kijken naar mogelijkheden voor energiebesparing;</p> <p>2. hiervoor te streven naar samenwerking tussen Groningen Woon Slim en het Centrum Veilig Wonen.</p>	B&V			motie	het Programma Groningen geeft energie 2015-2018	Gijsbertsen
2015-16	5 D66, PvdA, S&S	Samen met de Stad	<p>1. haar ambitie dat Groningen in 2035 energieneutraal is nog nadrukkelijker kenbaar te maken bij alle maatschappelijke instellingen en bedrijven en alle partijen in de stad vrijblijvend te vragen hieraan een bijdrage te leveren;</p> <p>2. aan alle maatschappelijke instellingen en bedrijven te vragen om kenbaar te maken welke stappen zij nu al zetten op het gebied van duurzaamheid en te zoeken naar creatieve manieren om voor iedereen in de Stad duidelijk zichtbaar te maken wie wat doet op het gebied van duurzaamheid.</p>	B&V			motie	het Programma Groningen geeft energie 2015-2018	Gijsbertsen
2015-17	5 GL	Meer flexibiliteit bij leges zonneweiden	onderzoek te doen naar de mogelijkheid voorwaardelijk leges te heffen op de aanleg van zonneweiden.	B&V			motie	het Programma Groningen geeft energie 2015-2018	Gijsbertsen
2015-27	6 PvdA, CU, PvdD, S&S, SP, Stadspartij	Fietser heeft voorrang op 'Fietseroutes Plus' en 'Slimme Routes'	<p>het 'fietser heeft voorrang' principe toe te passen bij de ruimtelijke inrichting van kruisingen/fietsoversteken op de in de bebouwde kom gelegen routes die deel uitmaken van de 'Fietseroutes Plus' en 'Slimme Routes'</p>	B&V	voorstel: op afgehandeld zetten		motie	Uitvoeringsplan voor fietsstrategie 2015	De Boek
2015-33	7 GL, Stadspartij, SP, PvdD	Vaart maken met het nemen van klimaatmaatregelen	<p>1. er bij het rijk op aan te dringen vaart te maken met het vergroten van het aandeel duurzame energieopwekking;</p> <p>2. er bij het rijk op aan te dringen vaart te maken met het terugdringen van de CO2 uitstoot;</p> <p>3. hierbij aanbevelingen te doen om de doelen uit 'Groningen geeft energie' te versnellen.</p>	B&V	motiebrief 9/7/15: oek, raad krijgt info over uitkomsten		motie	Voorjaars-brief	Gijsbertsen
2015-40	7 S&S, GL	Foodtrucks	een pilot op te starten naar voorbeeld van de pilot van de gemeente Amsterdam	B&V	motiebrief 9/7/15: wordt betrokken bij evaluatie standplaatsen voor pilot voorjaar zomer 2016		motie	Voorjaars-brief	Van Keulen

Ingekomen stukken B&V oktober 2015

Lijst van ingekomen collegebrieven voor de raadscommissie Beheer en Verkeer van 14 oktober 2015

Nr.	Onderwerp	Ontvangen d.d.	Advies	opmerkingen
1	Bouw zorgcomplex Canadalaan - Boom Effect Analyse	4-9-2015	v.k.a.	
2	Wijziging planning besluitvorming geothermie en warmtenet noordwest	4-9-2015	v.k.a.	
3	Vervolg stappen Groningen Spoorzone	18-9-2015	v.k.a.	
4	Wensen en bedenkingen parkeerplannen Korrewegwijk, Oosterparkwijk en De Hoogte	18-9-2015	op agenda	B2
5	Informerende brief over 'De eerlijke brommer'	18-9-2015	op agenda	B3
6	Informereren over tussenuitspraak Raad van State over Tracébesluit Zuidelijke Ringweg	24-9-2015	op agenda	B4

2-10-2015

Ingekomen stukken - Discussienotitie Noorderplantsoen

28 september 2015

reg.nr. 5276128

Discussienotitie Noorderplantsoen

Benni Leemhuis (GroenLinks), Amrut Sijbolts (Stadspartij) en Carlo Schimmel (D66)

Achtergrond

Eind 2014 besprak de commissie B&V de locatieprofielen in het kader van het nieuwe evenementenbeleid. Verschillende omwonenden van het Noorderplantsoen vroegen bij die gelegenheid onze aandacht voor wat zij ervoeren als overlast door m.n. barbecueënde recreanten. Omdat deze kwestie niet direct het evenementenbeleid betrof, werd afgesproken hier een keer apart over door te spreken.

In mei van dit jaar kondigde de wethouder vervolgens aan dat hij van plan was om meer in te zetten op de bekendheid én handhaving van de geldende regels. Ook zou hij aandacht geven aan de parkeerproblematiek bij Flinders. De raadscommissie sprak hierover haar tevredenheid uit, maar sprak tegelijk af om toch nog een keer een aparte bijeenkomst over het Noorderplantsoen te organiseren met aandacht voor alle aspecten en belangen.

De raadsleden Leemhuis, Sijbolts en Schimmel hebben de organisatie hiervan op zich genomen. Met instemming van de meeste fracties werd een debat op Noorderzon georganiseerd met zoveel mogelijk betrokkenen en belangstellenden. In de aanloop daarnaar toe hield bureau Onderzoek en Statistiek een stadspanelenquête over het Noorderplantsoen, en werd er een paar dagen voor het debat op Noorderzon een *wall* ingericht waarop bezoekers hun positieve en negatieve gedachten over het plantsoen kwijt konden, alsmede hun ideeën voor de toekomst. De resultaten van zowel de enquête als de *wall* werden aan het begin van het debat gepresenteerd.

Voor het debat zijn alle betrokken (buurt-)organisaties uitgenodigd, alsmede scholen en kinderdagverblijven in de buurt. Ook in de buurtfolder van Noorderzon werd een uitnodiging opgenomen. Tevens kregen alle deelnemers aan de stadspanelenquête die hun emailadres achterlieten een persoonlijke uitnodiging. Ook via pers en *social media* is aandacht gevraagd voor het debat.

Aan het eind van het debat is toegezegd dat de raadscommissie Beheer en Verkeer er binnen enkele maanden verder over zou spreken.

Uitkomsten onderzoek en debat

Vooraf dient bedacht te worden dat noch de enquête noch de *wall* noch het debat een representatief beeld geven. Het stadspanel bestaat uit ongeveer 9000 stadgers die zich vrijwillig hebben aangemeld om af en toe een enquête in te vullen; daarvan hebben bijna 4000 de enquête over het plantsoen ingevuld. De *wall* is uiteraard alleen gebruikt door bezoekers van Noorderzon. En aan het debat deden met name omwonenden en vertegenwoordigers van buurtorganisaties mee. Tezamen brengen enquête, *wall* en debat echter wel aardig in beeld wat er zoal leeft onder de stadgers t.a.v. het Noorderplantsoen.

Ingekomen stukken - Discussienotitie Noorderplantsoen

28 september 2015

reg.nr. 5276128

Belangrijke uitkomsten van de enquête:

- De meeste respondenten bezoeken plantsoen op doorreis of voor evenementen; op de derde en vierde plaats staan wandelen en zonnen/ontspannen.
- De belangrijkste functie is volgens de meeste respondenten recreatiegebied, op afstand gevolgd door rustgebied.
- Ruim 80% van de respondenten ervaart (bijna) geen overlast; bij de direct omwonenden ligt dit percentage lager, maar ook onder hen ervaart een meerderheid nauwelijks overlast; ten aanzien van onveiligheid geldt ongeveer hetzelfde.
- De meeste overlast betreft rommel / losliggend afval, en geluidsoverlast, op afstand gevolgd door honden en rookoverlast.
- Gevoelens van onveiligheid betreffen m.n. 's avonds en 's nachts, en verder de aanwezigheid van daklozen/drugsverslaafden.
- Het plantsoen krijgt een 7,9 gemiddeld; verreweg de meeste respondenten gaven een 8.
- *Positieve punten:* groen, natuur, bomen, vijver, onderhoud, rust, sfeer, ontspannen, ontmoeten, horeca, Noorderzon, bewegen (wandelen/fietsen/hardlopen), autovrij
- *Negatieve punten:* zwerfvuil, rommel, honden, hondenpoep, drukte, Noorderzon, donker, daklozen/verslaafden, onoverzichtelijke verkeerspunten
- *Ideeën/wensen:* meer en grotere afvalbakken, verbieden bbq vs. meer bbq-plekken, meer openbare toiletten, kiosk, fitnessapparaten, meer bankjes, speeltoestellen, horeca, verbetering toezicht, stevige boetes

Belangrijkste opbrengsten van de wall:

- *Positieve punten:* mooi, groen, ruimte, goed onderhouden, gezellig, autovrij, veilig, bbq-tegels, Flinders, honden, vijvers, rust, festival, fietsen, (hard)lopen
- *Negatieve punten:* overlast, geluid, afval, onveilig, brommers, bbq's, studenten, honden, rook
- *Ideeën/wensen:* afvalbakken, toiletten, meer / minder bbq(-plekken), meer / minder evenementen, meer / minder regels, muziek, kraampjes, horeca, bankjes, handhaving, licht

Belangrijke punten uit het debat:

- Omwonenden hebben veel last van bbq-rook en versterkte muziek; verder alcoholmisbruik, achtergelaten glas in zandbak, overlast gevende scholieren, honden
- Het mengen van de verschillende groepen gebruikers gaat steeds moeizamer
- De speelweide wordt in verhouding zwaar belast, er zou voor meer spreiding over het plantsoen gezorgd kunnen worden
- Hier en daar is het beeld dat het plantsoen tegen zijn grenzen aanloopt, zo zou Noorderzon bijv. te groot worden voor het plantsoen
- Er zou meer gehandhaafd moeten worden
- Reacties van omwonenden zouden serieuzer genomen moeten worden; de parkcommissie zou worden gemarginaliseerd, vraag om bredere scoop / meer mandaat
- Noorderzon zou een te zware druk leggen op de natuur, m.n. monumentale bomen
- Bbq's veroorzaken schade aan grasmat
- Ook kleinere evenementen zouden vergunningplichtig moeten worden
- Wankel evenwicht tussen belasting en belastbaarheid
- Meer aandacht vragen voor andere mooie plekken in de stad

Ingekomen stukken - Discussienotitie Noorderplantsoen

28 september 2015

reg.nr. 5276128

Bespreekpunten commissie

Uiteraard kan het gesprek in de commissie over alles gaan wat te maken heeft met het Noorderplantsoen. Gezien de input uit enquête, *wall* en debat, lijken de volgende punten echter sowieso aan de orde te moeten komen:

- Hoe om te gaan met bbq's in het Noorderplantsoen? Verbieden, concentreren, limiteren, of vrij laten en mogelijk zelfs faciliteren? Is er iets te doen aan de rookoverlast voor omwonenden?
- Is het Noorderplantsoen geschikt als evenemententerrein? Een groot deel van de stadspanelrespondenten bezoekt het plantsoen voor een evenement, maar slechts een klein deel ziet 'evenemententerrein' als functie van het plantsoen. Betekent dat dat je aantal en omvang van de evenementen zou moeten beperken?
- Specifiek over Noorderzon: groeit dit evenement uit zijn voegen, kan het plantsoen dit nog aan, is de natuur er tegen bestand?
- Moet er meer gehandhaafd worden, zijn hogere boetes noodzakelijk?
- Kunnen gevoelens van onveiligheid worden verkleind?
- Moet er meer ingezet worden op spreiding binnen het plantsoen, en spreiding tussen de verschillende parken in de stad?
- Dient de parkcommissie een andere samenstelling, scope en een ander mandaat te krijgen?
- Zijn er onder de vele ingediende ideeën en wensen zaken die door de politiek opgepakt kunnen worden?



BASIS VOOR BELEID

Doe mij maar het gras

Het Stadspanel over het Noorderplantsoen

Doe mij maar het gras

Het Stadspanel over het Noorderplantsoen

Erik van der Werff

Laura de Jong

Onderzoek en Statistiek Groningen, augustus 2015
<http://www.os-groningen.nl/>

Onderzoek en Statistiek Groningen heeft als kernactiviteiten instrumentontwikkeling voor en uitvoering van beleidsgericht onderzoek, het toegankelijk maken van grote hoeveelheden data uit verschillende bronnen, gegevensanalyse, projectevaluatie en dienstverlening bij overheidsmarketing.

Bijlage - Doe mij maar het gras - Het Stadspanel over het Noorderplantsoen

Doe mij maar het gras – Het stadspanel over het Noorderplantsoen

Inhoud

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding van het onderzoek	4
1.2 Opzet van het onderzoek	4
2. Resultaten	5
2.1 Woongebied respondenten	5
2.2 Gebruik Noorderplantsoen	6
2.3 Overlast en onveiligheid	7
2.4 Oordeel over het Noorderplantsoen	8
2.5 Ideeën en wensen voor de toekomst	10
3. Samenvatting	11

Bijlage - Doe mij maar het gras - Het Stadspanel over het Noorderplantsoen

1. Inleiding

1.1 Aanleiding van het onderzoek

Vanuit de Groninger gemeenteraad zijn in het voorjaar van 2015 diverse vragen ontstaan over het Noorderplantsoen. De commissie Beheer en Verkeer heeft daarom besloten om onderzoek te laten uitvoeren naar de opinie van de Stadlers over het Noorderplantsoen en de wensen omtrent het gebruik van het plantsoen. De resultaten van dit onderzoek zullen, samen met informatie uit andere bronnen, gebruikt worden als input voor een debat dat in augustus 2015 op Noorderzon¹ zal worden gehouden.

Het Noorderplantsoen is een park iets ten noorden van de binnenstad van Groningen. Het ligt op de plaats van oude verdedigingswallen van de stad, waar eind negentiende eeuw een park van is gemaakt. Het Noorderplantsoen heeft in 1971 de status van rijksmonument gekregen.

1.2 Opzet van het onderzoek

Om de mening van de Stadlers te krijgen is een enquête gemaakt met daarin vragen over het gebruik van het Noorderplantsoen en de mening van de Stadlers daarover. Er is naast enkele gesloten vragen veel ruimte overgelaten voor aanvullende opmerkingen en ideeën. Deze zullen niet allemaal in dit rapport worden getoond, maar worden wel ter beschikking gesteld aan de commissie Beheer en Verkeer.

De enquête is voorgelegd aan het Stadspanel. Het Stadspanel bestaat uit een groep Stadlers die meewerken aan internetonderzoek van Onderzoek en Statistiek Groningen. Momenteel telt het Stadspanel ongeveer 9.000 leden. Elke Stadler kan zich aanmelden om lid te worden van het Stadspanel en zijn mening geven over actuele onderwerpen binnen de gemeente Groningen.



¹ Noorderzon is een kunstfestival dat ieder jaar in augustus wordt gehouden in en rondom het Noorderplantsoen.



Tabel 2.1 Respondenten per postcodegebied

Wijk	Respondenten
9711 Stadskern zuid	130
9712 Stadskern noord	161
9713 Oosterpark	208
9714 Korreweg/Professorenbuurt	115
9715 Indische buurt	143
9716 De Hoogte	101
9717 Noorderplantsoen/Oranjebuurt	164
9718 Schildersbuurt	157
9721 Helpman west/De Wijert	242
9722 Coenderborg/Klein Martijn/Helpman oost	113
9723 De Meeuwen/Engelbert/Middelebert/De Linie/Griffaweg	92
9724 Oosterpoort	105
9725 Hereweg/Rivierenbuurt	110
9726 Zeeheldenbuurt	53
9727 Gruno/laanhuizen/Buitenhof	120
9728 Corpus Den Hoorn/Piccardhof	235
9731 Oosterhoogbrug/Ugeismaborg/v. Starkenborgh/De Hunze	215
9732 Lewenborg zuid	93
9733 Lewenborg noord	72
9734 Ruischerwaard/Ruischebrug/Noorddijk/Drielanden	72
9735 Zilvermeer	6
9736 Beijum oost	81
9737 Beijum west	106
9738 Noorderhoogbrug	15
9741 Selwerd/Tuinwijk	197
9742 Paddepoel	172
9743 Vinkhuizen	156
9744 Hoogkerk zuid/Ruskenveen	100
9745 Hoogkerk dorp (bovenspoorlijn)/De Held Zuid	63
9746 Reitdiep/Gravenburg/de Held Noord	116
9747 Universiteitscomplex	1
Anders	42
Totaal	3.756

2. Resultaten

In totaal hebben er 3.790 respondenten deelgenomen aan de enquête, waarvan 3.707 de vragenlijst volledig hebben ingevuld.

2.1 Woongebied respondenten

In tabel 2.1 staat het aantal respondenten per postcodegebied in de gemeente Groningen. Respondenten uit alle wijken geven aan het Noorderplantsoen te bezoeken. Respondenten uit Hoogkerk en Lewenborg bezoeken het Noorderplantsoen aanzienlijk minder vaak dan respondenten uit de andere postcodegebieden. Meer dan 25% van de respondenten in die wijken geeft aan minder dan één keer per jaar het Noorderplantsoen te bezoeken. Het Noorderplantsoen wordt het meest bezocht door respondenten uit de wijken Noorderplantsoen/ Oranjebuurt, Stadskern noord en Selwerd/Tuinwijk.

In totaal hebben 169 respondenten aangegeven in een straat te wonen die direct grenst aan het Noorderplantsoen. Deze respondenten komen voornamelijk uit de Stadskern noord en de Noorderplantsoen/Oranjebuurt. Zij bezoeken het Noorderplantsoen dan ook veel vaker dan de overige respondenten; van de 169 respondenten geeft 46 procent aan het Noorderplantsoen dagelijks te bezoeken, tegenover vijf procent van de respondenten die verder weg wonen.

Bijlage - Doe mij maar het gras - Het Stadspanel over het Noorderplantsoen

Tabel 2.2 Hoe vaak bezoekt u het Noorderplantsoen?

Frequentie	Aantal	Percentage
Iedere dag	273	7%
Een paar keer per week	674	18%
Ongeveer één keer per week	496	13%
Een paar keer per maand	713	19%
Een paar keer per jaar	1.218	32%
Minder dan één keer per jaar	377	10%
Totaal	3.751	

2.2 Gebruik Noorderplantsoen

Het Noorderplantsoen wordt door het merendeel van de respondenten regelmatig bezocht. In tabel 2.2 is te zien hoe vaak dit over het algemeen is. Meer dan de helft van de respondenten bezoekt het Noorderplantsoen een paar keer per maand of een paar keer per jaar. Zeven procent van de respondenten geeft aan het plantsoen dagelijks te bezoeken.

Van de respondenten geeft tien procent aan het Noorderplantsoen minder dan één keer per jaar te bezoeken. Deze respondenten hebben we ook de vraag voorgelegd waarom zij het plantsoen niet bezoeken. Zij geven als voornaamste redenen aan dat ze niet in de buurt wonen (68%) of dat men er geen behoefte aan heeft (33%). Een aantal respondenten verwijst vooral naar de aanwezigheid van ander groen in de stad waar zij gebruik van maken. In de opmerkingen geeft desalniettemin een aantal respondenten aan nog wel eens op Noorderzon te komen.

We hebben de respondenten die vaker dan één keer per jaar het Noorderplantsoen bezoeken gevraagd waarvoor zij het plantsoen bezoeken. De antwoorden op deze vraag staan in tabel 2.3. Het grootste deel van de respondenten bezoekt het Noorderplantsoen op doorreis. Daarnaast is er een grote groep respondenten (67%) die het plantsoen bezoekt voor festivals of evenementen. Vermoedelijk gaat dit vooral om bezoekers van Noorderzon. Naast deze activiteiten geeft een derde aan het plantsoen te gebruiken om te wandelen. Betrekkelijk weinig respondenten (4%) maakt gebruik van het Noorderplantsoen voor het uitlaten van hun hond.

Tabel 2.3 Waarvoor bezoekt u het Noorderplantsoen?

Activiteit	Percentage
Op doorreis	80%
Voor festivals en evenementen	67%
Wandelen	37%
Zonnen of ontspannen	22%
Sporten	12%
Picknicken of barbecueën	11%
Speeltoern bezoeken (met kinderen)	10%
Hond uitlaten	4%
Anders	5%
Totaal (aantal)	3.357

Bij deze vraag waren meerdere antwoorden mogelijk. De aantallen tellen daarom niet op tot 100 procent.



2.3 Overlast en onveiligheid

Om te onderzoeken hoeveel en wat voor overlast bezoekers van het Noorderplantsoen ervaren, hebben we hierover een aantal vragen aan de stadspanelleden gesteld. 83 Procent van de respondenten geeft aan (bijna) nooit overlast te ervaren. Veertien procent geeft aan soms overlast te ervaren. Slechts vier procent geeft aan regelmatig of vaak overlast te ervaren.

We hebben de respondenten die soms of vaker overlast hebben ervaren gevraagd wat voor soort overlast zij het meest hebben ervaren (zie tabel 2.4). Het meeste wordt aangegeven dat men last heeft van rommel of losliggend afval. Ook geeft ruim een derde aan last te hebben gehad van geluidsoverlast in het plantsoen.

In de toelichting worden enkele vormen van geluidsoverlast specifiek benoemd. Dit betreft onder andere lawaai van Noorderzon, geluidsoverlast van recreanten en geluidsoverlast door hard schreeuwende bootcamp trainers. Personen die aangeven aan het Noorderplantsoen te wonen, geven vaker aan dat ze last hebben van geluidsoverlast (59%) en rookoverlast (36%).

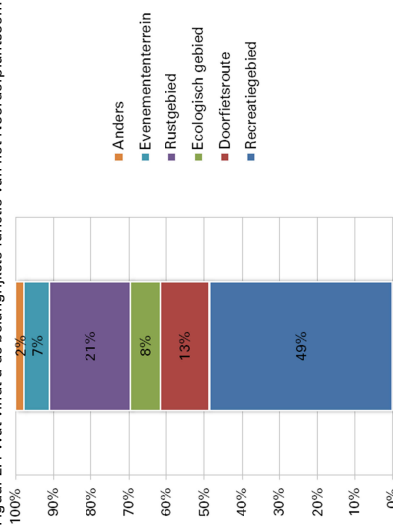
Tabel 2.4 Wat voor overlast heeft u ervaren in het Noorderplantsoen?

Soort overlast	Percentage
Rommel of losliggend afval	67%
Geluidsoverlast	49%
(Loslopende) honden	31%
Rookoverlast (barbecues of vuurkorven)	23%
(Fout) geparkeerde auto's of fietsen	17%
Anders	17%
Totaal (aantal)	585

Bij deze vraag waren meerdere antwoorden mogelijk. De aantallen tellen daarom niet op tot 100 procent.

We hebben de respondenten vervolgens de vraag voorgelegd wat zij de belangrijkste functie van het Noorderplantsoen vinden. De antwoorden van de respondenten zijn verwerkt in onderstaande figuur 2.1. Ongeveer de helft van de respondenten vindt recreatie de belangrijkste functie van het Noorderplantsoen. Nog eens twintig procent ziet het Noorderplantsoen voornamelijk als rustgebied. Dertien procent vindt dat de belangrijkste functie van het Noorderplantsoen een doorfietsroute is.

Figuur 2.1 Wat vindt u de belangrijkste functie van het Noorderplantsoen?



We hebben deze vraag aan alle respondenten voorgelegd, dus ook aan respondenten die niet of nauwelijks het Noorderplantsoen bezoeken. Wanneer we de antwoorden van de bezoekers en niet-bezoekers met elkaar vergelijken, zien we dat niet-bezoekers het Noorderplantsoen iets meer als een rustgebied, evenemententerrein en doorfietsroute zien. De functie als recreatiegebied vinden deze respondenten minder belangrijk.

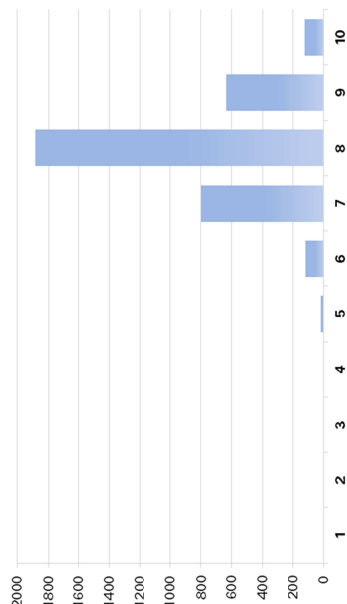
2.4 Oordeel over het Noorderplantsoen

Aan het einde van de enquête hebben we gevraagd naar een rapportcijfer voor het Noorderplantsoen. In figuur 2.2 staan deze cijfers in een grafiek weergegeven. Het gemiddelde cijfer dat de respondenten hebben gegeven was een 7,9. De meeste respondenten geven het Noorderplantsoen een 8. Slechts een half procent van alle respondenten geeft het Noorderplantsoen een onvoldoende. Slechts een tweetal respondenten is helemaal niet te spreken over het plantsoen en geeft het rapportcijfer 1.

“Het plantsoen zelf is fantastisch. De mensen die er misbruik van maken, jammer.”

Uit de toelichtingen blijkt dat veel respondenten het park als plezierig ervaren. Stadlers noemen de mooie bomen en het groen als reden voor hun hoge rapportcijfer.

Figuur 2.2 Welk rapportcijfer geeft u het Noorderplantsoen?



Enkele andere vormen van overlast worden door meerdere respondenten genoemd in de toelichting. Zo ervaren sommige mensen overlast door fietsers die over de voetpaden fietsen of overlast door de aanwezigheid van daklozen en verslaafden. Eén respondent noemt zelfs overlast door een potloodventer. De meeste opmerkingen spitsen zich echter toe op de meest voorkomende vorm van overlast, namelijk het losliggende afval dat met name achterblijft na mooie dagen.

Naast vragen over overlast hebben we de respondenten gevraagd of zij zich wel eens onveilig voelen in het Noorderplantsoen en hebben we hen de mogelijkheid gegeven om hun antwoord toe te lichten. De meeste respondenten geven aan zich (bijna) nooit onveilig te voelen in het plantsoen (zie tabel 2.4). Toch voelt bijna twintig procent van de respondenten zich er soms niet veilig.

Uit de toelichtingen van de respondenten blijkt dat men zich vooral 's avonds en 's nachts onveilig voelt. Veel respondenten geven aan het plantsoen dan te mijden. Ook voelt een aantal respondenten zich onveilig door de aanwezigheid van daklozen of drugsverslaafden in het plantsoen. Een onveilig gevoel door (loslopende) honden of onveiligheid door de verkeerssituatie worden nagenoeg niet genoemd.

Tabel 2.4 Voelt u zich wel eens onveilig in het Noorderplantsoen?

Frequentie	Percentage
Bijna nooit	81%
Soms	17,5%
Regelmatig	1%
Vaak	0,5%
Totaal (aantal)	3.194

Bijlage - Doe mij maar het gras - Het Stadspanel over het Noorderplantsoen



specifiek benoemd, maar hangt vermoedelijk samen met de overlast door verkeer ("scheurende brommers") en ook met het festival Noorderzon, waar sommige respondenten niet positief over zijn.

Een aantal respondenten geeft aan dat het Noorderplantsoen in de avond erg donker is, waardoor zij zich er niet altijd veilig voelen. De aanwezigheid van daklozen en verslaafden wordt ook als onprettig ervaren. Veel respondenten noemen de "onoverzichtelijke" punten waar autoverkeer en het verkeer in het plantsoen elkaar kruisen als gevaarlijk en zouden deze liever anders zien.



We hebben de respondenten gevraagd om twee positieve en twee negatieve punten te noemen over het Noorderplantsoen. Als positieve punt noemt meer dan de helft van de respondenten het groen en de natuur van het Noorderplantsoen. Ook de bomen en de vijver worden door de respondenten gewaardeerd, net als het onderhoud van het plantsoen. Een groot deel van de respondenten waardeert de rust die er in het Noorderplantsoen is, vooral vanwege de locatie midden in de drukte van de stad.

Veel respondenten noemen de sfeer in het plantsoen als een positief punt, waarbij de mogelijkheden om te ontspannen en mensen te ontmoeten erg gewaardeerd worden. Respondenten zijn goed te spreken over de horeca in het plantsoen en over Noorderzon en andere festivals die er georganiseerd worden. Een aantal respondenten zou graag meer horeca in het plantsoen zien.

Het Noorderplantsoen wordt daarnaast genoemd als een goede locatie om te bewegen. Hierbij worden vooral wandelen, fietsen en hardlopen genoemd. Ook geven veel stadspanelleden aan dat het een mooie plek is voor kinderen om te spelen. Veel respondenten zijn blij dat er geen auto's mogen rijden in het plantsoen, al zijn er een paar respondenten die aangeven dit te betreuren.

De negatieve punten die men over het Noorderplantsoen heeft genoemd komen in grote lijnen overeen met de meest genoemde vormen van overlast. Zo storen veel respondenten zich aan zwervuul en andere vormen van rommel in het plantsoen. Ook loslopende honden en met name

hondenpoep komen veelvuldig uit de opmerkingen naar voren. Veel respondenten vinden de drukte vervelend, met name op de mooiste dagen in het jaar. Geluidsoverlast wordt door veel respondenten niet

"Tegenwoordig op warme dagen lijkt het net het Scheveningse strand, beetje teveel jongeren in bikini en BBQ's."

2.5 Ideeën en wensen voor de toekomst

Als laatste hebben we de stadspanellleden de vraag voorgelegd of zij ideeën of wensen hebben voor het Noorderplantsoen. Een wens die zij naar voren komt en die in overeenstemming is met de overlast, is de wens om meer en/of grotere afvalbakken te plaatsen. Enkele respondenten noemen daarnaast een blikvanger als mogelijke oplossing voor de overlast van afval.

Veel opmerkingen van respondenten gaan over barbecues. Een aantal respondenten zou graag het gebruik van barbecues in het park verbieden. Daarentegen zijn er ook respondenten die juist oproepen tot het aanleggen van meer stenen voor het plaatsen van een eigen barbecue of zelfs het plaatsen van barbecues voor algemeen gebruik. Veel respondenten spreken de wens uit voor meer openbare toiletten in het plantsoen om het wildplassen tegen te gaan. Deze zouden dan gecombineerd kunnen worden met een kiosk, waar de bezoekers graag versnaperingen zouden willen kunnen kopen.

"Met mooi weer lijkt het plantsoen wel eens een feesttuin voor mensen zonder tuin. Dat is mooi."

Een andere wens die door meerdere respondenten wordt genoemd is een verbetering van het toezicht in het plantsoen. Veel respondenten zien graag de politie en stadstoesticht meer zichtbaar aanwezig in het Noorderplantsoen. Men wenst met name meer toezicht op het opruimen van afval, het opruimen van hondenpoep en het los laten lopen van honden op plaatsen waar dat niet mag. Een aantal respondenten spreekt zelfs de wens uit voor stevige boetes voor de overtredders van deze regels.

Figuur 2.3: Tekstwolk van positieve opmerkingen over het Noorderplantsoen



Een aantal stadspanellleden noemt het plaatsen van fitnessapparaten als mogelijke toevoeging voor het Noorderplantsoen. Andere toevoegingen die het Stadspanel graag zou zien zijn meer bankjes, meer speeltoestellen in de speeltuin en aanvullende horeca. Vooral een extra terras of een iets goedkoper restaurant als aanvulling op Flinders² zouden de respondenten een aanwinst vinden.

² Flinders is een café / restaurant in het noorderplantsoen



3. Samenvatting

Over het geheel gezien zijn de Stadspanelleden zeer positief over het Noorderplantsoen. Het gemiddelde cijfer dat de respondenten voor het plantsoen hebben gegeven is een 7,9.

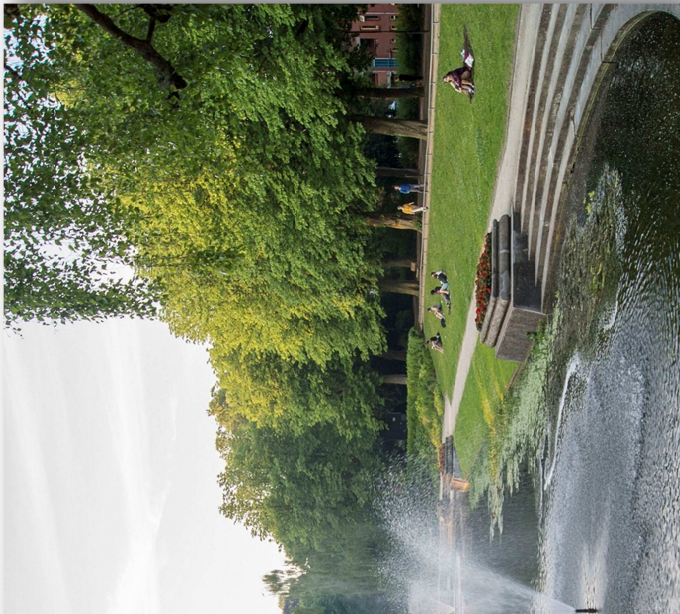
Veel van de respondenten bezoeken het plantsoen regelmatig. Een kwart doet dit zelfs minstens elke week. De meeste respondenten bezoeken het Noorderplantsoen op doorreis en voor festivals en evenementen. De belangrijkste functie van het plantsoen is volgens de meeste respondenten recreatie.

Ondanks dat veel respondenten erg positief zijn over het Noorderplantsoen, voelt toch ongeveer vijftien procent van de respondenten zich niet altijd veilig in het park. Uit de opmerkingen blijkt dat men zich vooral in het donker minder veilig voelt. Er wordt door ongeveer een vijfde van de respondenten overlast ervaren in het plantsoen. De overlast die men ervaart betreft vooral rommel en geluidsoverlast.

Uit de opmerkingen blijkt vooral dat men over het plantsoen zelf, het onderhoud en de natuur erg positief is. De voornaamste negatieve punten betreffen met name het gedrag van andere bezoekers, zoals het achter laten van afval, het opstoken van barbecues en het fietsen op de voetpaden. Het onderhoud wordt veelal positief genoemd, al is er ook een flink aantal respondenten dat graag zou zien dat de afvalbakken vaker geleegd zouden worden.



BASIS VOOR BELEID



Bezoekadres
Kreupelstraat 1
9712 HW Groningen

Postadres
Postbus 30026
9700 RM Groningen

T (050)3675630
E info@os-groningen.nl
I www.os-groningen.nl
🐦 @basisvoorbeleid

Bijlage - Opbrengst container

Opbrengst container Let's Gro Noorderzon inzake Noorderplantsoen

Positief

Samenvatting: mooi, groen, ruimte, goed onderhouden, gezellig, autovrij, veilig, bbq-tegels, Flinders, honden, vijvers, rust, festival, fietsen, (hard)lopen

- Prachtig park, woon er al 40 jaar
- Vergelijkbaar als bij ons in R'dam. Daar staat het soms wel heel erg blauw van de rook. Maar ook hier kun je gezellig een wijntje drinken.
- Wel heel tevreden. Flinders is mooi!
- Blij dat de veiligheidssituatie zo verbeterd is de laatste jaren.
- Houden zoals het is! Laat mensen genieten bij mooi weer, BBQ, biertje > gezellig
- Mooi park. Mooi om hier te zijn!!
- Tis goed zoals het is
- Heerlijk om doorheen te fietsen. Alle ruimte om doorheen te fietsen en te lopen.
- Noorderplantsoen is zomers gezellig, levendig en een leuke plek om te daten.
- Goed onderhouden plantsoen. Goed dat het park autovrij is. Gezellig in de zomer met studenten en bbq's
- Erg tevreden!
- Helemaal perfect!
- Tevreden zoals het is.
- Leuk festival 1x per jaar (NZ). Autovrij zoals nu is een + punt. Een groene oase van rust.
- Vijvers zijn heel mooi
- Goed zoals het is.
- BBQ-tegels zijn top. Flinders café is een grote aanwinst.
- + prima! Geschikt voor zomer bbq, biertje, groen, honden prima, hardlopen, voetballen
- Belangrijk voor inwoners. Natuurlijk belangrijk. Verschillende bomen. Groene long.
- Bbq, gezellig bij mooi weer, gezelligheid. Flinders > top. Lekker groen houden.
- Geweldig park
- Prima zoals het is! 's Nachts is het ook prima. Goed dat het gebruikt wordt.
- BBQ stenen zijn goed!
- Mooi park. In principe elk wat wils.
- Festival is leuk
- Vijver is mooi
- Het moet blijven zoals het is!
- Leuk, park wordt veel gebruikt
- Mooi, steeds meer lounge plek
- Geweldig plantsoen. Niets op aan te merken.
- Het is prima zo!
- Honden prima
- Het N-plantsoen is fantastisch
- Mooi park, zowel in de zomer als in de winter
- Eerste keer in het Noorderplantsoen: prachtig!
- Fantastisch. Houden zo
- De schildpadden zijn fantastisch.
- Groen hart voor iedereen zonder tuin. Heel belangrijk. Houden zoals het is.

Bijlage - Opbrengst container

- Bbq, pilsje bij mooi weer, groen > mooi. Houden zo!
- Goed onderhouden park, ruimte voor natuur. Goed
- Blij dat het er is. Parel. Multifunctioneel. Autovrij. Voor kinderen > prima
- Huiskamer van Groningen. Leuke mensen die er komen. Sfeer, nooit geen ruzie. Gemoedelijk
- Ruimte om dingen te ondernemen in het plantsoen
- Hartstikke mooi, relaxt
- Prima park!.
- Noorderplantsoen is hartstikke leuk. Goede herinneringen.
- Goed: Jantje weg, Flinders met terras terug
- Veiligheid goed (was slecht)
- Noorderzon houden
- Plantsoen = voor de burgers
- Bbq tegels zijn top!
- Plantsoen is schoon!
- Verder erg tevreden
- Het is goed zoals het is
- Flinders is vooruitgang
- Mooi park, vijver, natuur in de stad
- Plantsoen is veiliger geworden
- Prima park! Mooi als het ontdekt is.
-

Bijlage - Opbrengst container

Negatief

Samenvatting: overlast, geluid, afval, onveiligheid, brommers, bbq's, studenten, honden, rook

- Geluidsnivo is te fors
- Te veel afval
- Weg met de toenemende platte consumptiecultuur in 't Noorderplantsoen
- Tegen asociaal gedrag van deel van de hondenbezitters
- De hondenpoep!
- Te weinig toiletten
- Ik voel me soms 's avonds onveilig in het NP. Daar mag wel wat aan gedaan worden
- Bodemverdichting na Noorderzon is heel slecht. Waterafvoer is zorgpunt.
- Park is geen buurtpark meer
- Te veel overlast: stank, beschadigingen, geluid
- Geen bbq's meer toestaan! Dit geeft veel rookoverlast. Vernielt het grasveld.
- Veiligheid. Worden mensen overvallen 's nachts. Meer controle door politie.
- De vijver is niet schoon, moet vaker troep uit vissen.
- Groen predicaat van Noorderzon werkt onvoldoende voor bescherming van boomwortels (kastanjeveld)
- 's avonds voelt het nog wel eens niet veilig
- Zomers een puinzooi door picknickers
- Gezellig, maar teveel troep
- Mensen moeten hun eigen rommel opruimen
- Studenten zetten hun fiets te vaak op het wandelpad waardoor voetgangers op de weg moeten lopen
- Het evenwicht tussen gebruikersgroepen dreigt verstoord te worden door de bbq-ers
- Kerklaan scheidt plantsoen teveel in tweeën
- Erg op studenten kinderen
- Teveel bbq's
- Veel afval in de zomermaanden
- Het bankje van mijn eerste kus is verplaatst
- Iedereen zijn eigen afval laten opruimen
- Brommers, brrrrr en weg ermee!
- Vijvers zouden schoongemaakt moeten worden. En ook er omheen
- Minder auto's park laten kruisen, meer ruimte voor wandelen
- Geen festival ivm broedseizoen
- Geen loslopende honden! Ivm zwaan. Hondentoilet
- Veel junks, voelt soms onveilig.
- Af en toe rijdt er nog een auto de geslotenverklaring in.
- Basketball veldje in zuidkant is heel scheef.
- Iets te veel lounge plek, geen oplossing
- Zou nog mooier zijn als iedereen zijn troep zou opruimen
- Bordjes u nadert / verlaat groengebied = horizonvervuiling
- Soms nemen wandel en buitenfitness of bootcampclubjes wel erg veel ruimte in
- Veel hondenpoep
- Jammer van de troep zomers
-

Bijlage - Opbrengst container

Bijlage - Opbrengst container

Ideeën / wensen voor toekomst

Samenvatting: afvalbakken, toiletten, meer / minder bbq(-plekken), meer / minder evenementen, meer / minder regels , muziek, kraampjes, horeca, bankjes, handhaving, licht

- Honden moeten aangeliend blijven
- Grotere bakken voor de rommel, vaker legen
- Misschien een voetbalveldje aangezien er alleen een basketball veld is
- Beeldende kunst, kwalitatief goede kunst in het park. Geen picknick tafels. Niet te veel naar inwoners luisteren maar experts
- Bootjes in de vijver. Niet veel, maar een paar zou leuk zijn.
- Openbare toiletten. Meer bloemen in het park.
- Waarom gebeurt er niet met de muziekkoepeel
- Niet overal honden
- Iedereen moet welkom zijn, het is de stad!
- Idee: parkieten!
- Weinig reguleren. Hopen op goed fatsoen.
- Geen verdere horeca
- Meer BBQ-plekken
- Meer horeca
- Meer parkeermogelijkheden!
- De vijvers geschikt maken voor de amfibieën en de goede slaapplekken voor de vleermuizen. De mooie nestkastjes voor de vogels en de vleermuizen en de insectenkastjes zoals de wilde bijen en vlinders en kevers
- Meer prullenbakken!
- Meer prullenbakken!
- Bbq-verbod zoals in het Vondelpark
- Kraampjes met eten en drinken
- Kiosk / koffietentje, iets om soms wat te drinken te halen
- Niet nog meer horeca en speeltoestellen
- De vrijheid en ruimte maakt het plantsoen juist mooi. Liever geen extra regeltjes. En muziek moet terug in het plantsoen tijdens Noorderzon
- Meer zitplekken, evt. picknicktafels
- Kindvriendelijker, het kinderspeeluintje is erg minimaal
- Statiegeld op blikjes en PET-flessen (indirect goed voor het Noorderplantsoen)
- Grotere afvalbakken, bij mooi weer meer afvalbakken
- Na kap bomen meteen herplanten (groot)
- Vaker activiteiten, festivals, muziek, mag ook klein
- Rookverbod!!
- Extra theekoepeel Noorderzon
- Beachvolleybalstrand
- Beplanting mag wel wat frivoler
- Niet minder bbq's
- Bbq's leveren van gemeentewege (vb Australie), bbq-areas
- Meer theater voorstellingen buiten festivals om
- Voorziening om fietsen te stallen in de drukke zomermaanden

Bijlage - Opbrengst container

- Beter handhaven regels Noorderzon.
- Meer speelplekken voor kinderen
- Een natuurlijke zwembijver (in Amsterdam is er een pierenbadje bij de vijver)
- Lantaarns in de sfeer van het park
- Terras bij de zonneweide, meer zitplaatsen of familiebank
- Blijvende kleine kraampjes (winkeltjes) met alternatieve spullen. In de vorm van een klein straatje. Met wat te eten en te drinken en muziek. Lijkt me heel gezellig.
- 5 mei festival terug naar N'plantsoen
- Doordeweeks géén harde muziek na 22.00 uur
- Plaats glasbakken en ondergrondse containers
- Zoals bij Prinsentuin thee/koek kunnen kopen
- Geen brommers
- Midwinterspelen in de winter, wedstrijden sleetje rijden, enzovoort
- Meer kunstwerken, tentoonstellingen
- Fruitbomen (walnotenboom)
- Meer vogels, dieren
- Stel (evt vrijwillige) nachtburgemeester aan > tbv mensen wijzen op grenzen /regels
- Waterfietsverhuur
- Wat vaker iets georganiseerd (kan ook kleiner)
- Überhaupt meer festivals
- Noorderzon moet blijven
- Meer concerten in de muziekkoepeel
- Gezamenlijke bbq-plek aan de rand (bv. Bernouilleplein)
- Park: zo houden; meer prullenbakken, meer regels (ivm overlast voor omwonenden) cq regels handhaven (bijv. muziek uit)
- Groene long zo houden
- Muziekkoepeel beter gebruiken, zoals bijvoorbeeld in het Sterrenbos
- Laat iedereen z'n rotzooi opruimen
- Duidelijker aangeven wat voetpad is (nu crossen brommers en fietsers ervoer heen met conflicten)
- Graag jonge eendjes!
- Plek om eten / fles melk opwarmen (magnetron)
- Meer plekken voor bbq's ter bescherming vh gras
- Meer mogelijkheden om afval kwijt te kunnen
- In samenwerking met Minerva creatieve-opvallende vuilnisbakken ontwerpen, waardoor men beter alles opruimt
- Meer mogelijkheden om drankjes en hapjes te kopen
- Neem buurtvereniging en parkcommissie serieus
- Voetbalkooi, voetbalplek
- Een kiosk voor drankjes is welkom
- Meer betaalbare horeca overdag en voor kinderen toegankelijk
- Denk eens aan hondentoiletten
- IJscoman terug
- Maak ook ander 'groen' aantrekkelijk voor bbq-ers (spreiding) > stadspark, sterrebos etc.
- Moet een rustig punt / rustige plek blijven
- Overlast valt reuze mee, mensen moeten rekening met elkaar blijven houden dan komt alles goed

Bijlage - Opbrengst container

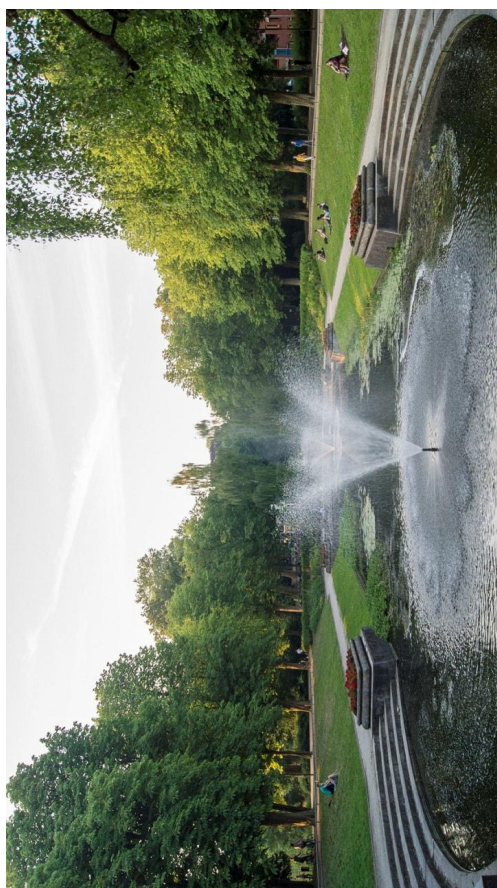
- Noorderplantsoen is gezellig zoals het is. Omdat het in de zomer vaak druk is met bbq-ende mensen gaan wij vaak naar het Stadspark of Hoornseplas
- Geen gekke dingen in het plantsoen bouwen of neerzetten
- Meer tegels, verder perfect
- Geen honden in het park!
- Mooie bomen en vijvers goed onderhouden
- Meer gezellig licht
- Watertappunten
- Meer bbq-tegels
- Groei is niet altijd goed. Hou het klein
- Meer speeltoestellen / plekken voor kleine kinderen, bij voorkeur omsloten door een hek
- Visvijver voor de jeugd
- Betere scheiding tussen fietser en wandelaars
- Handhaving in het algemeen strenger, m.n. fietsers zonder licht
- Versterk de zichtbaarheid oude vesting / historie
- Kunstwerken door het plantsoen heen plaatsen
- Picknicktafels of iets anders om op te zitten
- Een mooie openvuurplek
- Meer (kleine) evenementen
- Meer voorstellingen en muziek in het plantsoen
- Een zomerprogramma naast Noorderzon
- Openbaar damestoilet
- Bbq-kleedjes a la 't Westerpark in A'dam die gratis beschikbaar zijn: tegen zwerfvuil
- Neem klachten serieus
- Buiten evenementen geen versterkende muziek
- Gedoog alleen kleine feestjes, meer dan 200 is echt te gek
- Niet teveel regels, het plantsoen moet een open karakter houden
- De kerstmarkt / ijsbaan van de Grote Markt verplaatsen naar de plantsoenvijver
- Wellicht nog meer beelden, kunst. Toegepast en wellicht nog een koffiestandje.
- Plantsoen oogt verzorgd, aandacht voor gras en bomen
- Geen hoogbouw rond het plantsoen!
- Kopenhagen! Fietsen eruit! (parkeren) Veel netter, meer maaien, meer stadsbeheer!
- Meer evenementen: kunst / cultuur, concerten, poëzie
- Beelden, kunst
- Cafe / ijsding / koek / zopie / foodtrucks
- Speeltuintje erbij
- Outdoor fitness zou leuk zijn
- Bbq-gedoogplek zoals Park Sonsbeek Arnhem, andere plekken geen bbq, meer info over hoe verantwoord bbq
- Losse kinderteatervoorstelling op de kinderspeelplaats
- Altijd lichtjes (zoals nu op Nzon) + bomenverlichting = gezellig
- Meer toiletten en prullenbakken > faciliteren
- Ruimte voor (tijdelijke) kunstwerken
- Een deelbibliotheek
- Creatief licht (niet alleen lantaarnpalen)
- Orkest / muziek in de koepel
- Openbaar toilet
- Meer overdekte niches / nestjes (eronder zitten)

Bijlage - Opbrengst container

- Sprekersstoel
- Meer zitplekken

Doe mij maar het gras

Stadspanel over het Noorderplantsoen



www.os-groningen.nl



Stadspanel

Word lid Het Stadspanel Over ons

STADSPANEL GRONINGEN

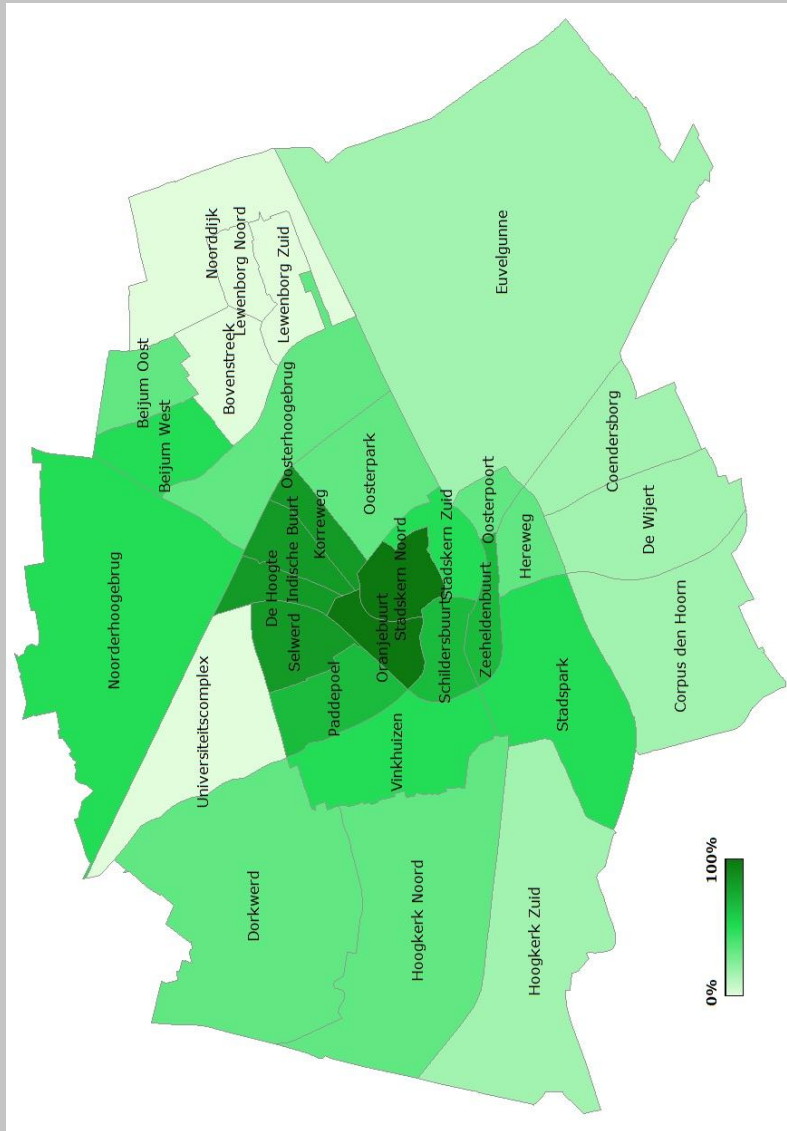
INFO WORD LID

JOUW STAD JOUW MENING
Jouw mening telt!



Jouwstadjouwmening.nl

Bezoek Noorderplantsoen



Reden bezoek Noorderplantsoen

Doorreis

80%



Festivals en
evenementen

67%

noor
der
zon

Wandelen

37%



Zonnen of
ontspannen

22%



Overlast?

😊 **83% ervaart geen overlast**

Rommel of
losliggend afval



67%

Geluidsoverlast



49%

(Loslopende)
honden



31%

Rookoverlast

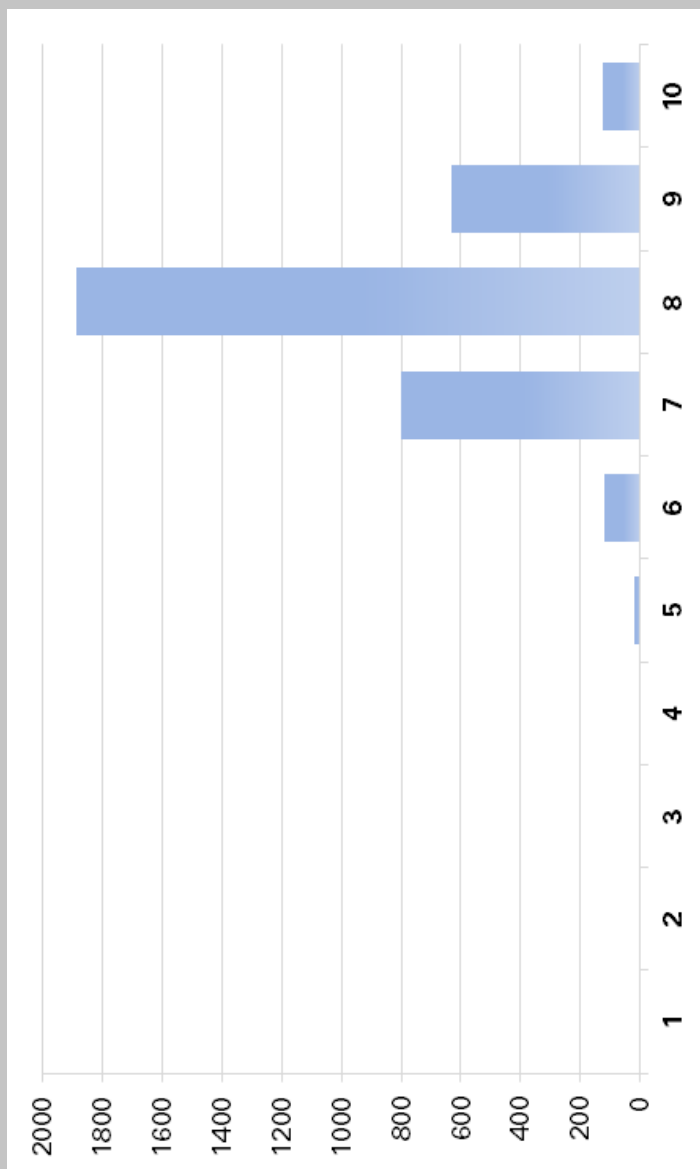


23%

Negatieve punten



Rapportcijfer 7,9



Meer informatie: www.os-groningen.nl



✉ info@os.groningen.nl | ☎ +31 (0)50 367 56 30

VOORPAGINA - CLIFERS - INTERNETPANELS - PUBLICATIES - OVER ONS



Groningen groeit door

De bevolking van de stad Groningen heeft in 2014 de grens van 200.000 inwoners overschreden, dit komt vooral dankzij groei van het aantal studenten. De gemeente heeft bijna 132.000 banen verdeeld over ruim 15.700 vestigingen. Groningen is een echte dienstestad, 90 procent van de banen is in de dienstensector, landelijk is dat 81 procent. Waar landelijk de winkelstand verder toenam tot 11,5% bleef deze in Groningen vrijwel stabiel op ruim 11%.

[lees meer in Groningen economisch Bekeken](#)

Leefbaarheid in Stad doorgaans goed en stabiel

Het beeld van de leefbaarheid en veiligheid is redelijk constant. De verloopster is zichtbaar afgenomen, er zijn vooral minder vernielingen. In de ervaren overlast zien we een verslechterde stedelijke tendens. Dit blijkt uit de antwoorden van 7.336 stadlers die meewerkten aan de Wijkenquête leefbaarheid en veiligheid 2014.

[lees verder](#)

Stadlers over energie

De gemeente Groningen wil graag weten hoe bekend de initiatieven van de gemeente op het gebied van energiebesparing zijn. Daarnaast is de gemeente benieuwd naar de maatregelen die Stadlers al hebben genomen en welke zij zouden overwegen. Om hierachter te komen heeft de O&S Groningen het Stadspanel een aantal vragen gesteld over energie en energiebesparing.

[lees hier de rapportage](#)

Tweets

O&S Groningen @basisvoorbeeld 13 Aug
Wat vind je van de stad #Groningen? Wat vind je goed, wat kan beter, heb je leuke ideeën? Denk mee en geef je mening! ouwstadouwenmening.nl

O&S Groningen @basisvoorbeeld 11 Aug
Uit folder voor de #KEIweek komt dit weekje: populairste jongens/meisjesnaam 17-23 Jarige Groningers: Thomas en Laura bit.ly/OeNS_vn

O&S Groningen @basisvoorbeeld 11 Aug
Zie jouwstadouwenmening.nl voor de KEI-lopers #OeNS_KEI voor KEI-lopers #KEIweek #KEI15

O&S Groningen @basisvoorbeeld 11 Aug
Uitslag minipeiling herkomst bezoekers #KEImarkt: meeste bezoekers kraam O&S Groningen uit eigen provincie en stad. Geen Zeeuwse KEI-opper.

O&S Groningen @basisvoorbeeld 10 Aug
Tweet to @basisvoorbeeld



negatief



ideeën / wensen



Bijlage - Debat over het Noorderplantsoen - verslag

Debat over het Noorderplantsoen (Noorderzon 2015)

Datum: 29 augustus 2015

Tijd: 16.00 – 17.30 uur

Plaats: Desdemona-tent Noorderzon

Verslag: Wolbert Meijer, griffie

Opening

Burgemeester Den Oudsten opent de bijeenkomst en heet iedereen hartelijk welkom. Hij meldt dat het niet direct in de planning ligt om met nieuw beleid te komen t.a.v. het Noorderplantsoen, maar dat de raad in eerste instantie gewoon zijn oor te luisteren wil leggen om te vernemen wat er zoal leeft. Naar aanleiding daarvan kan het natuurlijk altijd alsnog komen tot nieuw beleid. Vervolgens stelt hij de initiatiefnemers voor: Benni Leemhuis (GroenLinks), Amrut Sijbolts (Stads partij) en Carlo Schimmel (D66). Ook de andere aanwezige raadsleden maken zich kenbaar, alsmede de wethouder Joost van Keulen; de burgemeester deelt mee dat zij vooral aanwezig zijn om te luisteren. Er zijn ook enkele betrokken ambtenaren present. Verder blijkt het overgrote deel van de aanwezigen meer of minder direct omwonenden van het Noorderplantsoen.

Presentatie Stadspanelonderzoek

Laura de Jong van het gemeentelijke bureau Onderzoek & Statistiek krijgt gelegenheid kort de resultaten te presenteren van de enquête die onder het stadspanel is gehouden over het Noorderplantsoen. Het stadspanel – zo meldt zij – bestaat uit betrokken stadjes die zich hebben aangemeld om af en toe aan een enquête van het bureau mee te doen. Het park krijgt van de respondenten gemiddeld een 7,9. Meer dan 80% ervaart geen overlast van het park. Men is vooral heel positief. Als er dan toch sprake is van overlast, dan gaat het vooral om overlast van andere mensen. Het complete onderzoeksrapport (onder de titel 'Doe mij maar het gras') is gepubliceerd op de site van Onderzoek en Statistiek (www.os-groningen.nl).

Gevraagd wordt naar de representativiteit van het onderzoek. Van representativiteit is niet per definitie sprake, het gaat immers niet om een aselechte steekproef. Wel hebben heel veel verschillende soorten mensen aan het onderzoek deelgenomen. Veel omwonenden zetten vraagtekens bij de deugdelijkheid van het onderzoek, aangezien gesteld wordt dat de meerderheid zegt geen overlast van het plantsoen te ervaren; volgens hen is de overlast voor de buurten om het Noorderplantsoen heen erg groot. Iemand geeft aan letterlijk ziek te worden van de rookoverlast. De Jong laat echter zien dat van de omwonenden die aan het onderzoek hebben meegedaan (169) ook een overgrote meerderheid zegt geen overlast te ervaren. Gevraagd wordt wat dan als definitie voor 'omwonende' is gehanteerd. Antwoord: respondenten moesten zelf aangeven of ze zichzelf als omwonende zagen.

De burgemeester constateert dat er bij de aanwezigen twijfels zijn over het onderzoek, maar stelt dat het onderzoek deugt: het is weliswaar niet representatief, maar het geeft wel een indicatie.

Bijlage - Debat over het Noorderplantsoen - verslag

Resultaten *wall* Noorderzon

Raadslid Amrut Sijbolts, één van de initiatiefnemers, presenteert vervolgens de resultaten van de inloop die jl. donderdag op Noorderzon is georganiseerd in de container van Let's Gro. Bezoekers konden op een *wall* hun gedachten achterlaten over het Noorderplantsoen: wat is positief, wat is negatief, en wat zijn de ideeën/wensen voor de toekomst. Aan de positieve kant springen er uit: het groen, de ruimte, dat het autovrij is, de veiligheid, de bbq-tegels, de rust. Negatief zijn vooral: geluidsoverlast, afval, onveiligheid, brommers, bbq's, studenten, honden, rook. Ideeën en wensen voor de toekomst zijn er legio, en ook nog wel eens tegengesteld: afvalbakken, toiletten, meer / minder bbq(-plekken), meer / minder evenementen, meer / minder regels, muziek, kraampjes, horeca, bankjes, handhaving, licht.

Bespreking

De burgemeester verdeelt de bespreking in twee onderwerpen. Allereerst het dagelijks gebruik van het Noorderplantsoen, en de overlast en het plezier daarmee verbonden. Daarna de evenementen (zoals Noorderzon), kunnen we daarmee doorgaan of niet?

1. Dagelijks gebruik

- (omwonende) ervaart veel last van de barbecues in het plantsoen, stelt dat de lucht waar zij de hele zomer in moet zitten kankerverwekkend is; bovendien heeft zij veel last van de versterkte muziek en de kleine evenementen in het plantsoen, ramen en deuren moeten constant dicht. Zij vindt dat deze twee vormen van overlast moeten worden teruggedrongen.
- (omwonende) stelt dat zij het liefst regen heeft in de zomer. De overlast die zij ervaart gaat verder dan hierboven genoemd: ook de onversterkte muziek is irritant, bijv. van trommelaars. Verder noemt zij het alcoholmisbruik, en het feit dat studenten glas achterlaten in de zandbak. Het evenement Noorderzon vindt zij te groot worden voor het plantsoen.
- (omwonende) is met name positief over het plantsoen. Hij is het er mee eens dat de bbq's en de versterkte muziek wel wat minder mogen, maar verder moet het vooral blijven zoals het is. Het plantsoen loopt z.i. wel tegen zijn grenzen aan, hij suggereert om meer parkjes in de stad aan te leggen.
- (omwonende) stelt dat de druk op het plantsoen de laatste jaren enorm is toegenomen, en dat het mengen van de verschillende groepen steeds moeilijker gaat (bijv. studenten en kleine kinderen). De onverschilligheid wordt groter, er ontstaat meer spanning; vroeger ging het afgeven van informele signalen veel gemakkelijker, je voelde je gehoord, tegenwoordig heerst er aan de handhavende kant wat moeheid.
- (omwonende) Het maakt nogal wat uit waar je aan het plantsoen woont. De grootste overlast is er aan de speelweide, hij heeft de toename zeker gemerkt, het gebruik is veranderd, hij meent dat er toch wat beperkingen moeten worden opgelegd. Ook de 'hondenkwestie' staat nog steeds onder druk. De parkcommissie kan z.i. steeds minder goed functioneren, wordt minder serieus genomen, de bevoegdheden zouden veranderd moeten worden.
- (omwonende) vindt dat de communicatie beter kan. Je krijgt helemaal geen *follow up* als je iets meldt. Verder rijdt de politie soms alleen maar met een auto door het park, terwijl de overlast gevende scholieren zich in de bosjes bevinden.

Bijlage - Debat over het Noorderplantsoen - verslag

- Mevrouw Kiki, sterk betrokken bij het Noorderplantsoen, stelt dat er helemaal geen richting bepaald is met betrekking tot hoe gezond we het Noorderplantsoen willen hebben; het gaat alleen maar over de mensen, niet over het park zelf

De burgemeester constateert dat de bbq's en het geluid als de grootste oorzaken van overlast worden ervaren, dat er geen goed zicht is op de handhaving, en dat de communicatie soms te wensen overlaat. Hij vraagt de aanwezige omwonenden te beseffen dat het omwonende-zijn je opvatting kwetsbaar maakt, anderen kunnen al snel het gevoel krijgen dat jij het park als je eigen voortuin ziet, alsof het alleen van de omwonenden is.

- (omwonende) vraagt waarom in het plantsoen gedoogd wordt dat er alcohol wordt gebruikt.
- (omwonende) vindt het een goed idee om de bbq-tegels op het hondenloslatveld te plaatsen, dan kunnen de honden de bbq's omgooien. Verder constateert zij dat er niets aan gedaan wordt dat er gefietst wordt op het voetpad.
- Meerdere keren wordt gesteld dat men handhaving erg belangrijk vindt.
- (omwonende?) stelt dat veel regels niet voor iedereen duidelijk zijn, bijv. wat een fietspad is en wat een voetpad.
- (omwonende) vraagt zich af of de reacties van de omwonenden wel serieus genomen worden. Hij ziet dat de plantsoencommissie steeds meer wordt gemarginaliseerd, zie bijv. de kwestie Noorderzon (bedoeld zal zijn de vermeende overtreding van de vergunning door Noorderzon en het daarop volgende kort geding).
- De heer Reneman, vertegenwoordiger van de natuurverenigingen in de plantsoencommissie, memoreert de schade die m.n. de kleine bbq's veroorzaken, bijv. gaten in de grasmat. Ook de festivals veroorzaken schade, het park wordt zwaar belast. Met betrekking tot de fietsers stelt hij dat er niets gedaan is met het voorstel van de fietssluisen.
- (omwonende) meent dat vooral de speelweide intensief gebruikt wordt en dat het plantsoen breder gebruikt kan worden dan tot nu toe, het concentreert zich allemaal te veel rond de zandbak, zorg voor meer spreiding in het plantsoen.
- Meer dan eens wordt Noorderzon gecomplimenteerd met de wijze waarop het park steeds weer wordt schoongemaakt. Wel wordt geconstateerd dat het afval / de rotzooi zich steeds meer verplaatst naar de buurt om het plantsoen heen, en daar wordt niet opgeruimd.

Tot slot van dit onderdeel nodigt de burgemeester de voorzitter van de parkcommissie, de heer De Haan, uit om in te gaan op de opmerkingen die over deze commissie zijn gemaakt. Deze stelt dat de commissie veel heeft kunnen bereiken, constateert wel een toename van de druk, en meent dat de commissie met de handen op de rug advies moet uitbrengen, mandaat beperkt zich tot een paar thema's, met name Noorderzon. Hij pleit voor een bredere scoop, een mandaat om over meer onderwerpen te mogen meepraten.

2. Park als evenemententerrein (groeit Noorderzon uit zijn voegen?)

De burgemeester vraagt eerst de directeur van Noorderzon, mevrouw Eerland, om hierop te reageren. Zij heeft niet direct het gevoel dat tegen grenzen wordt aangelopen, er is geen sprake van exceptionele groei. Wel komen er steeds meer downtown locaties.

Bijlage - Debat over het Noorderplantsoen - verslag

- (omwonende) zegt dat het wat haar betreft wel altijd Noorderzon mag zijn, dan wordt er tenminste gehandhaafd. Wel zou zij meer de nadruk willen zien op theater, nu komen er vooral meer eet- en drinkgelegenheden bij.
- (omwonende) legt de vinger bij het feit dat er geen vergunning nodig is voor evenementen van minder dan 200 personen.
- (omwonende) zou de overlast van Noorderzon graag beperken tot een paar avonden. Nu alle tien avonden, en dat vindt ze wel erg veel.
- (omwonende) anders vraagt er rekening mee te houden dat het om een woonwijk gaat, met bijv. kinderen die de volgende morgen weer naar school moeten etc.
- (omwonende) stelt dat er sprake is van een wankel evenwicht tussen belasting en belastbaarheid. Zij meent dat de opbouw en afbraak van Noorderzon een grotere belasting met zich meebrengt dan het evenement zelf.
- (omwonende) het is niet mogelijk om bij vergunningloze evenementen na twaalf uur te handhaven. Dat kan toch niet de bedoeling zijn.
- (omwonende) vindt dat de zomeravondbarbecue in feite ook een evenement is, met meer dan 200 personen!
- (omwonende?) De parkcommissie zou een prima platform zijn om het hier over te hebben, wat wel en niet kan in het plantsoen.
- (omwonende) vindt dat de bbq's beter kunnen verhuizen naar het Stadspark.
- (omwonende) wil graag een tegengeluid laten horen: hij ervaart totaal geen overlast, en vindt het prima als het groter wordt. De aanwezigen zijn niet representatief voor de omwonenden, de mensen die niet klagen zijn hier niet.
- (omwonende) Met betrekking tot het kort geding inzake Noorderzon begrepen te hebben dat het beleid flexibeler is geworden. Voor de omwonenden is zoiets lastig, door flexibel beleid heb je geen grip op wat kan en niet kan, men heeft liever duidelijkheid.
- (omwonende) vindt de toename van het aantal studenten een probleem, er is nergens meer ruimte om te gaan zitten.
- (omwonende) verwijst naar de hotspotmonitor van de universiteit. Veel mooie plekken in de stad zijn gewoon te onbekend onder de studenten. Meer reclame hiervoor maken.
- (omwonende) brengt daarop in dat het probleem met die andere punten is dat daar niet gedoogd wordt m.b.t. alcohol, en in het Noorderplantsoen wel.
- Mevrouw Kiki memoreert de discussie die al veel eerder uitgebreid is gevoerd over de verhouding tussen Noorderzon en het Noorderplantsoen. Zij is van mening dat er veel te weinig rekening wordt gehouden met de monumentale bomen en dat de politiek te weinig oog heeft voor de enorme belasting van het Noorderplantsoen.

Afronding

De burgemeester maakt enkele concluderende opmerkingen. Hij constateert enige ongerustheid over de grenzen m.b.t. gebruik als evenemententerrein. Misschien moet gekeken worden naar de begrenzing van de vergunning. Het is zoeken naar de goede balans. De opmerkingen over de parkcommissie zullen ter harte genomen worden. Hij vraagt Onderzoek & Statistiek het rapport nog wat uit te splitsen m.b.t. de omwonenden.

Bijlage - Debat over het Noorderplantsoen - verslag

Vanuit de zaal wil iemand graag de raadsleden die het initiatief tot dit onderzoek en dit debat hebben genomen bedanken. Applaus volgt. Ze spreekt de wens uit dat betrokkenen meer naar elkaar toegroeien in hun overleg.

Iemand vraagt nog naar een apart onderzoek onder omwonenden.

Een ander stelt voor om deze wijk te gebruiken voor een experiment op het gebied van burgerparticipatie.

Raadslid Carlo Schimmel, één van de initiatiefnemers, gaat kort in op de vraag wat het vervolg nu zal zijn. Precies heeft men dat nog niet in beeld, maar dat er een vervolg komt is zeker. Binnen enkele maanden zal men er in de raadscommissie Beheer en Verkeer over te spreken komen.

Als afsluiting van de bijeenkomst krijgt Hilco Jansma gelegenheid de trailer van zijn nieuwe film over het Noorderplantsoen te tonen.

Bijlage - Vlugschrift extra informatie Noorderplantsoen



VLUGSCHRIFT



Deze publicatie is uitgegeven door Onderzoek en Statistiek Groningen

augustus 2015

Extra informatie Noorderplantsoen

Aanvullende bevindingen bij het Stadspanelonderzoek 'Doe mij maar het gras'.

Inleiding

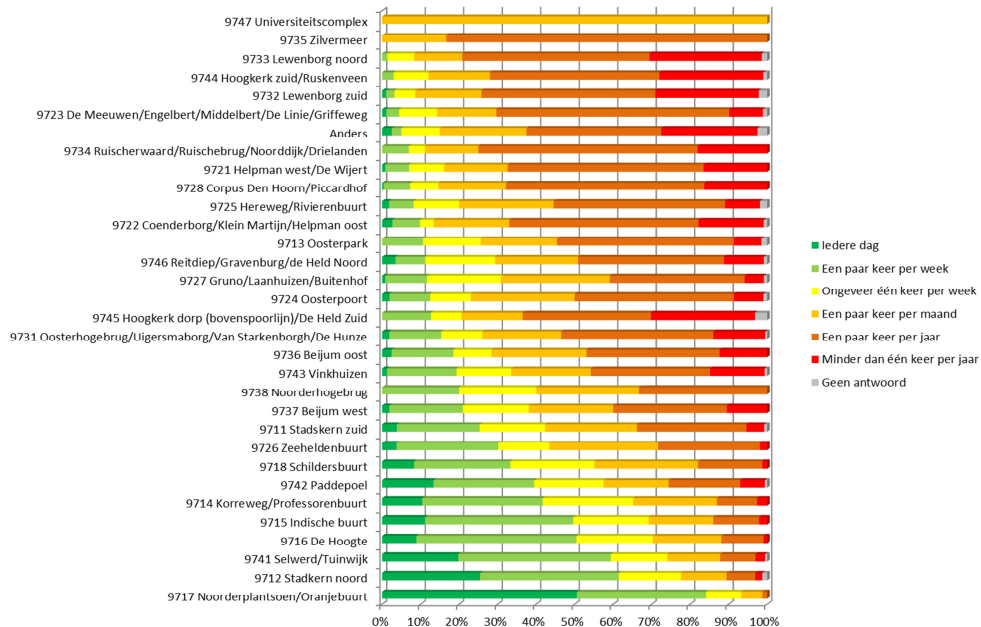
In de zomer van 2015 heeft Onderzoek en Statistiek (O&S) in opdracht van de commissie Beheer en Verkeer van de Groningse gemeenteraad onderzoek gedaan naar het gebruik en de mening van stadjs over het Noorderplantsoen. Dit onderzoek is gedaan met behulp van het Stadspanel. De resultaten zijn terug te lezen in het rapport 'Doe mij maar het gras'.

Op Noorderzon 2015 is op initiatief van de gemeenteraad een debat georganiseerd over het Noorderplantsoen. Voorafgaand aan dit debat heeft O&S de resultaten van dit onderzoek gepresenteerd. Naar aanleiding van dit debat kwamen er vanuit het publiek vragen over de resultaten van het onderzoek en ook de wens om extra informatie, met name over de opinie van omwonenden. In dit vlugschrift bieden we deze aanvullende cijfers. Ook vanuit de gemeenteraad zijn enkele aanvullende vragen gekomen die we hier kort beantwoorden.

Bezoek van het Noorderplantsoen

Onderstaand figuur laat het bezoek door Stadspanelleden aan het Noorderplantsoen zien vanuit de verschillende wijken in de stad, verdeeld per postcodegebied.

Hoe vaak bezoekt u het Noorderplantsoen? (Ook op doorreis)



Bijlage - Vlugschrift extra informatie Noorderplantsoen

Veiligheid van het Noorderplantsoen

Er is verschil tussen respondenten uit verschillende wijken die zeggen zich wel eens onveilig te voelen in het plantsoen. Onderstaande tabel toont de vijf wijken waarvan de bewoners zich in het Noorderplantsoen het meest onveilig voelen (wijken met minder dan 10 respondenten worden niet weergegeven).

	<i>Nooit onveilig</i>	<i>Soms/vaak onveilig</i>	<i>Aantal</i>
9715 Indische buurt	73%	27%	137
9714 Korreweg/Professorenbuurt	74%	26%	111
9717 Noorderplantsoen/Oranjobuurt	74%	26%	164
9726 Zeeheldenbuurt	76%	24%	49
9733 Lewenborg noord	76%	24%	42

Omwonenden Noorderplantsoen

De Stadspanelleden is gevraagd of zij in een straat wonen die direct grenst aan het Noorderplantsoen. Op deze vraag hebben 169 respondenten het antwoord 'ja' gegeven (deze groep is aangeduid als omwonenden). We hebben deze omwonenden gevraagd hoeveel overlast zij ervaren in het Noorderplantsoen en wat voor soort overlast dit betreft.

Hoe vaak heeft u te maken met overlast in het Noorderplantsoen?

(Bijna) nooit	51%
Soms	29%
Regelmatig	12%
Vaak	8%

Wat voor soort overlast heeft u het laatste jaar ervaren in het Noorderplantsoen? (meerdere antwoorden mogelijk)

	<i>Omwonenden</i>	<i>Stadspanel</i>
Geluidsoverlast	29%	8%
(Loslopende) honden	18%	5%
Rommel of losliggend afval	34%	10%
Rookoverlast	18%	4%
(fout) geparkeerde auto's of fietsen	10%	3%
Anders	10%	3%

Ingekomen stukken - Brief bewonersorganisaties over Noorderplantsoen

Aan de leden van de Raadscommissie Beheer en Verkeer
cc wethouder Joost van Keulen

Groningen. 18 september 2015

onderwerp: Noorderplantsoen

Geachte Raadsleden,

In aansluiting op het debat op 29 augustus over het Noorderplantsoen, willen ondergetekenden hun suggestie hoe om te gaan met het Noorderplantsoen, ook schriftelijk aan u kenbaar maken.

Uit het debat kwam duidelijk naar voren dat bij verschillende mensen veel zorgen leven over:

- de laatste jaren sterk toegenomen overlast en schade door intensivering van het recreatieve plantsoengebruik (BBQ, versterkte muziek, gedogen van alcoholgebruik, fietsen op wandelpaden)
- de summiere handhaving van de regels (die vaak niet duidelijk zijn)
- de ecologische draagkracht van het plantsoen en de toekomst van het plantsoen
- de beleidsvrijheid die aan de burgemeester is gegeven, waar het gaat om het verlenen van een evenementenvergunning
- het marginaliseren van de Parkcommissie

Deze zorgen komen ook naar voren in de gesprekken die wij voeren met buurtbewoners.

Omdat er veel verschillende, vaak tegenstrijdige belangen spelen, is het belangrijk deze belangen goed af te wegen om tot een werkbaar, het plantsoen waardig, compromis te komen. Vooral het belang van 'het plantsoen zelf', daarmee bedoelen we de natuurwaarde van het plantsoen en de Engelse landschapsstijl waarin het plantsoen is aangelegd, dienen in deze belangenafweging gewaarborgd te worden.

Ons voorstel is deze taak te geven aan de Parkcommissie. Daartoe dient een Parkcommissie 'nieuwe stijl' gevormd te worden met een aangepast reglement, een bredere taakomschrijving, ruimere bevoegdheden en een gewijzigde samenstelling.

Een Parkcommissie 'nieuwe stijl' zou gevraagd en ongevraagd advies moeten kunnen uitbrengen over alle zaken die het plantsoen betreffen. Buurtbewoners en andere belanghebbenden kunnen hun wensen en zorgen aan de Parkcommissie voorleggen, waarmee burgerparticipatie een gestroomlijnde vorm krijgt.

Om verwarring met de huidige Parkcommissie te voorkomen stellen wij voor de Parkcommissie 'nieuwe stijl' om te dopen tot Plantsoencommissie.

Ook de huidige Parkcommissie heeft ideeën over een beter functioneren. Deze ideeën zal ze graag aan u presenteren.

Wij hopen dat u bovenstaande suggestie in overweging wilt nemen. Wij zijn van harte bereid deze in een gesprek nader toe te lichten.

We zijn, net als de gemeente, van mening dat het plantsoen van alle Stadgers is. Wel vinden we dat de bewoners van de omliggende buurten goed zicht hebben op de goede en de verbeterpunten van het gebruik en beheer van het plantsoen.

met vriendelijke groeten,

Bestuur Buurtvereniging NoorderPlantsoenbuurt, Harry van Ommen, voorzitter
Bestuur Buurtvereniging Oranjebuurt, Mark Bokhove, voorzitter
Bestuur Bewonersorganisatie Hortusbuurt/Ebbingekwartier, Yvonne de Grijs, secretaris

Bijlage - Raadsce bijdrage WgN Dhr Reneman

Bijdrage Werkgroep Noorderplantsoen aan discussie over het Noorderplantsoen in de Raadscommissie Beheer en Verkeer 14 oktober 2015

Achtergrond

1995 start van de parkcommissie. Ontstaan uit een heftige discussie over de toekomst en het gebruik van het Noorderplantsoen. Daarin naast een vertegenwoordiging van de 3 buurten rond het plantsoen een vertegenwoordiging van/voor de natuurverenigingen.

Werkgroep Noorderplantsoen werd daarvoor gevraagd. Wij zijn aangesloten bij de Milieufederatie en hebben regelmatig contact over de grote lijnen van onze inbreng. Ook zijn er lijnen naar de Natuurverenigingen (IVN, Avifauna, Vleermuiswerkgroep enz.)

Onze insteek is schade, niet overlast. Niet dat we dat niet belangrijk vinden, maar in de Parkcie zijn de vertegenwoordigers van de buurten daarvoor de aangewezen personen.

Het Noorderplantsoen is onderdeel van de groninger Stedelijke Ecologische Structuur. De natuur in het park verdient bescherming. Bovendien is het park als Rijksmonument beschermd.

Jaar 2000; advies van bureau Copijn over beheer en gebruik van het park.

Sindsdien in de Parkcie regelmatig aandacht voor gebruik m.n. de grootschalige evenementen. Daar is wel wat mee bereikt. Noorderzon is zich beter bewust van de kwetsbaarheden van het park (maar handelt daar niet altijd naar). Ik kom daarop terug. Ook beheer en dagelijks gebruik van het park is regelmatig aan de orde geweest.

Huidige situatie 15 jaar later, omstandigheden gewijzigd.

- Het park zelf is veranderd. Veel bomen gekapt door kastanjeziekte (de afgelopen jaren 35 grote bomen!) en iepziekte. Vraagtekens bij de hoeveelheid verharding in het park in verband met vitaliteit bomen.
- Veel intensiever gebruik van het park dagelijks zowel als festivals
- Gewijzigde festivaltechniek

Plantsoen als recreatieterrein

Schaalgrootte recreatie is enorm toegenomen. Massarecreatie. honderden mensen. Schade vooral door afval/wildplassen, crossfietsen en verbranding bij/onder barbecues en vuurtjes.

- Opkomst van social media. Kleine feestjes kunnen zeer snel zeer groot worden (watergevecht. erg leuk bij warm weer maar op Facebook meldden 2500 deelnemers zich aan.....).
- Opkomst van spotgoedkope barbecues. Na een paar mooie dagen meer dan honderd brandgaten/en flinke vuren stoken op gras. Brandgaten groeien zeer langzaam dicht. Kan maanden of jaren duren. (Grasvelden spelen rol bij fourageren vogels)
- Veel rondslingerend en wegwaaiend afval ook in vijvers (schadelijk voor watervogels)
- 'illegale' privéfeestjes zonder toezicht met biertaps, mobiele keukens en andere spullen op het gras en versterkte muziek. Schade bij brengen en halen. Studentenfeesten, jaarclubs, sportclubs etc.

Bijlage - Raadsce bijdrage WgN Dhr Reneman

- Terreinfietsers zijn zeer schadelijk vooral op hellingen. (slijtage stinsenplanten, bodemverdichting + geulen en afspoeling). Hele groepen spreken op zondagmorgen af om eens lekker de hellingen af te rausen
- Wildplassen/betreding onder struiken. Wildplassen bij droog weer is schadelijk.
- Intensief gebruik door honden(bezitters). Op veelgebruikte plekken slijtage door veelvuldig graven, ook afspoeling/erosie.

Plantsoen als festivalterrein

Festival (Noorderzon) is op een aantal zaken beslist verbeterd, mede door onze inbreng en met hulp van de Parkcie.

MAAR het festival is ook sterk gegroeid in aantal bezoekers en in techniek. Veel problemen doen zich voor 'achter de schermen' (letterlijk en figuurlijk) en bij op- en afbouw. Veel daarvan zie je dus alleen als je goed kijkt en weet waar je op moet letten.

Schade nu vooral door **grondverdichting** en daardoor verminderde vitaliteit van bomen

- groeiende hoeveelheid en gewicht van festivalmateriaal, bv. koelcontainers, tonnenzware biertanks en nog zwaardere generatoren.
- Zware belasting vooral bij op- en afbouw door rijden op velden en over boomwortels
- Vrachtwagens groeien nog steeds in aantal, lengte en gewicht. Ze moeten manoeuvreren op vaak smalle paden en verharding die daar niet voor is ontworpen. Het plantsoen als industrieterrein....
- Plaatsen van zware containers met kranen vanaf kwetsbare en te zwakke locaties (bijvoorbeeld achter Flinders).
- Tijdens ongunstige weersomstandigheden gaan de werkzaamheden gewoon door (economische oorzaak). Daardoor ontstaat met zekerheid extra schade.
- Economische en sociale druk is zeer groot. Voorstellen om bepaalde locaties iets minder te belasten om het park te ontzien worden zonder meer terzijde geschoven. Kan niet over gepraat worden. Wij herinneren ons nog de enorme consternatie toen (mede door onze informatie) de afbouw wegens grote schade bij te nat weer een dag werd stilgelegd.

Conclusie:

- Intensief gebruik van het park en andere gewijzigde situaties vragen om maatregelen. Die kunnen wel eens minder populair zijn (verbieden barbecues/ beperken grootte Noorderzon), maar u als raad heeft ook een verantwoordelijkheid om de belangrijke natuurwaarden en het monumentaal karakter van het plantsoen te beschermen.
- Natuurbelang is moeilijk meetbaar. Ook lopen de meningen over het gebruik van het park nogal uiteen. Vraag om nieuw *onafhankelijk* advies over het gebruik en onderhoud van het park (van Copijn of anderen) in de huidige, ten opzichte van het jaar 2000, sterk gewijzigde, situatie.
- Recent worden vragen gesteld bij de rol van de Parkcommissie. Bundeling van kennis en ervaring van direct omwonenden en natuurerenigingen blijkt in de praktijk heel waardevol en kan o.i. moeilijk gemist worden.

Martijn Reneman, Werkgroep Noorderplantsoen

renemanm@xs4all.nl

050-3140206 / 050-3131455 ('s-morgens)

Collegebrief - Wensen en bedenkingen parkeerplannen Korrewegwijk, ...



Onderwerp Wensen en bedenkingen parkeerplannen Korrewegwijk,
Oosterparkwijk en de Hoogte

Steller J. Engels / A. Terpstra

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 050 367 81 11 Bijlage(n) 3

Ons kenmerk 5245787

Datum 17 SEP 2015 Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Met deze brief willen wij u vragen uw wensen en bedenkingen te uiten op de parkeerplannen voor de Korrewegwijk, Oosterparkwijk en de Hoogte. Deze wijken hebben in de afgelopen jaren te kampen gehad met parkeeroverlast. Daarom stellen wij voor in (delen van) deze wijken betaald- en vergunningparkeren in te voeren. Het proces is inmiddels zover gevorderd dat het concept parkeerplan is opgesteld en wordt vrijgegeven voor inspraak gedurende een periode van zes weken. In deze brief gaan wij nader in op de aanleiding, het proces en de afwegingen en keuzes van ons college.

Aanleiding

Op 27 januari 2010 heeft u de Parkeernota "Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar!" vastgesteld. In deze nota is het gemeentelijk parkeerbeleid voor de periode 2010 – 2020 beschreven. De uitgangspunten van dit beleid zijn onder andere de verbetering van het verblijfsklimaat in de (binnen)stad en meer specifiek het leefklimaat in de oude wijken. In de oudere stadsdelen, vooral in de vooroorlogse wijken, neemt de parkeerdruk en daarmee de overlast toe. Oorzaken zijn de beperkte parkeercapaciteit, een toename van het autobezit en een toename van het aantal parkeerders van elders. Met een proactieve uitvoering van dit onderdeel van het parkeerbeleid, sturen we actief op de verbetering van de leefbaarheid. In delen van de Korrewegwijk, Oosterparkwijk en de Hoogte waar nog geen betaald parkeren geldt, is in de afgelopen jaren sprake geweest van parkeeroverlast. Hierover is de gemeente door bewoners(organisaties) op de hoogte gesteld.

Proces

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

Collegedebrief - Wensen en bedenkingen parkeerplannen Korrewegwijk, ...

Bladzijde 2 van 2

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

Afwegingen en keuzes

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

Vervolg

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

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink

Bijlagen:

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

Collegebrief - Wensen en bedenkingen parkeerplannen Korrewegwijk, ...



Concept parkeerplan Oosterparkwijk



INHOUDSOPGAVE

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

| Voorblad: Begoniastraat, mei 2015

SAMENVATTING

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

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

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

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

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

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

1. Inleiding

Op 27 januari 2010 heeft de raad de Parkeernota "Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar!" vastgesteld. In dit beleid staat het verbeteren van het verblijfsklimaat in de (binnen)stad voorop. In de oudere stadsdelen, vooral in de vooroorlogse wijken, is de parkeerdruk de afgelopen jaren gestegen en neemt daarmee de overlast toe. Oorzaken zijn de beperkte beschikbaarheid van parkeerplaatsen, een toename van het autobezit en een toename van het aantal parkeerders van elders. Wij zien dit als gemeente terug in de overlastmeldingen over parkeren en de parkeerdrukmetingen die wij periodiek houden.

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

De maatregelen die gemeente grond van de parkeernota beschikbaar heeft zijn:

- de uitbreiding van het gebied met betaald- en vergunningparkeren buiten de binnenstad;
- het aanscherpen van het vergunningenuitgiftebeleid;
- uitbreiden van het aantal buurtstallingen en gebruik bevorderen;
- tegengaan van interne ritten in gebieden (met kleinere 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? Vragen die centraal staan in het proces om te komen tot een concept- parkeerplan.

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

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

Collegebrief - Wensen en bedenkingen parkeerplannen Korrewegwijk, ...

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

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



Inspraak

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

Leeswijzer

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

2. Het proces

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

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

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

Traject bewonersorganisaties

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

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

3. De Analyse

3.1 Omgevingsanalyse

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

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

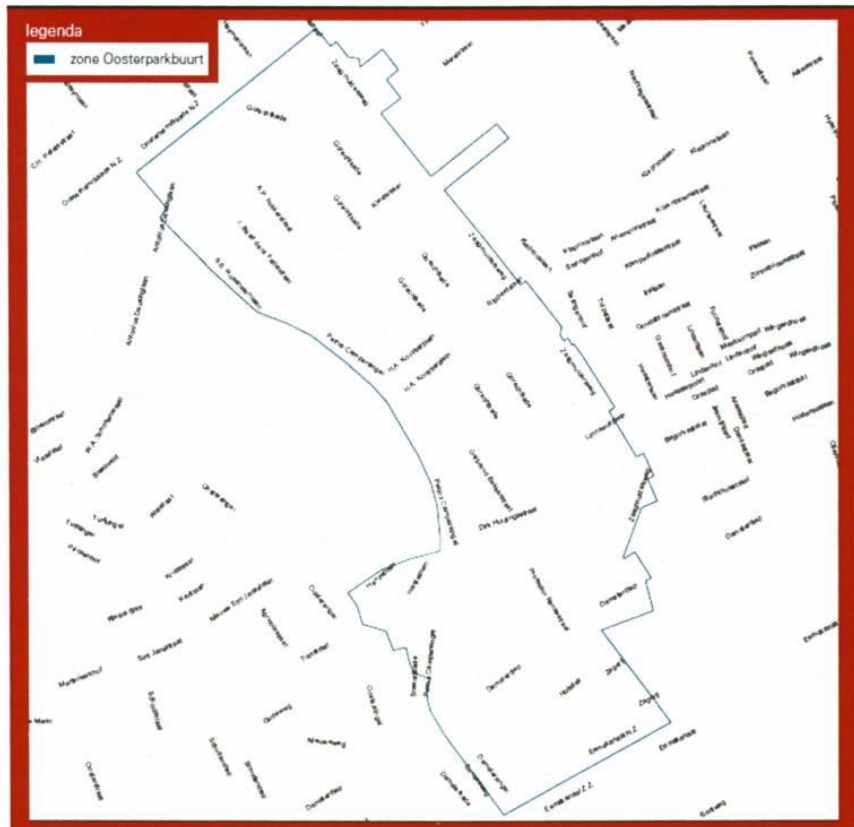
De bereikbaarheid van de Oosterparkwijk is door de heldere structuur van de straten voldoende. Tegelijkertijd doet zich een groot aantal stedelijke ontwikkelingen voor, die de verkeersdruk op vooral de wijkontsluitingswegen en de parkeerdruk –zonder maatregelen- mogelijk zal doen toenemen:

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

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

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

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



| huidige zone betaald parkeren Oosterpark

3.2 Bezettingsgraad parkeerplaatsen

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

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

Collegebrief - Wensen en bedenkingen parkeerplannen Korrewegwijk, ...

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

Uit de parkeerdrukmeting valt af te leiden dat de parkeerdruk in de buurten waar geen betaald parkeren van kracht is fors hoger ligt dan het deel van de wijk waar al betaald parkeren geldt. In de Bloemenbuurt waar nog geen betaald parkeren geldt, ligt de parkeerdruk rond de 90%. De parkeerdruk is 's nachts het hoogst omdat dan de meeste bewoners thuis zijn en gebruik maken van de parkeergelegenheid. De problemen concentreren zich rondom de randen van de werkdag 's ochtends/ 's avonds, waarbij bewoners, bezoekers en forenzen elkaar soms letterlijk elkaar in de weg zitten.

3.3 Mening en beleving parkeerproblematiek bewoners

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

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

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

Collegebrief - Wensen en bedenkingen parkeerplannen Korrewegwijk, ...

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

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



| Slachthuisstraat

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

Collegebrief - Wensen en bedenkingen parkeerplannen Korrewegwijk, ...

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

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

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

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

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

Collegebrief - Wensen en bedenkingen parkeerplannen Korrewegwijk, ...

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

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



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

Donkerder groen geeft aan dat het aandeel hoger ligt.

4. Afweging

4.1 De onderzoeksresultaten

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

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

4.2 De keuze tussen maatregelen

Alternatieven

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

Alle maatregelen die de parkeerdruk verlagen hebben voor- en nadelen voor de bewoner, omgeving of de gemeente. Zo biedt extra parkeerruimte alleen een oplossing, als er maatregelen zijn om vreemdparkeerders tegen te gaan. Extra ruimte trekt immers extra vreemdparkeerders aan, en vaak is er weinig ruimte in de wijk voor extra plaatsen of gaat het ten koste van openbaar groen.

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

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

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

Verwachte uitkomst

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

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

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

Collegebrief - Wensen en bedingen parkeerplannen Korrewegwijk, . . .

Geen maatregelen

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

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

4.2 Consequenties van de maatregel

Vorm betaald parkeren

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

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

Waterbed effect

De consequentie van betaald parkeren is dat een deel van de parkeerdruk zich verschuift naar het aangrenzende gebied; vreemdparkeerders en deel van de bewoners zullen de auto parkeren op een gratis plek die zo dicht mogelijk bij de

Collegebrief - Wensen en bedenkingen parkeerplannen Korrewegwijk, . . .

plek van de bestemming of woning ligt. Dat is de reden dat de gemeente de voorkeur heeft voor invoering van betaald parkeren in aaneengesloten gebieden, begrensd door een harde barrière, zoals een spoorlijn, kanaal of brede weg. Als bijvoorbeeld alleen voor het Slachthuisterein betaald parkeren wordt ingevoerd zal een deel van parkoverlast zich verschuiven naar de omliggende straten.

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

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

4.3 Consequenties voor doelgroepen

Bewoners

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

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

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

De gemeente is van mening dat de openbare ruimte voor iedereen is, dus ook voor bezoekers die met welke reden dan ook er parkeren. Vanuit deze overtuiging vindt de gemeente het verdedigbaar dat alle gebruikers van de parkeerplaatsen hiervoor betalen. De gemeente maakt wel onderscheid tussen de kosten voor het parkeren door bewoners en ondernemers en bezoekers (uitgezonderd de bezoekersvergunning). De tarieven voor bewoners-, bezoekers- en bedrijfsvergunningen zijn vastgesteld en aanzienlijk lager dan het tarief voor straatparkeren per uur. De gemeente heeft daarnaast het beleid ingezet om de dekkingsgraad van de tarieven de tarieven voor parkeervergunningen en bezoekerspassen worden daarentegen verhoogd.

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

Bezoekers

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

Ondernemers

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

Ondernemers van buiten het betaald parkeren gebied hebben de mogelijkheid een 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 kunnen een parkeerontheffing]. Met deze ontheffing kunnen deze zorgverleners tijdens hun werk hun auto parkeren in alle wijken van Groningen.

Collegebrief - Wensen en bedenkingen parkeerplannen Korrewegwijk, ...

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

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

Nb. Verhoging tarieven vergunningen.

De raad heeft besloten per met ingang van 1 januari 2015 in 4 jaarlijkse stappen de tarieven voor parkeervergunningen met € 5,- te verhogen met € 20,- om zodoende de kwetsbaarheid van de exploitatie van het Parkeerbedrijf te verminderen. Deze verhoging komt bovenop de reguliere indexering van 1,7%.

Huidige tarieven

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

4.4 Consequenties gemeente

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

5. Maatregel

5.1 Conclusie

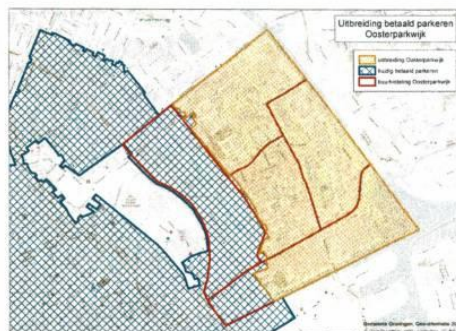
Het college concludeert dat een kleine meerderheid voor betaald parkeren opteert, als antwoord op de hoge parkeerdruk in de wijk. Het college realiseert zich dat de ernst van de problematiek, en daarmee het draagvlak voor de invoering, verschilt per buurt. Er zijn buurten waar niets doen geen optie is,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

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

Gelet op de

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

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



5.2 Uitwerking maatregel

De maatregel voor de Oosterpark luidt als volgt:

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

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

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

4.3 Evaluatie

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

6. Planning

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

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

Opstellen Invoeringsplan

Nadat het Parkeerplan en het bijhorende krediet zijn vastgesteld zal – in overleg met de bewonersorganisatie– een implementatieplan worden opgesteld. Het doel van dit Implementatieplan is de uitvoeringsstappen van het parkeerplan, zoals de planning en plaatsbepaling van de automaten inzichtelijk te maken. Het Invoeringsplan behoeft geen goedkeuring van college of gemeenteraad, maar vormt de basis voor het gesprek tussen bewoners en ambtelijke organisatie van de gemeente Groningen.

Implementatie van het nieuwe regime

Wijzigingen in het parkeerregime worden vastgelegd in de Parkeerverordening en bijbehorende Nadere Regels. Na realisatie is het Parkeerbedrijf verantwoordelijk voor de uitvoering en handhaving van het parkeerregime (in overleg met de directie Stadtoezicht) en de verstrekking van vergunningen/bezoekerspassen etc. Het Parkeerbedrijf is daarom intensief betrokken bij de voorbereidingen, om de latere uitvoering optimaal te laten verlopen.

De procesplanning ziet er als volgt uit:

- Inspraak en wensen en bedenkingen gemeenteraad
- College stelt het definitief Parkeerplan vast
- Gemeenteraad neemt besluit over beschikbaarstelling
- Investeringskrediet; gemeenteraad stelt de tarieven voor
- betaald parkeren vast
- Invoeringsplan
- Uitvoering
- Uiterlijke ingangsdatum nieuwe regime*

- Evaluatie

**of zoveel eerder volgens invoeringsplan*

Collegebrief - Wensen en bedenkingen parkeerplannen Korrewegwijk, ...

Bijlagen

A. Rapportage parkeerpeiling Oosterparkwijk, Korrewegwijk en De Hoogte.

B. Flankerend beleid

Bijlage: stimuleren alternatieven auto

De diversiteit en concentratie van voorzieningen en activiteiten in combinatie met de historische en ruimtelijke kwaliteit maakt de Groninger binnenstad tot een gewilde bestemming. Voor wonen, werken, studeren, winkelen, diensten en ontspannen. Voor Stadgers, voor bewoners uit de regio, en voor bezoekers en kenniswerkers uit binnen- en buitenland. De stad groeit de komende jaren nog flink door naar circa 225.000 inwoners in 2025. De regio heeft te maken met bevolkingskrimp. Daardoor neemt de regionale afhankelijkheid van werk, studie, zorg en vermaak in de stad toe. De gemeente verwacht dat het woon-werk verkeer vanuit de regio naar de stad de komende jaren verder zal groeien. De binnenstad ontving in 2014 in een gemiddelde ruim 500.000 bezoekers. Van de bezoekers kwam 40 procent van buiten de gemeente. De Oosterparkwijk, Korrewegwijk en De Hoogte zijn dicht tegen de binnenstad aan gelegen. Een groot deel van de bewoners geeft aan dat de parkeeroverlast in de wijken (mede) veroorzaakt wordt door forensen.

Een ieder heeft het recht om te parkeren op openbare parkeerplaatsen, dus ook werknemers die in of rondom de binnenstad werken. Maar dit extra verkeer heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van de stad en de binnenstad in het bijzonder. Mede daarom werken gemeenten, provincies en grote werkgevers samen om meer mensen te laten kiezen voor alternatieven van de auto. Dat begint met het aanbieden van parkeerplaatsen aan de rand van de stad (P+R) en verzorgen van hoogwaardig openbaar vervoer. In- en rondom de stad wordt de komende jaren extra geïnvesteerd in de fietsinfrastructuur. Door de verkeersstromen goed te onderzoeken, kunnen deze op de juiste manier verdeeld worden.

Voorbeeld: Universitair Medisch Centrum Groningen

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

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

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

De gemeente is van mening dat bedrijven, instellingen en gemeente gezamenlijk de verantwoordelijkheid hebben om de binnenstad bereikbaar te houden. Door alternatieven voor de auto aantrekkelijk te maken worden forensen en bezoekers verleid om niet met de auto naar de plek van bestemming te komen en langdurig te parkeren op straat, bijvoorbeeld in de wijken rondom het huidige betaald parkeren gebied. Met de invoering van betaald parkeren in de Oosterparkwijk, de Professorenbuurt en De Hoogte wordt de stap naar een alternatief voor de auto aantrekkelijker, ook al zal een deel van de forensen kiezen voor een locatie waar nog gratis geparkeerd kan worden.

Collegebrief - Wensen en bedenkingen parkeerplannen Korrewegwijk, ...





PLAAT



Concept parkeerplan De Hoogte



INHOUDSOPGAVE

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

| Voorblad: Johan de Witstraat. Mei 2015

SAMENVATTING

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

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

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

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

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

1. Inleiding

Op 27 januari 2010 heeft de raad de Parkeernota "Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar!" vastgesteld. In dit beleid staat het proactief verbeteren van het verblijfsklimaat in de (binnen)stad voorop. In de oudere stadsdelen, vooral in de vooroorlogse wijken, is de parkeerdruk de afgelopen jaren gestegen en neemt daarmee de overlast toe. Hierdoor verslechtert het verblijfsklimaat. Oorzaken zijn de beperkte beschikbaarheid van parkeerplaatsen, een toename van het autobezit en een toename van het aantal parkeerders van elders. Wij zien dit als gemeente terug in de overlastmeldingen over parkeren en de parkeerdrukmetingen die wij periodiek houden.

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

De maatregelen die de gemeente op grond van de parkeernota beschikbaar heeft zijn:

- de uitbreiding van het gebied met betaald- en vergunningparkeren buiten de binnenstad;
- het aanscherpen van het vergunningenuitgiftebeleid;
- uitbreiden van het aantal buurtstallingen en gebruik bevorderen;
 - tegengaan van interne ritten in gebieden (met kleinere vergunningzones in woonwijken).



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

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

- Selwerdewijk Zuid
- Selwerdewijk Noord

Collegebrief - Wensen en bedenkingen parkeerplannen Korrewegwijk, ...

- Tuindorp de Hoogte
- Cortinghborg

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

Inspraak

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

Leeswijzer

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

2. Het proces

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

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

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

Traject bewonersorganisaties

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

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

3. De Analyse

3.1 Omgevingsanalyse

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

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



| Borgplein

3.2 Beschikbaarheid parkeerplaatsen

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

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

Collegebrief - Wensen en bedenkingen parkeerplannen Korrewegwijk, ...

Parkeerdruk in de Hoogte	nacht	werkdag	avond	za-middag
Totaal niet betaald parkeren	84%	64%	78%	69%

Uit de parkeerdrukmeting in De Hoogte en omliggende wijken valt af te leiden dat de parkeerdruk in de buurten waar geen betaald parkeren van kracht is fors hoger ligt. In De Hoogte, waar nog geen betaald parkeren geldt, ligt de parkeerdruk rond de 70-80%. De parkeerdruk is 's nachts het hoogst omdat dan de meeste bewoners thuis zijn en gebruik maken van de parkeergelegenheid. De problemen concentreren zich rondom de randen van de werkdag ('s ochtends/ 's avonds), waarbij bewoners, bezoekers en forenzen elkaar soms letterlijk in de weg zitten.

3.4 Mening en beleving parkeerproblematiek bewoners

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

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

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

Collegedebat - Wensen en bedenkingen parkeerplannen Korrewegwijk, ...

| Bedumerstraat



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

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

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

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

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

Collegebrief - Wensen en bedenkingen parkeerplannen Korrewegwijk, ...

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

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

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

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



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

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

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

4. Afweging

4.1 De onderzoeksresultaten

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

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

4.2 De keuze tussen maatregelen

Alternatieven

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

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

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

Alle maatregelen die de parkeerdruk verlagen hebben voor- en nadelen voor de bewoner, omgeving of de gemeente. Zo biedt extra parkeerruimte alleen een oplossing, als er ook maatregelen zijn om vreemdparkeren tegen te gaan. Extra

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

Verwachte uitkomst

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

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

Geen maatregelen

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

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

4.2 Consequenties van de maatregel

Vorm betaald parkeren

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

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

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

Waterbed effect

De consequentie van betaald parkeren is dat een deel van de parkeerdruk kan verschuiven naar het aangrenzende gebied; vreemdparkeerders en een deel van de bewoners zullen de auto parkeren op een gratis plek die zo dicht mogelijk bij de plek van de bestemming of woning ligt. Dat is de reden dat de gemeente de voorkeur heeft voor invoering van betaald parkeren in aaneengesloten gebieden van een substantiële omvang, begrensd door een harde barrière, zoals een spoorlijn, kanaal of brede weg.

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

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

4.3 Consequenties voor doelgroepen

De gemeente is van mening dat de openbare ruimte voor iedereen is, dus ook voor bezoekers die met welke reden dan ook parkeren. Vanuit deze overtuiging vindt de gemeente het verdedigbaar dat alle gebruikers van de parkeerplaatsen hiervoor betalen. De gemeente maakt wel onderscheid tussen de kosten voor het parkeren door bewoners en ondernemers en bezoekers (uitgezonderd de bezoekersvergunning). De tarieven voor bewoners-, bezoekerspas en bedrijfsvergunningen zijn vastgesteld en aanzienlijk lager dan het tarief voor straatparkeren per uur.

Collegebrief - Wensen en bedenkingen parkeerplannen Korrewegwijk, . . .

Bewoners

Bij betaald parkeren voor alle doelgroepen kunnen bewoners in aanmerking komen voor een bewonersvergunning, waardoor zij binnen het betaald parkerengebied (zone) mogen parkeren voor een vastgesteld bedrag per jaar (tarief 2015). Het huidige beleid is dat er één vergunning per autobezitter wordt verstrekt, wel kunnen er meerdere autobezitters per adres een vergunning verkrijgen.

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

Bezoekers

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

Ondernemers

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

Ondernemers van buiten het betaald parkeren gebied hebben de mogelijkheid een dagontheffing aan te vragen. Dit geeft de mogelijkheid de auto te parkeren met een pas achter de ruit, zodat men niet elke keer naar de automaat hoeft. Het parkeren moet niet noodzakelijkerwijs in de aangegeven straat, maar wel in de betreffende wijk.

Verzorgenden

Huisartsen, verloskundigen en medewerkers van thuiszorginstellingen kunnen een parkeeronthefing aanvragen. Met deze ontheffing kunnen deze zorgverleners tijdens hun werk hun auto parkeren in alle wijken van Groningen.

Genoemde zorgverleners zijn BIG-geregistreerd. Bij de aanvraag zal om deze registratie worden gevraagd. Mantelzorgers vallen hier niet onder. Zij kunnen gebruikmaken van een bezoekersvergunning van bewoners of een kaartje uit de automaat kopen.



| Cortingborg

4.4 Consequenties gemeente

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

Collegebrief - Wensen en bedenkingen parkeerplannen Korrewegwijk, ...

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

Nb. Verhoging tarieven vergunningen.

De raad heeft besloten per met ingang van 1 januari 2015 in 4 jaarlijkse stappen de tarieven voor parkeervergunningen met € 5,- te verhogen met € 20,- om zodoende de kwetsbaarheid van de exploitatie van het Parkeerbedrijf te verminderen en het daadwerkelijke verschil tussen kosten en opbrengsten te verminderen. Deze verhoging komt bovenop de reguliere indexering van 1,7%.

Huidige tarieven (2015)

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

5. Maatregel

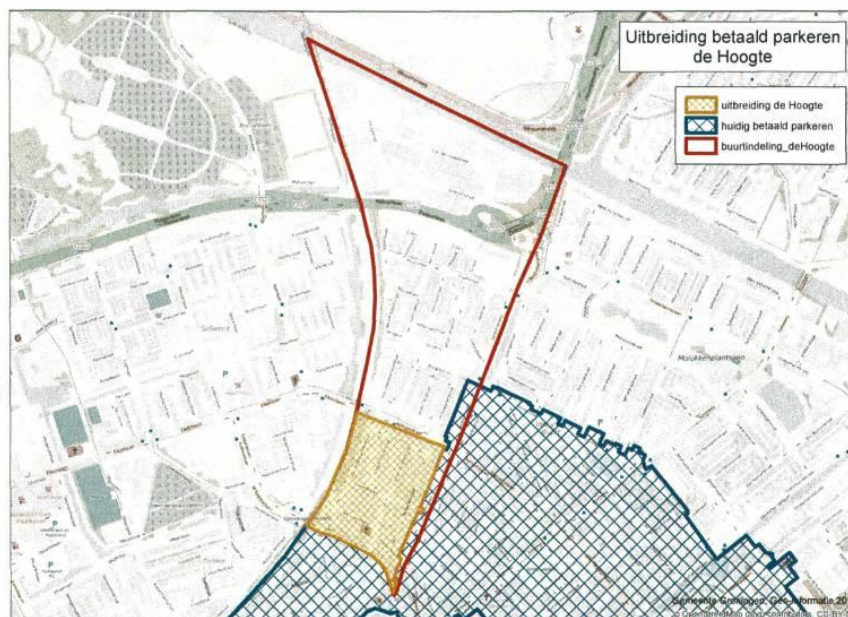
5.1 Conclusie

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

Gelet op de

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

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



5.2 Uitwerking maatregel

De maatregel voor de Selwerderwijk Zuid luidt als volgt:

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

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

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

5.3 Evaluatie

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

6. Planning

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

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

Opstellen Invoeringsplan

Nadat het Parkeerplan en het bijhorende krediet zijn vastgesteld zal – in overleg met de bewonersorganisatie – een implementatieplan worden opgesteld. Het doel van dit implementatieplan is de uitvoeringsstappen van het parkeerplan, zoals de planning en plaatsbepaling van de automaten inzichtelijk te maken. Het invoeringsplan behoeft geen goedkeuring van college of gemeenteraad, maar vormt de basis voor het gesprek tussen bewoners en ambtelijke organisatie van de gemeente Groningen.

Implementatie van het nieuwe regime

Wijzigingen in het parkeerregime worden vastgelegd in de Parkeerverordening en bijbehorende Nadere Regels.

De procesplanning ziet er als volgt uit:

- Inspraak en wensen en bedenkingen gemeenteraad
- College stelt het definitief Parkeerplan vast
- Gemeenteraad neemt besluit over beschikbaarstelling
- Investeringskrediet; gemeenteraad stelt de tarieven voor
- Betaald parkeren vastgesteld
- Invoeringsplan
- Uitvoering
- Uiterlijke ingangsdatum nieuwe regime*
- Evaluatie

**of zoveel eerder volgens invoeringsplan*

Bijlagen

A. Rapportage parkeerpeiling Oosterparkwijk, Korrewegwijk en De Hoogte.

Collegedebat - Wensen en bedenkingen parkeerplannen Korrewegwijk, ...

Bijlage: stimuleren alternatieven auto

De diversiteit en concentratie van voorzieningen en activiteiten in combinatie met de historische en ruimtelijke kwaliteit maakt de Groninger binnenstad tot een gewilde bestemming. Voor wonen, werken, studeren, winkelen, diensten en ontspannen. Voor Stadgers, voor bewoners uit de regio, en voor bezoekers en kenniswerkers uit binnen- en buitenland. De stad groeit de komende jaren nog flink door naar circa 225.000 inwoners in 2025. De regio heeft te maken met bevolkingskrimp. Daardoor neemt de regionale afhankelijkheid van werk, studie, zorg en vermaak in de stad toe. De gemeente verwacht dat het woon-werk verkeer vanuit de regio naar de stad de komende jaren verder zal groeien. De binnenstad ontving in 2014 in een gemiddelde ruim 500.000 bezoekers. Van de bezoekers kwam 40 procent van buiten de gemeente. De Oosterparkwijk, Korrewegwijk en De Hoogte zijn dicht tegen de binnenstad aan gelegen. Een groot deel van de bewoners geeft aan dat de parkeeroverlast in de wijken (mede) veroorzaakt wordt door forensen.

Een ieder heeft het recht om te parkeren op openbare parkeerplaatsen, dus ook werknemers die in of rondom de binnenstad werken. Maar dit extra verkeer heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van de stad en de binnenstad in het bijzonder. Mede daarom werken gemeenten, provincies en grote werkgevers samen om meer mensen te laten kiezen voor alternatieven van de auto. Dat begint met het aanbieden van parkeerplaatsen aan de rand van de stad (P+R) en verzorgen van hoogwaardig openbaar vervoer. In- en rondom de stad wordt de komende jaren extra geïnvesteerd in de fietsinfrastructuur. Door de verkeersstromen goed te onderzoeken, kunnen deze op de juiste manier verdeeld worden.

Voorbeeld: Universitair Medisch Centrum Groningen

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

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

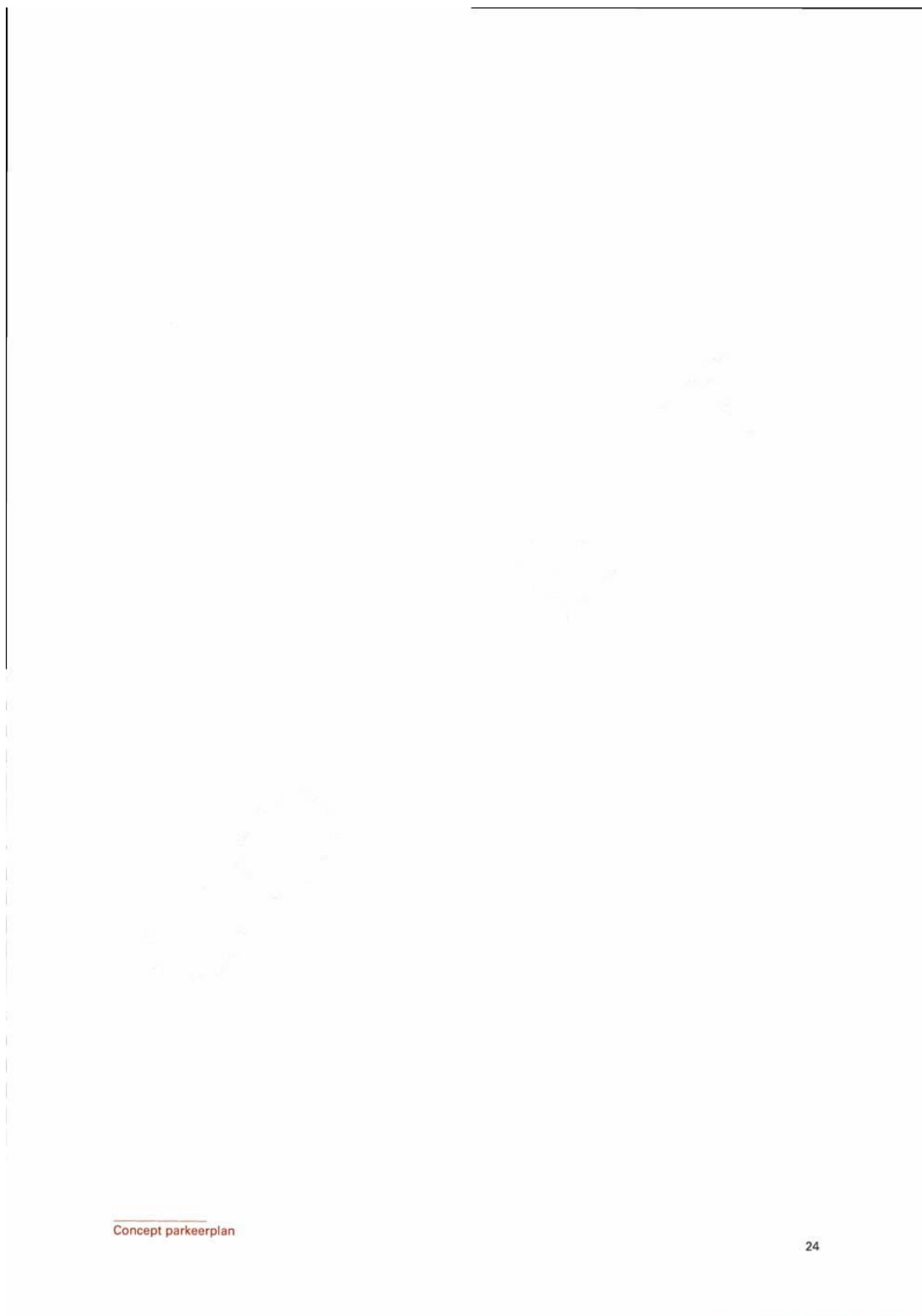
Het bieden van korting op E-bikes en op P+R-abonnementen, het beperken van de parkeermogelijkheden en betrouwbare en actuele reisinformatie: het zijn een aantal voorbeelden van de maatregelen die het UMCG neemt om het autogebruik van medewerkers en bezoekers te minimaliseren. De maatregelen samen moeten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

De gemeente heeft als standpunt dat bedrijven, instellingen en gemeente gezamenlijk de verantwoordelijkheid hebben om de binnenstad bereikbaar te houden. Door alternatieven voor de auto aantrekkelijk te maken worden forensen en bezoekers verleid om niet met de auto naar de plek van bestemming te komen en langdurig te parkeren op straat, bijvoorbeeld in de wijken rondom het huidige betaald parkeren gebied. Met de invoering van betaald parkeren in de Oosterparkwijk, de Professorenbuurt en De Hoogte wordt de stap naar een alternatief voor de auto aantrekkelijker, ook al zal een deel van de forensen kiezen voor een locatie waar nog gratis geparkeerd kan worden.

| [website van GA Slimmer reizen](#)

Concept parkeerplan

23



Collegebrief - Wensen en bedenkingen parkeerplannen Korrewegwijk, ...





Concept parkeerplan Korrewegwijk



INHOUDSOPGAVE

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

| Voorblad: Diephuisstraat, mei 2015

SAMENVATTING

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

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

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

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

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

Collegebrief - Wensen en bedingen parkeerplannen Korrewegwijk, . . .

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

1. Inleiding

Op 27 januari 2010 heeft de raad de Parkeernota "Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar!" vastgesteld. In dit beleid staat het proactief verbeteren van het verblijfsklimaat in de (binnen)stad voorop. In de oudere stadsdelen, vooral in de vooroorlogse wijken, is de parkeerdruk de afgelopen jaren gestegen en neemt daarmee de overlast toe. Hierdoor verslechtert het verblijfsklimaat. Oorzaken zijn de beperkte beschikbaarheid van parkeerplaatsen, een toename van het autobezit en een toename van het aantal parkeerders van elders. Wij zien dit als gemeente terug in de overlastmeldingen over parkeren en de parkeerdrukmetingen die wij periodiek houden.

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

De maatregelen die de gemeente op grond van de parkeernota beschikbaar heeft zijn:

- de uitbreiding van het gebied met betaald- en vergunningparkeren buiten de binnenstad;
- het aanscherpen van het vergunningenuitgiftebeleid;
- uitbreiden van het aantal buurtstallingen en gebruik bevorderen;
- tegengaan van interne ritten in gebieden (met kleinere vergunningzones in woonwijken).

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

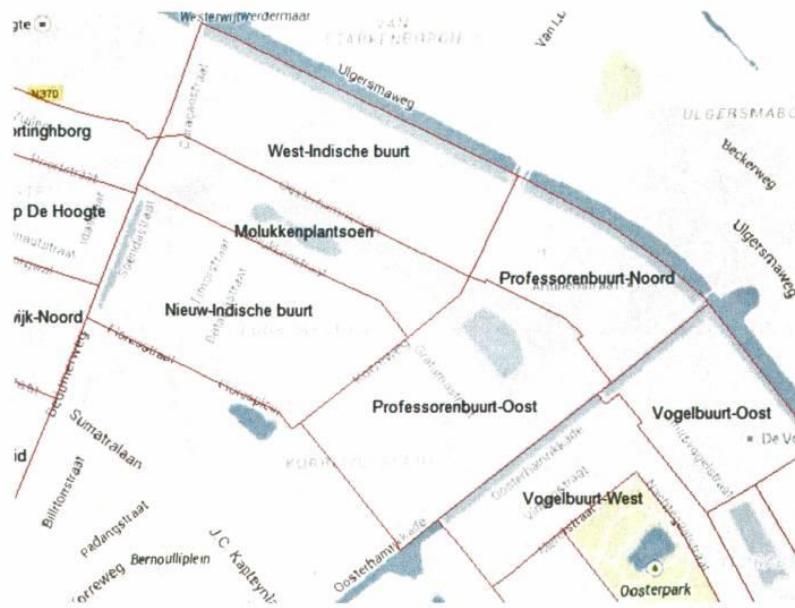
Dit concept parkeerplan omvat de voorbereiding, uitwerking en invoering van eventuele maatregelen in de Korrewegwijk met als buurten:

- Professorenbuurt
 - Professorenbuurt Oost
 - Professorenbuurt Noord
- Indische buurt

Collegebrief - Wensen en bedenkingen parkeerplannen Korrewegwijk, ...

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

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



Inspraak

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

Leeswijzer

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

2. Het proces

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

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

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

Traject bewonersorganisaties

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

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

3. De Analyse

3.1 Omgevingsanalyse

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

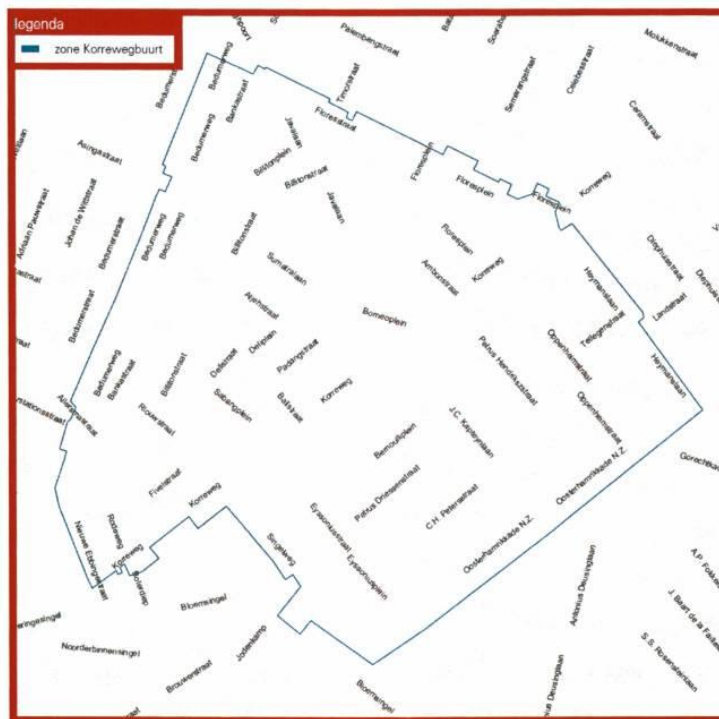


| Oosterhamrikzone

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

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

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



| Huidige zone betaald parkeren Korrewegwijk

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



| Medanstraat: parkeren op eigen terrein

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

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

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

3.2 Beschikbaarheid parkeerplaatsen

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

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

Collegedebat - Wensen en bedenkingen parkeerplannen Korrewegwijk, ...

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

Uit de parkeerdrukmeting valt af te leiden dat de parkeerdruk in de buurten waar geen betaald parkeren van kracht is fors hoger ligt dan het deel van de wijk waar al betaald parkeren geldt. In de Professorenbuurt waar nog geen betaald parkeren geldt, ligt de parkeerdruk rond de 90%. De parkeerdruk is 's nachts het hoogst omdat dan de meeste bewoners thuis zijn en gebruik maken van de parkeergelegenheid. De problemen concentreren zich rondom de randen van de werkdag ('s ochtends/ 's avonds), waarbij bewoners, bezoekers en forenzen elkaar soms letterlijk in de weg zitten. In deze cijfers is geen rekening gehouden met leaseauto's en auto's met een buitenlands kenteken.

3.4 Mening en beleving parkeerproblematiek bewoners

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

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

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

Collegedebat - Wensen en bedenkingen parkeerplannen Korrewegwijk, ...

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

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



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

| Oosterhamrikkade

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

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

Collegebrief - Wensen en bedenkingen parkeerplannen Korrewegwijk, ...

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

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

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

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

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



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



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

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

4. Afweging

4.1 De onderzoeksresultaten

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

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

4.2 De keuze tussen maatregelen

Alternatieven

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

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

Alle maatregelen die de parkeerdruk verlagen hebben voor- en nadelen voor de bewoner, omgeving of de gemeente. Zo biedt extra parkeerruimte alleen een oplossing, als er maatregelen zijn om vreemdparkeerders tegen te gaan. Extra ruimte trekt ook extra vreemdparkeerders aan en vaak is er weinig ruimte in de wijk voor extra plaatsen of gaat het ten koste van openbaar groen. In het recente verleden is verkend of in de Professorenbuurt Oost extra parkeervakken te

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

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

Verwachte uitkomst

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



| Parkeren in de voortuin

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

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

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

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

Geen maatregelen

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

| Ceramstraat, hoek Celebesstraat

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

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

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

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

4.2 Consequenties van de maatregel

Vorm betaald parkeren

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

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

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

Waterbed effect

De consequentie van betaald parkeren in de Professorenbuurt- Oost is dat een deel van de parkeerdruk kan verschuiven naar het aangrenzende gebied; vreemdparkerers en een deel van de bewoners zullen de auto parkeren op een gratis plek die zo dicht mogelijk bij de plek van de bestemming of woning ligt. Dat is de reden dat de gemeente de voorkeur heeft voor invoering van betaald parkeren in aaneengesloten gebieden van een substantiële omvang, begrensd door een harde barrière, zoals een spoorlijn, kanaal of brede weg.

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

4.3 Consequenties voor doelgroepen

Bewoners

De gemeente is van mening dat de openbare ruimte voor iedereen is, dus ook voor bezoekers die met welke reden dan ook parkeren. Vanuit deze overtuiging vindt de gemeente het verdedigbaar dat alle gebruikers van de parkeerplaatsen hiervoor betalen. De gemeente maakt wel onderscheid tussen de kosten voor het parkeren door bewoners en ondernemers en bezoekers (uitgezonderd de

bezoekersvergunning). De tarieven voor bewoners-, bezoekers- en bedrijfsvergunningen zijn vastgesteld en aanzienlijk lager dan het tarief voor straatparkeren per uur.

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

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

Bezoekers

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

Ondernemers

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

Ondernemers van buiten het betaald parkeren gebied hebben de mogelijkheid een dagontheffing aan te vragen. Dit geeft de mogelijkheid de auto te parkeren met een pas achter de ruit, zodat men niet elke keer naar de automaat hoeft. Het parkeren moet niet noodzakelijkerwijs in de aangegeven straat, maar wel in de betreffende wijk.

Verzorgenden

Op dit moment kunnen huisartsen, verloskundigen en medewerkers van thuiszorginstellingen een parkeeronthefing aanvragen. Met deze ontheffing kunnen deze zorgverleners tijdens hun werk hun auto parkeren in alle wijken van Groningen. Genoemde zorgverleners zijn BIG-geregistreerd. Bij de aanvraag zal om deze registratie worden gevraagd. Mantelzorgers vallen hier niet onder. Zij kunnen gebruikmaken van een bezoekersvergunning van bewoners of een kaartje uit de automaat kopen.

4.4 Consequenties gemeente

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

Nb. Verhoging tarieven vergunningen.

De raad heeft besloten per met ingang van 1 januari 2015 in 4 jaarlijkse stappen de tarieven voor parkeervergunningen met € 5,- te verhogen met € 20,- om zodoende de kwetsbaarheid van de exploitatie van het Parkeerbedrijf te verminderen en het daadwerkelijke verschil tussen kosten en opbrengsten te verminderen. Deze verhoging komt bovenop de reguliere indexering van 1,7%.

Huidige tarieven (2015)

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

Collegebrief - Wensen en bedenkingen parkeerplannen Korrewegwijk, ...



5. Maatregel

5.1 Conclusie

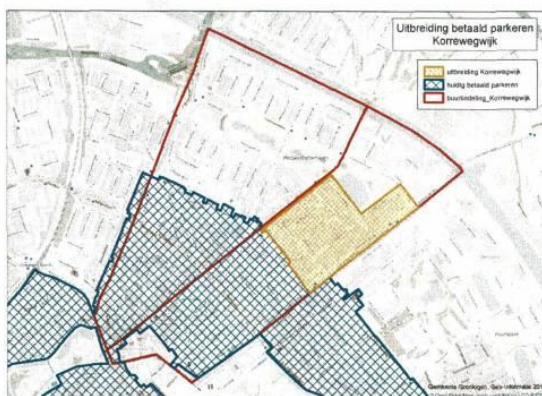
Het college concludeert dat op wijkniveau de meerderheid (72%) voor handhaving van de bestaande situatie pleit, als antwoord op het parkeren in de wijk. Het college realiseert zich dat de ernst van de problematiek, en daarmee het draagvlak voor de invoering, verschilt per buurt. Er zijn buurten waar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

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

Gelet op de

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

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



Concept parkeerplan

Collegebrief - Wensen en bedenkingen parkeerplannen Korrewegwijk, ...

5.2 Uitwerking maatregel

De maatregel voor de Professorenbuurt Oost luidt als volgt:

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

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

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

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

5.3 Foutparkeren

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



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

5.4 Evaluatie

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

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

6. Planning

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

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

Opstellen Invoeringsplan

Nadat het Parkeerplan en het bijhorende krediet zijn vastgesteld zal – in overleg met de bewonersorganisatie– een implementatieplan worden opgesteld. Het doel van dit Implementatieplan is de uitvoeringsstappen van het parkeerplan, zoals de planning en plaatsbepaling van de automaten inzichtelijk te maken. Het Invoeringsplan heeft geen goedkeuring van college of gemeenteraad, maar vormt de basis voor het gesprek tussen bewoners en ambtelijke organisatie van de gemeente Groningen.

Implementatie van het nieuwe regime

Wijzigingen in het parkeerregime worden vastgelegd in de Parkeerverordening en bijbehorende Nadere Regels. Na realisatie is het Parkeerbedrijf verantwoordelijk voor de uitvoering en handhaving van het parkeerregime (in overleg met de directie Stadstoezicht) en de verstrekking van vergunningen/bezoekerspassen etc. Het Parkeerbedrijf is daarom intensief betrokken geweest bij de voorbereidingen, om de latere uitvoering optimaal te laten verlopen.

De procesplanning ziet er als volgt uit:

- Inspraak en wensen en bedenkingen gemeenteraad
- College stelt het definitief Parkeerplan vast
- Gemeenteraad neemt besluit over beschikbaarstelling
- Investeringskrediet; gemeenteraad stelt de tarieven voor
- betaald parkeren vastgesteld

Collegebrief - Wensen en bedenkingen parkeerplannen Korrewegwijk, ...

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

**of zoveel eerder volgens invoeringsplan*

Collegebrief - Wensen en bedenkingen parkeerplannen Korrewegwijk, ...

Bijlagen

A. Rapportage parkeerpeiling Oosterparkwijk, Korrewegwijk en De Hoogte.

Collegebrief - Wensen en bedenkingen parkeerplannen Korrewegwijk, . . .

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 Stadjsers, voor bewoners uit de regio, en voor bezoekers en kenniswerkers uit binnen- en buitenland. De stad groeit de komende jaren nog flink door naar circa 225.000 inwoners in 2025. De regio heeft te maken met bevolkingskrimp. Daardoor neemt de regionale afhankelijkheid van werk, studie, zorg en vermaak in de stad toe. De gemeente verwacht dat het woon-werk verkeer vanuit de regio naar de stad de komende jaren verder zal groeien. De binnenstad ontving in 2014 in een gemiddelde ruim 500.000 bezoekers. Van de bezoekers kwam 40 procent van buiten de gemeente. De Oosterparkwijk, Korrewegwijk en De Hoogte zijn dicht tegen de binnenstad aan gelegen. Een groot deel van de bewoners geeft aan dat de parkeeroverlast in de wijken (mede) veroorzaakt wordt door forensen.

Een ieder heeft het recht heeft om te parkeren op openbare parkeerplaatsen, dus ook werknemers die in of rondom de binnenstad werken. Maar dit extra verkeer heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van de stad en de binnenstad in het bijzonder. Mede daarom werken gemeenten, provincies en grote werkgevers samen om meer mensen te laten kiezen voor alternatieven van de auto. Dat begint met het aanbieden van parkeerplaatsen aan de rand van de stad (P+R) en verzorgen van hoogwaardig openbaar vervoer. In- en rondom de stad wordt de komende jaren extra geïnvesteerd in de fietsinfrastructuur. Door de verkeersstromen goed te onderzoeken, kunnen deze op de juiste manier verdeeld worden.

Voorbeeld: Universitair Medisch Centrum Groningen

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

Collegebrief - Wensen en bedenkingen parkeerplannen Korrewegwijk, ...

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.

Ingekomen stukken - Monkey Donky inzake Parkeervergunning

Monkey Donky Speelhuis
H.F.J. Noordstrand
Hamburgerstraat 13
9714 JA Groningen

Groningen, 7 oktober 2015

Betreft: Inspraak parkeerplan Korrewegwijk

Geachte Raadsleden,

Hierbij wil ik op de hoogte stellen van het volgende: wij hebben bezwaar tegen de huidige plannen om een vergunningstelsel in te voeren in de Korrewegwijk/Professorenbuurt. Er wordt geen rekening gehouden in het huidige conceptplan met bedrijven of gebouwen met bepaalde buurtfuncties zoals de onze.

Wij hebben de afgelopen jaren veel geld geïnvesteerd in twee locaties in de Korrewegwijk/Professorenbuurt. Het betreft de locatie aan de Hamburgerstraat 13 (Kandelaarkerk) en de locatie aan de Oosterhamrikkade 66a (Noorderbad). Het betreft hier twee gebouwen waarbij de een door de gemeente en de andere door het rijk bestempeld zijn als stadsmonument/rijksmonument. Onze investeringen in deze monumentale panden heeft de leefbaarheid in de wijk verbeterd. Het pand aan de Hamburgerstraat was zelfs totaal verwaarloosd wat voor overlast zorgde.

Om een gezonde bedrijfsvoering te kunnen uitvoeren is de bereikbaarheid van onze locaties van cruciaal belang. Ouders die hun kinderen naar onze kinderopvang brengen komen o.a. met de auto. Ze stoppen kort om de kinderen te halen en te brengen onderweg naar werk of huis. Daarnaast vertegenwoordigen wij ook een buurtfunctie. We stellen onze panden (gratis) beschikbaar voor allerlei cursussen die hier gegeven worden, de buurtvereniging maakt een aantal keer per jaar (ook gratis) gebruik van onze locaties voor allerlei evenementen die georganiseerd worden voor de buurt, en onze locaties worden zelfs beschikbaar gesteld (tevens gratis) voor avonden waarbij de lokale politiek zichtbaar wil zijn in de wijk. Naast de buurtfunctie die we hebben zorgen deze twee kinderopvanglocaties ook voor directe werkgelegenheid in deze buurt. Tevens zorgen we indirect ook voor werkgelegenheid omdat we gebruik maken van lokale dienstenverleners uit de Korrewegwijk als Neonlux, Fietsenmaker Herman van der Meulen, Meubelmakerij Martijn Beekman, Apotheek Poll, Brakema bloemen en vele andere bedrijven binnen de gemeente Groningen.

We zouden daarom graag zien dat onze belangen in de conceptplannen verwerkt worden, waarbij er rekening gehouden wordt met de bereikbaarheid van klanten, personeel en buurtbewoners. Het huidige vergunningstelsel biedt geen oplossing voor onze klanten (die kort stoppen en hun kind afzetten) en medewerkers met een eigen auto. Klanten die niet uit de wijk komen kunnen geen vergunning krijgen en betaald parkeren is onpraktisch en kostenverhogend. Het beleid van de

Ingekomen stukken - Monkey Donky inzake Parkeervergunning

gemeente laat niet toe dat medewerkers met een eigen auto een bedrijfsvergunning ontvangen. Tevens wordt er niet vermeld in het conceptrapport dat de kosten van een tweede en volgende vergunning bijna €400,- per jaar zijn. Kosten voor een medewerker die van buiten Groningen komt zijn hierdoor aanzienlijk hoger dan die van een medewerker uit de stad Groningen. Graag gaan we in overleg over de mogelijkheden.

Bijeenkomst Karrepad

Verder wil ik nog een aantal zaken opmerken, die mij gisteren (6-10-2015) tijdens de bijeenkomst in het Karrepad zijn opgevallen aan het conceptplan.

Tijdstip van de vergunning

Waarom wordt er gekozen voor een vergunningensysteem waarbij er betaald parkeren wordt voorgesteld tussen 9:00 en 18:00?

De overlast wordt voornamelijk in de avond en in de nacht ervaren (professorenbuurt 70% en 51% tegen 30% overdag). De tijden zijn niet afgestemd op de parkeerdruk. Bijvoorbeeld in den Haag stemt men dit af en is er betaald parkeren in de avond in bepaalde wijken. Tijdens de bijeenkomst werd er gemeld dat er gekozen wordt voor 9:00 – 18:00 om eenduidigheid voor bezoekers te creëren. Binnen de stad zijn er verschillen dus dit argument is niet ter zake doende. **Daarnaast rijst bij mij de vraag waar nu naar gezocht wordt, een oplossing voor de bewoners en bedrijven of voor de bezoekers?** Tevens kan er gekeken worden of het aanpassen in meerdere wijken naar de avonden niet tot een beter resultaat leidt. **Is dit onderzocht?**

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%

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%

Ingekomen stukken - Monkey Donky inzake Parkeervergunning

'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.' (Samenvatting pagina 4 van het conceptrapport)

Waarom wordt er een verkeerde voorstelling van zaken gegeven? In de nacht is er 90% parkeerdruk, overdag en in de avond 80% of minder.

Meerderheid betaald parkeren

Waarom wordt er een onjuiste voorstelling van zaken gegeven inzake de percentages?

Tijdens de bijeenkomst werd er gemeld dat er een kleine meerderheid was voor betaald parkeren. De opties 'betaald parkeren iedereen', 'bewoners en bezoek parkeren' en 'bewoners parkeren' zijn voor het gemak opgeteld. De opties 'bewoners en bezoek' en 'alleen bewoners' bleken niet mogelijk te zijn. Het is dan wel erg gemakkelijk om deze groepen allemaal bij elkaar te vegen onder één noemer. Dit is een onjuiste voorstelling van zaken. Als we deze vergelijken zouden trekken in de politiek dan stemt 37% op partij A, 10% op partij B en 3% op partij C. Omdat ze bijvoorbeeld allemaal aan de linkerkant van het spectrum zitten zeggen we dat er een meerderheid is voor partij A.

'Tegen het bestaande betaald parkergebied aan, de Professorenbuurt Oost, is een situatie ontstaan waarbij de parkeerdruk te hoog is. De bewoners ervaren dit in meer of minder mate als overlast, maar zijn verdeeld over de wenselijkheid van de maatregel betaald parkeren: 49% wil geen verandering, 50% kiest voor een vorm van betaald parkeren. (Waarbij de betaald parkeren vormen 10% en 3% niet mogelijk zijn dus is een minderheid voor het huidige voorstel)'

Gewenste maatregel	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%

Vragen enquête

Waarom zijn tijdens de peiling niet alle overwogen oplossingen meegenomen?

In de enquête zijn niet alle opties meegenomen (zoals o.a. het uitbreiden van parkeerplekken, of gebruik van blauwe zones), die wel overwogen zijn door het college van B&W. Er wordt nu namelijk gedaan of het vergunningensysteem, zoals voorgelegd in het conceptrapport, de wens is van de buurt.

Ingekomen stukken - Monkey Donky inzake Parkeervergunning

Verlaging parkeerdruk

Waarop wordt de verwachting van een lagere parkeerdruk gebaseerd?

'De gemeente **verwacht** dat betaald parkeren de druk verlicht. Daarnaast hanteert de gemeente de regel dat bij parkeerplaatsen in betaald parkergebieden gecompenseerd dienen te worden binnen de zone, als dat mogelijk is.' (pagina 17 van het conceptrapport)

Dit beleid is al meerdere malen toegepast. Tijdens de bijeenkomst werd gemeld dat de gemeente uit ervaring wist dat een aangrenzende wijk met de overlast te maken krijgt. (Waterbed effect pagina 19 conceptrapport). Je kunt ook een andere keuze maken: Het afschaffen van het betaald parkeren in de aangrenzende wijk, waardoor het waterbed effect zich terugtrekt naar het centrum. **Waarom wordt niet gekozen voor deze maatregel?**

Kosten en opbrengsten

Waarom worden er kosten gemaakt terwijl het probleem niet opgelost wordt maar verplaatst?

In het rapport wordt gemeld dat alleen in het centrum betaald parkeren geld oplevert. *'In schilwijken is betaald parkeren niet kostendekkend: de opbrengsten uit.'* (pagina 21). Financieel heeft het invoeren geen voordeel voor de gemeente. Bewoners (ook mensen met een kleine beurs) worden op kosten gejaagd terwijl het probleem niet opgelost wordt maar verplaatst.

Forenzen

Waarom wordt het parkeerprobleem van de forenzen niet bij de wortel aangepakt?

De meerderheid van alle respondenten geeft aan overlast te hebben door forenzen, al dan niet in combinatie met overlast door bewoners (pagina 12). Is het forenzen probleem in beeld gebracht en de daarbij behorende oplossingen in kaart gebracht? Er wordt in het rapport besproken dat de parkeerdruk zal toenemen: *'De aantrekkingskracht van de binnenstad en het UMCG en de verbeterde bereikbaarheid van dit deel van de stad een hogere parkeerdruk zal toenemen (pagina 17).*

Evaluatie

Waarom wordt er geëvalueerd als de maatregel niet teruggedraaid gaat worden?

'Van het terugdraaien van de gehele maatregel zal echter geen sprake zijn (pagina 24).' Als je evalueert wil je tot het beste resultaat komen. **Waarom worden op voorhand bijstellingen beperkt?** **Vindt u het onderzoek gedegen genoeg om op voorhand het terugdraaien van de maatregel uit te sluiten?**

Peiling

Vraagt de wijk om betaald parkeren met de kennis van nu?

Er is een peiling in de wijk gehouden. Aan de hand van deze peiling is een conceptplan gemaakt met als uitgangspunt dat de meerderheid voor betaald parkeren is. Echter waren de contouren van het plan niet duidelijk ten tijde van de peiling. *'Het college staat op het standpunt dat invoering van betaald parkeren pas aan de orde is, als de wijk er om vraagt (pagina 7).'* Een peiling is een vrijblijvende informatievergaring. Er zijn meerdere alternatieven uitgesloten tijdens deze peiling. De vraag is niet met het huidige conceptplan expliciet voorgelegd aan bedrijven en bewoners: wilt u betaald parkeren in de wijk zoals het huidige concept parkeerplan voorstaat? **Horen de bewoners en**

Ingekomen stukken - Monkey Donky inzake Parkeervergunning

bedrijven de vraag voorgelegd te krijgen met alle daarbij behorende kosten, voor- en nadelen en regelingen om tot een afgewogen besluit te komen?

Ik zou het ten zeerste op prijs stellen als u bovenstaande zaken aan de orde wilt stellen tijdens de raadsvergadering.

Met vriendelijke groet,

Herman Noordstrand
Monkey Donky Speelhuis

Ingekomen stukken - Reactie buurtoverleg Professorenbuurt Oost

Groningen, 13 oktober 2015

Aan wethouder Paul de Rook en fracties van de gemeenteraad van de gemeente Groningen.

Geachte wethouder en raadsleden

Onlangs zijn plannen bekend gemaakt om in onze wijk, de Professorenbuurt Oost, betaald parkeren in te voeren. Als buurtoverleg zijn we bij de totstandkoming van de plannen betrokken geweest. In het proces is in onze wijk een peiling gehouden, waaruit valt op te maken dat de meningen over een parkeermaatregel verdeeld zijn. Deze peiling is gehouden omdat het gemeentebestuur is dat alleen een parkeermaatregel ingevoerd wordt als er binnen een wijk draagvlak is. Uit de peiling bleek dat ongeveer de helft een maatregel wenst, terwijl de andere helft dit niet wil.

Tegenstanders voeren onder andere aan dat betaald parkeren in onze wijk het parkeerprobleem onvoldoende oplost, omdat in verhouding tot het aantal huishoudens het aantal parkeerplaatsen beperkt is. Eindresultaat kan zijn dat we straks moeten betalen en nog steeds geen plek hebben. Voorstanders voorzien dat de voorgestelde maatregel (enige) verlichting geeft. De maatregel kan voor veel bewoners in de toekomst gewenst zijn met het oog op toenemende parkeerdruk door realisatie van woningbouwprojecten en het eventuele besluit in de Oosterparkwijk betaald parkeren in te voeren. Het is lastig te bepalen wat voor onze wijk de meest wijze keuze is. Als buurtoverleg staan wij mede daarom neutraal tegenover wel of geen maatregel.

Tijdens de inspraakavond op 6 oktober j.l. liepen de gemoederen hoog op. Het is begrijpelijk dat vooral tegenstanders zich roerden. We vinden het mede vanwege de commotie gepast u op de hoogte te stellen van onze visie op de gang van zaken en we vinden het van belang dat de volgende punten in de besluitvorming worden betrokken:

- Uit de peiling zou voortkomen dat een kleine meerderheid van de huishoudens voor een maatregel is. De respons op deze peiling was laag. Het is niet duidelijk of degenen die voor een maatregel stemden ook voor de maatregel zijn die nu voorligt, zeker niet omdat juist nu is gebleken dat de gemeente de tarieven voor betaald parkeren de komende jaren (fors) wil verhogen. Het beeld dat de peiling over het draagvlak schept, dient te worden genuanceerd. We vinden het overigens wonderlijk dat de gemeente nooit transparant heeft gemaakt wat onder 'draagvlak' verstaan wordt. Het besluit (wel of geen betaald parkeren) dient mede daarom helder gemotiveerd te worden
- Het is niet duidelijk waar de grenzen van het gebied liggen waarin betaald parkeren wordt ingevoerd. Het lijkt ons van belang voor onze wijk dat - als de maatregel doorgaat - dit gebied zo groot mogelijk is, dus inclusief de wegen die de grens van onze wijk vormen. De natuurlijke grens ligt onder andere bij de Korreweg en de Oosterhamriklaan. Onduidelijk is waarom het gedeelte van de Korreweg dat bij onze buurt hoort erbuiten ligt. Er bestaat verwarring over het wel of niet meedoen van de Oosterhamriklaan.
- De parkeerdruk in onze wijk is het hoogst in de avonduren. We begrijpen de zorg van tegenstanders dat het de vraag is in hoeverre betaald parkeren tot 18.00 uur de parkeerdruk na dit tijdstip daadwerkelijk zal verminderen.
- Zeer laat ontvingen de bewoners van onze wijk de officiële brief van de gemeente over de termijn van inspraak. De brief (gedateerd op 16 september!) bereikte de bewoners pas tussen 2 en 5 oktober, terwijl de termijn al enige tijd liep. Wij steunen de tegenstanders in hun oproep de termijn daarom in het kader van een goede procesorde te verlengen.

Voor de goede orde: we zien het belang van een eventuele maatregel in, maar begrijpen ook de

Ingekomen stukken - Reactie buurtoverleg Professorenbuurt Oost

tegenstanders. Wat wij met deze brief willen bereiken is:

- Dat u met de voorgaande punten in de besluitvorming rekening houdt, dus met inachtneming van een realistisch beeld van het draagvlak voor de voorgestelde maatregel in onze wijk;
- Dat u begrijpt dat het resultaat van betaald parkeren zoals voorgesteld ongewis is, zodat een eventueel besluit tot het doorgaan van de maatregel vooral gericht is op een zo optimaal mogelijk resultaat. Dat betekent dat de straten op de grens van onze wijk ook meedoen.
- Dat de inspraakperiode wordt verlengd, zoals hierboven omschreven.
- Dat mocht betaald parkeren worden ingevoerd er alsnog een toezegging komt dat in de toekomst het aantal parkeerplaatsen in onze wijk gelijk blijft.

Met vriendelijke groet,

Buurtoverleg professorenbuurt Oost

Bijlage - bijdrage mw Postma - parkeerplannen

Geachte heer Meijer,

Graag wil ik u vragen om een negatief advies te geven als het gaat om het invoeren van betaald parkeren in de professorenbuurt oost in Groningen. Ik heb begrepen dat dit onderwerp vanavond op de Raadsvergadering besproken wordt. Iets wat mij bevreemdt aangezien de reactietermijn nog loopt.

Hoewel er sprake is van een parkeerprobleem in deze wijk ben ik ervan overtuigd dat betaald parkeren tot 18.00 uur niet het probleem oplost. Uit onderzoek blijkt dat de grootste druk 's avonds en 's nachts is en het voorstel is dat het betaald parkeren tot 18.00 uur is. Dat is m.i. niet logisch. Aangezien overdag de druk aanzienlijk minder is. Daarnaast werd aangegeven dat buurtgenoten bij ons parkeren maar dat lijkt me ook niet logisch aangezien zijn vanaf 18.00 - het tijdstip dat velen thuis komen - weer voor de deur kunnen parkeren.

Verder is mij tijdens de bijeenkomst duidelijk geworden dat de gemeente geen echte alternatieven heeft bekeken: er was maar één focus: betaald parkeren. Extra parkeerplekken, de plekken anders inrichten zijn niet meegenomen. Ook is de optie om betaald parkeren vanaf 18.00 uur in te voeren niet afgewogen. Dat vind ik erg kwalijk: het probleem wordt niet opgelost maar verder verplaatst. Ook is er niet nagedacht over de verwachtingen: hoeveel parkeerplekken komen er extra vrij met de invoering van betaald parkeren? Er kunnen geen garanties gegeven worden: en iedereen kan een vergunning krijgen. Er zijn simpelweg meer auto's dan parkeerplekken en dat los je niet op met onbeperkt vergunningen. Met het invoeren van betaald parkeren tot 18.00 uur rij ik straks nog steeds drie rondjes maar dan tegen betaling van een dure vergunning, met de rompslomp van bezoekers die dan ook moeten gaan betalen.

Ik wil u vragen om bovengenoemde afwegingen mee te nemen omdat tijdens het onderzoek (het formulier) er veel informatie niet beschikbaar was, die tijdens de inspraakavond wel beschikbaar werd. Ook stond er op enquête-formulier alleen de opties betaald parkeren op (wel niet en aantal opties) wat een verkeerde weergave geeft.

Verder wil ik zeggen dat tijdens de informatie avond veel commotie was en meerdere mensen hebben aangegeven op basis van deze informatie anders te stemmen. Ik ben daar één van. Overigens ben ik erg benieuwd of de uitslag van deze inspraakavond is meegenomen: er waren 4 mensen voor (bij nieuwe stemming op die avond...).

Ook wil ik u nog meegeven dat er momenteel veel reacties uit de buurt komen die ook tegen het invoeren van betaald parkeren zijn. U ontvangt hierover nog een definitieve mail begin november als de termijn afloopt.

Tot slot ben ik blij dat gemeente dit probleem oppakt, en ik - en vele bewoners met mij - willen graag helpen bij het zoeken naar een oplossing, maar het domweg invoeren van betaald parkeren tot 18.00 uur zonder een verwachting/doelstelling vind ik echt niet kunnen. Ik verwacht van de gemeente dat ze met goede argumenten komt en niet met 'Tja we trekken het gelijk met de wijk eraast'. Daarom ben ik felle tegenstander voor het voorstel zoals dat er nu ligt.

Met vriendelijke groet,
Roelynke Postma
Diephuisstraat 12
Geachte heer Meijer,

Bijlage - bijdrage mw Postma - parkeerplannen

Graag wil ik u vragen om een negatief advies te geven als het gaat om het invoeren van betaald parkeren in de professorenbuurt oost in Groningen. Ik heb begrepen dat dit onderwerp vanavond op de Raadsvergadering besproken wordt. Iets wat mij bevreemdt aangezien de reactietermijn nog loopt.

Hoewel er sprake is van een parkeerprobleem in deze wijk ben ik ervan overtuigd dat betaald parkeren tot 18.00 uur niet het probleem oplost. Uit onderzoek blijkt dat de grootste druk 's avonds en 's nachts is en het voorstel is dat het betaald parkeren tot 18.00 uur is. Dat is m.i. niet logisch. Aangezien overdag de druk aanzienlijk minder is. Daarnaast werd aangegeven dat buurtgenoten bij ons parkeren maar dat lijkt me ook niet logisch aangezien zijn vanaf 18.00 - het tijdstip dat velen thuis komen - weer voor de deur kunnen parkeren.

Verder is mij tijdens de bijeenkomst duidelijk geworden dat de gemeente geen echte alternatieven heeft bekeken: er was maar één focus: betaald parkeren. Extra parkeerplekken, de plekken anders inrichten zijn niet meegenomen. Ook is de optie om betaald parkeren vanaf 18.00 uur in te voeren niet afgewogen. Dat vind ik erg kwalijk: het probleem wordt niet opgelost maar verder verplaatst. Ook is er niet nagedacht over de verwachtingen: hoeveel parkeerplekken komen er extra vrij met de invoering van betaald parkeren? Er kunnen geen garanties gegeven worden: en iedereen kan een vergunning krijgen. Er zijn simpelweg meer auto's dan parkeerplekken en dat los je niet op met onbeperkt vergunningen. Met het invoeren van betaald parkeren tot 18.00 uur rij ik straks nog steeds drie rondjes maar dan tegen betaling van een dure vergunning, met de rompslomp van bezoekers die dan ook moeten gaan betalen.

Ik wil u vragen om bovengenoemde afwegingen mee te nemen omdat tijdens het onderzoek (het formulier) er veel informatie niet beschikbaar was, die tijdens de inspraakavond wel beschikbaar werd. Ook stond er op enquête-formulier alleen de opties betaald parkeren op (wel niet en aantal opties) wat een verkeerde weergave geeft.

Verder wil ik zeggen dat tijdens de informatie avond veel commotie was en meerdere mensen hebben aangegeven op basis van deze informatie anders te stemmen. Ik ben daar één van. Overigens ben ik erg benieuwd of de uitslag van deze inspraakavond is meegenomen: er waren 4 mensen voor (bij nieuwe stemming op die avond....).

Ook wil ik u nog meegeven dat er momenteel veel reacties uit de buurt komen die ook tegen het invoeren van betaald parkeren zijn. U ontvangt hierover nog een definitieve mail begin november als de termijn afloopt.

Tot slot ben ik blij dat gemeente dit probleem oppakt, en ik - en vele bewoners met mij - willen graag helpen bij het zoeken naar een oplossing, maar het domweg invoeren van betaald parkeren tot 18.00 uur zonder een verwachting/doelstelling vind ik echt niet kunnen. Ik verwacht van de gemeente dat ze met goede argumenten komt en niet met 'Tja we trekken het gelijk met de wijk ernaast'. Daarom ben ik felle tegenstander voor het voorstel zoals dat er nu ligt.

Met vriendelijke groet,
Roelynke Postma
Diephuisstraat 12

Bijlage - bijdrage mw Elzinga - parkeerplannen

Geachte Wethouder Rook, Raadsleden van de Gemeenteraad.

Vanavond vergadert de Gemeenteraad over o.a. de plannen rond betaald parkeren Korrewegwijk, Professorenbuurt, de Hoogte.

Zoals U wellicht inmiddels weet is er commotie in de buurt ontstaan vanwege de plannen van de Gemeente Groningen om betaald parkeren te gaan realiseren in bovengenoemde wijken.

Graag wil ik U er op wijzen dat ik, als bewoner van de Hamburgerstraat, in de Hamburgerstraat 32 personen persoonlijk heb gesproken die tegen betaald parkeren zijn. Een paar uurtjes op de middag door de straat lopen en hier en daar aanbellen leverde mij deze cijfers op.

Ik heb de huisnummers genoteerd en een inspraakformulier achter gelaten. Niet iedereen was thuis dus het spreekt voor zich dat de uitslag van mijn korte peiling misschien niet volledig is.

Wat mij opviel was dat de meeste mensen wel een parkeerdruk zagen maar dat dat voornamelijk in de avonduren en weekenden zich afspeelde. Betaald parkeren in de dag uren zag men niet als oplossing.

De Hamburgerstraat is een oude straat met veel woningen en veel autobezitters. Overdag is er genoeg plek maar als iedereen in de avond thuis komt moet men de auto soms bij het Molukken- plantsoen zetten of aan de Korreweg.

Zo vergaat het ook in de achterliggende straten van de professorenbuurt.

Betaald parkeren gaat niks oplossen en jaagt ons op onnodige kosten. De peiling van de Gemeente klopt niet en de conclusie die daar uit is getrokken namelijk, de meerderheid is voor betaald parkeren, ook niet. Alles bij elkaar optellen en uitkomen op 49% maakt nog geen meerderheid.

Ik zou graag zien dat de Gemeente Groningen opnieuw gaat onderzoeken wat het draagvlak is. En naar andere oplossingen wil gaan kijken namelijk herinrichting van de straat. Tot nog toe was dat onbespreekbaar vanwege het mooie openbare groen. Maar op het moment dat betaald parkeren een onomkeerbaar feit is en duidelijk wordt dat er in een aantal straten geen opluchting is voor wat betreft parkeerdruk, dan nog eens gaan kijken naar herinrichting?? is volgens mij de put dempen als het kalf verdronken is.

Vriendelijke groeten,

Anneke Elzinga

Geachte Wethouder Rook, Raadsleden van de Gemeenteraad.

Bijlage - bijdrage mw Elzinga - parkeerplannen

Vanavond vergadert de Gemeenteraad over o.a. de plannen rond betaald parkeren Korrewegwijk, Professorenbuurt, de Hoogte.

Zoals U wellicht inmiddels weet is er commotie in de buurt ontstaan vanwege de plannen van de Gemeente Groningen om betaald parkeren te gaan realiseren in bovengenoemde wijken.

Graag wil ik U er op wijzen dat ik, als bewoner van de Hamburgerstraat, in de Hamburgerstraat 32 personen persoonlijk heb gesproken die tegen betaald parkeren zijn. Een paar uurtjes op de middag door de straat lopen en hier en daar aanbellen leverde mij deze cijfers op.

Ik heb de huisnummers genoteerd en een inspraakformulier achter gelaten. Niet iedereen was thuis dus het spreekt voor zich dat de uitslag van mijn korte peiling misschien niet volledig is.

Wat mij opviel was dat de meeste mensen wel een parkeerdruk zagen maar dat dat voornamelijk in de avonduren en weekenden zich afspeelde. Betaald parkeren in de dag uren zag men niet als oplossing.

De Hamburgerstraat is een oude straat met veel woningen en veel autobezitters. Overdag is er genoeg plek maar als iedereen in de avond thuis komt moet men de auto soms bij het Molukken- plantsoen zetten of aan de Korreweg.

Zo vergaat het ook in de achterliggende straten van de professorenbuurt.

Betaald parkeren gaat niks oplossen en jaagt ons op onnodige kosten. De peiling van de Gemeente klopt niet en de conclusie die daar uit is getrokken namelijk, de meerderheid is voor betaald parkeren, ook niet. Alles bij elkaar optellen en uitkomen op 49% maakt nog geen meerderheid.

Ik zou graag zien dat de Gemeente Groningen opnieuw gaat onderzoeken wat het draagvlak is. En naar andere oplossingen wil gaan kijken namelijk herinrichting van de straat. Tot nog toe was dat onbespreekbaar vanwege het mooie openbare groen. Maar op het moment dat betaald parkeren een onomkeerbaar feit is en duidelijk wordt dat er in een aantal straten geen opluchting is voor wat betreft parkeerdruk, dan nog eens gaan kijken naar herinrichting?? is volgens mij de put dempen als het kalf verdronken is.

Vriendelijke groeten,

Anneke Elzinga

Bijlage - bijdrage heer de Kroon - parkeren in Groningen

Beoordeling 'concept parkeerplan Korrewegwijk'

Om maar met de deur in huis te vallen vind ik de kwaliteit van het rapport zeer matig tot slecht.

Dit begon eigenlijk al in het voortraject, toen ik in de enquête-brief 2 formulieren aantrof terwijl er toch duidelijk in bijbehorende brief werd gesteld dat ieder adres 1 enquêteformulier kreeg. Hiervan heb ik dan ook direct melding gemaakt. Maar ach, een foutje kan een keer gemaakt worden...

Het verslag openslaand begon ik echter al snel aan de waarde hiervan te twijfelen toen ik de 1ste alinea van de 1ste pagina, oftewel de samenvatting, las:

2e regel: "...schaarse parkeerruimte zorgen zorgt in de schuldwijken..."

4e regel: "...de afgelopen jaar..."

Ik snap best dat in rapporten tik- en taalfouten voorkomen en dat je na zoveel keer lezen de fouten niet meer ziet, maar kom op: op de 1e pagina van het rapport in de 1e alinea van de samenvatting 2 dusdanige fouten...., dan kun je de rest toch al niet meer serieus nemen of betrouwbaar noemen?! Dit gevoel van onbetrouwbaarheid wordt later alleen nog maar erger...

Om nog even op de samenvatting door te gaan:

In **alinea 3**- "het ontbreken van barrières ...pleit voor invoering van betaald parkeren" Dat wil ik die ontbrekende barrières weleens horen bepleiten!!!

Wat men denk ik wilde zeggen is dat de ontbrekende barrières tussen betaald- en niet-betaaldparkeren zorgt voor overlast in de niet-betaald wijken, ik ga er tenminste vanuit dat 'ontbrekende barrières' niet het probleem zijn!

Hiermee geeft men dus aan dat men zich bewust is van het verplaatsen van het probleem, maar echter veronderstelt dat dit met 'barrières' voorkomen kan worden. Van deze veronderstelling en de onderbouwing daarvan is echter verder niets meer terug te vinden in de huidige plannen voor de Korrewegwijk!

Alinea 4: "Het draagvlak van de maatregel wordt mede bepaald door het verwachte effect van betaald parkeren." ?!?

Het draagvlak wordt bepaald door in hoeverre de bevolking de maatregel steunt!

Het 'verwachte effect' is slechts een van diverse factoren, zoals ook kosten, nut, etc., die de mening van de bevolking beïnvloeden. Dus het effect kan wel invloed hebben

Bijlage - bijdrage heer de Kroon - parkeren in Groningen

op het draagvlak, maar het is niet zo dat het draagvlak hiermee mede wordt bepaald.

H 3.1. De omgevingsanalyse: Hierin wordt aangegeven dat de nieuwe stadsontsluiting (nieuwe trompbrug etc.) invloed zal hebben op de verkeerssituatie in de wijk. Wat houdt deze verwachte invloed in? Is dit al enigszins bekend? En zo niet, is het dan wel verstandig om op dit moment al een nieuw parkeerplan in te voeren?

H 3.2. In de parkeerdrukmetingen zijn de veelal grotendeels leegstaande parkeergarages NIET meegenomen. Is dit niet noodzakelijk om een compleet beeld te hebben van het parkeerprobleem?

Hoe zit bv met de parkeergarage onder de flat aan de Korreweg 211?

H 3.3. Mist in het verslag!!!

H 3.4. Kloppen de gepresenteerde cijfers in de diverse tabellen wel? Hoe zijn bv de 'totalen' berekend?

B.v. Tabel 2 pag.11:

Indische buurt (totaal)	51%	27%	20%	
Professorenbuurt (tot)	14%	24%	60%	
Totaal gem. (in rapport)	38%	26%	34%	
Bij normaal rekenen:	32,5%	25,5%	40%	Dit klopt dus niet, net zoals bij

ALLE tabellen!

Bij navraag hiernaar is mij verteld dat dit verschil komt door een gebruikte 'wegingsleutel' voor de verschillende buurten.

Dat is leuk en aardig, maar zolang deze 'wegingsleutel' er niet bij vermeldt wordt heeft iedereen geen idee of deze cijfers wel kloppen, en wat ze daadwerkelijk te betekenen hebben!!!

Pag. 17: 3e alinea: "de meeste verwacht...als dat mogelijk is." (in cursief)

Ik heb dit meerdere keren opnieuw gelezen, met hetzelfde resultaat: wat wordt hier bedoeld????

4.4. - Is een prijsverhoging in 4 stappen van € 5,- nog bovenop de jaarlijkse 1,7% op

Bijlage - bijdrage heer de Kroon - parkeren in Groningen

bv. een bezoekersvergunning van € 38,95 niet erg veel?

Even uit het hoofd uitgerekend is dit een prijsstijging van zo'n 15% per jaar!!!

Er is bij de bijeenkomst gezegd dat bij invoering er na 1 jaar geëvalueerd wordt, maar dat vanwege de dan reeds gemaakte investeringen de invoering NIET kan worden teruggedraaid! Waarom zou je dan nog geld verspillen aan een evaluatie?!?

En als je dan toch gaat evalueren, neem dan ook de invloed op de wijken eromheen er in mee, dan kun je daadwerkelijk bepalen of het beleid wel of niet werkt! En niet dat, zoals op de bijeenkomst gesteld werd, bv. het parkeerbeleid rond het Noorderplantsoen een succes is omdat de overlast daar drastisch minder is geworden. Dat had ik ook wel kunnen vertellen, interessanter is welke invloed dit heeft gehad op de omliggende wijken? Ik durf wel zonder onderzoek te zeggen dat de overlast daar waarschijnlijk is toegenomen!

Dus, ook in die wijken maar weer betaaldparkeren gaan invoeren in de toekomst?!?

Vragen:

- Lossen deze plannen het parkeerprobleem op of verplaatst het zich wederom, zoals bij de vorige uitbreidingen van vergunning- en betaaldparkeren is gebleken?
- Is men niet bezig met symptoombestrijding i.p.v. probleemoplossing?
- Is er überhaupt gekeken naar andere oplossingen naast vergunningen- en betaaldparkeren, en zo ?
- Wat zijn de huidige jaarlijkse kosten/inkomsten voor de gemeente voor het huidige vergunningen-/betaaldparkerenbeleid?
- Wat zijn de kosten/opbrengsten van parkeergarages geëxploiteerd door de gemeente en wat is de bezettingsgraad m.b.t. parkeercapaciteit? (aangezien dit laatste NIET wordt meegenomen in de 'parkeerdrukmetingen' zoals *gepresenteerd in 3.2. concept parkeerplan Korrewegwijk*)
- De invoering van de huidige plannen kost de gemeente geld, hoeveel?
1e investering: ... automaten aanschaf en installatie, 1e uitgave vergunningen, etc.???
- jaarlijkse kosten: ... onderhoud, handhaving, onderhoud/storingen, administratie, etc.???
- Wat zijn de verwachte inkomsten m.b.t. vergunningenverkoop in de huidige plannen?

Bijlage - bijdrage heer de Kroon - parkeren in Groningen

- Hoe worden deze initiële en jaarlijkse uitgaven door de gemeente gedekt?
- Kan dit geld niet beter besteed worden aan het daadwerkelijk oplossen van het zogenaamde “parkeerplaats tekort”???

We kunnen wel doorgaan met: parkeerkosten verhogen, betaalautomaten plaatsen, vergunningen verkopen en het daarbijbehorende kostbare bureaucratisch systeem uitbreiden, maar wordt het niet een keer tijd om daadwerkelijk het probleem op te lossen i.p.v. de burgers, de stad/gemeente en het werkverkeer (de economische motor) steeds verder op kosten te jagen en het probleem alleen maar te verplaatsen?

Opmerkingen:

De huidige situatie:

Er is parkeeroverlast in wijken buiten het centrum waar (nog) geen betaald-/ vergunningparkeren is. De overlast komt hier met name van parkeerders van aangelegen betaaldparkeerbijwijken en werkverkeer.

Toch schijnt er schijnt wel parkeerplaats te zijn!

De parkeercapaciteit zou in de meeste wijken over het algemeen voldoende, zo niet ruim voldoende, moeten zijn voor de huidige autobezittende bewoners. *zie concept parkeerplan Korrewegwijk*

Veel parkeergarages in Groningen staan grotendeels dag in dag uit leeg. Zo staat bijvoorbeeld de garage aan het Boterdiep, even voorzichtig geschat, altijd voor 80-90% leeg, ook met de feestdagen...

- Kunnen deze garages niet beter volstaan tegen een lagere prijs?
- Waar ligt het break-even point bij max. bezetting en wat is de huidige operationele bezetting met bijbehorende winst/verlies?

Waarom is er overlast van werkverkeer in de wijken?

Een vergunning om te parkeren in een (bijna leegstaande) parkeergarage kost € 200,- per maand/ € 2400,- per jaar, geen wonder dat mensen dan een vouwfiets kopen en in de wijken gaan parkeren!

Er zijn een aantal leuke P&R buiten de stad, echter hier zijn wel een paar problemen mee:

Bijlage - bijdrage heer de Kroon - parkeren in Groningen

- De euro kaartjes zijn inmiddels 2 euro kaartjes geworden, waardoor je € 4,- per dag kwijt bent om van en naar je werk te komen.
 - Tijden waarop de bussen rijden zijn beperkt, zoals vanaf Zernicke, terwijl o.a. Ziekenhuis- en Horecapersoneel niet van 9:00 tot 17:00 werken.
- Ga in overleg met de diverse werknemers/-gevers om te komen tot concrete en betaalbare oplossingen!*

Overigens is parkeren ook een probleem voor het overheidspersoneel van buiten de stad:

Uit betrouwbare bron weet ik dat zij b.v. op de personeelsparkeerplaatsen bij bruggen en sluizen parkeren, hun vouwfiets uit de achterbak pakken, en vervolgens naar hun werk gaan, dus dit zal zeker ook in de wijken gedaan worden.

Bijlage - Betaald parkeren gaat probleem Professorenbuurt niet oplossen zie B en V

Aan de commissie Beheer en Verkeer Gemeente Groningen

14 oktober 2015

Betaald parkeren Professorenbuurt-Oost lost parkeerdruk niet op

Dinsdag 6 oktober was een inspraakavond over de plannen voor betaald parkeren in de Korrewegwijk. 72% van alle bewoners was tegen betaald parkeren. In de Professorenbuurt was dat percentage lager. De gemeente wil op basis van deze bewonerspeilingen betaald parkeren in te voeren in de Professorenbuurt-Oost (het gebied tussen Heijmanslaan, Korreweg, Hamburgervijver en inclusief Oosterhamrikkade).

De uitslag van de peiling in deze buurt was:

- A. 49% kiest voor 'niets doen'
- B. 37% kiest voor 'vergunning voor bewoners, bezoekers en betalen voor passanten'.
- C. 10% kiest voor 'alleen vergunning voor bewoners en bezoekers'
- D. 3% kiest voor 'alleen vergunning voor bewoners'
- E. 1% 'geen antwoord'

De gemeente telt voor het gemak de antwoorden B, C en D bij elkaar (50%) en zegt: "Binnen de voorgestelde gebieden geniet het instellen van betaald- en vergunningparkeren de voorkeur van een meerderheid van de bewoners". Dit is onjuist. De meerderheid kiest voor optie A. De bewoners die voor C en D kozen, deden dat onder voorwaarden, namelijk dat betaald parkeren alleen geldt voor bewoners en hun bezoekers (waaraan volgens de gemeente te 'forse nadelen kleven'. En bovendien: ook 50% is geen meerderheid. De gemeente heeft ook geen idee over verwachting en doel.

Tijdens de avond kregen we info die die ten tijde van de enquête nog niet bekend was:

1. De grootste parkeerdruk wordt ervaren in de avond en de nacht (90% parkeerdruk), maar de vergunningen gelden straks overdag (9-18 uur, en op donderdag tot 21 uur). Het probleem van avond- en nachtdruk wordt dus helemaal niet opgelost met deze maatregel.
2. Men verwacht dat de gratisparkeerders vanuit betaald gebied nu een vergunning gaan nemen (o.a. Heijmanslaan), maar dat is niet logisch gezien de tijden van de vergunningen.
3. Men heeft geen idee over het effect. Als blijkt dat de maatregel geen effect heeft, wordt deze niet meer teruggedraaid. Want 'er zijn dan al investeringen gedaan in automaten'.
4. De bewoners van de nieuwbouw aan de Oosterhamrikkade (ca 75 huishoudens) krijgen óók allemaal een parkeervergunning, maar voor deze huizen worden maar enkele parkeerplaatsen extra gebouwd
5. Men vertelde dat iedereen een vergunning kon aanvragen. Dat is in strijd met wat op de site staat ('evenveel vergunningen als plaatsen'), en vermindert dus de druk niet.
6. De tarieven van de vergunningen gaan in 4 jaar met tientallen procenten omhoog, dit 'om het rendement van Parkeerbeheer te verhogen'.

Al met al was de conclusie van de aanwezigen dat invoeren van betaald parkeren niet veel zal oplossen en dat de gemeente maar naar één optie heeft gekeken: betaald parkeren invoeren terwijl andere opties niet zijn meegenomen. Betaald parkeren levert de gemeente veel geld op en geeft ook veel gedoe (denk aan visite, verjaardagen). Ook zijn de bewoners van omliggende wijken en de Korreweg bang voor het 'waterbed-effect'. "Als we dit geweten hadden, hadden we anders gestemd", zeiden een aantal op de informatie-avond.

Wij verzoeken u het concept parkeerplan voor de Professorenbuurt-Oost te heroverwegen en opnieuw te bespreken met de bewoners, maar nu met de reële opties en transparantie over de keuzes die voorliggen.

Contactinformatie: Arno de Vries, Roelynke Postma (roelynke@synion.nl)

Collegebrief - Informerende brief over 'De eerlijke brommer'



Onderwerp Informerende brief over 'De eerlijke brommer'

Steller W. de Boer

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 86 74 Bijlage(n) 2

Ons kenmerk 5201958

Datum 17 SEP 2015 Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

In januari 2014 hebben de fracties van GroenLinks en de Partij van de Arbeid een initiatiefvoorstel ingediend met als titel '*De eerlijke brommer: scooterbeleid in Groningen*'. De raad heeft op 19 februari 2014 ingestemd met dit initiatiefvoorstel nadat het dictum hiervan was aangepast. In dit besluit draagt de raad het college op een effectief en efficiënt scooterbeleid te ontwikkelen waarbij de suggesties worden betrokken uit het initiatiefvoorstel voor zover deze haalbaar en proportioneel worden geacht.

Samenvatting

Het sterk toenemende gebruik van snorscooters, die vaak zijn opgevoerd, brengt risico's met zich mee voor de verkeersveiligheid van de scooterrijders zelf en vooral ook van fietsers. Daarnaast veroorzaken oude en/of opgevoerde snorscooters overlast door de uitstoot van fijn stof en lawaai.

Het gaat hier om een landelijk probleem, dat primair vraagt om nationale maatregelen. De discussie hierover in de Tweede Kamer is nog gaande. Het ontwikkelen van een specifiek scooterbeleid voor Groningen is niet opportuun. Voor zover maatregelen op gemeentelijk niveau zinvol zijn, zoals verkeerseducatie, wordt hieraan reeds aandacht besteed.

Maatregelen zoals een opkoopregeling, een verbod op de verkoop of een milieuzone voor tweetaktscooters of een Groningse 'schone scooterregeling' zijn niet mogelijk, niet effectief en/of te duur.

Uit oogpunt van schoon, duurzaam en vooral ook gezondheid van de gebruiker zelf gaat er niks boven fietsen. Vandaar dat wij met onze Fietsstrategie maximaal inzetten op het stimuleren en faciliteren van fietsen, inclusief e-bikes.

I. Inleiding

De fracties van GroenLinks en de Partij van de Arbeid stellen in "De eerlijke brommer" dat het toenemende gebruik van scooters onevenredig veel problemen oplevert voor de leefomgevingskwaliteit, de verkeersveiligheid (op fietspaden) en de gezondheid (gebrek aan lichaamsbeweging voor de gebruiker en schadelijke uitlaatgassen en lawaai voor anderen). Hoewel de fracties een betere landelijke regelgeving nastrevenswaardig vinden, is de gemeente volgens hen goed in staat om zelf een groot deel van de problemen

effectief op te lossen. De fracties doen hiervoor een achttal concrete suggesties en verzoeken ons op basis hiervan een Gronings scooterbeleid te ontwikkelen. In reactie hierop van onze kant het volgende.

II. Verkeersveiligheid

De maatschappelijke en politieke discussie gaat vooral over (opgevoerde) snorscooters. Het sterk toenemende gebruik hiervan levert problemen op voor de verkeersveiligheid, óók in Groningen. Het gaat hierbij niet alleen om risico's voor de scootrijder zelf, maar vooral óók om risico's voor fietsers op drukke en/of relatief smalle fietspaden. Door de hoge snelheid en/of slecht rijgedrag van opgevoerde snorscooters komen fietsers regelmatig letterlijk en figuurlijk in de verdrukking en soms erger.

De beschikbare cijfers op provinciaal en gemeentelijk niveau geven niet een goed beeld van de ongevallen met brom- en snorscooters en de betrokkenheid hierbij van fietsers. Maar landelijk en bijvoorbeeld ook vanuit het UMCG zijn er signalen, dat er zich in toenemende mate ongevallen voordoen met of vanwege snorscooters met vaak zeer ernstige letselschade als gevolg.

De vier grote steden (de G4) hebben eind 2013 een brandbrief aan het Rijk gestuurd waarin zij aandringen op betere instrumenten om de problemen vanwege (opgevoerde) snorscooters aan te pakken. Om te beginnen is een betere handhaving op hardrijders nodig. Daarom vragen de G4 in hun brandbrief aan de betrokken ministers het mogelijk te maken om het kentekenbewijs van een scooter in te nemen op basis van een snelheidsmeting met radar- of laserapparatuur. Nu is hiervoor een rollerbankcontrole voorgeschreven, die voor de politie nogal bewerkelijk is en door scootergebruikers makkelijk kan worden omzeild. Daarnaast dringen de G4 in hun brandbrief aan op het invoeren van een helmplicht voor snorscooters zodat deze waar nodig en mogelijk gebruik kunnen/moeten maken van de rijbaan.

Mede door de brandbrief van de G4 staat dit onderwerp sinds vorig jaar hoog op de politieke agenda van de Tweede Kamer. De voorstellen van de G4 vereisen een zorgvuldige afweging en besluitvorming op nationaal niveau. De discussie hierover in de Tweede Kamer is nog gaande. Van gemeentezijde heeft Amsterdam het voortouw in deze discussie.

Minister Schultz van Haegen (IenM) heeft bij brief van 24 juni 2015 aan de Tweede Kamer laten weten, dat zij op korte termijn zal reageren op de motie Hoogland die pleit voor het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan in combinatie met een lokale helmplicht.

Het gaat hier om een landelijk probleem dat primair vraagt om nationale maatregelen. De G4 hebben hiervoor goede voorstellen ingediend, waar wij ons graag bij aansluiten. We zullen de verdere besluitvorming in de Tweede Kamer moeten afwachten.

Onderscheid brom- en snorscooters

- Een **bromscooter** (ofwel een bromfiets) heeft een **geel** kenteken, mag maximaal 45 km/uur en maakt in de bebouwde kom in principe gebruik van de rijbaan.
- Een **snorscooter** (ook wel snorfiets genoemd) heeft een **blauw** kenteken en mag maximaal 25 km/uur. Voor snorscooters geldt geen helmplicht. Ze moeten gebruik maken van fietspaden.

III. Aanpak tweetaktscooters vanwege fijn stof en lawaaihinder

Overlast (inclusief stank en lawaai) door scooters is over het algemeen heel lokaal en kortdurend van aard. Deze overlast wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door het gebruik van opgevoerde (snor)scooters. Zoals gezegd is dit een landelijk probleem, dat primair vraagt om nationale maatregelen. De voorstellen van G4 zijn een effectieve manier om niet alleen de verkeersveiligheid te verbeteren, maar ook om overlast van scooters (zoals uitstoot fijn stof en lawaai) te voorkomen of te verminderen.

In het initiatiefvoorstel staan verschillende suggesties voor vergaande maatregelen om met name de uitstoot van fijn stof en lawaaihinder door tweetaktscooters aan te pakken. Naar onze mening zijn deze suggesties niet haalbaar of proportioneel.

In de afgelopen zes jaar (2009-heden) hebben wij in totaal circa 150 meldingen ontvangen over brom- en snorscooters. Het gros hiervan ging over te hard rijden en over scooters op voet- en fietspaden. Er zijn nauwelijks meldingen geweest over fijn stof of lawaai. Overigens lijkt het erop dat door de populariteit van nieuwe (elektrische) scooters het gebruik van oude tweetaktscooters met alle overlast van dien vanzelf aan het afnemen is.

Ten aanzien van een aantal voorgestelde maatregelen wijzen wij op het volgende:

- Een verbod op de verkoop van tweetaktscooters is juridisch niet mogelijk. Nieuwe tweetakt- en viertaktscooters zijn standaard voorzien van een katalysator, zijn daarom relatief schoon en voldoen aan de EU-typekeuringseisen. Een Lidstaat, laat staan een gemeente kan de verkoop hiervan niet verbieden. Een verbod op de verkoop van oudere c.q. tweedehands scooters (vaak opgevoerd en zonder katalysator) is praktisch niet uitvoerbaar;
- Het instellen van een milieuzone voor tweetaktscooters is een te zwaar middel en zou onevenredig hoge kosten vergen voor handhaving;
- Een slooppremie voor scooters met een fossiele brandstofmotor staat op gespannen voet met het principe 'de vervuiler betaalt'. Om oneigenlijk gebruik te voorkomen, zou zo'n (gemeentelijke) slooppremie gepaard gaan met hoge uitvoeringskosten. Een slooppremie voor oude scooters en/of een subsidie voor e-scooters levert niet of nauwelijks een bijdrage aan een betere verkeersveiligheid; ook e-scooters kunnen worden opgevoerd. Een Groningse 'schone scooterregeling' is daarom doeltreffend noch doelmatig. Hier komt bij dat ondernemers al gebruik kunnen maken van de mogelijkheden die de MIA/Vamil biedt voor de aanschaf van e-scooters voor zakelijk gebruik.

In dit verband willen wij tevens wijzen op de brief dd. 6 juli 2015 van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mevrouw Mansveld, aan de Tweede Kamer. Hierin schrijft zij dat uit overleg met de sector duidelijk is geworden dat een generieke financiële impuls naar verwachting niet effectief is om de overgang naar e-scooters te versnellen. Wat dit betreft zal voorlichting aan consumenten over de voordelen van e-scooters volgens de brief beter werken. Daarom zal hiervoor een landelijke campagne worden voorbereid.

Collegedbrief - Informerende brief over 'De eerlijke brommer'

Bladzijde 4 van 4

IV. Tot slot

Uit oogpunt van schoon, duurzaam en vooral ook gezondheid van de gebruiker zelf gaat er niks boven fietsen. Vandaar dat wij met onze Fietsstrategie maximaal inzetten op het stimuleren en faciliteren van fietsen, inclusief e-bikes.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink

BIJLAGE

GRIFFIE	
reg.nr.	SR14.414633
ingek.	24 JAN. 2014
class.	-2-07-51
te beh. door:	SR
kopie gez. aan:	BeCool

Geen preadvies

*Geen preadvies gevraagd.
Uiterste datum: 11 maart 2014.*

DE EERLIJKE BROMMER SCOOTERBELEID IN GRONINGEN

Thans bij RO/EZ



Initiatiefvoorstel

BESTUURSDIENST	
reg.nr.	Ro14.4151383
ingek.	27 JAN 2014
class.	
te beh. door:	Ro
kopie gez. aan:	Buurs11

GROENLINKS



PVDA

Collegebrief - Informerende brief over 'De eerlijke brommer'

DE EERLIJKE BROMMER

DE EERLIJKE BROMMER SCOOTERBELEID IN GRONINGEN

Initiatiefvoorstel

Inhoudsopgave

0. SAMENVATTING	3
PROBLEMATIEK	
EUROPEES EN LANDELIJK BELEID	
INITIATIEFVOORSTEL	4
1. PROBLEMATIEK	5
1.1 LUCHTVERVUILING	
FIJNSTOF	6
1.2 VERKEERSVEILIGHEID	
1.3 SCOOTER VS. FIETSER	7
PASSEREN	
1.4 HANDHAVING SNELHEID	
1.5 GELUID	8
1.6 GEZONDHEID	
2. OPLOSSINGEN	9
2.1 ELEKTRISCHE SCOOTERS	
SCHONE SCOOTER REGELING	
BRANCHE-ORGANISATIES	10
STRAATINRICHTING	
2.2 NALEEFGEDRAG	
EDUCATIE	11
2.3 VERKEERSVEILIGHEID	12
BREDERE FIETSPADEN	
SCHEIDEN VAN DE SNELHEDEN	
LANDELIJK BELEID	13
3. VOORSTEL	14
BESLUIT	15
BIJLAGE 1 <i>Scooters</i>	
BIJLAGE 2 <i>Verkeersborden</i>	

Collegedebrief - Informerende brief over 'De eerlijke brommer'

DE EERLIJKE BROMMER

0. SAMENVATTING

Het aantal scooters schiet de laatste jaren omhoog. De afgelopen vijf jaar zijn er in Nederland bijna 350.000 bijgekomen. Volgens CBS zijn het er nu ruim een miljoen. In de provincie Groningen rijden ca. 30.000 scooters rond waarvan naar schatting ruim 10.000 in de Stad. De scooter heeft daarmee het straatbeeld definitief veranderd.

Scooters zijn uitermate populair, met name onder jongeren en bezorgdiensten. Ze zijn snel, handig voor wat langere afstanden en wie geen auto hoeft maar wel onafhankelijk van anderen en het OV wil zijn, koopt een scooter om zich hip en/of snel te verplaatsen. Voor snorscooters is een helm niet verplicht. Naast dit gebruiksgemak dankt de scooter zijn populariteit aan het feit dat je overal gratis mag parkeren.

PROBLEMATIEK

Maar niet iedereen is enthousiast. Scooters veroorzaken onevenredig veel overlast en gevoelens van onveiligheid, door de hoge snelheid, het ruimtebeslag, de verkeersonveiligheid en het lawaai. Opgevoerde scooters versterken veelal die klachten. En wie naast een ronkende scooter staat te wachten of daarachter rijdt, ademt vieze uitlaatgassen en zeer schadelijke stofdeeltjes in. Deze problematiek mag niet worden onderschat. Steeds meer publicaties tonen de schadelijkheid aan van de uitstoot door scooters. TNO schreef er rapporten over in 2009 en 2013. De Fietsersbond toonde aan dat scooters meer fijnstof uitstoten dan vrachtwagens.

Veel scooterrijders houden zich niet aan de maximum rijsnelheden. Ook verdringen scooters andere weggebruikers van het fietspad. En ze zijn bij meer verkeersongevallen betrokken dan welke andere categorie weggebruikers dan ook. Scooters kunnen gemakkelijk opgevoerd worden terwijl een effectieve handhaving op snelheid, geluidsproductie en de uitstoot van vervuulende en giftige stoffen ontbreekt. Daardoor rijden er helaas ook in onze stad heel veel scooters die te hard kunnen, én te veel lawaai produceren én te veel roet en fijnstof uitstoten.

De grootste bron van de vervuiling door scooters is de ouderwetse 2-takt motor. De gebrekkige loopcultuur, het lawaai, de stank en de blauwe walm van dit type motor is bekend van de Trabant. Een 2-takt motor is weliswaar goedkoop maar ook ongeveer 10 keer zo vervuilend als een 4-takt motor. In het Verenigd Koninkrijk is de verkoop van 2-takt scooters daarom inmiddels geheel uitgebannen. Ook in sommige Italiaanse steden zijn ze niet meer welkom wegens de buitenproportionele bijdrage die ze leveren aan luchtvervuiling. Hoewel nieuw verkochte scooters, ook in Nederland, vrijwel allemaal 4-takt zijn, blijven de lawaaiige en uiterst schadelijke 2-takt scooters vooralsnog gewoon rondrijden. Onderzoek uit Amsterdam laat zien dat 44% van scooters nog steeds een tweetakmotor heeft.¹ Dat betekent dat dit type scooter nog jarenlang aanzienlijke schade toebrengt aan het milieu, onze gezondheid en de leefomgeving.

EUROPEES EN LANDELIJK BELEID

Pas vanaf 2017 zullen in Europa strengere eisen gelden voor de praktijkprestaties en de duurzaamheid van scooters. Ook wordt dan de verantwoordelijkheid van importeurs, fabrikanten en toezichthouders beter vastgelegd. Staatssecretaris Mansveld (Infrastructuur en Milieu) heeft medio 2013 aangekondigd dat fabrikanten extra controles kunnen verwachten van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW). Die moeten erop toezien dat fabrikanten niet in overtreding gaan en dat de uitstoot van het model op papier niet te veel afwijkt van de praktijk.²

¹<http://www.parool.nl/parool/nl/224/BINNENLAND/article/detail/3537187/2013/11/01/Aantal-zeer-vervuilende-scooters-in-stad-veel-hoger-dan-verwacht.dhtml>

²<http://www.rijksoverheid.nl/nieuws/2013/07/11/mansveld-pakt-vervuilende-brom-en-snorfietsen-aan.html>

Collegedebrief - Informerende brief over 'De eerlijke brommer'

DE EERLIJKE BROMMER

INITIATIEFVOORSTEL

De fracties van GroenLinks en Partij van de Arbeid willen niet wachten op de trage Europese beleidsontwikkelingen noch op de beperkte ambities in het landelijk beleid. Praktijkervaringen in andere Nederlandse steden laat zien dat met gericht lokaal beleid véél resultaat is te behalen.

Daarom stellen GroenLinks en PvdA een nieuw scooterbeleid voor in de gemeente Groningen. De fracties willen de onevenredige overlast, vervuiling en onveiligheid door het gebruik van scooters terugdringen. Daartoe wordt het college verzocht een maatregelenpakket uit te werken dat gericht is op:

1. stimuleren en vergroten het gebruik van elektrische of viertakt scooters.
2. mogelijkheden van een slooppremie voor 2-takt scooters.
3. effectievere controle en handhaving op opgevoerde scooters (naleefgedrag).
4. minder ongevallen met letselschade waarbij scooters betrokken zijn.

Elk van de vier sporen wordt toegelicht en onderbouwd.

Collegebrief - Informerende brief over 'De eerlijke brommer'

DE EERLIJKE BROMMER

1. PROBLEMATIEK

'Scooter' is de verzamelnaam voor een vervoermiddel op twee wielen met een kleine motor. Vroeger spraken we over bromfietsen of snorfietsen, volgens de wet een zogenaamde 'fiets met hulpmotor'. Veruit de meeste scooters hebben een tweetakt- of viertaktmotor; het aandeel van elektrische scooters is nog uiterst beperkt. Bromscooters hebben en geel kenteken met zwarte letters en rijden het snelst. De langzamere variant ('snorscooter') heeft een blauw kenteken en witte letters en mag zonder helm worden bereden.

Scooters zijn populair, want relatief goedkoop, wendbaar en makkelijk in gebruik. En ze zijn hip, vooral de retro modellen met chromen spiegels en brede, leren zetels. Wie geen auto heeft maar ook niet afhankelijk wil zijn van het OV, kan met een scooter prima uit de voeten op de korte en middellange afstand. Je kunt 'm overal gratis parkeren en voor snorscooters heb je geen helm nodig.

De problemen die samenhangen met het scootergebruik bestaan uit hun negatieve effect op de luchtkwaliteit en gezondheid, hun geluidsproductie, de ruimte die zij nodig hebben op het fietspad (en in parkeerde toestand), hun snelheid en daarmee onveiligheid op de weg. Deze problemen nemen toe door hun gestaag groeiende aantal. Vanaf 2008 en 2012 is het aantal scooters in Nederland met meer dan 30% gegroeid tot 1,1 miljoen. In de gemeente Groningen zijn het er naar schatting inmiddels ruim 10.000.

1.1 LUCHTVERVUILING

Vreemd genoeg zijn de emissienormen voor bromscooters al jaren minder streng dan voor personenauto's. Volgens de geldende Europese emissienormen mogen bromscooters zes keer zoveel giftig koolmonoxide (CO) uitstoten als personenauto's. Voor koolwaterstoffen (HC, verdampte benzine), stikstofoxiden en fijnstof is zelfs 'the sky the limit' want daarvoor zijn helemaal geen normen vastgelegd. Europa werkt weliswaar aan voorstellen tot aanscherping van de eisen, maar tot op heden is daarvan alleen een concept gepresenteerd.

Europese normen voor auto's en tweewielers³

mg / km uitstoot	Personenauto's		Moto-scooters		Bromscooters
	Benzine	Diesel	<150 cc	>150cc	Benzine
koolmonoxide (CO)	1000	500	2000	2000	6000
koolwaterstoffen (HC)	100	-	800	300	-
stikstofoxiden (NOx)	60	180	150	150	-
HC + NOx	-	230	-	-	3000
fijn stof (PM)	5	5	-	-	-

Scooters kennen een typegoedkeuring. Dat is een norm voor de toegelaten uitstoot van schadelijke stoffen, bepaald bij de fabricage- en/of in de groothandelsfase. Er zijn echter geen zogenaamde permanente eisen voor de werkelijke gebruiksfase. Het bevoegd gezag, zoals de gemeente of de inspectie, heeft geen handvatten om de luchtvervuiling te toetsen en handhaven.

Wat in ieder geval vaststaat is dat scooters veel meer schadelijke stoffen uitstoten dan ze volgens de typegoedkeuring mogen doen. In 2008 startte de Fietsersbond een campagne tegen de buitengewone overlast voor voetgangers en fietsers (en brommerrijders zelf) door brommers en scooters. Rondrijdende tweetaktscooters werden op basis van metingen getypeerd als ware fijnstof-kanonnen: 'Een vrachtwagen stoot per seconde 30.000 deeltjes per kubieke centimeter uit, en een scooter 35.000 deeltjes!' aldus de woordvoerder van de landelijke Fietsersbond.

³ http://documentatie.leefmilieubrussel.be/documents/Lucht_62.PDF

Collegebrief - Informerende brief over 'De eerlijke brommer'

DE EERLIJKE BROMMER

Ook uit TNO-onderzoek blijkt dat brom- en snorscooters in de praktijk bij lange na niet aan de Euro 3 norm voldoen die verplicht is bij typegoedkeuring. Ze overschrijden deze norm met een factor 6 tot 10. Vooral 2-takt scooters kunnen zelfs met aanpassingen niet meer aan de norm voldoen waarmee ze toegelaten zijn als type. Dat betekent dat juist dit type scooter een groter gevaar vormt voor de volksgezondheid dan tot nu toe werd herkend en erkend.

Techniek

De scooter is de meest vervuilende vorm van vervoer in de stad. Een scooter stoot per gereden kilometer meer vervuilende stoffen uit dan een vrachtwagen. Daarbij is de 2-takt scooter nog eens extra vervuilend en lawaaiig. Bij deze verouderde techniek wordt de mengsmering samen met de benzine in de motor gebracht. Daar verbrandt de mengsmering dus ook. Dit levert veel extra fijnstof en vooral roet op. Doordat de verbrande olie via de uitlaat naar buiten komt zie je vaak een blauw rookpluimpje. Dit wordt versterkt door de snelheidsbegrenzers op snorscooters. Omdat een tweetakt bovendien meer krachten ontwikkelt dan een viertakt, heeft het blok meer te lijden en slijt het sneller. Hierdoor nemen de onbalans, verbruik, uitstoot en geluidsproductie verder toe. Het snel uifaseren van 2-taktscooters ten gunste van elektrische- en 4-taktscooters is een essentiële maatregel voor het verbeteren van de leefomgevingkwaliteit.

Tegen deze achtergrond is de groeiende verkoop van viertakt scooters al een belangrijke vooruitgang. Een (moderne) viertaktscooter stoot gemiddeld 90% minder CO en HC uit dan de oudere tweetaktscooters. De meest schone oplossing is echter het gebruik van elektrische alternatieven. Net als andere volledig elektrische voertuigen stoot een elektrische scooter of brommer niets uit op locatie en bespaart een elektrische variant 68% in CO₂-ketenuitstoot ten opzichte van een benzinevariant (TNO, 2011). De luchtvervuiling vindt dan plaats bij het opwekken van elektriciteit, maar dat is per eenheid energie vele malen schoner dan in de twee- of viertakt scooter motor. Rijden op groene stroom is natuurlijk nog veel schoner en efficiënter, en resulteert in een CO₂-ketenuitstoot die verwaarloosbaar laag is.

FIJNSTOF

Bijzondere aandacht vraagt fijnstof. Fijnstof bestaat uit schadelijke deeltjes die zo klein zijn dat je ze inademt, maar niet meer uitademt. In het lichaam kan fijnstof leiden tot ongeneeslijke longziekten als astma en COPD. Bovenop de metingen van de Fietsersbond toont nieuw onderzoek van TNO (2013) naar twee- en viertakt scooters aan, dat langzamere snorscooters door de snelheidsbegrenzers maar liefst vier keer zoveel fijnstof uitstoten als bromscooters. Deze stoten op hun beurt weer vier maal zoveel fijnstof uit als Euro 5 dieselauto's. Omdat snorscooters op fietspaden moeten rijden, ondervinden fietsers hier nog eens extra hinder van, temeer omdat fietsers vanwege fysieke inspanning vaak dieper inademen.

1.2 VERKEERSVEILIGHEID

Intussen groeit het aantal scooters gestaag verder. Waar bromscooters met name populair zijn op het platteland, zijn snorscooters vooral favoriet in de stad, aldus het CBS. BOVAG en RAI gaven in 2010 aan dat er tweemaal zoveel scooters werden verkocht ten opzichte van 2005. Vooral de verkoop van zogenoemde 'retro' snorscooters, waarmee op het fietspad en zonder helm mag worden gereden, is enorm gestegen. De verkoopexplosie en het opvoeren van scooters is van invloed op het aantal verkeersongevallen met scooters, aldus Consument en Veiligheid. Het aantal verkeersongevallen met scooters nam in de periode 2005 tot 2010 toe met maar liefst 87%.⁴

De vier grote steden stuurden eind vorig jaar⁵ een brandbrief over scooters aan minister Schultz van Haagen (Verkeer). Volgens de brief was in 2013 bijna de helft van alle verkeersdoden in

⁴ Van de 9800 slachtoffers die jaatlijks in deze periode op een spoedeisende hulpafdeling (SEH) van een ziekenhuis zijn behandeld, is 15% in het ziekenhuis opgenomen.

⁵ http://nieuwsuur.nl/documenten/briefamsterdam_1.pdf

Collegedebrief - Informerende brief over 'De eerlijke brommer'

DE EERLIJKE BROMMER

Amsterdam een snorfietser. De G4 constateren dat 77% van de snorscooters harder rijden dan de toegestane 25 kilometer per uur. De meeste slachtoffers zijn vrij jong, in de leeftijdsfase 15-19 jaar. Bij 88 procent van de ongevallen is de bestuurder of een mede passagier ook slachtoffer.

Ook de Europese Commissie waarschuwt dat het aantal dodelijke en letselongevallen door scootergebruik significant hoger ligt dan van andere vervoerscategorieën. Waar de twee- en driewielige motorvoertuigen in de Europese Unie slechts 2 procent van het totale aantal kilometers over de weg aflegt, zijn zij betrokken bij 16 procent van alle dodelijke ongevallen. Het aantal dodelijke ongelukken ligt zelfs 18 maal hoger dan onder automobilisten. Deels zijn de cijfers te verklaren door roekeloos rijgedrag en weinig verkeerservaring. Jongeren zien volgens de Europese Commissie het gevaar van spookrijden, slingeren en (te) hard rijden vaak onvoldoende in. Of zij maken zich er niet druk over en denken 'dat overkomt mij toch niet'. Dat er nu een scooter praktijkexamen is gesteld, doet daar weinig aan af. Er ligt een duidelijke relatie tussen de letselcijfers en het feit dat een helm dragen niet verplicht is op snorscooters.

Het aantal verkeersongevallen met lichte materiële schade wordt in Groningen vanaf 2011 niet meer geregistreerd. Wel weten we dat brom- en snorscooters in trek zijn: diefstal van deze scooters staat op nummer één in de top tien van veel voorkomende criminaliteit in district Groningen/Haren.⁶

1.3 SCOOTER VS. FIETSER

Op het fietspad ervaren fietsers overlast van scooters vanwege het ruimtegebrek. Het gaat naast de objectieve onveiligheid ook om schrik- en onveiligheidsgevoelens. Omdat scooters zwaarder en sneller zijn vormen zij al gauw een overmacht tegenover de lichtere fietsen op het fietspad. Volgens de Fietsersbond durven daardoor met name ouderen en ouders met kleine kinderen soms niet (meer) te fietsen. Terwijl een fiets gemiddeld 50 cm breed is, nemen scooters met hun brede spiegels gemakkelijk 100 – 110 cm in beslag. Wettelijk mogen snor- en bromscooters 1 meter breed zijn, exclusief de spiegels. Op een fietspad van 2 meter breed kunnen twee fietsers elkaar nog wel passeren, maar deze maat volstaat niet op druk bereden routes.

Naast het ruimtegebrek vormt het grote snelheidsverschil tussen snorscooters en fietsen een groot probleem. De verkeersoverlast en onveiligheid hangen samen met de snorscooters die de maximumsnelheid (fors) overschrijden en met bromscooters die ongeoorloofd gebruik maken van het fietspad. Het 'gevoel' van onveiligheid werd verder versterkt door het snel naderende geluid van een opgevoerde scooter of het toeteren op het fietspad.

PASSEREN

Het grote snelheidsverschil geeft bij een beperkt aantal brommers al veel passeerbewegingen op het fietspad. En hoe hoger de snelheid van brommers op het fietspad, des te hoger het aantal passeerbewegingen. Fietsers – zeker als zij naast elkaar fietsen – kunnen niet of moeilijk opzij voor scooters, tenzij zij elke keer dat er een achteropkomende scooter passeert uitwijken naar de stoep. Door het grote verschil in gewicht, ruimtebeslag en rijnsnelheid (van wel 20 tot 25 km per uur verschil) leidt dit vaak tot gevaarlijke situaties. Het leidt ertoe dat fietsers een grotere zijwaartse afstand willen bewaren tot achteropkomende scooters. Maar het is ook gevaarlijk voor de scooterrijder zelf, die bij het passeren met (te) hoge snelheid over een smalle schampstrook langs lantaarnpalen, fietsrekken of geparkeerde auto's moet rijden.

1.4 HANDHAVING SNELHEID

Scooters mogen maximaal 25 km per uur rijden op het fietspad. Deze limiet is er om grote snelheidsverschillen tussen de verschillende gebruikers van het fietspad te voorkomen. Snorscooters kunnen echter over het algemeen met gemak 40 km per uur rijden. En ze doen dat ook als ze de kans krijgen. Opgevoerde snorscooters kunnen zelfs 70 km per uur halen. Onderzoek van Rijkswaterstaat toont aan dat 96% van de snorscooters te hard rijdt.

⁶ Lokaal criminaliteits- en veiligheidsbeeld 2011 gemeente Groningen, april 2012.

Collegebrief - Informerende brief over 'De eerlijke brommer'

DE EERLIJKE BROMMER

De wettelijke maximumsnelheden voor snor- en bromscooters van 25 respectievelijk 45 km per uur zijn constructiesnelheden. Deze worden gemeten op een rollerbank. Vanwege marges voor meefout en handhaving, beboet de politie snorscooters echter pas vanaf een gemeten snelheid op de rollentestbank van 39 km per uur ofwel een snelheidsoverschrijding van 56%. Ter vergelijking: dat is alsof op de autosnelweg pas vanaf 205 km/uur wordt beboet waar een maximum geldt van 130 km/uur. Er is in de praktijk dan ook sprake van een exceptionele gedoogsituatie. De meeste snorscooters blijken ook al bij voorbaat (in de winkel) rond de 35 km per uur te kunnen rijden. Een nog hogere snelheid is eenvoudig mogelijk door het verwijderen van een begrenzer en het opvoeren.

1.5 GELUID

Hoewel de bijdrage van scooters aan de totale geluidsbelasting door het verkeer laag is (er zijn immers 10 x zoveel auto's), wordt de lokale geluidshinder wél als groot ervaren. Het Compendium voor de Leefomgeving (PBL, CBS, WVUR) zegt daarover:

"In 2003 ondervond 29% van de Nederlanders ernstige hinder door geluid van één of meerdere wegverkeersbronnen. (...) Wegverkeer is de belangrijkste bron van geluidshinder in Nederland, gevolgd door burens en vliegverkeer (12% ernstige hinder). Van alle bronnen van wegverkeer veroorzaken brommers de meeste ernstige geluidshinder. Met 19% staan ze op de eerste plaats in de top tien van meest hinderlijke geluidsbronnen, gevolgd door motoren (11% ernstige hinder) en vrachtauto's (10% ernstige hinder). Het percentage ernstige geluidshinder door deze bronnen is tussen 1998 en 2003 verder toegenomen".

Het aandeel van ernstige geluidsoverlast door brommers / scooters is na 2003 verder gestegen, vanwege de grote toename van het aantal scooters in Nederland. Scooteroverlast wordt niet apart geregistreerd en gerapporteerd bij het Meldpunt Overlast en Zorg. Wel wordt het gemeld, vaak als onderdeel van (jongeren)overlast, waarbij ook sprake is van ander overlastgevend gedrag; zoals schreeuwen, samenscholen en rotzool.

Overmatige geluidsproductie is in de meeste gevallen het gevolg van opvoeren of gebrekkig onderhoud, zoals bijvoorbeeld een defecte uitlaat. In 2007 reed in Nederland van de staande gehouden brom- en snorscooters 22% op een opgevoerd voertuig. Voor Groningen zijn geen cijfers bekend.

1.6 GEZONDHEID

Naast de problemen die scooters voor anderen veroorzaken, veroorzaakt het rijden van een scooter ook problemen voor henzelf en bijrijders. Los van de blootstelling aan hoge concentraties roet en fijnstof, krijgen veel scooteraars (te) weinig lichaamsbeweging doordat ze niet fietsen of wandelen. Overgewicht en scooterrijden gaan niet zelden hand in hand. Waar een stadsmens in 30 minuten per dag op de fiets voldoende beweging opdoet, verplaatsen scooterrijders zich passief in de eigen ongezonde scooteruitlaatgassen.

Het genoemde onderzoek van de Fietsersbond heeft aangetoond dat een fietser een piek aan viezigheid binnenkrijgt als een scooter of een vrachtwagen hem rakelings passeert. Of als een fietser naast of achter een scooter staat te wachten bij een stoplicht. Maar het goede nieuws is, zo verzekeren de wetenschappers van de Universiteit Utrecht: de gezondheidswinst van de lichaamsbeweging weegt bij fietsen nog op tegen de gezondheidsschade van de luchtvervuiling.

Collegebrief - Informerende brief over 'De eerlijke brommer'

DE EERLIJKE BROMMER

2. OPLOSSINGEN

Voor de problemen die scooters veroorzaken is een breed pallet aan oplossingen voor handen. De gemeente Groningen is daarmee goed in staat zelf een groot deel van de problemen effectief op te lossen.

2.1 ELEKTRISCHE SCOOTERS

Elektrische brommers zijn schoon, heerlijk stil en zuinig en bovendien ruimschoots beschikbaar op de markt. Bovendien zijn de techniek en betrouwbaarheid ruimschoots bewezen. En in prijs zijn elektrische scooters inmiddels concurrerend met benzinescooters. Daarom vinden GroenLinks en Partij van de Arbeid het de hoogste tijd om de omschakeling naar elektrische scooters en e-bikes sterk te gaan bevorderen en het aandeel (oude) benzinescooters te verkleinen. Het aandeel elektrische scooters in de totale verkoopcijfers is nog klein, maar stijgt wel significant. In 2009 werden er in Nederland 552 elektrische brommers en 2623 elektrische snorscooters verkocht. Dat was het dubbele van het jaar daarvoor.

En steeds meer Nederlandse gemeenten stimuleren de overstap naar elektrisch vervoer. De voordelen van elektrisch vervoer zijn dan ook evident. Mits gebruik gemaakt wordt van groene stroom, draagt elektrisch vervoer bij aan een schone lucht en een klimaatneutrale stad. Elektrische scooters maken geen geluid en zijn goedkoper in het gebruik. Ook de industrie boekt snel voortgang in de ontwikkeling van elektrische voertuigen.

SCHONE SCOOTER REGELING

In navolging van de BOVAG bepleiten GroenLinks en Partij van de Arbeid de invoering van een Groninger 'schone scooter regeling'. Zo kunnen fossiele brandstoftrijders worden gestimuleerd om hun oude, vervuulende brom- of snorscooter te vervangen door een schoon en stil exemplaar: hetzij met trappers ofwel met groene stroom aangedreven. Deze regeling heeft enkele consequenties. Zo zijn elektrische scooters zo stil dat je ze veelal niet hoort aankomen, waardoor vormen ze juist weer een extra gevaar op het fietspad vormen. Daarnaast moet het voor scooterrijders mogelijk zijn op veel plekken in de stad op te laden.

Een aantal Nederlandse gemeenten heeft al stappen gezet om de verkoop van elektrische brom- en snorscooters te promoten. Daarbij gaat het vooral om het gelijktijdig vervangen van een zwaar vervuulende twee-taktscooter. Zaanstad heeft daarom als eerste gemeente een algemene sloopregeling ingevoerd voor brom- en snorscooters op benzine of mengsmering. Inwoners van Zaanstad werden beloofd als zij hun (vuile) scooter inleverden en/of een nieuwe elektrische scooter aanschafte. Bewoners die hun oude tweetakt inleverden ontvingen een premie van € 200,-. Aanschaf van een nieuwe elektrische scooter werd tot maximaal de helft van de aankoop prijs gesubsidieerd. Deze regeling was een succes en heeft in een jaar tijd geresulteerd in 63 aangeschafte elektrische scooters en 29 ingeleverde en vernietigde tweetakt brommers en scooters.

Ook andere Nederlandse steden nemen maatregelen tegen vervuulende scooters. Utrecht is bezig met het realiseren van 300 oplaadpunten om het gebruik van elektrische scooters en auto's aantrekkelijker te maken. Rotterdam werkt aan een sluitend netwerk van oplaadpunten. Arnhem heeft in 2013 een stimuleringsregeling voor e-scooters ingevoerd die speciaal op ondernemers was gericht, zoals pizza-koeriers. In Groningen heeft de gemeentelijke organisatie enkele e-scooters aangeschaft terwijl ook de 'uitrol' van e-laadpalen in de openbare ruimte langzaam maar zeker van de grond komt.

TNO concludeerde in 2009 al dat een slooppremie voor oude brom- en snorscooters een effectief middel is tegen de uitstoot van schadelijke stoffen en het terugdringen van geluidshinder. Het betreft dan vooral oude tweetaktbrommers, die een factor 10 meer vervuilen dan modernere motoren.

Collegiebrief - Informerende brief over 'De eerlijke brommer'

DE EERLIJKE BROMMER



Gonningen, juni 2012
– Wethouder Ton Schroor, maakte al in de zomer van 2012 gebruik van een elektrische scooter. De zogenaamde e-scooter is stil en heeft geen vervuillende uitstoot. Daarnaast levert de gemotoriseerde tweewieler tijdswinst op. De e-scooter past daarmee prima binnen de ambitie van de gemeente Groningen om in 2035 CO2-neutraal te zijn

BRANCHE-ORGANISATIES

Door overleg met de scooterbranche kan ook veel worden bereikt. Al eerder sprak het stadsbestuur op instigatie van de fractie van Groen Links met de Groninger City Club (GCC) en de Kamer van Koophandel over het gebruik van schone scooters door maaltijdbezorgers. GroenLinks en Partij van de Arbeid stellen voor dat gesprek met nieuw elan op te pakken. Daarnaast stellen GL en PvdA voor dat het college in gesprek gaat met de lokale tweewielerbranche over samenwerking om rond een veiliger verkeerssituatie, minder lawaai en een schonere lucht. Ook het opzetten van een netwerk aan oplaadvoorzieningen voor elektrische scooters of het opzetten van een OV e-bike verhuur heeft meer kans van slagen wanneer de markt erbij betrokken wordt.

Veel maatregelen, zoals afspraken over een uitsterfbeleid voor de verkoop van fossiele brandstofscooters of een schone scooterregeling, zullen alleen werken wanneer dit samen met scooterverkopers tot stand wordt gebracht. Daarbij hoeft terechte kritiek niet te worden ingeslikt. Want als snorscooters al 35 km per uur kunnen rijden als ze de fabriek uitkomen, ligt het probleem van veel te snelle snorscooters echt niet uitsluitend bij het opvoeren door jongeren. Hier is de branche aan zet.

STRAATINRICHTING

Om de omschakeling naar milieuvriendelijke, elektrische scooters te stimuleren is een goede oplaadinfrastructuur onontbeerlijk. Met het inrichten van elektrische oplaadpunten op plekken zoals bij scholen, winkelcentra, stations en bioscopen wordt tegemoet gekomen aan de wensen van gebruikers. De beleidsnotitie *Schoon Rijden* is bedoeld om elektrisch rijden beter te faciliteren, onder meer met behulp van elektrische oplaadpunten. Deze ambitie kan een onderdeel worden van het Groningse scooterbeleid.

2.2 NALEEFGEDRAG

Voornaamste middel om overtredingen te voorkomen is voorlichting, preventieve controles en handhaving. Bewustwording door voorlichting vraagt een gerichte communicatie strategie. De doelgroep ziet het gevaar niet goed en is -in zijn algemeenheid- weinig ontvankelijk voor een kruistocht tegen lawaai en luchtvervuiling. Een appel op verantwoordelijkheid jegens derden sorteert weinig effect. Een directere en meer confronterende campagne lijkt daarom op zijn plaats om het naleefgedrag te verbeteren.

In gemeenten als Haarlem en Haarlemmermeer heeft de invoering van scootercontroles en intensievere handhaving binnen één jaar vruchten afgeworpen. Zo zijn er minder opgevoerde

Collegedebrief - Informerende brief over 'De eerlijke brommer'

DE EERLIJKE BROMMER

brommers en wordt het rijgedrag als veiliger beschouwd en ervaren. Door scootercontroles en het uitdelen van groene, oranje en rode kaarten bij rollertestbanken, werden scooterrijdende jongeren bewust gemaakt van hun gedrag. Bij een uitgedeelde rode kaart werden ook de ouders meteen op de hoogte gesteld.

De fracties van GroenLinks en Partij van de Arbeid bepleiten een beter handhaven op de maximumsnelheid voor scooters vanwege de forse effecten op de verkeersveiligheid. De grens waarbij wordt bekeurd moet veel minder afwijken van de wettelijke maximumsnelheid dan nu het geval is.

Het belang van naleving voor de scootrijder wordt groter omdat de sancties bij overtredingen waarschijnlijk flink worden aangescherpt; zie het bericht in het kader hieronder.

Den Haag, 20 november 2013 – Minister Opstelten van Justitie en Veiligheid heeft de Tweede Kamer laten weten dat hij de boetes voor het opvoeren van een brom- of snorfiets gelijk wil trekken met die voor snelheidsovertredingen. Daarnaast stelt de bewindsman voor om bij een overschrijding van de maximum constructiesnelheid sneller over te gaan tot invorderen van het kentekenbewijs. Bij het bepalen van de overschrijding van de constructiesnelheid middels een rollertestbank wordt rekening gehouden met een meetmarge van enkele kilometers per uur. Daarnaast wordt de op het kentekenbewijs vermelde maximale constructiesnelheid altijd vermeerderd met 5 km/u.

Opstelten wil dat bij overschrijding (rekening houdend met de marges) direct wordt overgegaan tot invorderen, daar waar nu alleen een boete wordt opgelegd. Op basis van de huidige controles verwacht de politie op jaarbasis de kentekenbewijzen van 8.000 brom- en snorfietsen in te gaan vorderen, die vervolgens allemaal bij de RDW voor herkeuring op kosten van de eigenaar moeten worden aangeboden.

BOVAG is tevreden met de voorgestelde aanpassingen, stelt woordvoerder Tom Huyskens. 'Op deze manier worden de sancties voor opvoeren van brom- en snorfietsen drastisch verzwaaard. Consumenten zullen zich twee keer bedenken alvorens hun tweewieler op te voeren tot illegale snelheden, terwijl er met de wettelijke correctie wel ruimte blijft voor logische verschillen in prestaties. Dat kan immers, door de montage van accessoires, verschil in bandenspanning en gewicht van de bestuurder en eventuele passagier' (Bron: BOVAG-krant)

EDUCATIE

In de leeftijdsfase van 12 tot 24 jaar nemen jongeren veel meer zelfstandig deel aan het verkeer, en niet alleen te voet of op de fiets. Ze stappen ook op de scooter of in de auto. Jongeren zijn kwetsbaar en zoeken hun grenzen op, ook in het verkeer. Dat komt niet zozeer door gebrek aan verkeerskennis of door hun ontwikkeling, als wel door hun gedrag. Gebrek aan ervaring, stoer gedrag, het experimenteren met alcohol en drugs zorgen ervoor dat het aantal slachtoffers onder 12- tot 24-jarigen erg hoog is. Zelfs zo hoog dat het verkeer de belangrijkste doodsoorzaak is onder jongeren in de leeftijd van 15 tot 24 jaar. Dit geldt voor zowel Europa als Nederland. Juist daarom is het zo belangrijk dat verkeerseducatie niet stopt bij het behalen van het Verkeerseexamen in groep 8. In het voortgezet onderwijs kan bijvoorbeeld aandacht worden besteed aan de gevolgen van groepsgedrag in het verkeer, de gevaren van fietsen met een walkman op, hoe veilig brommer- of scooterrijden en de dode-hoek bij grote voertuigen.

Bewustwording van gevaren speelt zich bij jongeren voor een deel af op straat, in het verkeer. Onderzoek toont aan dat jongeren wel degelijk oog hebben voor knelpunten en verkeersonveilige situaties, mits het hen gevraagd wordt. Inzicht in leerstijlen leert ons als volwassenen dat het wijzen op risico's alleen vaak niet afdoende is. Voor jongeren staat 'ervaren', met alle zintuigen, centraal in het verwerken van informatie.

Collegedebat - Informerende brief over 'De eerlijke brommer'

DE EERLIJKE BROMMER

Landelijk en regionaal zijn en wordt er van alles gedaan om jongeren veilig aan het verkeer te laten deelnemen. Maar ook om vrienden aan te spreken op onverantwoord gedrag. Voorbeelden zijn campagnes, voorlichtingsbijeenkomsten, gastlessen, rolmodellen, theatervoorstellingen, verkeersmarkten en maatschappelijke stages. Gemeenten bieden in samenwerken met educatiebureaus, Veilig Verkeer Nederland en andere organisaties dergelijke projecten aan.

Hoewel op verkeerseducatie bij de vaststelling van de begroting voor 2014 is bezuinigd; stellen de fracties van GroenLinks en Partij van de Arbeid voor de mogelijkheden voor educatie en voorlichting te onderzoeken. Zowel op de korte als op de lange termijn; gelet op het grote belang van het werken aan inzicht en bewustwording bij jongeren.

2.3 VERKEERSVEILIGHEID

Uiteraard is de verkeersveiligheid enorm gebaat bij beter naleefgedrag op snelheid. Daarnaast kan de verkeersveiligheid in relatie tot scooter gebruik worden verbeterd door de volgende maatregelen:

BREDERE FIETSPADEN

Scoters zijn te breed voor overgrote deel van de Groningse fietspaden, omdat het inhalen van fietsers op een fietspad van 2 meter breed niet veilig kan. De door fietsers gewenste 'schuwafstand' door passerende brommers en scooters leidt tot de aanbeveling van verkeerskundigen om fietspaden waarop ook brommers worden toegelaten standaard 50 cm breder te maken. Om met een scooter van 100-110 cm breed met 35 km per uur veilig een fietser die 20 km per uur rijdt te kunnen passeren, is een fietspad van ten minste 2.50 meter breed vereist.

SCHEIDEN VAN DE SNELHEDEN

Nog veel effectiever is het weren van scooters van het fietspad. Daar waar het straatprofiel onvoldoende ruimte heeft om een fietspad aan te leggen dat breed genoeg is, is de scooter op de rijbaan de aangewezen oplossing. Snorscooters lijken wel van het fietspad geweerd te kunnen worden. Gemeenten kunnen met verkeersborden regelen dat snorscooters op het fietspad niet zijn toegestaan, aldus Minister Schultz van Haegen in antwoorden op vragen van GroenLinks en SP: *'Denk bijvoorbeeld aan de plaatsing van verkeersbord Verplicht fietspad met daarbij een onderbord Snorfietsen niet toegestaan of aan plaatsing van verkeersbord Gesloten voor alle motorvoertuigen.'* Hoewel een woud van borden (zie Bijlage 2) volgens GroenLinks en Partij van de Arbeid moet worden voorkomen, is ook het langwerpige blauwe bord *Onverplicht fietspad* waardoor het verboden wordt voor brom- en snorscooters. Andere opties zijn de borden *Maximumsnelheid of Gesloten voor brom- en snorfietsen* met in werking zijnde motor.

Het meest effectief zou uiteraard zijn wanneer het Rijk landelijk beleid maakt, maar de Minister geeft aan dat steden zelfstandig kunnen overgaan tot het weren van snorscooters van het fietspad, door op het fietspad naast normale stadfietsen alleen nog fietsen met trapondersteuning en elektrische scooters toe te staan. *'Het is de wegbeheerder, de gemeente, die dit bepaalt.'* De vier grote steden hebben desondanks het Rijk onlangs verzocht een helmplicht in te voeren, zodat snorscooters op de gewone weg kunnen rijden. Minister Melanie Schultz van Haegen van Infrastructuur voelt niets voor een landelijke helmplicht voor snorscooters. Hoewel een experiment met zo'n plicht volgens haar juridisch onmogelijk is, kan de wet wel worden aangepast worden om een proef of plicht mogelijk te maken. De minister gaf tijdens een Kamerdebat op 15 januari jl. aan dat zij in overleg met Amsterdam gaat kijken wat de beste oplossing is om het verkeer in de stad veiliger te maken. Een lokale helmplicht voor snorscooters zou dan een van de opties kunnen zijn, maar Schultz wil samen met de Amsterdamse verkeerswethouder Wiebes kijken of de problemen breder kunnen worden aangepakt. Een van de mogelijkheden is om voor de meest gevaarlijke en verkeersonveilige straten een maximumsnelheid van dertig kilometer per uur in te voeren. De snorscooter kan dan vanwege het beperkte snelheidsverschil met auto's zonder helm op de rijbaan rijden, waardoor fietsers meer ruimte krijgen.

Collegiebrief - Informerende brief over 'De eerlijke brommer'

DE EERLIJKE BROMMER

Zo zijn er verschillende mogelijkheden om mee aan de slag te gaan. Volgens de fracties kan een begin worden gemaakt met de top tien van fietspaden waar overlast met en door scooters wordt ervaren en geconstateerd. Wanneer de raad hiervoor kiest, kan de feitelijke én de ervaren verkeersveiligheid in de stad sterk toenemen.

LANDELIJK BELEID

Naast het vaststellen en uitvoeren van eigen beleid kan Groningen in Den Haag aandringen op betere regelgeving ter beperking van overlast en verkeersonveiligheid van en door scooters. Ofschoon de minister in een brief aan de Tweede Kamer op zeer recent heeft laten weten het verzoek hiervoor uit de brandbrief van de vier grote steden niet te willen honoreren. Daarom stellen de fracties van GroenLinks en Partij van de Arbeid dat het stadsbestuur in G26- en VNG-verband blijft pleiten voor landelijke regelgeving om de problemen door scootergebruik te verminderen. Te denken valt aan:

- Opheffen van de categorie 'blauwe kentekens': dit maakt van snorscooters weer reguliere bromscooters en ze moeten dan automatisch van het fietspad naar de rijbaan.
- Betere snelheidsbegrenzers. Met snelheidsbegrenzers die niet kunnen worden omzeild, kunnen scooters niet harder dan de toegestane maximumsnelheid.
- Jaarlijkse APK keuring. Door een periodieke keuring voor brom- en snorscooters kan gecontroleerd worden of zij voldoen aan de gestelde eisen, of ze zijn opgevoerd, of de eigenaar verzekerd is en of het kenteken en het rijbewijs in orde zijn.
- Helm verplichten. Om het aantal letselgevallen te beperken is het een goed idee iedere berijder van een scooter een helm te laten dragen. Op de rijbaan is dat sowieso nodig. Daarvoor moet de wet worden aangepast.
- Puntenrijbewijs. Net zoals bij beginnende autorijders zou het puntenrijbewijs ook voor brom- en snorfietsbestuurders ingevoerd kunnen worden.
- Hogere boetes en scherpere handhavingsnorm. Boetes op overtreding van de toegestane constructiesnelheid voor brom- en snorfietzers zijn relatief laag, zeker in relatie tot de relatief lage pakkans.⁷ Verhoging van deze bedragen en het verscherpen van de handhavingsnorm kan het illegaal opvoeren van brommers sterk ontmoedigen en vergroot de pakkans.

⁷ <http://www.scooternews.nl/scooter-boetes/>

Collegebrief - Informerende brief over 'De eerlijke brommer'

DE EERLIJKE BROMMER

3. VOORSTEL

GroenLinks en Partij van de arbeid zijn van mening dat Groningen belangrijke maatregelen kan treffen om de bovengemiddelde overlast en vervuiling van scooters te beteugelen. Hoewel de gemeente zelf al heel veel kan doen met een positief effect op de verkeersveiligheid, het milieu en de leefkwaliteit, is landelijke regelgeving nastrevenswaardig. De fracties doen hieronder een aantal concrete suggesties, en verzoeken het College deze te onderzoeken op haalbaarheid en uit te werken in concrete voorstellen te vertalen in Gronings scooterbeleid.

1. De gemeente plaatst op fietspaden en op aangewezen (delen van) straten en pleinen in Groningen verkeersborden, die de gevaarlijke en hinderlijke interferentie tussen scooters en fietsers op het fietspad verminderen.
2. De gemeente verruimt fietspaden zodat daarop veiliger met verschillende snelheden kan worden gereden c.q. gepasseerd.
3. De gemeente zorgt ervoor dat op de korte en lange termijn de mogelijkheden van verkeerseducatie in kaart worden gebracht en worden uitgevoerd.
4. De burgemeester treedt in overleg met de hoofdofficier van Justitie en de korpschef, teneinde gezamenlijk en actief in te zetten op:
 - Intensievere voorlichting en preventieve scooterkeuringen, en invoering van een groene, oranje en rode kaart.
 - Invoering van stringente scootercontroles met als doel minder opgevoerde scooters en een veiliger rijgedrag.
 - Het invoeren van maximumsnelheidscontroles en een meer realistische snelheidsgrens (d.w.z. minder afwijkend van de wettelijke maximumsnelheid) waarbij wordt beboet.
5. De gemeente treedt in overleg met scooterproducenten en de verkoopbranche, en maakt afspraken over:
 - De invoering van een Groningse 'schone scooter regeling'.
 - Het opzetten van een netwerk aan oplaadvoorzieningen voor elektrische scooters in stallingen en parkeergarages, bij scholen, bioscopen en universiteitsgebouwen.
 - Een uitsterfbeeld voor de verkoop van brommers, brom- en snorscooters met een fossiele brandstofmotor in de regio Groningen.
6. De gemeente dringt bij en in (het) overleg met het Rijk aan op onderzoek naar (in ieder geval) onderstaande maatregelen:
 - Het opheffen van de categorie blauwe kentekens voor brommers.
 - Het (in navolging van brommers) verplaatsen van snorscooters naar de rijbaan.
 - Het verplichten van een helm voor bestuurders van brom- en snorscooters.
 - Het aanbrengen van niet versleutelbare snelheidsbegrenzers.
 - Het invoeren van een periodieke APK-keuring.
 - Het instellen van scherpere handhavingnormen voor (snor)scootersnelheden.
 - Het verhogen van boetes voor snelheidsovertredingen.
 - Het invoeren van een puntenrijbewijs.
 - Het in Europees verband aandringen op de strengste emissie eisen en een stevig standpunt innemen in de Europese raad van ministers.
7. De gemeente stelt een verbod in op de verkoop van tweetakt scooters, zoals eerder vorig jaar is bepleit door de Fietsersbond, Milieudefensie en Natuur & Milieu. Ook kan voor het gemeentelijk grondgebied een milieuzone voor tweetakt scooters worden ingesteld met ingang van bijvoorbeeld 2017. Bestuurders van deze verouderde type scooters hebben dan tijd om een elektrische scooter aan te schaffen.
8. De gemeente voert periodieke scooterkeuringen- en controles in waarbij wordt gecontroleerd op onder meer het niet overschrijden van permanente emissie-eisen.

Collegedebrief - Informerende brief over 'De eerlijke brommer'

DE EERLIJKE BROMMER

BESLUIT

GroenLinks en Partij van de Arbeid verzoeken de raad het volgende besluit te nemen.

De raad van de gemeente Groningen besluit

- i. het college op te dragen om een scooterbeleid te ontwikkelen
 - a. waarin maatregelen worden voorgesteld om de hinder, uitstoot en verkeersonveiligheid van brom- en snorscooters te verminderen;
 - b. waarin de genoemde voorstellen in dit initiatiefvoorstel zijn uitgewerkt;
 - c. en dit scooterbeleid aan de raad te presenteren voor het zomerreces van 2014

Groningen, 24 januari 2014

GroenLinks
Kris van der Veen

Partij van de Arbeid
Jan Spakman

Collegebrief - Informerende brief over 'De eerlijke brommer'

DE EERLIJKE BROMMER

BIJLAGE 1 | Scooters

Er zijn tal van soorten scooters met daaraan verbonden eigenschappen zoals maximumsnelheden, minimumleeftijden en regelgeving. Scooter is eigenlijk de verzamelnaam voor een vervoermiddel op twee wielen aangedreven door een motor. Een kenmerk is dat de voeten tijdens het rijden naast elkaar tussen het stuur en de zitplaats worden geplaatst, en dat de techniek zoveel mogelijk verborgen is achter plaatwerk. Er zijn elektrische scooters, maar vanuit de meesten mensen maken gebruik van tweetakt- en viertaktmotoren. Na de Tweede Wereldoorlog werden scooters populair als goedkoop en comfortabel transportmiddel, met types als de Vespa en de Heinkel. Toen de auto bereikbaar werd voor de gewone burger, verdwenen ze vrijwel uit het straatbeeld, om vanaf de jaren 90 terug te keren.

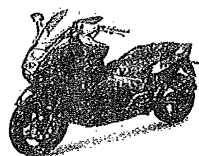
Type scooter	Rijbewijs	Minimumleeftijd	Constructiesnelheid	Helmverplichting?
Bromscooter	AM (ook AL, AZ, B)	16 jaar	45 km/uur	Ja
Snorscooter	AM (ook AL, AZ, B)	16 jaar	25 km/uur	Nee
Brommobiel	AM (ook AL, AZ, B)	16 jaar	45 km/uur	Ja, zonder veiligheidsgordel
Motorfiets	A automaat, AL, AZ	18 jaar	Geen beperking	Is een motor



- Een **bromscooter of bromfiets** (geel kenteken met zwarte letters) was ooit een fiets met een motorijtje, maar is steeds meer motorfiets geworden. De cilinderinhoud is beperkt tot 50 cc, de snelheid moet begrensd zijn op 45 km per uur. Zonder geldig auto- of motorrijbewijs is een bromfietsrijbewijs nodig, waarvoor een theorie- en praktijkexamen verplicht is. Sinds 1999 moeten brommers in de stad op de rijbaan rijden, tenzij er sprake is van een verplicht (brom)fietspad. Het is niet toegestaan om met een bromscooter op autosnel- en autowegen te rijden.



- Een **snorscooter of snorfiets** (blauw kenteken, witte letters) is een variant op de bromscooter, maar de constructiesnelheid is beperkt tot 25 kilometer per uur. Er is geen helmplicht. Van deze vaak trendy en hippe scooters worden de laatste jaren meer verkocht.



- Een **motorfiets of motorscooter** (geel kenteken, zwarte letters) is een gemotoriseerd voertuig op twee of drie wielen. Hoewel motorscooters met een kleinere cilinderinhoud volgens de wet in de categorie "bromfiets" vallen, worden ze tot motorfietsen gerekend.

Collegedebrief - Informerende brief over 'De eerlijke brommer'

DE EERLIJKE BROMMER

- Een elektrische fiets of E-bike is een fiets die elektrisch aangedreven wordt - al dan niet in combinatie met spierkracht. De elektrische fiets met zelfstandige aandrijving is een snorfiets en heet ook wel electric bike. Degene die werkt in combinatie met spierkracht wordt wel pedelec genoemd. De pedelec is de meest voorkomende elektrische fiets in Nederland.






Waar in dit voorstel de termen (brom)scooter, (snor)scooter, bromfiets en snorfiets worden gebruikt, worden de categorieën bromfiets en snorfiets bedoeld. Hoewel soms ook scooters genoemd, vallen brommobielen en motorfietsen buiten het thema van dit voorstel, net als bijvoorbeeld Segways. Elektrische scooters tellen alleen mee als gezond alternatief voor de scooter.

Collegebrief - Informerende brief over 'De eerlijke brommer'

DE EERLIJKE BROMMER

BIJLAGE 2 | Verkeersborden

Hieronder een schema met daarin opgenomen verkeersborden om het langzame en scooterverkeer op het fietspad te kunnen scheiden:

Verplicht fietspad (G11)		Fiets en snorfiets moeten op het fietspad, brommer moet op de rijbaan
Onverplicht fietspad (G13)		Gesloten voor brom- en snorfietsen en scooters met in werking zijnde motor
Gesloten voor brommers en scooters (C13)		Gesloten voor brom-, snorfietsen en gehandicaptenvoertuigen met in werking zijnde motor
Maximumsnelheid (A1)		Op dit weggedeelte geldt een maximum snelheid van 25 km per uur
Onderbord (geen jur. status)		Gesloten voor brom- en snorfietsen en scooters met in werking zijnde motor

Collegedebrief - Informerende brief over 'De eerlijke brommer'

Griffie



BIJLAGE

19 februari 2014
Nr. 4a.
De eerlijke brommer

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN;

Gezien het initiatiefvoorstel van GroenLinks en PvdA van 24 januari 2014
(GR 14.4149633);

HEEFT BESLOTEN:

- I. het college op te dragen om, als onderdeel van het totale gemeentelijke beleidskader voor duurzame mobiliteit, een effectief en efficiënt scooterbeleid te ontwikkelen,
 - a. waarin maatregelen worden voorgesteld om de hinder, uitstoot en verkeersonveiligheid van brom- en snorscooters te verminderen;
 - b. waarbij de suggesties uit dit initiatiefvoorstel worden betrokken, voor zover ze haalbaar en proportioneel worden geacht;
 - c. en hiervoor een voorstel aan de raad te presenteren uiterlijk bij de begroting 2015.

Gedaan te Groningen in de openbare raadsvergadering van 19 februari 2014.

De griffier,

drs. A.G.M. (Toon) Dashorst.

De voorzitter,

dr. R.L. (Ruud) Vreeman

Collegedebrief - Informatie over tussenuitspraak Raad van State over Tracébesluit ...

Onderwerp Informeren over tussenuitspraak Raad van State
over Tracébesluit Zuidelijke Ringweg



Steller J. Engels

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 83 31 Bijlage(n) - Ons kenmerk 5258770
Datum 23-09-2015 Uw brief van Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Op woensdag 16 september jl. heeft de Raad van State tussenuitspraak gedaan in de beroepsprocedure in het kader van het project Aanpak Ring Zuid. Zoals toegezegd in de raadscommissie Beheer en Verkeer van 16 september lichten wij de tussenuitspraak toe, en schetsen de vervolgstappen.

Uitspraak

De Raad van State onderkent het belang van een spoedige afhandeling en geeft de minister daarom de gelegenheid het Tracébesluit op vijf punten aan te passen, via een 'bestuurlijke lus'. Dit kan door het besluit nader te motiveren en indien nodig nader onderzoek te verrichten, dan wel het vastgestelde besluit te wijzigen. De minister krijgt daarvoor 24 weken de tijd. Op alle andere punten zijn de ingediende beroepen ongegrond verklaard of de indieners niet ontvankelijk verklaard.

De vijf punten betreffen:

- Verkeersveiligheidsaudit: volgens de Wet Beheer Rijkswaterstaatswerken had er een verkeersveiligheidsaudit (oordeel van externe deskundigen) plaats moeten vinden. In de MER is de verkeersveiligheid wel onderzocht en daarbij is ook een verkeersveiligheidseffect-beoordeling uitgevoerd die voldoet aan de richtlijn. Maar volgens de Raad van State had er ook een verkeersveiligheidsaudit moeten plaatsvinden.
- Onderzoek woning Papiermolenlaan: een woning aan de Papiermolenlaan is in het Tracébesluit ten onrechte niet als geluidsaneringswoning aangemerkt. De Raad van State vindt dat dit wel had gemoeten, en dat vervolgens aanvullend onderzoek moet worden of er dan nog geluidwerende maatregelen moeten worden getroffen.
- Voetgangersbrug: in het Tracébesluit is een zoekgebied voor de voetgangersbrug ter hoogte van het Fongerspad en de Papiermolen opgenomen. Het zoekgebied beoogt ruimte te creëren om in overleg met belanghebbenden de beste oplossing te bepalen en daarbij gebruik te kunnen maken van de creativiteit van de aannemer.

Collegiebrief - Informatie over tussenuitspraak Raad van State over Tracebesluit . . .

Bladzijde 2 van 2

- Het zoekgebied grenst aan een perceel aan de Papiermolenlaan. De Raad van State oordeelt dat het zoekgebied tot gevolg kan hebben dat de brug direct tegen het perceel aan komt te liggen, waardoor een forse inbreuk op de privacy en het woon- en leefklimaat kan ontstaan. Daarom moet er een waarborg in het Tracebesluit worden opgenomen die dit voorkomt.
- Verder is in de planstudiefase onderzocht of het mogelijk is om de bestaande fietstunnel te vervangen. De Raad van State is echter van oordeel dat niet is gebleken dat dit afdoende is onderzocht.
- Tot slot moet onderzocht worden of het verdwijnen van de fietstunnel bij de Papiermolen tot gevolg heeft dat de buiten het plangebied gelegen vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen worden verstoord.

Vervolg

De minister zal de Raad van State mede namens de provincie en de gemeente schriftelijk laten weten op welke wijze de gevraagde aanpassingen zijn doorgevoerd. De betrokken indieners van beroepsschriften krijgen de gelegenheid om daarover hun zienswijze naar voren te brengen. Daarna volgt er de einduitspraak, waarbij de Raad van State rekening houdt met de doorgevoerde aanpassingen. De samenwerkende overheden zien goede mogelijkheden de gevraagde aanpassingen binnen de gestelde termijn door te voeren. Afgelopen week is in opdracht van het projectbureau een begin gemaakt met het verleggen van kabels en leidingen. Het Waterbedrijf Groningen voert werkzaamheden uit in en nabij de Grunobuurt en Enexis tussen de Hereweg en het Europapark. Deze werkzaamheden kunnen doorgaan. Ten aanzien van de aanbestedingsprocedure die momenteel gaande is: de gunning staat gepland in het eerste kwartaal van 2016 en de start van de werkzaamheden eind 2016. Door voortvarend aan de slag te gaan met de aanpassingen verwachten wij de huidige planning te kunnen handhaven.

Uitspraak omgevingsvergunning Helperzoomtunnel

Voor de Helperzoomtunnel, die de bestaande spoorwegovergang bij de Esperantstraat gaat vervangen, wordt een aparte juridische procedure gevolgd. De gemeente heeft hier op 29 september 2014 een omgevingsvergunning voor verleend. Hiertegen zijn zes beroepen ingediend bij de Rechtbank Noord-Nederland. De Rechtbank heeft op 16 september 2015 hierover uitspraak gedaan en alle ingediende beroepen op verschillende gronden afgewezen. Belanghebbenden kunnen tegen de uitspraak in beroep gaan bij de Raad van State. Daar hebben zij zes weken de tijd voor.

Wij houden u op de hoogte van de voortgang.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink