


Onderwerp Beantwoording vragen ex art. 38 RvO CDA
over invoering betaald parkeren
Steller F.H.de Bos



De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 06-41402783
Datum 3-2-2021

Bijlage(n) 1

Kenmerk 

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij doen wij u ons antwoord toekomen op de door de heer H.P. Ubbens van het CDA gestelde schriftelijke vragen ex art. 38 RvO betreffende invoering betaald parkeren.

In onze brief 'Aanpak parkeeroverlast in een groter gebied' behorende bij de wensen- en-bedenkingen-procedure (d.d. 11-09-2020) gaven we al aan dat we parkeeroverlast willen terugdringen in straten en wijken waar parkeerproblemen afbreuk doen aan het woongenot van onze bewoners. Dat doen we door de parkeerdruk op straat omlaag te brengen. Er staan dan minder auto's op straat. In straten waar de parkeerdruk laag is, kunnen bewoners weer in hun eigen straat parkeren. Een lagere parkeerdruk creëert vervolgens ook ruimte voor de andere functies van de straat: ruimte om te spelen, te zitten, te wandelen, te sporten of te fietsen, ruimte die we kunnen vergroenen of waarin we ontmoetingen kunnen faciliteren.

Door in één keer betaald parkeren in te voeren in een groter gebied voorkomen we het welbekende waterbedeffect: we lossen parkeeroverlast op, en verplaatsen de overlast niet slechts naar het eerstvolgende gebied waar parkeren nog wél gratis is.

In voornoemde brief gaven we ook aan dat de wensen en bedenkingen van uw raad meegenomen zouden worden in een definitief voorstel waar de raad (idealiter) in april over komt te spreken. Op veel vragen die u stelt zullen we dan ook in dat definitieve voorstel terugkomen. Dat spraken we ook met uw raad af.

De gehele brief van de vragensteller treft u als bijlage aan. In onderstaande worden omwille van de leesbaarheid alleen de vragen (in cursief) weergegeven.

1. *In het coalitieakkoord is afgesproken dat betaald parkeren wordt ingevoerd als daar signalen uit de straat, wijk of dorp aanleiding toe geven en er draagvlak bestaat.*
 - a. *Is het draagvlak onderzocht voor het gebied waar het college nu betaald parkeren wil invoeren? Zo ja, op welke wijze en wat is daarvan de uitkomst? Zo nee, waarom niet?*

Zoals we in de wensen en bedenkingen-brief al schreven komen er veel klachten uit de gebieden waar we nu betaald parkeren willen gaan invoeren (zie ook onder 1c). Die klachten sturen we u toe als onderdeel van het definitieve voorstel. Uit die klachten (brieven, mails, telefonische klachten, handtekeningacties) blijkt dat er (groepen) bewoners zijn die betaald parkeren terecht zien als oplossing van hun parkeerproblemen. Die bewoners willen we de helpende hand bieden.

Dat willen we echter niet doen door het parkeerprobleem door te schuiven naar de straten waar het met de parkeerdruk (nu) nog wel meevalt. We willen dat waterbedeffect met dit besluit expliciet voorkomen.

Om een voorbeeld te geven: in de Indische buurt is het gevolg geweest van een lang en intensief proces dat we middels betaald parkeren de parkeerdruk hebben verlicht tot aan het Molukkenplantsoen. Op basis van ervaringen elders verwachten we dat we niet lang zullen hoeven te wachten op de klachten uit de Westindische Kade of de Bonairestraat.

- b. *Wat ziet het college als voldoende draagvlak voor betaald parkeren?*

In de Parkeervisie schreven we al dat draagvlak:

‘een lastige kwestie [is] bij het invoeren van betaald parkeren. Wat is draagvlak precies? Op dit moment ontbreekt het aan een eenduidige definitie. Over het algemeen wordt aangenomen dat er draagvlak is, als 50% +1 het met het voorstel eens is. Maar stel dat er sprake is van ernstige overlast bij 30% van de bewoners van een wijk (of soms zelfs een enkele straat) en maatregelen worden niet ingevoerd omdat de overige 70% geen overlast ervaart, benadelen we dan die 30% niet enorm?’

De overlast die mensen nu ervaren (zie onder 1c) is reëel, en genoeg reden om maatregelen voor te stellen. Zie verder ook onder 1d.

- c. *Welke en hoeveel signalen uit de geplande uitbreidingswijken voor betaald parkeren heeft het college het afgelopen jaar binnen gekregen per wijk?*

Het met uw raad afgesproken proces recht doende, gaan we hier bij het definitieve voorstel verder op in.

- d. Als het draagvlak niet is onderzocht is het college voornemens deze afspraak uit het coalitieakkoord alsnog gestand te doen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke wijze?*

In het coalitieakkoord schreven we óók dat ‘betaald parkeren wordt ingevoerd als daar signalen uit de straat, wijk of dorp aanleiding toe geven’. Die signalen hebben we duidelijk gekregen. Over draagvlak, zie onder 1b.

Dat laat overigens onverlet dat we willen blijven werken aan een zo groot mogelijke bewonersbetrokkenheid bij het opnieuw inrichten van de openbare ruimte. Daarom sluiten we bijvoorbeeld aan bij wijkvernieuwingsprojecten zoals in Selwerd (Sunny Selwerd) en in De Wijert, waar we al mét bewoners aan de slag zijn om hun leefomgeving te vergroenen en te vernieuwen.

- e. Is er met buurt- en wijkverenigingen gesproken over het voorstel in de betreffende wijk betaald parkeren in te voeren? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat waren de reacties?*

Aan de voorkant van het besluit nemen we inwoners van de betreffende buurten mee via de gebiedsteams en buurtorganisaties.

- f. Heeft het college het voornemen tot invoering van betaald parkeren gecommuniceerd met deze wijken? Zo ja, op welke wijze en wat waren de reacties? Zo nee, waarom niet?*

Zie onder 1e.

- g. In het coalitieakkoord is ook de volgende passage opgenomen: “Die persoonlijke kwaliteit van leven is leidend in onze benadering van het gemeentelijk beleid. Dat betekent dat we de traditionele sectorale benadering van overheden en instanties willen doorbreken en essentiële verbindingen willen maken tussen verduurzamen, woningbouw, gezondheid, welzijn en groen. Het schaalniveau van wijken, buurten en dorpen is daarvoor het meest geschikt. Ook kan juist daar de eigen regie van bewoners worden versterkt en hun zeggenschap worden vergroot.” Hoe ziet het college eigen regie versterken en zeggenschap vergroten van bewoners terug bij het voorgestelde eenzijdig opleggen van een betaald parkeerregime?*

Betaald parkeren schept slechts de randvoorwaarde anders om te gaan met de inrichting van de openbare ruimte: het brengt de parkeerdruk omlaag, en geeft een stuur op parkeergedrag. Zo ontstaat ruimte voor een mooiere, betere en/of groenere straat. Vervolgens is het *juist* aan bewoners en de buurt om daar met ons (in het kader van de wijkvernieuwingsopgave of met de gebiedsteams) verder invulling aan te geven. In het definitieve raadsvoorstel gaan we hier dieper op in.

2. *Om parkeerprobleem op te lossen moet je ook weten wie of wat het veroorzaakt.*
 - a. *Is inzichtelijk wie of wat de parkeerdruk veroorzaakt? Gaat dit bijvoorbeeld om wijk vreemd verkeer of zijn er in wijken relatief veel auto's of relatief weinig parkeerruimte? Zo ja, hoe wordt dit gemeten? Zo nee, op basis waarvan kan het college de conclusie trekken dat invoering van betaald parkeren het probleem oplost als de oorzaak niet bekend is?*

Betaald parkeren biedt een breed instrumentarium om de parkeerdruk te verlagen. We kunnen tarieven verhogen of betaaltijden variëren, we kunnen variëren met de prijs van een tweede vergunning, bezoekerspassen uitsluiten (zoals in de binnenstad), een quotum instellen (zoals in de binnenstad en in parkeergebied Binnenstad Oost) of bewoners van nieuwbouwcomplexen (met een eigen gebouwde voorziening) uitsluiten van het recht een vergunning op straat te kopen.

Elke wijk heeft haar eigen parkeerprobleem: aan de Friesestraatweg parkeren mensen met een eigen gebouwde voorzieningen op straat, in Helpman of de Oosterparkwijk gaat het veel om forenzen, ten zuiden van het Helperplein is juist het eigen autobezit erg hoog, en in de straten in Selwerd waar parkeren gratis is, parkeren (ook) bewoners van gebieden waar parkeren al betaald is.

In elk van deze gebieden geldt dat betaald parkeren de eerste stap naar een oplossing is. Soms zullen (ook) andere maatregelen noodzakelijk zijn. In alle gevallen geldt dat voor maatregelen betaald parkeren randvoorwaardelijk is. Alle aanvullende maatregelen (m.u.v. het uitsluiten van bewoners met een eigen parkeervoorziening van het recht straatparkeervergunningen te kopen) zijn bevoegdheden van uw raad.

3. *De vraag de bij onze fractie leeft, is of de parkeerdruk op de lange termijn afneemt in wijken met betaald parkeren.*
 - a. *Hoe vaak en op welke wijze wordt de parkeerdruk in de gemeente gemeten en wordt dit gedaan voor alle wijken en dorpen? Wat zijn hiervan de uitkomsten van de afgelopen jaren?*

We meten de parkeerdruk een keer per drie jaar. De vorige keer (2018) deden we dat in de oude gemeente Groningen en in het gebied in Haren waar betaald parkeren geldt. In 2021 meten we in de gehele gemeente Groningen. Omdat we in (vrijwel) alle straten in de gemeente de parkeerdruk meten, gaat het om enorme bestanden. Ook behoeven de cijfers enige toelichting. We willen u daarom aanbieden u (of een afvaardiging van uw raad) die toelichting op enig moment in bijvoorbeeld een presentatie te geven.

- b. *Kan het college laten zien dat in de schilwijken met betaald parkeren de parkeerdruk op de lange termijn onder de 85% is gezakt door de invoering van betaald parkeren? Zo nee, waarom niet?*

In sommige wijken die al langer betaald parkeren kennen, komen we een (erg) hoge parkeerdruk tegen. Dat geldt bijvoorbeeld voor de Oosterpoort en de Herewegbuurt, maar ook de Zeeheldenbuurt is soms erg druk. In dat soort wijken is het eigen autobezit vaak hoog. Dat komt omdat het aantal eenpersoonshuishoudens toeneemt, huishoudens meerdere auto's hebben, maar ook omdat dit soort wijken verdicht. Elk nieuw appartementencomplex zonder parkeren op eigen terrein (en / of niet uitgesloten van het recht een straatparkeervergunning te kopen) voegt weer een paar auto's aan de openbare ruimte toe.

Als bewoners (en / of uw raad) vinden dat de druk onacceptabel hoog oploopt, biedt betaald parkeren een breed instrumentarium aan maatregelen om de druk weer omlaag te brengen (zie ook onder 2a).

- c. *Is de parkeerdruk in wijken waar al langjarig een betaald parkeerregime geldt onder de 85%? Zo nee, wat zijn hiervan volgens het college de oorzaken en kunt u die onderbouwen?*

Zie onder 3b. Verder is de vraag veeleer hoe onbeheersbaar hoog de druk geweest zou zijn zónder betaald parkeerregime.

- d. *Hoe en in welke mate kan het college garanderen dat met invoering van betaald parkeren op de voorgestelde wijze de parkeerdruk verlaagd wordt?*

We kunnen de garantie bieden dat in alle gebieden waar we maatregelen voorstellen de parkeerdruk met de invoering van betaald parkeren beheersbaar wordt. In sommige straten, gebieden of wijken zullen (later) ook aanvullende maatregelen nodig zijn. Zie daarvoor ook onder 2a en 3b.

4. *In de collegebrief van 11-9-2020 wordt aangegeven dat er geanticipeerd wordt op toekomstige parkeerproblemen door het in een groot gebied in te voeren. Toch zijn er ook wijken waar je kunt verwachten dat er met het nieuwe beleid problemen gaan ontstaan zoals in Vinkhuizen. Nu is daar geen parkeerprobleem, terwijl de kans dat die er komen met het nieuwe beleid wel zijn. Het college stelt echter dat met de voorgestelde grote uitbreiding van betaald parkeren het waterbed-effect wordt voorkomen.*
 - a. *Is het college het met ons eens dat met dit beleid het waterbedeffect over een groter gebied wordt uitgespreid i.p.v. voorkomen?*

Nee, dat zijn we niet met u eens. De wal moet het schip ergens keren. Nu loont het bijvoorbeeld nog om de auto in Helpman of aan de Helperzoom te stallen en met de vouwfiets of lopend naar DUO, de gemeente of een werkgever in de binnenstad te vertrekken. De extra reistijd is minimaal. Wanneer uw raad zou besluiten betaald parkeren in te voeren in Helpman is de Wijert-Zuid het dichtstbijzijnde gebied waar

parkeren nog gratis is. Dat is op grotere afstand. Daarmee worden andere modaliteiten (zoals het OV of een speedpedelec) veel aantrekkelijker.

- b. Zijn mensen van omliggende wijken waar nu nog geen betaald parkeren wordt ingevoerd ingelicht over de mogelijke effecten en in het geval van Vinkhuizen de verwachting dat daar betaald parkeren wordt ingevoerd? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat waren de reacties?*

We hebben zoveel mogelijk gezocht naar harde infrastructurele grenzen. Over de wijken achter die grens (de ringweg en / of het Van Starckenborghkanaal bijvoorbeeld) maken we ons - qua toename van de parkeerdruk - voorsnóg weinig zorgen. We monitoren zorgvuldig. Mochten maatregelen onverhoopt tóch noodzakelijk zijn, dan kunnen we snel maatregelen nemen.

- 5. Doel van het betaald parkeren is naast het verlagen van de parkeerdruk ook het terugwinnen van de openbare ruimte.*
 - a. Kunt u aangeven hoeveel openbare ruimte er tot nu toe is terug gewonnen met betaald parkeren? Zo nee, waarom niet?*
 - b. Kan het college met voorbeelden laten zien waar in de schilwijken, waar al jaren betaald parkeren bestaat, de openbare ruimte is teruggewonnen?*

Hier vroeg uw raad ook om tijdens de behandeling van de brief die we u stuurden teneinde uw wensen en bedenkingen mee te kunnen nemen. We zullen hierop dus in het definitieve raadsvoorstel terugkomen.

- c. Welke vervolgstappen, na het invoeren van betaald parkeren, ziet het college voor het terugwinnen van de openbare ruimte?*

Zie onder 1g. Ook hiervoor geldt dat we afspraken hierop in het definitieve raadsvoorstel terug te komen.

- d. Op welke wijze kunnen inwoners beslissen over de eventuele keuze om parkeerruimte anders te gaan gebruiken?*

Zie onder 1g. Ook op de manier waarop we bewoners betrekken bij de herinrichting van vrijkomende ruimte spraken we af terug te komen in het definitieve raadsvoorstel.

- e. Hoeveel budget is er beschikbaar om eventueel vrijgekomen ruimte door een forse afname van de parkeerdruk anders te gaan inrichten?*

Ook hierop komen we in het definitieve voorstel terug.

- 6. Het college overweegt om eventueel in eerste instantie met lagere tarieven voor een bewonersvergunning te werken (in de derde schil) en/of mensen met lage*

inkomens een lager tarief te vragen. Het college geeft tegelijkertijd aan dat de waarde van de openbare ruimte veel groter is dan prijs van een parkeervergunning.

- a. In hoeverre kan én wil het college garanderen dat de tarieven voor een parkeervergunning bij benadering op het huidige niveau blijven, en eventueel enkel voor inflatie zullen worden gecorrigeerd?*

Over tarieven zullen we met u spreken tijdens de behandeling van het definitieve voorstel, zoals we met uw raad afspraken. Overigens zijn tariefswijzigingen altijd een bevoegdheid van uw raad.

- b. Hoe wil het college mensen met lagere inkomens tegemoet komen?*

In de bespreking van de wensen-en-bedenkingen-brief spraken we af hierop in het definitieve voorstel terug te komen. Dat doen we daarom ook.

- c. Als de argumenten zijn “herwinnen van de openbare ruimte” en het beprizen daarvan, waarom wil het college dan onderscheid maken tussen autobezitters op grond van hun inkomen? Zijn er in het land voorbeelden van een inkomensafhankelijke parkeervergunning en is dit juridisch houdbaar?*

Zie onder 6b.

- d. Als het college zorgen heeft over betaalbaar wonen zou het dan niet in de rede liggen om uit te gaan van lagere parkeertarieven ongeacht het inkomen?*

Zie onder 6b.

- e. Is het college van mening dat er met een parkeervergunning van bijvoorbeeld 20 euro per jaar dezelfde resultaten geboekt zouden kunnen worden als met de voorgestelde 75 euro? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waarom stelt u dan een hoger bedrag voor?*

Met de prijs die in de wensen en bedenkingen-procedure genoemd is, wilden we in lijn blijven met bestaande prijzen. We hebben die prijs overigens niet voorgesteld, we hebben uw raad slechts om wensen en bedenkingen gevraagd.

- f. Wat is volgens het college de m2 prijs voor de openbare ruimte?*

Volgens ons gaat het niet om de prijs van de openbare ruimte, maar over de waarde van de openbare ruimte. Goede leefkwaliteit is niet in geld uit te drukken. Dat geldt ook voor een goede verdeling van schaarse ruimte.

- g. Verschilt deze prijs per wijk, buurt of dorp? Zo ja, waarom. Zo nee, waarom niet?*

Leefkwaliteit is nergens in geld uit te drukken. Wel verschilt soms de mate waarin mensen aanspraak willen maken op een stuk openbare ruimte en / of de mate waarin die ruimte beschikbaar is. Daarom is een parkeervergunning in de binnenstad bijvoorbeeld duurder dan een parkeervergunning in de wijken daaromheen.

- h. Wil het college met het gat tussen de waarde van de openbare ruimte en de prijs van een parkeervergunning aangeven dat er nog veel ruimte bestaat om de komende jaren de tarieven te gaan verhogen? Zo nee, wat beoogt u met deze stellingname?*

Nee, dat beogen we geenszins aan te geven. Wat we wél beogen aan te geven is dat de waarde van de openbare ruimte en een optimale leefkwaliteit niet in geld is uit te drukken, en dat de prijs van een parkeervergunning die waarde slechts voor een klein deel reflecteert.

- 7. Op een aantal locaties is de laatste jaren parkeeroverlast ontstaan door de bouw van nieuwe appartementencomplexen met een lage parkeernorm (bijvoorbeeld de Friesestraatweg). Bij toekomstige ontwikkelingen zoals de nieuwbouw binnen het project Suikerzijde zullen weinig openbare parkeerplaatsen gerealiseerd worden en moeten bewoners parkeren in ondergrondse parkeervoorzieningen.*
- a. Heeft het college in beeld welke effecten het nieuwe voorgestelde beleid heeft voor de woningbouw van corporaties en woningbouw in het algemeen, als parkeren op eigen terrein de norm wordt?*

Ja. We hebben over de nieuwe parkeernormen (ambtelijk) gesprekken gevoerd met de corporaties in de stad.

- b. Hoe gaat het college voorkomen dat mensen niet geconfronteerd worden met hoge kosten voor een parkeerplaats op eigen terrein terwijl buurtbewoners op straat mogen parkeren met een parkeervergunning waar anderen voor zijn uitgesloten?*

Veel buurtbewoners zijn bang dat eventuele nieuwbouw een verhoging van de parkeerdruk in de straat met zich meebrengt. In wijken waar parkeren nog gratis is, is dat vaak terecht: daar loopt die druk door de nieuwe bewoners soms hoog op. Dat komt omdat bewoners van nieuwbouwcomplexen gratis op straat parkeren, terwijl de voorzieningen die voor ze zijn aangelegd leeg staan.

In de nieuwe parkeernormen willen we voorkomen dat de parkeerdruk in onze straten oploopt als gevolg van nieuwbouwontwikkelingen. We praten daar graag met u over verder als we de nieuwe parkeernormen met uw raad bespreken.

Voor de specifieke situatie aan de Friesestraatweg verwijzen we naar ons eerdere antwoord op vragen van de SP. Daarin gaven we al aan dat alleen in Paddepoel-Zuidwest in geringe mate sprake is van parkeeroverlast gerelateerd aan bewoners van de Woldringlocatie. Daarbij kenden we in Paddepoel-Zuidwest ook al parkeeroverlast. Slechts een enkele bewoner van de Woldringlocatie parkeert in Vinkhuizen. Daar is de parkeerdruk laag genoeg om dat te kunnen opvangen.

- c. Hoe gaat het college zorgen dat ook corporaties zorg gaan dragen voor parkeergelegenheid voor bewoners? Gaat het college dit bijvoorbeeld opnemen in de prestatieafspraken met corporaties opnemen dat er op eigen terrein geparkeerd moet worden?*

Het aantal aan te leggen plekken volgt uit de parkeernormen. Daar moet een ontwikkelaar (en ook een corporatie) aan voldoen voor een project vergund wordt. In de (nieuwe) normen wordt ook bedongen dat die plekken op eigen terrein moeten worden aangelegd. Daarbij houden we wel oog voor de omgeving. In voorkomende gevallen is het wellicht niet nodig een voorziening op eigen terrein aan te leggen, omdat omliggende straten bijvoorbeeld een overcapaciteit aan plekken hebben. Die afweging maken we steeds opnieuw.

- d. Welk effect hebben deze parkeervoorzieningen op het realiseren van voldoende sociale huurwoningen in onze gemeente? Is dit onderwerp van gesprek met de corporaties?*

Ja, dat was onderwerp van gesprek met de corporaties. Ook wij hechten aan voldoende sociale huurwoningen. We spreken daarover graag met uw raad verder tijdens de behandeling van de nieuwe normen.

- e. Het college heeft aangegeven met een herziening van de parkeernorm te zullen komen in 2021. Dit is een belangrijke factor in het totale parkeerbeleid en ook in de discussie over mogelijke uitbreiding van betaald parkeren. Kan het college op hoofdlijnen aangeven welke aanpassingen in de parkeernormen zij van plan zijn aan de raad voor te stellen? Zo, nee waarom niet?*

We komen hier bij uw raad onverkort op terug als de nieuwe parkeernormen door uw college zijn vastgesteld.

- 8. Naast bewoners worden ook ondernemers en winkelcentra beïnvloed door de invoering van betaald parkeren in een groot gebied. Dit geldt ook voor VVE's met een gezamenlijke parkeervoorziening, zij zullen door de invoering van betaald parkeren hun eigen terrein moeten gaan afschermen en daarvoor behoorlijke kosten moeten maken.*

- a. *Heeft het college gesproken met alle winkelcentra, ondernemers en VVE's met een parkeervoorziening in het gebied waar men voornemens is betaald parkeren in te voeren? Zo nee waarom niet?*

Qua proces nemen we aan de voorkant van het besluit inwoners van de betreffende buurten mee via de gebiedsteams en buurtorganisaties. Dat doen we ook met een aantal andere organisaties/partners, zoals Groningen Bereikbaar en bedrijvenverenigingen, waar veel ondernemers en winkelcentra bij aangesloten zijn. Voor VVE's met een gezamenlijke parkeervoorziening geldt overigens niet per se dat ze hun terrein (zou uw raad besluiten betaald parkeren in te voeren) tegen 'behoorlijke kosten' moeten afsluiten. Een bordje met 'eigen terrein' is voldoende om handhavend tegen eventuele vreemdparkeerders te kunnen optreden.

- b. *Op welke wijze kan de gemeente VVE's ondersteunen bij de gevolgen van de invoering van betaald parkeren?*

Als u met VVE's bijvoorbeeld de verzamelde ondernemers van het wijkwinkelcentrum Paddepoel bedoelt, zie onder 8a. en c. Als u met VVE's bijvoorbeeld de verzamelde eigenaren van een appartementencomplex bedoelt, dan hoeven we daar niet separaat mee in gesprek. Wanneer een VVE een eigen parkeerplek aan kopers / huurders aanbiedt, dan is dat een privaatrechtelijke aangelegenheid waar wij ons niet in kunnen mengen. Wanneer bewoners van een appartementencomplex recht hebben op een parkeerplek op straat, kunnen ze een bewonersvergunning aanschaffen. Voor eventueel advies of hulp bij het aanvragen van een vergunning is het Loket Parkeren altijd bereikbaar.

- c. *Voor veel parkeerterreinen bij ondernemers is een blauwe zone een goede oplossing. De gemeente Groningen is in het verleden niet altijd positief geweest over deze oplossingen omdat de handhavingsopbrengsten niet terugvloeien naar de gemeente. Hoe denkt het college nu over het invoeren van de blauwe zone bij parkeerterreinen in de buurt van winkels en bedrijven?*

We willen (vooral bij wijkwinkelcentra) graag langparkeerders weren en kortparkeerders faciliteren. Zo kan het winkelend publiek een plekje vinden, en houden we de wijkwinkelcentra bereikbaar. Het parkeerareaal biedt ons in dit soort gevallen geen andere mogelijkheid dan een blauwe zone.

Toch is een blauwe zone niet ideaal. Dat gaven we ook al aan in onze brief waarin we om uw wensen en bedenkingen vroegen. Een van de redenen is inderdaad dat de handhavingsopbrengsten niet terugvloeien naar de gemeente, waarmee handhaving kostbaar wordt. Ook kan de scanauto niet rijden in een blauwe zone, waarmee handhaving inefficiënt is.

Zoals reeds in voornoemde brief aangegeven, willen we in het licht van bovenstaande het aantal blauwe zones zo klein mogelijk houden. In gemengde woon / werkgebieden werken ze in geen geval, omdat we in een gebied waar we langparkeerders willen weren geen bewonersvergunningen kunnen uitgeven.

- d. Een andere oplossing is het invoeren van een betaald parkeerregime waarbij het eerste uur (of andere tijdshoeveelheid) gratis is. Dit dempt de negatieve effecten van betaald parkeren voor bezoekers, maar voorkomt wel de parkeeroverlast van forenzen. Hoe denkt het college over deze optie? Is deze optie overwogen? Zo nee, waarom niet?*

Met de huidige parkeersystemen die op de markt beschikbaar zijn, is het niet mogelijk om een tijdelijk 'gratis' parkeerrecht te verstrekken. De parkeer- en handhavingssystemen kunnen geen onderscheid maken tussen 'geen' parkeerrecht en een 'gratis' parkeerrecht. Daarom kan in dit soort gebieden niet gehandhaafd worden. Ondanks toezeggingen geven de leveranciers van parkeersystemen aan dat deze functionaliteit ook in de nabije toekomst niet aangeboden zal kunnen worden.

In Helpman en aan de Verlengde Hereweg kennen we deze mogelijkheid. We hebben, conform afspraak met uw raad, het invoeren van betaald parkeren aldaar geëvalueerd. Die evaluatie bespreken we (conform de LTA) separaat met uw raad.

vervolg

In onze brief behorende bij de wensen en bedenkingen-procedure gaven we aan dat de wensen en bedenkingen van uw raad meegenomen zullen worden in een definitief voorstel. Over dat definitieve voorstel praten we graag verder met uw raad.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben,

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,
Koen Schuiling

secretaris,
Christien Bronda

Deze brief is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.