



Memo

Aan	Directie Stadsontwikkeling tav Stijn Ringnalda
Van	Halewijn Drent Oscar Kamminga
Afdeling	Afdeling Onderzoek, Informatie en Statistiek
Datum	Mei 2024
Onderwerp	Resultaten van de focusgroepen in De Oosterpoort en Oosterparkwijk mbt nieuwe parkeermaatregelen

Inleiding

Aanleiding en doel

Het college heeft een voorstel voorgelegd aan de raad voor het invoeren van 14 nieuwe parkeermaatregelen. Het doel daarbij is om het huidige parkeerbeleid te optimaliseren, waarbij gericht wordt op:

1. Het verhogen van de leefkwaliteit door het vrijspelen van openbare ruimte ten behoeve van spelen, ontmoeten en vergroening;
2. Het vereenvoudigen en verduidelijken van parkeerregimes om onnodige misvattingen van gebruikers te voorkomen;
3. Het terugdringen van parkeeroverlast van ongewenste parkeerders, waardoor de parkeerruimte zo goed mogelijk ter beschikking wordt gesteld aan bewoners en hun bezoek.

Om een beeld te krijgen van hoe bewoners van De Oosterpoort en de Oosterparkwijk de voorgestelde veranderingen in het parkeerbeleid zien, heeft de gemeente in deze wijken een focusgroep georganiseerd. Daarbij wilde de gemeente zicht krijgen op drie thema's, namelijk (1) de nieuwe bezoekersvergunning, (2) het gelijktrekken van de tijdsvensters en (3) een quotum op het aantal parkeervergunningen. Om bewoners van deze twee wijken te informeren over de focusgroepen heeft de gemeente flyers verspreid in openbare voorzieningen (waaronder supermarkten en buurtcentra) en zijn wijkorganisaties benaderd om informatie over de focusgroepen te verspreiden. In totaal waren er 12 bewoners aanwezig bij de focusgroepen: vier in de Oosterpoort en acht in de Oosterparkwijk.

In totaal worden 14 nieuwe parkeermaatregelen voorgesteld, acht daarvan zijn relevant voor bewoners van de twee wijken, namelijk:

1. Tarief bewonersvergunningen 2de en 3de zone.
2. Nieuwe bezoekersvergunning.
3. Tijdsvensters en tarieven gelijktrekken.
4. Quotum op het aantal parkeervergunningen.
5. Maximaal 1 of 2 bewonersvergunningen per adres.
6. Verhoging tarief tweede parkeervergunning.
7. Invoering laadvergunning.
8. Invoering gedeelde parkeervergunning.

Representativiteit

De representativiteit uit zich bij een focusgroep op de thema's die opgehaald worden uit de gesprekken en niet in hoeverre deze gesprekken de gehele buurt vertegenwoordigen. De gesprekken

zijn uitgewerkt en geanalyseerd. Tijdens de bijeenkomsten is er nuttige informatie opgehaald. In deze bijlage beschrijven wij de belangrijkste thema's die zijn besproken in beide bijeenkomsten en zullen wij ook aangeven op welke punten de twee focusgroepen hierin uniek zijn.

Deelnemers

Bewoners die deelnamen aan een van de focusgroepen zijn betrokken inwoners (waaronder een aantal actief in de buurtvereniging) in de leeftijd van eind 20 tot begin 70. Een aantal deelnemers woont relatief kort in de wijk (waarvan de kortste 1,5 jaar) en een deel langer (waarvan de langste 55 jaar). Geen van de deelnemers had van de focusgroep gehoord door de verspreide flyer; dit is allemaal indirect gegaan via de buurt-app of via andere lokaal actieve bewoners of hulpverleners. Deelnemers gaven aan dat zij liever hadden gezien dat de gemeente actief de wijk in was gegaan om mensen te werven.

Bij beide focusgroepen was er één bewoner zonder auto. In de Oosterpoort waren de meningen over parkeren, groen en het gebruik van de auto meer verschillend dan in de Oosterparkwijk, waar de deelnemers op een meer gelijke manier over de onderwerpen dachten. Wat de deelnemers allemaal gemeenschappelijk hebben is dat zij graag in hun wijk wonen en trots zijn op de wijk waarin ze wonen.

Bevindingen focusgroepen

Wij bespreken hier de belangrijkste thema's die aan bod zijn gekomen in beide focusgroepen en gaan kort in op de verschillen tussen de wijken. Dit geeft inzicht in waar rekening mee gehouden kan worden met betrekking tot de nieuwe parkeermaatregelen. Bij een aantal thema's geven wij citaten van de bewoners; de namen en leeftijden zijn gefingeerd.

Een groot verschil in beide wijken is de parkeerdruk (Oosterpoort 92%; Oosterparkwijk 77%).¹ Dit bleek ook uit de thema's die in de verschillende focusgroepen werden besproken. In de Oosterpoort was het belangrijkste thema de mogelijkheid tot parkeren. In de Oosterparkwijk was het belangrijkste thema de reden waarom men een auto gebruikt.

Bewoners voor bezoekers, bezoekers voor vreemdparkerders

In beide wijken zien wij dat bewoners het belangrijk vinden dat zij zelf een parkeerplek hebben (op loopafstand). In de Oosterparkwijk geven deelnemers aan dat er op dit moment geen probleem is met parkeren en dat er altijd een plek te vinden is. In de Oosterpoort geeft men aan dat het soms enige tijd duurt voordat men een plek vindt en dat zij het liefste zien dat vreemdparkerders uit de buurt worden geweerd, zodat er plek is voor bewoners en hun (daadwerkelijke) bezoek.

Ja, maar goed, stel dat ik moet kiezen of ik voor de deur kan parkeren of dat de kapper mijn bezoek kan parkeren, dan wil ik toch echt liever dat ik zelf kan parkeren. Maar ik denk dat we het er allemaal over eens zijn dat we het liever uit de bezoekersspas halen dan uit de bewonersspas; als het iets duurer moet worden. - Geraldine, 35 jaar (Oosterpoort)

Deelnemers zien het liefste dat de eerste parkeervergunning voor iedereen betaalbaar blijft en dat het voornamelijk voor vreemdparkerders duurer wordt gemaakt om op straat te parkeren. Daarbij geeft men in de Oosterpoort aan dat het openbaar vervoer een goed alternatief is voor vreemdparkerders.

Draaien aan meerdere knoppen: bezoekersvergunning en tijdvensters

Het grootste gedeelte van de focusgroepen ging over de verschillende maatregelen die genomen worden met betrekking tot bezoek. Deelnemers van beide focusgroepen reageerden hier op vier

¹Gemeente Groningen (2024). Pakket parkeermaatregelen: Technisch rapport.

nieuwe parkeermaatregelen die voor hen belangrijk zijn: (1) het jaarsaldo in plaats van het weksaldo, (2) het aantal uren op de bezoekersspas, (3) de kosten van de bezoekersspas en (4) de nieuwe tijdsvensters.

Over de vervanging van het weksaldo voor een jaarsaldo zijn alle deelnemers redelijk positief. Deelnemers geven aan dat zij inderdaad de ene week meer nodig hebben dan de andere en dat de nieuwe maatregel dat mogelijk maakt. Al geven een aantal deelnemers ook aan dat het uitwisselen van de uren zorgt voor meer contact in de wijk; doordat zij hier de buurt-app veel voor gebruiken.

De laatste drie nieuwe maatregelen hangen voor de deelnemers samen. In de Oosterpark beschrijft een deelnemer het als volgt:

Ik ben echt wel bereid, als gebruiker, meer te gaan betalen. Maar het moet niet zo zijn dat je op drie elementen van die bezoekersvergunning gekort wordt: de tijd dat je moet betalen voor het parkeren, de hoeveelheid uren en de kosten van de uren. – Jelle, 30 jaar (Oosterparkwijk)

Een aantal deelnemers in beide focusgroepen rekent ter plekke uit wat uren op de nieuwe bezoekersspas kosten in vergelijking met de huidige situatie en geven aan dat dit vele malen duurder is. Hierbij kijken de deelnemers niet naar het daadwerkelijke gebruik, maar naar het aantal uren waar ze in de huidige situatie gebruik van kunnen maken. Daarbij wordt ook genoemd dat directe kosten gevoelsmatig duurder zijn dan indirecte kosten: uren bijkopen voelt duurder dan als er één keer per jaar een rekening komt voor een bezoekersvergunning, ook al zouden de directe kosten goedkoper zijn. Een deelnemer zei daarover het volgende:

Maar het komt omdat je bij moet kopen, dus dat doet ook meer pijn. Want dan denk je, oh ja, mijn ouders komen langs, dat kost me 50 cent. Ja, dat vind ik met een deelauto ook, want dan denk ik van, oh ik ga even met de deelauto naar Meppel; nou ik reken 120 euro af om daar heen te gaan. Maar ja, nu heb ik een auto, maar dan is dat wegenbelasting, en dan tik je 120 euro per maand af. Ja, maar dat voel ik allemaal niet. Het is ook iets gevoelsmatig. – Ingrid, 27 jaar (Oosterpoort)

Dat het tijdsvenster wordt uitgebreid tot 12 uur 's avonds en dat er ook op zondag betaald moet worden in de nieuwe plannen wordt door de deelnemers van beide focusgroepen niet goed ontvangen. Voor hen betekent dit dat in de nieuwe situatie er minder uren op de bezoekersspas staan terwijl er voor meer uren betaald parkeren geldt. Dat betekent dat bewoners ook meer uren moeten betalen voor hun bezoek. Voornamelijk in de Oosterparkwijk wordt dit als kwalijk en onnodig gezien. In de Oosterpoort geldt betaald parkeren op dit moment al tot 10 uur in de avond, waardoor de toename hier minder is dan in de Oosterparkwijk, waar men nu tot zes uur in de avond betaalt. Daarbij zijn bewoners ook bang dat organisaties met een maatschappelijke functie last gaan krijgen van de nieuwe parkeermaatregelen:

Wat je wel gaat krijgen is dat de instanties, zoals Ons Belang of Van Houten, een probleem krijgen als bezoekers ineens 4,20 euro moeten betalen. – Betty, 45 jaar (Oosterparkwijk)

In beide focusgroepen worden vragen gesteld over de toegankelijkheid van het nieuwe systeem voor het aanvragen van vergunningen en het bijkopen van meer uren, waarbij specifiek wordt gevraagd naar hoe men mensen tegemoetkomt die digitaal minder vaardig zijn. Daarnaast benadrukken deelnemers in de Oosterpoort het belang van duidelijke communicatie richting bewoners op het moment dat het de bedoeling is dat de bezoekersvergunning voor het grootste gedeelte goedkoper wordt:

Ingrid, 27 jaar: Nou, ik zou met die bewonersvergunning dan, als dat wordt gecommuniceerd, dan een soort van rekensommetje erbij maken. Dat het dus wel de intentie is dat het goedkoper wordt.

Franciska, 65 jaar: *Het voelt namelijk alsof het dunder wordt.*

Quotum op aantal parkeervergunningen en een maximum op het aantal bewonersvergunningen

Met betrekking tot een quotum op het aantal parkeervergunningen en een maximum op het aantal bewonersvergunningen van 1 of 2 per wijk was er een groot onderscheid tussen deelnemers van de focusgroep in de Oosterpoort en in de Oosterparkwijk.

In de Oosterpoort was er meer verdeeldheid over het instellen van een maximum op het aantal bewonersvergunningen. Wel was er overeenstemming dat de parkeerdruk niet nog hoger moet en kunnen zij zich erin vinden dat er niet meer parkeervergunningen worden vergeven dan er plaatsen zijn. Ook hierbij was er verdeeldheid te merken tussen deelnemers die eerder een creatieve oplossing van de gemeente verwachten dan het weigeren van vergunningen voor nieuwe bewoners.

In de Oosterparkwijk konden deelnemers zich niet vinden in deze maatregelen. De parkeerdruk wordt daar niet als hoog ervaren.

Wat deelnemers uit beide wijken wel aangaven was dat de oplossing om in particuliere parkeergarages te betalen voor bewoners die maar één vergunning hebben geen goede oplossing is door de hoge kosten. Dit geldt ook voor bewoners van nieuwbouwcomplexen die afhankelijk zijn van de prijs die een verhuurder vraagt. In de Oosterparkwijk benoemde een deelnemer dat als volgt:

"Wij hebben dan geen keuze, terwijl, de hele straat staat leeg. En ik snap dat je bang bent, dat niet iedereen in de flat dat je denkt, die gaan dan voor een parkeerplaats. Maar ja, dat is dan iets van 10, 15 man. Ik zou heel blij zijn als ik een parkeervergunning zou kunnen krijgen en die niet 35 euro in de maand zou kosten." – Jacob, 25 jaar (Oosterparkwijk)

Deelauto's als oplossing voor de parkeerdruk

Ook voor deelauto's geldt dat de directe kosten voor het gebruik gevoelsmatig hoger zijn dan de indirecte kosten voor het hebben van een auto. Een van de deelnemers die wel eens een deelauto gebruikt, zegt daarover het volgende:

Mijn auto is ermee gekapt vorig jaar. Ik heb een OV-kaart die mijn werkgever betaalt. Ja, en die GreenWheels dat is voor hoe ik het gebruik prima. Als je in je hoofd even alles optelt wat je normaal dan aan een parkeervergunning, aan de verzekering, de afschrijving van de auto, kwijt bent. Dat kan snel uit hoor. Nou, niet snel. Maar het kan wel uit. - Geraldine, 35 jaar (Oosterpoort)

Over het delen van auto's zijn deelnemers in de Oosterparkwijk niet te spreken als oplossing voor het verlagen van de parkeerdruk (of het ontmoedigen van autogebruik). In de Oosterpoort kan een deel van de deelnemers zich hier goed in vinden en een deel niet, zoals uit het gesprek tussen Franciska en Geraldine:

Franciska, 65 jaar: *Mijn auto is van mijzelf. Het is een stuk blik, maar het is wel mijn stuk blik.*

Geraldine, 35 jaar: *Ik heb een goede vriend met een auto, die mag ik gebruiken maar hij moet wel altijd weer bij hem in de Korrewegwijk geparkeerd worden. Ja, dat zou ideaal voor mij dan zijn. Het maakt toch de drempel om te delen ook kleiner.*

Parkeerdruk en vergroening

Zoals eerder vermeld, geven de deelnemers in de Oosterparkwijk aan dat zij geen probleem hebben met de parkeerdruk. In reactie op de vraag of parkeerplaatsen ruimte zouden moeten maken voor meer groen, zegt een van de deelnemers:

We wonen hier vanwege al het groen. We hebben dit park. We hebben het Oosterparkpark. Dit Cruyff Court. Je maakt er juist een foto van op het moment dat er niemand speelt. - Betty, 45 jaar (Oosterparkwijk)

In de Oosterpoort ligt dit anders. Daar geven deelnemers aan dat de parkeerdruk vooral hoog is dichterbij het centrum en bij cultuurcentrum De Oosterpoort. In deze wijk is er wel ook een bepaalde acceptatie dat parkeren altijd een probleem zal zijn, zoals een van de deelnemers het verwoordt:

En parkeren zal altijd een probleem zijn. En niet alle dagen of alle maanden, of hoe dan ook. Parkeren is gewoon een probleem. Niet alleen hier, overal. - Franciska, 65 jaar (Oosterpoort)

In de Oosterpoort vragen deelnemers zich af waarom er een keuze gemaakt moet worden tussen parkeren en groen.

Ja, en je kan je straten natuurlijk best anders inrichten door meer groen en minder rijbaan, bijvoorbeeld. Het hoeft niet ten koste te gaan van je parkeerplaats. - Geraldine, 35 jaar (Oosterpoort)

Daarbij geeft een aantal deelnemers van de Oosterpoort aan meer waarde te hechten aan groen en een aantal dat zelf kunnen parkeren belangrijk is: allen zijn zij het erover eens dat er niet te extreem moet worden ingegrepen een bepaalde kant op (dus niet te veel richting groen en niet te veel richting asfalt). Zoals gesteld is dit ook de wijk waar de parkeerdruk hoog is.

Waar alle deelnemers een vraagteken bij zetten is wie het onderhoud moet gaan plegen voor alle vergroening.

'Auto' betekent ook 'vrijheid', 'gemak' en 'noodzaak (door gebrek aan goed OV)'

Alle deelnemers gebruiken de auto voor werk, familie en vrienden bezoek of ontspanning buiten de stad. Met name in de Oosterparkwijk wordt het gebrek aan goed openbaar vervoer genoemd als beperking, waardoor zij de auto ook meer zien als noodzakelijk. Als zij geen auto zouden hebben, zouden zij moeilijk plaatsen buiten de stad kunnen bezoeken. Helemaal als het om een plaats gaat die met het openbaar vervoer slecht is te bereiken. Dit noemen deelnemers in de Oosterpoort ook. Zoals ook blijkt uit het citaat van een van de deelnemers:

Het bevalt me prima zonder auto, behalve als ik naar familie in Friesland moet. Dat is gewoon onmogelijk te reizen met het openbaar vervoer. - Geraldine, 35 jaar (Oosterpoort)

In beide wijken worden voorbeelden uit de Randstad gebruikt waar het openbaar vervoer zo geregeld is dat een auto niet nodig is.

Conclusie

Het doel van de focusgroepen was om een beter begrip te krijgen van hoe bewoners in De Oosterpoort en Oosterparkwijk over de nieuwe parkeermaatregelen denken. Hierbij is ervoor gekozen om in beide buurten een bijeenkomst te organiseren met een aantal inwoners en met hen te spreken over hun ideeën bij de nieuwe maatregelen. Uit de focusgroepen zijn een aantal thema's naar voren gekomen waar het college en de raad rekening mee kan houden.

Het verhogen van de leefkwaliteit door het vrijspelen van openbare ruimte ten behoeve van spelen, ontmoeten en vergroening

Als de gemeente nieuwe maatregelen wil doorvoeren, dan moeten de redenen voor het veranderen passen bij de situatie in de wijk zelf, waarbij rekening wordt gehouden met verschillen binnen de wijk.

Zo twijfelde men in de Oosterparkwijk erg aan de reden waarom de gemeente de nieuwe parkeermaatregelen wil invoeren, aangezien zij al in een zeer groene wijk wonen en ontmoetingsplekken hebben waar veel gebruik van wordt gemaakt, zowel voor ouderen als kinderen. Zij zien juist dat de nieuwe maatregelen een negatieve uitwerking kunnen hebben op de ontmoetingsplekken in de wijk.

In de Oosterpoort, waar de parkeerdruk hoger ligt, gaven deelnemers aan dat er inderdaad ingegrepen kan worden om de leefkwaliteit te verhogen. Daarbij vindt men het belangrijk dat er gekeken wordt naar specifieke plekken in de wijk zodat de uitstraling van de straten niet te veel verandert. Het zou interessant zijn om te kijken of dit in andere buurten ook geldt.

Het vereenvoudigen en verduidelijken van parkeerregimes om onnodige misvattingen van gebruikers te voorkomen

De deelnemers van de focusgroepen maken binnen de stad geen gebruik van de auto. Voor bewoners is het van belang dat zij bezoek kunnen blijven ontvangen en zelf kunnen parkeren in hun wijk. Dit wordt geregeld door middel van de vergunningen. Het gevoel tijdens beide focusgroepen was dat de redenering vanuit de gemeente voornamelijk op lijkt te gaan voor vreemdparkerders en daarmee de bewoners worden getroffen.

In de Oosterparkwijk snapte men niet waarom ook daar betaald parkeren tot 12 uur in de avond en op zondag wordt ingevoerd, aangezien de wijk (voor een groot gedeelte) te ver weg ligt van het centrum om aantrekkelijk te zijn voor vreemdparkerders. Mensen die na zes uur en op zondag in de wijk parkeren zijn grotendeels bewoners en hun bezoek.

In de Oosterpoort, en helemaal dichterbij het cultuurcentrum en de binnenstad, vonden de deelnemers dat het verlengen van de tijdvensters wel logisch, zolang dit niet betekent dat zij meer moeten gaan betalen voor hun eigen bezoek.

Tijdens beide focusgroepen werden zorgen geuit over het verdwijnen van voorzieningen doordat het voor bedrijven en organisaties in de buurt moeilijker wordt om bezoek te ontvangen. Deze zorgen waren er voornamelijk voor organisaties met een maatschappelijke functie, zoals buurthuizen. Hier worden ook activiteiten georganiseerd door mensen van buiten de wijk, die dan wellicht niet meer door kunnen gaan doordat er langer moet worden betaald en het ook duurder wordt.

Het terugdringen van parkeeroverlast van ongewenste parkeerders en het prioriteren van verschillende vormen van parkeerverkeer

In het voorstel benoemt het college dat de stad bereikbaar moet blijven voor bewoners van de regio. Dit werd ook genoemd in de focusgroepen. Daarbij moet echter ook rekening worden gehouden dat mensen die woonachtig zijn in de stad naar dezelfde, moeilijk bereikbare regio's reizen voor werk, sociaal bezoek of ontspanning. Voor hen is het dan ook belangrijk dat bewoners zelf altijd een plek hebben (op loopafstand) om te kunnen parkeren en dat zij bezoek kunnen ontvangen.

Het ontmoedigen van straatparkeren door vreemdparkerders wordt positief gewaardeerd. Wel geven bewoners aan dat het gemiddelde van een wijk niet alles zegt over de gehele wijk. Zo is de parkeerdruk in de Oosterpoort hoger naarmate men dichterbij het centrum of het cultuurcentrum komt.

De oplossing voor bewoners om in een particuliere garage te parkeren wordt door de deelnemers als ongewenst gezien door de veel hogere kosten die daarmee gemoeid zijn. Dit geldt zowel voor bewoners die te maken krijgen met een quotum, een bewonersvergunning boven het maximum en bewoners die aangewezen zijn op (particuliere) verhuurders bij nieuwbouwcomplexen.

Conclusie

Bewoners zijn het niet oneens met een lage parkeerdruk of andere veranderende regels maar vragen wel om te kijken naar de specifieke situatie in de wijk en daarnaast vragen zij om niet direct op meerdere punten tegelijk in te grijpen. De maatregelen zorgen er vooral voor dat bewoners het idee krijgen dat zij zelf worden benadeeld door (1) het duurder maken van vergunningen voor de bewoners (en hun bezoek) en (2) het verlengen van de tijdvensters. Bewoners geven aan dat uren duurder worden, terwijl zij minder uren krijgen en meer uren nodig hebben doordat het tijdvenster wordt verlengd waarin betaald parkeren geldt. Bewoners zouden het wel begrijpen als parkeren duurder wordt voor vreemdparkerers. Vergoening werd gezien als een belangrijk thema, maar niet als dit zou betekenen dat bewoners niet meer zelf kunnen parkeren.

Het gebrek aan goed openbaar vervoer naar kleinere plaatsen wordt aangemerkt als reden waarom een auto belangrijk blijft. Deelauto's zullen voor een deel van de bewoners aantrekkelijk zijn, helemaal indien inzichtelijk is dat de jaarlijkse kosten lager zijn dan het bezit van een auto. Gevoelsmatig is dit niet zo doordat er voor een deelauto directe kosten gemaakt worden (bijvoorbeeld 120 euro per keer), terwijl dit bij een eigen auto automatisch wordt afgeschreven.

Dit geldt ook voor het bijkopen voor uren bij het voorstel voor een nieuwe bezoekerspas. Als de nieuwe situatie daadwerkelijk goedkoper is voor de meeste bewoners, zouden bewoners het handig vinden om hier simpel en duidelijk over te worden ingelicht, bijvoorbeeld: "In de huidige situatie heeft u dit gebruikt en betaald, dat zou bij het nieuwe systeem betekenen dat u zoveel minder betaalt".

Ook zijn er zorgen geuit over de mogelijkheden die minder digitaal vaardigen hebben om vergunningen aan te vragen of uren bij te kopen.

Contactgegevens

Halewijn Drent
Onderzoeksbureau Nescio Tamen
halewijn@nesciotamen.nl

Oscar Kamminga
Afdeling Onderzoek, Informatie en Statistiek
Oscar.kamminga@groningen.nl