



## **RAADPLEGINGSRAPPORT**

**Pakket parkeermaatregelen**

21-05-2023

## INLEIDING

Op donderdag 4 april is de brief over het pakket parkeermaatregelen naar de gemeenteraad gestuurd en daarnaast gepresenteerd aan de media. Met deze brief heeft het college wensen en bedenkingen gevraagd aan de gemeenteraad. Op 10 juli ligt er een raadsvoorstel in de gemeenteraad over het pakket parkeermaatregelen. Naast deze brief aan de raad is er ook een brief verstuurd aan wijkverenigingen en belangenorganisaties. In deze brief vragen wij om een reactie op de voorgestelde parkeermaatregelen. De ontvangen reacties willen wij gebruiken om het raadsvoorstel over de voorgestelde parkeermaatregel aan te scherpen. In dit rapport zijn alle reacties gebundeld, zijn de opmerkingen gecategoriseerd en van een reacties vanuit de gemeente Groningen voorzien.

Het pakket bestaat uit een 14-tal parkeermaatregelen. Deze maatregelen verschillen van grote en impact. De ene maatregel zal meer voeten in aarde hebben en voor meer impact zorgen. De andere maatregel is kleiner en is meer een aanscherping. Het pakket betreft de volgende 14 parkeermaatregelen:

1. Tarief bewonersvergunningen tweede en derde zone
2. Invoering nieuwe bezoekersvergunning
3. Parkeerregimes van het betaald parkeergebied
4. Aanpassing parkeergebieden
5. De wijkcentrumzone
6. Quotum op het aantal parkeervergunningen
7. Maximaal één of twee bewonersvergunningen
8. Verhoging tarief tweede parkeervergunning
9. Aanpassing bedrijvendagvergunning
10. Invoering laadvergunning
11. Invoering gedeelde parkeervergunning
12. Maximale parkeertijd voor het kortparkeren
13. Een stuur op stadsbreed parkeren
14. Parkeren in Haren

## REACTIETABEL

Alle reacties van inwoners, wijkverenigingen en belangenorganisaties zijn gelezen en opgenomen in de bijlage van dit rapport. Om de reacties goed te kunnen verwerken hebben wij losse opmerkingen gefilterd uit de ingezonden stukken en hebben deze vervolgens gecategoriseerd. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen *inhoudelijke*, *algemene* en *procesmatige* opmerkingen. De inhoudelijke opmerkingen hebben direct betrekking op de inhoud van het pakket met de 14 parkeermaatregelen. De categorie algemeen gaat over opmerkingen die over het parkeerbeleid in zijn algemeen of hele specifieke parkeersituaties. De procesmatige opmerkingen betreffen het proces van de raadpleging en/of de besluitvorming en invoeren van de voorgestelde parkeermaatregelen.

De reactietabel telt drie kolommen, waarin de eerst kolom de kern van de opmerking van de inzender weergeeft. Vervolgens staat daarachter de reactie vanuit de gemeente Groningen. De laatste kolom betreft het reactienummer van de desbetreffende inzender en of de opmerking (ook) in zijn/haar reactie terugkomt. Als er meerdere nummers achter een opmerking staan weergegeven, hebben meerdere inzenders dit in hun reactie benoemd.

### INHOUDELIJK

Opmerking	Reactie gemeente	Nr.
<b>INVOERING NIEUWE BEZOEKERSVERGUNNING</b>		
Is er rekening gehouden met de langere betaaltijden in de parkeergebieden en het aantal parkeeruren op de bezoekersvergunning?	<i>Er wordt rekening gehouden met het vergroten van het betaalvenster en het startsaldo en urenplafond op de bezoekersvergunning. Op dit moment geldt het voorgestelde parkeerregime al (grotendeels) in de Hortusbuurt en de Binnenstad-Oost. Het gebruik van de bezoekersvergunning in deze wijken gebruiken we als prognose voor de andere wijken.</i>	8, 65
Het startsaldo van de nieuwe bezoekerspas is niet voldoende voor het gemiddeld aantal gebruikte parkeeruren per jaar.	<i>Bij de aanschaf van de nieuwe bezoekersvergunning krijgt de vergunninghouder een startsaldo met parkeeruren. Als dit startsaldo op is, kunnen er extra parkeeruren bijgekocht worden.</i>	7, 8, 24, 38, 44, 46, 53, 60
De nieuwe bezoekersvergunning is veel duurder dan de huidige vergunning.	<i>De nieuwe bezoekersvergunning richt zich op betalen voor daadwerkelijk gebruik. De aanschaf van de nieuwe bezoekersvergunning is stukken goedkoper dan de huidige vergunning. Het bijkopen van parkeeruren (wat in de huidige situatie <u>niet</u> mogelijk is) kost extra. Kijkend naar het huidige gebruik, zal het merendeel van de vergunningshouders veel goedkoper uit zijn.</i>	5, 7, 8, 17, 24, 44, 45, 46, 53, 60, 66, 67, 68
Er zitten straks veel minder parkeeruren op mijn bezoekersvergunning dan nu.	<i>Nu krijgt iedere vergunninghouder een vast aantal parkeeruren per week. Op dit moment krijg je elke week weer hetzelfde aantal parkeeruren, ongeacht het gebruik. Ze zijn nu niet op te sparen of extra bij te kopen. In de nieuwe situatie zullen de meeste vergunninghouders goedkoper uit zijn, terwijl het</i>	7, 24, 38, 39, 45, 46, 53, 60, 66, 67, 68

	<i>nieuwe systeem wel veel meer flexibiliteit (hoger startsaldo en aankoopmogelijkheden) biedt.</i>	
Kan de huidige bezoekersvergunning worden behouden, waarbij de parkeeruren per week wel opgespaard kunnen worden?	<i>Gemiddeld gezien worden er op dit moment per jaar ongeveer 125 parkeeruren op de bezoekersvergunning gebruikt. De gespaarde bezoekersuren van alle 52 weken worden nu dan ook niet opgemaakt. Daarom willen wij juist in de toekomst een hoeveelheid bezoekersuren aanbieden dat wel gebruikt wordt, zodat voorkomen kan worden dat er onnodige stuwmeren van bezoekersuren ontstaan. Daarnaast willen wij oneigenlijk gebruik van de vergunning voorkomen.</i>	12
Het omzetten van een weksaldo naar een jaarsaldo voor de bezoekersvergunning is goed.	<i>Het nieuwe jaarsaldo en aankoopmogelijkheid geven inderdaad meer flexibiliteit voor de gebruiker en kan eventuele parkeerpieken faciliteren.</i>	17, 53, 65, 67
Kunnen zowel de oude als de nieuwe bezoekersvergunning niet beide gehanteerd worden?	<i>Het hanteren van meerdere soorten bezoekersvergunningen zorgt ten eerste voor onduidelijkheid, terwijl wij juist een eenduidig beleid en systeem willen hanteren. Daarnaast zorgt dit ook voor een ongelijke behandeling van inwoners, aangezien voor de één een uur parkeren dan veel duurder is dan voor de ander.</i>	18
De oude bezoekersvergunning zorgt juist voor sociale cohesie in de wijk, omdat we elkaar helpen met het gebruik van de bezoekersuren.	<i>Het is goed dat er in de buurt sociale cohesie is en dat de bezoekersvergunning daaraan bijdraagt. De nieuwe bezoekersvergunning kan hier op dezelfde manier een rol in spelen, doordat parkeeruren nog steeds voor het bezoek van de buurman gebruikt kunnen worden. Daarnaast biedt het ook nog meer flexibiliteit voor meerdere vormen van gebruik.</i>	19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 34, 36, 40, 41
Bedrijven vragen al snel €50,- vergoeding voor een dag parkeren.	<i>De nieuwe bezoekersvergunning biedt hier juist mogelijkheden in, aangezien een parkeerpiek van bijvoorbeeld een aannemer gemakkelijk kan worden opgevangen. De nieuwe bezoekersvergunning zit namelijk niet vast aan een vast urensaldo per week.</i>	34
Door de aanpassing van het betaalvenster en de kortparkeertarieven wordt sociaal bezoek vrijwel onbetaalbaar.	<i>Het bezoek van bewoners kan gefaciliteerd worden middels de nieuwe bezoekersvergunning. Deze maakt het mogelijk om voor een gereduceerd tarief het bezoek te laten parkeren.</i>	43, 44, 46
Kan de huidige bezoekersvergunning niet	<i>De huidige inrichting van bezoekersvergunning is niet flexibel en inzetbaar voor verschillende vormen van gebruik. Daarnaast is de huidige vergunning ook erg</i>	45, 46, 60, 68

gewoon blijven zoals hij nu is?	<i>duur voor mensen die weinig bezoek ontvangen. In de nieuwe variant is er meer flexibiliteit die aansluit bij het gemiddelde gebruik van de bezoekerspas. De meeste gebruikers zullen erop vooruit gaan ten opzichte van de huidige systematiek.</i>	
Kraamhulp zou gratis moeten parkeren als vorm van basiszorg.	<i>Het parkeren van de kraamhulp kan zorgen voor een parkeerpiek op de bezoekerspas, aangezien deze meerdere dagen achter elkaar aanwezig is. De nieuwe bezoekersvergunning kan hierin tegen minimale kosten een uitkomst bieden. Er bestaat dan geen maximaal in te zetten parkeeruren per week.</i>	56
De nieuwe bezoekersvergunning is flexibeler en eerlijker.	<i>De nieuwe bezoekersvergunning zorgt inderdaad voor meer flexibiliteit. Ook wordt het eerlijker, doordat de gebruiker betaalt voor het daadwerkelijke gebruik en niet voor het bezit van de vergunning.</i>	61, 65, 67
De nieuwe bezoekersvergunning mag niet kostenverhogend zijn.	<i>Bij de inrichting van de nieuwe bezoekersvergunning zijn wij uitgegaan van een gemiddeld gebruik. Voor het merendeel van de gebruikers zullen de kosten hetzelfde of lager uitvallen. De aanschaf van de vergunning is namelijk stukken goedkoper dan nu. De extra aan te schaffen parkeeruren zullen tegen een sterk gereduceerd tarief, ten opzichte van het normale parkeertarief, worden aangeboden.</i>	65, 66, 67
Als de bezoekersvergunning en de uren te duur worden, komen inwoners in een sociaal isolement.	<i>Wij vinden het belangrijk dat inwoners bezoek kunnen ontvangen. Het pakket parkeermaatregelen prioriteert ook het bezoek van bewoners boven wijkvreemd verkeer. Dat willen wij via een sterk gereduceerd parkeertarief (via de bezoekersvergunning) mogelijk maken. Echter zien wij graag dat bezoek ook andere vormen van vervoer gebruiken om op bezoek te komen. Een financiële prikkel is hiervoor op zijn plaats.</i>	65, 68
<b>&gt;&gt; MANTELZORGVERGUNNING</b>		
Is er ook rekening gehouden met mantelzorgers?	<i>Voor de ontvangers van mantelzorg is er de mogelijkheid om een mantelzorgvergunning aan te vragen. Deze vergunning biedt voor een relatief laag tarief 600 parkeeruren, met nog de mogelijkheid om extra parkeeruren bij te kopen.</i>	8, 24, 61, 66
Hoe wordt bepaald of iemand in aanmerking komt voor een mantelzorgvergunning?	<i>Het Parkeerloket beoordeelt elke aanvraag of er sprake is van mantelzorg en of diegene in aanmerking komt voor de vergunning. Dit wordt gedaan aan de hand van verschillende voorwaarden. De belangrijkste is het aanleveren van een mantelzorgverklaring, waarin een erkende instantie aangeeft dat de aanvrager mantelzorg ontvangt.</i>	17

Hoe gaat de mantelzorgregeling er concreet uit zien?	<i>De vergunning heeft dezelfde structuur als de bezoekersvergunning. De mantelzorgvergunning heeft daarentegen een veel hoger startsaldo van 600 parkeeruren en een plafond van 1000 parkeeruren per jaar. Er kunnen dus 400 parkeeruren per jaar bijgekocht worden.</i>	66
<b>PARKEERREGIMES VAN HET BETAALD PARKEERGEBIED</b>		
Het is een goede zaak dat er duidelijkheid en afstemming komt inzake het parkeerbeleid.	<i>Met dit pakket voeren wij een duidelijk en eenduidig parkeerbeleid dat voor een ieder logisch is.</i>	17
Waarom heeft bezoek baat bij een langer betaalvenster en hoger parkeertarief?	<i>Bezoek van de bewoners kan voordelig parkeren middels de bezoekersvergunning. Echter het wijkvreemde parkeerbezoek, dat voor overlast kan zorgen, wordt hierdoor wel geweerd.</i>	39
Het invoeren van betaald parkeren tot 00:00 uur (ma-za) en op zondag is onnodig.	<i>Er is voor gekozen om dit tijdstip te vervroegen naar 21:00 (ma. t/m za.) in de parkeergebieden die niet direct aan de binnenstad grenzen. Dat zijn de parkeergebieden Oosterpark, Korreweg, de Hoogte, Herewegbuurt, Grunobuurt/Laanhuizen en de Oranjebuurt. Voor de andere wijken willen we zo goed mogelijk aansluiten bij de andere parkeergebieden waar nu al betaald parkeren tot 00:00 geldt (Hortusbuurt, Schildersbuurt) om een uniform regime te hanteren en onduidelijkheid te voorkomen.</i>	52, 62
Het prioriteren van bewoners en hun bezoek is goed.	<i>Het pakket zorgt voor onderscheid in het faciliteren van het soort parkeerders. Dit zorgt ervoor dat er beter aangesloten kan worden op de situationele behoefte.</i>	61
Kan een parkeergebied niet alleen voor bewoners en hun bezoek worden toegestaan.	<i>Dat is technisch een lastig uitvoerbaar systeem. Daarnaast zou een dergelijk systeem ervoor zorgen dat het dubbelgebruik teniet wordt gedaan. Ook moeten dan alle bewoners een bezoekersvergunning aanschaffen om hun bezoek dat met de auto komt te laten parkeren. Dit is niet wenselijk.</i>	61
<b>AANPASSING PARKEERGEBIEDEN</b>		
Het lijkt mij handig om voor de gehele Schildersbuurt dezelfde voorwaarden te laten gelden.	<i>Met de parkeermaatregelen worden juist de verschillen tussen parkeergebieden gelijkgetrokken om parkeeroverlast te voorkomen. Zo ook voor de Schildersbuurt. Daar gaat een langer betaalvenster gelden dat gelijk is aan de binnenstad. Daarnaast wordt de Schildersbuurt ook samengevoegd met de Westerhaven.</i>	15

<b>DE WIJKCENTRUMZONE</b>		
Het is goed dat er een uniform parkeerregime komt in alle wijkcentra.	<i>De wijkcentrumzone zorgt voor een duidelijk en uniform parkeerregime.</i>	17, 66
Kan de wijkcentrumzone ook ingevoerd worden bij de winkels in de Hoornse Meer?	<i>Wij maken een onderscheid tussen stadscentra, wijkcentra en buurtcentra. De winkels in de Hoornse Meer zien wij als een buurtcentra waar het reguliere kortparkeertarief blijft gelden. Het is een te klein centrum om een aangepast parkeerregime in te voeren.</i>	17, 18
€0,50 voor de eerste 1,5 uur is geen verbetering.	<i>Dit hangt af van het perspectief. De wijkcentrumzone is een compromis van de verschillende belangen van betrokkenen, waardoor een handhaafbare situatie wordt gecreëerd die kortparkeren faciliteert en lang parkeren tegengaat.</i>	39
Krijgen wij in het gehele Hoornse Meer ook de wijkcentrumzone?	<i>De wijkcentrumzone is alleen voor wijkcentra bedoeld, waar kortparkeerders worden gefaciliteerd tijdens het doen van boodschappen in het wijkcentrum.</i>	53
De wijkcentrumzone mag geen negatief effect hebben op het voorzieningenaanbod.	<i>De wijkcentrumzone voorziet in een zeer goedkope parkeermogelijkheid voor het kortparkeren. Daarnaast maakt het handhaving mogelijk om adequaat te handhaven. Door goede handhaving zullen de parkeermogelijkheden beter benut kunnen worden door de klanten en de misbruikers weren. Hiermee komt het ook de ondernemer ten goede, ondanks dat hun klanten €0,50 voor de eerste 1,5 uur moeten betalen.</i>	65
Rond buurtcentra (Sammelstee) moet ook een speciaal parkeerregime moeten gelden (eerste 2 uur gratis parkeren)	<i>De wijkcentrumzone is gericht op het faciliteren van kort parkerende klanten in wijkcentra. Voor buurtcentra als de Sammelstee zien wij een speciaal parkeerregime niet als een mogelijkheid. In een wijkcentrumzone kunnen wij het autoverkeer nog begrijpen, gezien de grote boodschappen die vervoerd moeten worden. Hiervoor bieden we andere parkeerproducten om het parkeren te vergemakkelijken, te weten de maatschappelijke parkeervergunning, de bedrijfsvergunning en de bezoekersvergunning.</i>	66
Er moeten parkeerwachters ingezet worden naast de scanauto. Dan kan de parkeerschijf worden behouden.	<i>Het controleren van het parkeerrecht wordt niet alleen gedaan met de scanauto. De handhaving is altijd een combinatie van de scanauto en een handhaver. De scanauto doet namelijk de eerste controle, welke opgevolgd wordt door een handhaver. De handhaver</i>	66



	<i>hoeft alleen langs een auto te gaan, wanneer er geconstateerd is dat deze geen parkeerrecht heeft. Dit maakt efficiënte handhaving mogelijk. De parkeerschijf past niet in dit proces, aangezien maximale parkeerduur middels deze schijf zeer slecht handhaafbaar is.</i>	
De parkeerschijf is de meest klantvriendelijke optie.	<i>Gezien de slechte handhaafbaarheid is de parkeerschijf vanuit een ander perspectief niet gewenst. Daarnaast zien wij dat het gebruik van parkeerapps heel sterk toeneemt. Deze apps maken het betalen voor parkeren snel en gebruiksvriendelijk.</i>	66, 67
<b>MAXIMAAL ÉÉN OF TWEE BEWONERSVERGUNNINGEN</b>		
Het verbieden van het hebben van een tweede auto is tegen de wet.	<i>Wij verbieden niet het bezit van een tweede auto. Echter maken wij het in de aangewezen parkeergebieden voor toekomstige bewoners niet meer mogelijk om te parkeren in de openbare ruimte middels een parkeervergunning.</i>	5
Kan er een uitzondering gemaakt worden op het maximum aantal bewonersvergunning per adres?	<i>Het maximum aantal 1 of 2 bewonersvergunning per adres geldt voor toekomstige aanvragen en niet voor de huidige vergunninghouders. Er worden in principe geen uitzonderingen gemaakt op deze maatregel. Mocht er eventueel sprake zijn van een uitzonderingsgeval, zal per situatie gekeken worden of hier maatwerk gewenst is.</i>	11, 26
Als de prijzen van de vergunningen maar hetzelfde blijven.	<i>De tarieven van de meeste vergunningen blijven ongewijzigd (met uitzondering van eventuele indexaties). Het tarief voor de bezoekersvergunning gaat flink naar beneden. Een tweede bewonersvergunning wordt juist duurder.</i>	14, 26, 32
Mensen worden gedwongen om te kiezen tussen hun werk en hun woonplek.	<i>Mensen worden gestimuleerd om na te denken over het bezit van een tweede auto. Met de huidige druk op de openbare ruimte in bepaalde wijken is het in onze ogen niet wenselijk dat een tweede auto ook op straat geparkeerd kan worden. Het geldt alleen voor toekomstige aanvragen en huidige vergunning kunnen gewoon verlengd worden.</i>	26, 39, 65
Kan in de Schildersbuurt de uitstervende 2 <sup>e</sup> bewonersvergunning in mindering worden gebracht op het quotum van de wijk?	<i>Dit is een interessant voorstel en zullen dit zeker in de toekomst meenemen. Op dit moment zetten eerst het quotum op 100% en monitoren wij het uitsterven van de 2<sup>e</sup> bewonersvergunning.</i>	61
<b>VERHOOGING TARIEF TWEEDE PARKEERVERGUNNING</b>		



Waarom wordt een tweede auto niet hoger belast qua parkeren?	<i>Wij proberen een tweede auto op verschillende manieren te ontmoedigen. In de parkeergebieden Binnenstad en omliggende parkeergebieden kunnen toekomstige bewoners niet meer dan 1 bewonersvergunning per adres aanvragen. Daarnaast wordt de tweede bewonersvergunning in andere gebieden driemaal zo duur als de eerste bewonersvergunning.</i>	12, 14, 57
Hoe wordt er omgegaan met woningdelers (wooneenheden) op één BAG-adres?	<i>In het geval van meerdere zelfstandige wooneenheden op één BAG-geregistreerd adres, zullen wij de situatie per geval moeten bekijken en beoordelen of er sprake van maatwerk noodzakelijk is.</i>	65
Kan het tarief van de 2 <sup>e</sup> vergunning hetzelfde blijven?	<i>Gezien de druk op de openbare ruimte willen wij het parkeren van de tweede auto op straat middels een parkeervergunning verder ontmoedigen. Het verhogen van het reeds geldende dubbele tarief zien wij als een stap in de goede richting.</i>	67
<b>QUOTUM OP HET AANTAL PARKEERVERGUNNINGEN</b>		
Wordt het quotum 100% van de parkeerplekken of lager (93-95%)?	<i>Op dit moment gaan wij uit van een quotum van 100% in alle parkeergebieden. Aangezien dit een maatregel is waarbij de effecten op de langere termijn zichtbaar worden, willen wij eerst de ontwikkelingen monitoren alvorens het naar beneden bij te stellen. Op termijn is dit wel een reële mogelijkheid.</i>	61
Wat wordt er gedaan aan de toenemende parkeerdruk door het ombouwen van woningen tot zelfstandige studio's?	<i>Doordat het een zelfstandige woonruimte is met eigen woonadres, zou het initieel in aanmerking kunnen komen voor een parkeervergunning. Echter hebben wij in het beleid opgenomen dat nieuwbouw na 4 februari 2022, waar ook deze verbouwing onder vallen, zijn uitgesloten van een parkeervergunning op straat.</i>	61
Wat als iemand echt een auto nodig heeft en diegene geen vergunning kan krijgen doordat het quotum bereikt is?	<i>In dit geval zal de bewoner op de wachtlijst komen en kan deze dus niet direct een bewonersvergunning krijgen. Uit ervaring van de wijken waar al een quotum van kracht is, is de doorloop van de wachtlijst te overzien. Voor de meeste wijken zal het quotum de komende jaren nog geen effect hebben. Deze maatregel is bedoeld voor zijn effect op de langere termijn en de toekomstige herinrichtingsprojecten.</i>	65
Het quotum in combinatie met het inkrimpen van de parkeermogelijkheden in de wijk zorgt voor problemen.	<i>Er staat een hoge druk op de openbare ruimte, doordat er steeds meer functies gebruik willen en/of moeten maken van deze ruimte. Dit komt ten goede van de leefkwaliteit, maar meermaals ten koste van parkeermogelijkheden op straat. Het quotum zorgt ervoor dat er niet meer vergunning uitgegeven worden</i>	67

	<i>dan er parkeerplekken zijn. Dit zorgt voor een geleidelijke overgang in de toekomst, waardoor herinrichtingsprojecten mogelijk worden gemaakt.</i>	
<b>INVOERING GEDEELDE PARKEERVERGUNNING</b>		
Waarom kan er geen auto gedeeld worden met mensen van buiten de gemeente Groningen?	<i>Om oneigenlijk gebruik van de deelmogelijkheden te voorkomen, dient de kentekenhouder ingeschreven staan in de gemeente Groningen. Een voorbeeld van oneigenlijk gebruik zou een forens kunnen zijn die van buiten stad komt en vervolgens gratis zou kunnen parkeren aan de rand van de binnenstad.</i>	48
Wij juichen toe dat er meer aandacht is voor autodelen.	<i>Wij vinden het delen van een auto een stap in de goede richting en dat willen wij faciliteren.</i>	62
<b>MAXIMALE PARKEERTIJD VOOR HET KORTPARKEREN</b>		
De uitbreiding van de maximale parkeertijd van 2 naar 4 uur lijkt ons een goed voorstel.	<i>Het aanpassen van deze tijdsduur heeft een positieve invloed op de gebruiksvriendelijkheid.</i>	17, 18
<b>EEN STUUR OP STADSBREED PARKEREN</b>		
De vierde zone juichen wij toe.	<i>De vierde zone biedt in sommige parkeergebieden een alternatief parkeerregime.</i>	17, 18
Kan het kortparkeertarief ook naar €2,- i.p.v. €2,70?	<i>Om een eenduidig parkeerbeleid te voeren, proberen wij zo min mogelijk verschillende tarieven te hanteren. Wij hebben zoveel mogelijk aansluiting proberen te zoeken met de derde zone, met uitzondering van het betaald parkeren op zaterdag. Voor een bewoners is het kortparkeertarief niet relevant vanwege een bewonersvergunningen.</i>	17
Door de vierde zone ontstaat juist parkeeroverlast in de Hoornse Meer door bezoekers Hoornse Plas, Il Lago en evenementen op de drafbaan.	<i>Uit parkeeronderzoek is gebleken dat juist de parkeeroverlast zich centreert aan de noordelijke en westelijke rand van de wijk. Het kan natuurlijk voorkomen dat er incidentele parkeeroverlast ontstaat op warme dagen. Echter zullen wij de zaterdag monitoren, aangezien het betaald parkeren juist parkeeroverlast dient te voorkomen. Mocht de betaalvrije zaterdag voor dermate veel parkeeroverlast zorgen, zouden wij wellicht over moeten gaan om dit aan te passen.</i>	35
Betaald parkeren op bedrijventerrein jaagt de ondernemers weg.	<i>Wij voeren betaald parkeren in op bedrijventerreinen om parkeeroverlast, die juist door de ondernemers wordt ervaren, tegen te gaan. Deze ondernemers ervaren overlast van stadbezoekers, die gratis hun</i>	37, 51

	<i>auto op het bedrijventerrein parkeren. Vervolgens worden de klanten van de ondernemers en het bedrijfsverkeer belemmerd door die parkeerders. Het invoeren doen wij in samenspraak met de bedrijven.</i>	
Wordt er geen waterbedeffect ervaren in Hoornse Park, Klein Martijn, Villabuurt, Beijum en Lewenborg?	<i>Op dit moment komen er sporadisch klachten binnen vanuit gebieden tegen het betaald parkeergebied aan. Dit is in de meeste gevallen nog zeer beperkt. Voor Klein Martijn geldt dat deze al betaald parkeren hebben.</i>	39
Het woongenot aan de randen van de Wijert-Zuid is weg door de parkeeroverlast.	<i>Het is erg vervelend dat de parkeeroverlast zoveel impact heeft op het woongenot. Wij gaan ervan uit dat de vierde zone deze parkeeroverlast terugdringt en het woongenot weer kan worden hersteld.</i>	47
Waarom wordt er geen draagvlak gezocht voor de invoering van betaald parkeren?	<i>Het invoeren van betaald parkeren stuit altijd op weerstand. Met name de bewoners aan de randen van een parkeergebied (welke meestal al de parkeeroverlast ondervinden) staan er positief tegenover. De bewoners verder van randen af (welke geen parkeeroverlast ervaren), zien betaald parkeren vaak als grote last. Hierin maken wij de keuze om de randbewoners tegemoet te komen, ondanks dat er wellicht geen draagvlak is bij andere bewoners.</i>	50
Waarom wordt er niet alleen betaald parkeren ingevoerd aan de Queridolaan i.p.v. de hele wijk?	<i>Het invoeren van zeer kleine betaald parkeergebieden heeft geen nut. De parkeeroverlast schuift dan gewoon op. Om effect te hebben dient het betaald parkeergebied van substantiële omvang te zijn. Daarnaast streven wij naar logische begrenzing en wanneer deze door een woonstraat zou lopen, zal dit voor veel onduidelijkheid en ongelijkheid zorgen. Dit hebben wij in het verleden meermaals meegemaakt.</i>	50
Waarom wordt er niet hetzelfde parkeerbeleid en tarieven gevoerd als in Drachten, Leeuwarden en Assen.	<i>Groningen is de zesde grootste stad van Nederland en heeft een grote regionale functie binnen de drie noordelijk provincies. Dit heeft zijn voordelen, maar neemt ook een bepaalde mate van parkeerdruk met zich mee. Dit is totaal niet te vergelijken met kernen als Drachten, Leeuwarden en Assen. Een parkeerbeleid als in Assen zou niet effectief zijn voor de parkeersituatie in Groningen.</i>	53
Hoe wordt er omgegaan met ondernemers op Oosterhoogebrug wanneer zij 5+ bedrijfsvergunningen nodig hebben?	<i>Als ondernemers op Oosterhoogebrug 5+ vergunningen nodig zouden hebben, zullen wij in gesprek gaan met de ondernemers en gezamenlijk op zoek gaan naar eventueel oplossingsmogelijkheden. Een nieuwe parkeerbeleid vraagt om een andere kijk op reizen met de auto en het parkeren in de openbare ruimte.</i>	54

Kan het tarief voor de 2 <sup>e</sup> en volgende bedrijfsvergunning op het bedrijventerrein Oosterhoogebrug naar beneden?	<i>Op bedrijventerreinen zijn nu voornamelijk bedrijven gevestigd en een bedrijfsvriendelijk parkeerbeleid is daarbij denkbaar. Echter willen wij geen onderscheid in het tarief van de bedrijfsvergunning binnen het betaald parkeergebied. De huidige tarifiering blijft gehanteerd. Ook voor de bedrijfsterreinen.</i>	54
Wij juichen de invoering van betaald parkeren op Oosterhoogebrug toe.	<i>Betaald parkeren op Oosterhoogebrug biedt de mogelijkheid om parkeerders met een andere bestemming dan het bedrijventerrein te weren.</i>	55
Kan de parkeernorm voor sociale woningbouw naar beneden?	<i>De parkeernorm wordt bepaald aan het type woning dat ontwikkeld wordt. De parkeernorm is zo bepaald dat het in een bepaalde mate het gemiddelde autobezit faciliteert. Het naar beneden bijstellen van de parkeernorm zou voor probleemproblematiek in de toekomst zorgen. Het college onderzoekt op dit moment nieuwe parkeernormen voor de sociale huur en is deze in juni van plan vast te stellen. Daarin is inderdaad een verlaging van de parkeernorm in zone C opgenomen.</i>	55
Voer de vierde zone ook in voor Corpus den Hoorn	<i>In Corpus den Hoorn zijn verschillende functies aanwezig die het invoeren van de vierde zone onwenselijk maken. Het wijkcentrum Overwinningssplein en de sportvelden, welke een sterke aantrekkingskracht hebben in het weekend, zouden voor wijkvreemde parkeerdruk zorgen rond deze functies.</i>	66
<b>PARKEREN IN HAREN</b>		
Gelijk parkeerbeleid betekent dat er ook betaald parkeren ingevoerd moet worden in Hoogkerk en Ten Boer (alle grote dorpen).	<i>Haren heeft een grote winkelkern met een grote aantrekkingskracht van het gebied eromheen met veel parkeerkeer tot gevolg. Dit geldt in veel mindere mate voor Ten Boer en Hoogkerk. Dit is de reden dat in Haren in 2000 betaald parkeren is ingevoerd. Wij zien niet de noodzaak om in de andere dorpskernen betaald parkeren in te voeren. Wij willen pas betaald parkeren invoeren op het moment dat de parkeersituatie daarom vraagt. Betaald parkeren is een maatregel waarmee we parkeeroverlast tegen willen gaan. In mindere mate is dat nu het geval in Hoogkerk of Ten Boer.</i>	49
De wijkcentrumzone kan op onze steun rekenen.	<i>De wijkcentrumzone is het resultaat van afweging tussen verschillende belangen binnen deze zone.</i>	49
Graag de mogelijkheid om achteraf te betalen voor het parkeren.	<i>Dit is helaas niet mogelijk, aangezien dit een niet handhaafbare situatie zou maken. Wij handhaven door te controleren of het betreffende kenteken op dit</i>	49

	<i>moment een parkeerrecht heeft en dat zou niet kunnen bij achteraf betalen.</i>	
Vergunningverlening voor langparkeerders dient beperkt te worden in het winkelgebied.	<i>Wij zijn het ermee eens dat wij graag zien dat de parkeerplekken in het winkelgebied gebruikt worden voor de klanten van de ondernemers. Echter moet niet vergeten worden dat er in dit gebied ook mensen wonen. Deze mensen dienen ook gefaciliteerd te worden in hun parkeerbehoefte. De wijkcentrumzone zal geen vergunninghouders toestaan.</i>	49
De kosten voor de bedrijvenvergunningen zijn heel erg hoog, terwijl deze vergunningen nodig zijn om goed personeel te krijgen.	<i>In principe is de bedrijfsvergunning gericht op bedrijfsvoertuigen in een betaald parkeergebied en niet voor de voertuigen van personeel. Personeel (langparkeerders) zien wij graag parkeren op de P+R, zodat de parkeerplekken dichtbij het centrum vrij blijven voor klanten. Met de financiële prikkel proberen wij dit te stimuleren. Wij hebben besloten om het tarief voor de tweede bedrijfsvergunning te verlagen.</i>	49

## ALGEMEEN

Reactie bewoner	Reactie gemeente	Nr.
Waarom kan ik met mijn parkeervergunning niet in andere parkeergebieden parkeren.	<i>De reden dat een parkeervergunning alleen geldig is voor één parkeergebied, is om te voorkomen dat autoverkeer binnen de stad wordt gestimuleerd.</i>	1
Waarom kunnen mensen met een oprit nog steeds een parkeervergunning krijgen?	<i>Wij zijn ons ervan bewust dat deze mensen in principe dienen te parkeren op hun eigen terrein, als zij daarover beschikken. Voor grote woningcomplexen met parkeergelegenheid op eigen terrein, sluiten wij bewoners uit van een parkeervergunning. Wij zijn aan het onderzoeken of en op welke manier wij dit ook willen doorvoeren voor woningen met een oprit.</i>	2
Waarom parkeren woonbootbewoners van Wilhelminakade aan de Oranjesingel?	<i>De parkeervergunning geeft hun het recht om te parkeren binnen het gehele parkeergebied Oranjebuurt. Het staat hun dus vrij om aan de Oranjesingel te parkeren.</i>	2
De genoemde parkeerverlast wordt niet ervaren in de Hunze.	<i>Het is goed om te horen dat er geen parkeerverlast wordt ervaren. Echter is dit niet voor iedereen in de wijk. Met name aan de kant het Van Starckenborghkanaal wordt dit anders ervaren. Wij stellen op dit moment niet voor om betaald parkeren in te voeren in de Hunze.</i>	3

Bezoekers weten niet dat er betaald parkeren geldt in het gebied.	<i>Langs alle toegangswegen van een bepaald gebied (waar betaald parkeren geldt) wordt middels bebording aangegeven dat er betaald parkeren van kracht is. Er wordt niet in alle straten nogmaals aangegeven dat er betaald parkeren geldt.</i>	4
Waarom worden er niet meer parkeerplaatsen gebouwd om de overlast te voorkomen?	<i>De openbare ruimte is helaas beperkt in een oude en compacte stad als Groningen. Steeds meer functies en gebruikers willen van deze ruimte gebruik maken, terwijl de hoeveelheid ruimte hetzelfde blijft. Er is simpelweg niet meer ruimte voor de geparkeerde auto, aangezien andere functies en gebruikers hoger worden geprioriteerd.</i>	6, 18
Het parkeren wordt alleen maar duurder.	<i>Graag zien wij dat mensen minder gebruik maken van de auto. Een prijsprikkel heeft hierbij het meeste effect op dit gedrag. Binnen de verschillende parkeerstromen maken wij onderscheid welke we wanneer prioriteren en daar is de tarifiering een voortvloeisel van. In bepaalde gevallen wordt het parkeren duurder, maar in sommige gevallen juist ook goedkoper.</i>	6, 26, 32, 60, 64
Kunnen wij een parkeermeter nabij Wall House krijgen?	<i>Betaalautomaten worden zo efficiënt mogelijk geplaatst, waarbij het een groot gebied kan bedienen. De Wall House ligt aan de rand van het gebied en het plaatsen van een betaalautomaat voor de deur zou niet efficiënt en duur zijn. Wij plaatsen geen betaalautomaten ten behoeve van één specifieke functie. Gezien het groeiende gebruik van het betalen met een parkeerapp zal het aantal betaalautomaten in de toekomst waarschijnlijk alleen maar afnemen.</i>	4
Invoeren van een betaalvenster van 18:00-09:00 rondom het Leonardo Hotel in Corpus den Hoorn ter voorkoming van parkeeroverlast hotelgasten.	<i>Een betaalvenster heeft betrekking op een volledig parkeergebied. Het gewenste effect wordt niet behaald als er een apart betaalvenster wordt gehanteerd rondom een bepaalde functie, zoals het Leonardo Hotel. Het parkeerprobleem zal dan een straat opschuiven. Het voorgestelde betaalvenster zou dus voor heel Corpus den Hoorn moeten gaan gelden en dat is niet wenselijk. Indien de parkeeroverlast aanhoudt, zullen we moeten overwegen of een uitbreiding van het betaalvenster een oplossing zou kunnen zijn.</i>	13
Betaald parkeren is een melkkoe.	<i>Een eventueel surplus van de parkeergelden worden ingezet voor het verbeteren van het leefklimaat in de openbare ruimte.</i>	16, 12, 18, 31, 33, 39, 50, 52, 60
Kan het tarief voor de 2 <sup>e</sup> t/m 5 <sup>e</sup> bedrijfsvergunning naar beneden?	<i>Wij zien dat de huidige tarieven juist een ontmoedigend effect hebben, waardoor het autogebruik en</i>	17, 51, 54



	<i>parkeerprobleem wordt teruggedrongen. Daarom houden wij vast aan de huidige tarifiering.</i>	
Wij ervaren geen last van wijkvreemde parkeerders	<i>Het is goed om te horen dat er geen overlast wordt ondervonden van wijkvreemde parkeerders. Helaas gaat dit niet op voor iedereen op. Om het wijkvreemde parkeerverkeer naar de daarvoor bestemde plekken te leiden, zijn deze parkeermaatregelen gewenst.</i>	19, 20, 21, 22, 23, 25, 28, 41
Het beperken van parkeermogelijkheden in de Noorderplantsoenbuurt dreigt de wijk in een elitewijk te veranderen.	<i>Het beperken van parkeermogelijkheden biedt juist de mogelijkheid om de leefkwaliteit in de wijk te verbeteren, waar iedereen profijt van heeft. Parkeermogelijkheden komen met name ten goede van autobezitters, terwijl meer dan de helft van de inwoners in de Noorderplantsoenbuurt niet eens een auto bezit.</i>	26
Ik ben het niet eens met dat ik geen vergunning krijg voor mijn camper.	<i>Ons beleid is dat grote voertuigen (langer dan 6,0m en hoger dan 2,4m) geen vergunning kunnen krijgen. Grote voertuigen zorgt voor een negatieve impact op de leefkwaliteit in een buurt.</i>	31
Het parkeerbeleid zal alleen nog maar meer leiden tot weerstand tegen de gemeente.	<i>Wellicht wordt dit zo ervaren door autobezitters. Echter hebben de helft van de inwoners geen auto en die zijn juist gebaat bij meer ruimte voor andere zaken dan de geparkeerde auto. Er ontstaat ruimte voor groen en een beter verblijfsklimaat.</i>	37
Er moeten wel voldoende parkeerplekken bij nieuwe ontwikkelingen gebouwd worden, anders ontstaat parkeeroverlast.	<i>Bij het ontwikkelen van nieuwe woningcomplexen worden parkeernormen gehanteerd, die gebaseerd zijn op de type woningen. Om ervoor te zorgen dat bewoners in de bijbehorende parkeerfaciliteiten gaan staan, is het noodzakelijk om betaald parkeren als sturingsmechanisme te gebruiken en daarnaast de bewoners van deze complexen uit te sluiten van een parkeervergunning op straat.</i>	39, 57
Hoe kan voorkomen worden dat mijn wijk (zonder betaald parkeren) als gratis parkeermogelijkheid (P+R) wordt gebruikt?	<i>Om onderscheid te kunnen maken tussen de bezoek van bewoners en wijkvreemd bezoek, is betaald parkeren de basis. Hierbij moet dan worden gekeken welke voorwaarden gaan gelden voor bewonersparkeren, hun bezoek en het wijkvreemde parkeerverkeer. Een vierde zone betaald parkeren zou dan een oplossing kunnen bieden.</i>	57, 63
De parkeeroverlast aan de Ulgersmakade neemt steeds verder toe.	<i>Wij zijn op de hoogte van de situatie en beraden ons in samenspraak met de bewoners op mogelijke oplossingen.</i>	63
Waarom is het parkeren in de Boterdiep zo duur ten	<i>Het parkeren achter de slagboom (in een parkeergarage) is prijstechnisch verbonden aan</i>	64



opzichte van het straatparkeren elders.	<i>landelijk wetgeving (Wet Markt en Overheid). Alle kosten van deze garage dienen verrekend te worden in het parkeertarief. Anders ontstaat er oneerlijke concurrentie ten opzichte van commerciële partijen. Een goedkopere optie dan de Boterdiepgarage is een buurtstalling. Vanuit het Ebbingekwartier is buurtstalling Bleekveld het dichtstbij.</i>	
Waarom is er geen parkeerbeleid in Ebbingekwartier?	<i>In deze autoluwe wijk is het parkeerbeleid dat er geen parkeerplekken in de openbare ruimte aanwezig zijn en dat er in de parkeergarage dient geparkeerd te worden. Aangezien er geen parkeerplekken op straat aanwezig zijn, is het uitgeven van een parkeervergunning op straat niet van toepassing.</i>	64
De ontheffing om het Ebbingekwartier in te rijden met de auto is duur en omslachtig.	<i>Wij gaan onderzoeken op welke manier deze ontheffing gemakkelijker verstrekt kan worden aan bewoners. Hierbij willen wij de autoluwheid van de wijk zo goed mogelijk blijven behouden.</i>	64
Wij zijn het niet eens met het uitsluiten bewoners van complexen met eigen parkeerterreinen.	<i>Een belangrijke reden voor het uitsluiten van bewoners die beschikken over parkeerfaciliteiten op eigen terrein, is juist het forceren van het gebruik van de parkeerfaciliteiten. Een bewonersvergunning is de goedkopere mogelijkheid en bewoners zullen hier meestal voor kiezen, terwijl de parkeerfaciliteiten leeg blijven staan. Wij streven ernaar om alle parkeerfaciliteiten (openbaar en privaat) efficiënt te gebruiken, zodat eventuele openbare ruimte anders ingevuld kan worden.</i>	65
Parkeerruimte bij de woning is onderdeel van hoge leefkwaliteit.	<i>Wij begrijpen dat goede parkeermogelijkheden in de wijk bedraagt aan de leefkwaliteit. Betaald parkeren is hierin juist het sturingsmechanisme om het bewoners- en bezoekersparkeren op straat tegen een voordelig tarief mogelijk te maken. Echter doet dit ook recht aan de autoloze bewoner, die ook recht heeft op deze openbare ruimte.</i>	66
Geen betaald parkeren voor thuiszorgverleners.	<i>Wij erkennen de maatschappelijke waarde van thuiszorgverleners. Wij zijn met de desbetreffende thuiszorgverleners in gesprek om te komen tot een eventuele oplossing voor het parkeerprobleem. Echter hebben zowel de thuiszorgorganisatie, de ontvanger van de thuiszorg en de gemeente hierin een rol.</i>	66
Is het mogelijk om een bewonersvergunning per adres toe te staan, ongeacht op wiens naam de auto staat?	<i>Wij verlenen verschillende soorten vergunningen. Aan deze vergunningen stellen wij voorwaarden, zodat de vergunning gebruikt wordt als bedoeld is en het aanvraagproces soepel doorlopen kan worden. Van de basisvoorwaarde om de auto op naam te hebben voor</i>	68

	<i>een bewonersvergunning, kunnen wij niet afstappen. Dit zou oneigenlijk gebruik in de hand werken.</i>	
--	--	--

## PROCES

Reactie bewoner	Reactie gemeente	Nr.
Wanneer worden de maatregelen doorgevoerd?	Voordat de parkeermaatregelen doorgevoerd kunnen worden, dient de gemeenteraad het raadsvoorstel vast te stellen. Dit staat gepland voor begin juli. Vervolgens kunnen de maatregelen geïmplementeerd worden. Niet alle maatregelen worden tegelijk ingevoerd. We streven er bijvoorbeeld naar om per 1 januari 2025 de nieuwe bezoekersvergunning in te voeren en daarnaast ook de parkeerregime te harmoniseren. De andere maatregelen willen we in de loop van 2025 invoeren.	9
Waarom zijn niet alle bewoners per brief op de hoogte gesteld van het pakket?	<i>Wij hebben ervoor gekozen om een brief te sturen naar centrale (belangen)organisaties binnen de gemeente. Zij verspreiden vervolgens weer deze informatie onder leden / betrokkenen. Daarnaast hebben wij ook een persconferentie gegeven om reacties op te halen.</i>	10, 38, 42
Op welke manier worden de bewoners betrokken bij het evalueren van de pilot voor de vierde zone?	<i>De wijze waarop de pilot voor de vierde zone zal worden geëvalueerd, is op dit moment nog niet uitgewerkt. Bewoners zullen hier een rol in krijgen.</i>	17
Hoe worden de bewoners op de hoogte gesteld van wijzigingen in het parkeerbeleid.	<i>Op het moment dat er zaken gaan veranderen, zullen wij de inwoners en bezoekers vroegtijdig op de hoogte stellen van de aankomende wijzigingen. Het hangt van de maatregel of op welke manier er gecommuniceerd gaat worden. Wij willen voorkomen dat alle inwoners te veel brieven krijgt met te veel informatie. Wij zullen de benodigde communicatiekanalen afstemmen op de desbetreffende maatregel. Sommige zullen via bebording in het gebied gebeuren, andere via een huis-aan-huisbrief en andere weer via algemene communicatiekanalen. Het kan ook een combinatie zijn meerdere kanalen.</i>	65