

Groningen, 11 januari 2021

Betreft: **Schriftelijke vragen ex art. 38 RvO over invoering betaald parkeren**

Geacht college,

Met de parkeervisie, die in 2018 is vastgesteld, is de gemeente een nieuwe weg ingeslagen. Die weg leidt op termijn naar betaald parkeren in de hele stad. Waar het betaald parkeren regime tot voorkort nog gold voor het centrum en de schilwijken breidt het zich gestaag uit over andere wijken in de stad. Het is slechts een kwestie van tijd voor het wijken als Paddepoel en Vinkhuizen bereikt heeft. Dit alles onder het mom van "herwinnen van de openbare ruimte". Maar wordt de openbare ruimte wel herwonnen? Zien we het aantal geparkeerde auto's op straat afnemen op plekken waar betaald parkeren wordt ingevoerd?

Het college is voornemens om in 2021 met een voorstel te komen om in een groot gebied in één keer betaald parkeren in te voeren. Wijken zoals Paddepoel, Selwerd, de Wijert en Helpman krijgen dan in één keer betaald parkeren. In de vergadering van 30 september 2020 heeft de gemeenteraad wensen en bedenkingen mee kunnen geven. Ondanks die gelegenheid is het voor het CDA van belang om meer inzicht te krijgen in de feiten waarop het nieuwe beleid zal worden gebaseerd. Daarnaast heeft dit voornemen een directe impact op een groot deel van de directe leefomgeving van onze inwoners. Het CDA heeft daarom de volgende vragen:

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?
  - b. Wat ziet het college als voldoende draagvlak voor betaald parkeren?
  - c. Welke en hoeveel signalen uit de geplande uitbreidingswijken voor betaald parkeren heeft het college het afgelopen jaar binnen gekregen per wijk?
  - 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?
  - 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?
  - 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?
  - 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?

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?
3. De vraag die 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?
  - 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?
  - 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?
  - d. Hoe en in welke mate kan het college garanderen dat met invoering van betaald parkeren op de voorgestelde wijze de parkeerdruk verlaagd wordt?
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?
  - 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?
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?
  - c. Welke vervolgstappen, na het invoeren van betaald parkeren, ziet het college voor het terugwinnen van de openbare ruimte?
  - d. Op welke wijze kunnen inwoners beslissen over de eventuele keuze om parkeerruimte anders te gaan gebruiken?
  - e. Hoeveel budget is er beschikbaar om eventueel vrijgekomen ruimte door een forse afname van de parkeerdruk anders te gaan inrichten?

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?
  - b. Hoe wil het college mensen met lagere inkomens tegemoet komen?
  - c. Als de argumenten zijn “herwinnen van de openbare ruimte” en het beprijzen 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?
  - 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?
  - 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?
  - f. Wat is volgens het college de m<sup>2</sup> prijs voor de openbare ruimte?
  - g. Verschilt deze prijs per wijk, buurt of dorp? Zo ja, waarom. Zo nee, waarom niet?
  - 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?
  
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?
  - 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?
  - 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?
  - d. Welk effect hebben deze parkeervoorzieningen op het realiseren van voldoende sociale huurwoningen in onze gemeente? Is dit onderwerp van gesprek met de corporaties?
  - 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?

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

Herman Pieter Ubbens  
CDA