

# RUIMTE VOOR DE STRAAT

parkeren in een levende stad  
visie, uitgangspunten en beleid 2018 - 2025







# 4

ruimte voor de straat  
parkeren in een levende stad



Geachte lezer,

In Groningen vinden we dat de openbare ruimte van iedereen is: mensen willen er recreëren, kinderen willen er spelen, bewoners willen er elkaar ontmoeten. Tegelijk willen we ook graag een groene stad zijn, en een stad die voldoende ruimte biedt voor fietsers en voetgangers. Dat moet allemaal een plek krijgen in een stad die steeds verder groeit – waardoor de druk op de openbare ruimte steeds meer toeneemt.



“Met deze nieuwe parkeerplannen willen we recht doen aan de diversiteit van onze stad: we creëren ruimte voor maatwerk en flexibiliteit.”

## voorwoord

In die openbare ruimte neemt de geparkeerde auto soms wel heel veel ruimte in. Dat levert straten op waar minder plek is voor groen, speelplekken of ontmoetingsplekken. Door een goed en evenwichtig parkeerbeleid willen we de straat weer de ruimte geven, en – waar dat aan de orde is – de dominantie van parkeren terugdringen. Zo kunnen we meer plek bieden voor een ander gebruik van de straat. Die visie hebben we ‘Ruimte voor de straat – parkeren in de levende stad’ gedoopt, en ligt nu voor u.

We vinden het nog steeds belangrijk een gastvrije stad te zijn, waarin mensen voldoende ruimte kunnen vinden om hun auto te parkeren. Daarbij leggen we wel meer de nadruk op leefbaarheid, duurzaamheid en het publieke (en groene) karakter van de openbare ruimte. Tegelijk weten we dat de ene wijk in Groningen de andere niet is: de Rivierenbuurt ziet er heel anders uit dan de Professorenbuurt, en Beijum is een andere buurt dan Hoogkerk. Met nieuwe parkeerplannen

willen we recht doen aan de diversiteit van onze stad: we creëren ruimte voor maatwerk en flexibiliteit.

Ook willen we met deze nieuwe visie een aantal nieuwe ontwikkelingen het hoofd bieden. Zo lijkt de opkomst van elektrische auto's bijna onstuitbaar, maar we zien ook een toename van het aantal deelauto's. Hoe willen we daar in de toekomst mee omgaan? Verder zoeken we alternatieven voor bewonersparkeren (bijvoorbeeld P+R-terreinen of bedrijfsparkeerterreinen), en zien we veel kansen in verdere digitalisering.

Kortom, voor u ligt een moderne en ambitieuze visie op parkeren – een visie die past bij een stad als Groningen!

Met vriendelijke groet,

**Paul de Rook**  
Wethouder Verkeer



**ruimte voor de straat**  
parkeren in een levende stad











# inleiding

Groningen is een grote stad; meer dan 200.000 inwoners, hét economisch en culturele centrum in de regio. De verwachting is dat Groningen de komende jaren verder groeit. Tegelijk is Groningen een kleine stad. Of beter gezegd: een compacte stad. In Groningen gebeurt veel in een relatief beperkte ruimte. Dat maakt Groningen uniek. Een levende stad. Altijd wat te doen en altijd dichtbij!

Een belangrijke taak van de gemeente is om na te denken over en regie te voeren op het gebruik van de beschikbare ruimte in de stad. Die ruimte is schaars, en er moet veel in gebeuren. Dan gaat het erom een goed evenwicht te vinden tussen verschillende functies, belangen en wensen. Een van die functies is parkeren.

Ons huidige parkeerbeleid is gebaseerd op de parkeernota uit 2010. Op veel onderdelen zijn er goede resultaten. De P+R-terreinen doen het prima en zijn een voorbeeld voor veel andere steden, rond de binnenstad is ruim voldoende parkeerruimte in goedverzorgde parkeergarages en ons parkeerbedrijf levert goede service, waarover de inwoners van onze stad over het algemeen heel tevreden zijn. Het algemene beeld is positief. Maar er zijn ook zorgen, wensen en ontwikkelingen die het nodig maken ons parkeerbeleid te actualiseren. We noemden al de voortzettende groei van de stad. Het wordt steeds drukker.

Ook constateren we dat ons huidige parkeerbeleid niet meer toereikend is om alle knelpunten op te lossen en dat het onvoldoende flexibel is. Van betekenis zijn ook onze duurzaamheidsambities en het toenemende belang dat Stadgers hechten aan groene en leefbare straten, waarmee zij uitdrukking geven aan een veranderende kijk in onze samenleving op 'de auto', in relatie tot andere belangrijke functies van de openbare ruimte. Tot slot noemen we de snelle ontwikkeling van digitale technieken, waarmee we allerlei nieuwe mogelijkheden krijgen voor gebiedsgericht,

flexibel en klantvriendelijk parkeerbeleid. Kortom, het is tijd om ons parkeerbeleid te herzien.

Het doel van ons parkeerbeleid was altijd om Groningen optimaal bereikbaar te houden. Dat doel houden we vast. Maar we maken ook andere keuzes en zetten nieuwe accenten:

- **we besluiten dat de openbare ruimte in beginsel openbaar is**
- **we geven meer ruimte aan 'de straat' (groen en leefruimte in de straat)**
- **we bieden meer maatwerk en flexibiliteit**
- **we kiezen voor duurzaamheid**
- **geld verdienen is niet het doel**

Samenvattend kunnen we zeggen dat we in ons parkeerbeleid in het vervolg het maatschappelijk effect vooropstellen.

Op de volgende pagina's lichten we toe wat we daarmee bedoelen. Verderop in deze nota leest u ook hoe wij denken het hier voorgestelde beleid in de praktijk te gaan brengen.

Vorig jaar voerden we verkennende gesprekken met maatschappelijke partners en burgers over onze nieuwe accenten in het parkeerbeleid. De positieve reacties die we toen ontvingen sterken ons in het vertrouwen dat we met ons nieuwe beleid de leefbaarheid én de bereikbaarheid van onze stad zullen versterken.



# 1

## parkeren anno 2017

|             |    |
|-------------|----|
| hoofdlijnen | 13 |
| resultaten  | 13 |
| knelpunten  | 14 |







12

ruimte voor de straat  
parkeren in een levende stad





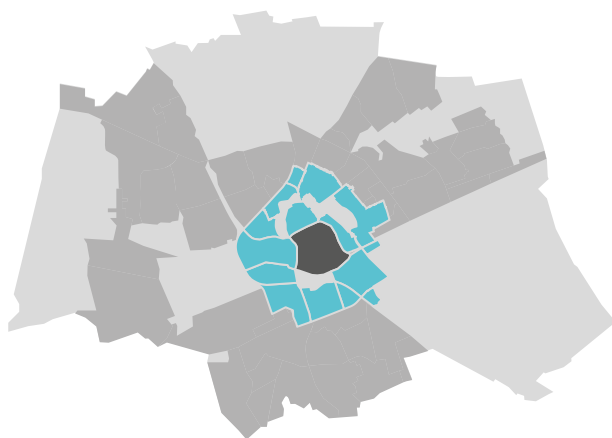


# hoofdpijnen

In de achterliggende jaren hebben we ons parkeerbeleid ingevuld op basis van een aantal uitgangspunten en hoofdpijnen, die we als volgt kunnen samenvatten:

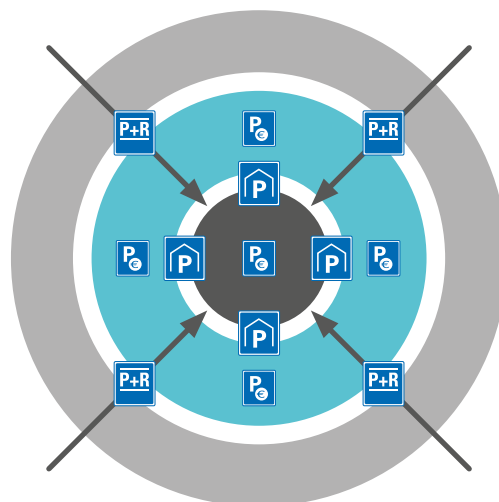
- **Buitenwijken:** bij voorkeur parkeren op eigen terrein; gratis straatparkeren (over het algemeen is er ruimte genoeg).
- **Schilwijken:** betaald parkeren / bewonersvergunningen.
- **Binnenstad, bewoners:** buurtgarages, betaald parkeren / bewonersvergunningen (gelimiteerd).
- **Bezoekers:** zo veel mogelijk opvangen op P+R-terreinen, ruim aanbod in P-garages nabij/in de binnenstad; P-geleiding naar beschikbare plaatsen; beperkt aanbod op straat.
- **Forensen:** zo veel mogelijk opvangen op P+R-terreinen; op eigen terrein; afspraken op maat met werkgevers.
- **Bezoekers publiekslocaties (o.a. ziekenhuizen):** beleid/afspraken op maat.

## het oude schillensysteem



■ Schilwijken   ■ Binnenstad   ■ Buitenwijken

## van P+R naar garage



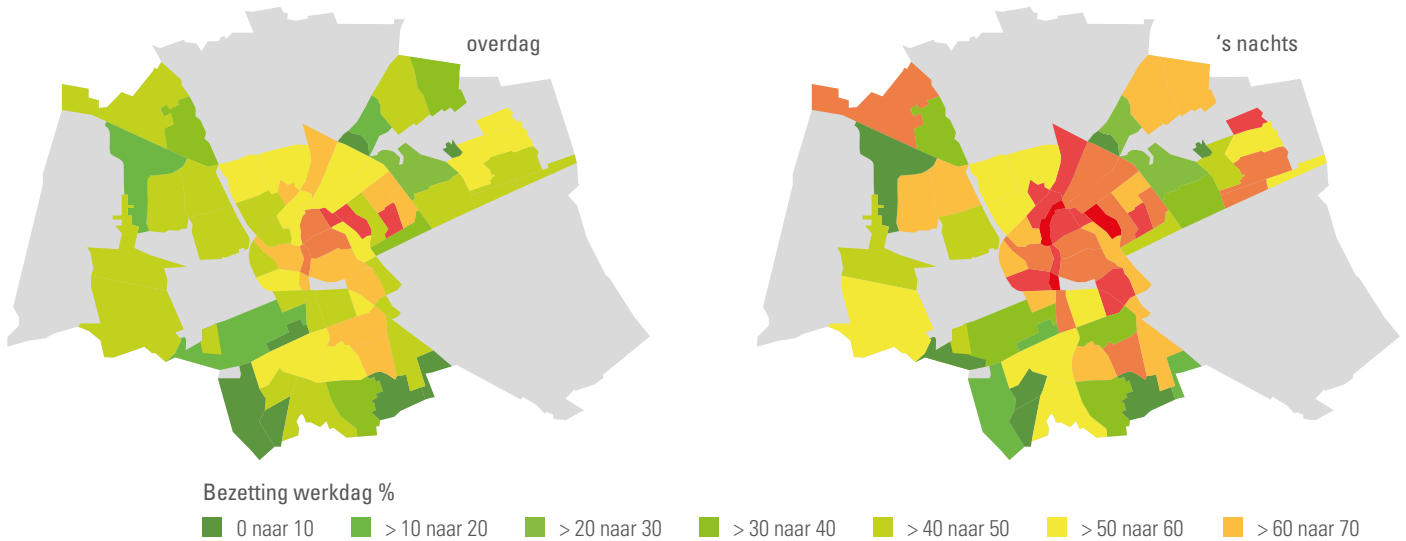
■ Binnenstad  
■ Oude wijken  
■ Buiten- / nieuwe wijken

## resultaten

Het gevoerde beleid heeft ervoor gezorgd dat Groningen goed bereikbaar en aantrekkelijk is gebleven. De P+R-terreinen doen het prima en zijn een voorbeeld voor veel andere steden, rond de binnenstad is ruim voldoende parkeerruimte in goedverzorgde parkeergarages en ons parkeerbedrijf levert goede service, waarover de inwoners van onze stad over het algemeen tevreden zijn. In de wijken is er – uitzonderingen daargelaten – over het algemeen voldoende parkeerruimte beschikbaar. Tegelijk zijn er echter knelpunten en zaken die beter kunnen of die we anders zouden willen.



## parkeerdrukmetingen 2015



### knelpunten

#### onderscheid schil- en buitenwijk vervaagt

Ons huidig instrumentarium maakt onderscheid in schil- en buitenwijken. De gedachte erachter was dat de parkeerproblemen in enerzijds de schil- en anderzijds de buitenwijken vergelijkbaar zijn, zodat we met één regime voor de schilwijken en één regime voor de buitenwijken konden volstaan. Inmiddels zien we dat dit niet (meer) zo is. Ook in (delen van) buitenwijken doen zich 'schilwijkproblemen' voor. En de problemen per type wijk zijn ook niet altijd dezelfde.

#### invoeren betaald parkeren tijdrovend en lastig

Inmiddels vallen 16.500 van de in totaal 70.000 parkeerplaatsen op straat in onze gemeente onder het betaald-parkeren-regime. In die gebieden zijn 14.000 vergunningen afgegeven. In de discussies met buurtbewoners over de invoering van betaald parkeren blijken er nogal eens forse meningsverschillen te bestaan tussen (groepen) bewoners, hetgeen deze trajecten tijdrovend en belastend maakt. De uiteindelijke uitkomst is echter in nagenoeg alle situaties dezelfde, namelijk dat betaald parkeren wordt ingevoerd. Ondanks de vaak moeizame procedure worden door de invoering van betaald parkeren de problemen nagenoeg altijd adequaat opgelost. Helaas kunnen we ook met zekerheid voorspellen dat de problemen zich vervolgens (als in een waterbed) naar de aangrenzende wijken verplaatsen. Waarna dan in die wijken hetzelfde proces op gang komt, met alles wat daar bij komt kijken.

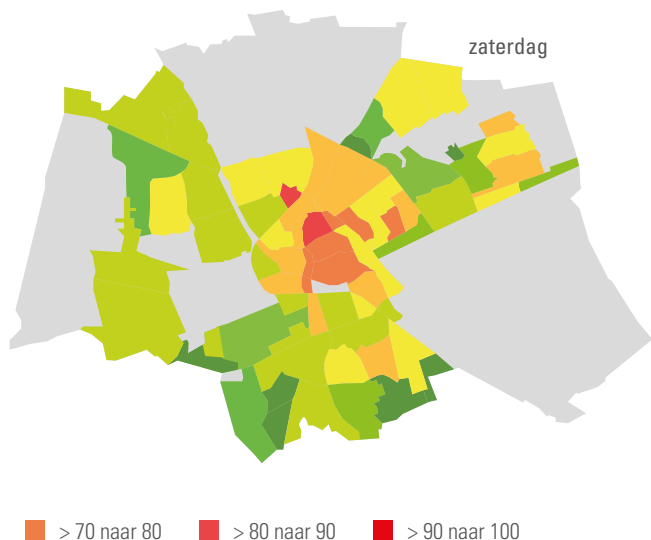
#### draagvlak

Een lastige kwestie bij het invoeren van betaald parkeren betreft het 'draagvlak'. 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? Ook blijkt het lastig om op buurt/wijkniveau een besluitvormingsprocedure te vinden die ook recht doet aan bewoners die minder nadrukkelijk hun stem laten horen (veelal de voorstanders van betaald parkeren).

# 70.000

## PARKEERPLAATSEN

op straat in de gemeente Groningen



### niet flexibel genoeg

Het huidige vergunningensysteem blijkt in sommige situaties niet flexibel genoeg om in te kunnen spelen op redelijke verzoeken van burgers en/of ondernemers. Zo kan de eigen vergunning niet gemakkelijk gebruikt worden voor een leen- of ruilauto. Ook voorziet het systeem niet in (tijdelijke) plaats- en/of tijdgebonden vergunningen voor bijvoorbeeld mantelzorgers. Dit gebrek aan flexibiliteit staat haaks op onze klant- en servicegerichte ambities.

### bouwnormen voldoen niet

Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor nieuwbouw hanteren we parkeernormen. In de praktijk blijken deze niet altijd adequaat en/of noodzakelijk. Zo zien we bijvoorbeeld dat bewoners van nieuwbouwcomplexen met een parkeergarage toch op straat parkeren, omdat ze niet willen betalen voor een (dure) plek in de parkeergarage. Dat leidt tot lege garages en een hoge parkeerdruk op straat. Aan de andere kant zien we ook situaties waarin er minder daadwerkelijke parkeerbehoefte is dan onze normen veronderstellen, waardoor er parkeerplaatsen op straat of in garages ongebruikt blijven. We zien ook dat de strenge parkeernormen kunnen leiden tot zodanige kostenverhoging dat de nieuwe woningen onbereikbaar worden voor de beoogde doelgroep en/of dat bouwprojecten stagneren. In het licht van onze huisvestingsopgaven is dat zeer ongewenst. Ook hier geldt dat specifieke maatregelen waarschijnlijk beter werken dan algemene normen.

### knelpunten met diverse oorzaken

In veel situaties is er voor de parkeerproblemen niet één specifieke hoofdoorzaak aan te wijzen. Vaak is er een complexer samenspel van factoren, waarbij het lang niet altijd gaat om een daadwerkelijk gebrek aan parkeerplaatsen, maar ook en/of grotendeels om gedrag. Bijvoorbeeld bij de keuze om al dan niet op eigen terrein te parkeren, of de bereidheid van eigenaren van zakelijke parkeerruimte (waarvan er veel is), om deze buiten werktijden voor derden (buurtbewoners) open te stellen. Ook zien we dat parkeerproblemen zich vaak slechts gedurende bepaalde uren op de dag/in de week voordoen. Bijvoorbeeld rond werkgelegenheids- en publiekslocaties. In dit soort situaties zijn specifieke oplossingen/maatregelpakketten nodig.

# 16.500

**PARKEERPLAATSEN**  
met een parkeerregime

# 14.000

afgegeven (bewoners)-  
**VERGUNNINGEN**





# 2

## ontwikkelingen in de samenleving en techniek

Naast knelpunten en wensen, zijn er ontwikkelingen in de samenleving en techniek die van betekenis zijn voor ons parkeerbeleid. In dit hoofdstuk brengen we ze kort in beeld.

|                                      |    |
|--------------------------------------|----|
| groeierende stad                     | 18 |
| voorkeur voor groene straten         | 19 |
| autobezit, deelauto's en e-auto's    | 20 |
| voortschrijdende digitale technieken | 20 |
| omgevingswet                         | 21 |
| een veranderende kijk op 'de auto'   | 21 |
| steeds meer fietsen                  | 22 |





Groningen groeit hard. Niet alleen in inwoners, bezoekers en economische activiteiten, maar ook in omvang. Is onze infrastructuur in 2025 toereikend voor al het verkeer uit stad en regio? Biedt de stad ruimte voor iedereen om mee te doen en zich te ontwikkelen? Hoe blijft onze stad leefbaar?



# groeiend





Aldus enkele zinnen uit het startdocument 'The Next City', waarmee we in 2016 de discussie openden over een nieuwe integrale toekomstvisie voor de stad. Een belangrijk thema

### ik vind het belangrijk dat de straat...

| functie   | %   |
|---|-----|
| Goed onderhouden is   | 57% |
| Schoon is (geen zwerfafval)   | 57% |
| Verkeersveilig is   | 44% |
| Voldoende verlicht is   | 38% |
| Groen is door (veel) bomen  | 38% |
| Groen is door struiken, bomen, planten e.d.                                 | 37% |
| Toegankelijk is voor iedereen (ook minder validen)                          | 30% |
| Ruimte biedt om veilig te lopen   | 28% |
| Rustig is (geluid)  | 27% |
| Ruimte biedt om auto's te parkeren in de straat                             | 23% |
| Ruimte biedt om te spelen, voetballen, rennen                               | 20% |
| Ruimte biedt om fietsen te stallen  | 18% |
| Mooie bestrating heeft  | 12% |
| Plek heeft om de auto voor deur te parkeren                                 | 12% |
| Ruimte biedt om mijn afval kwijt te kunnen (klike / ondergrondse container) | 11% |
| Ruimte biedt voor een eigen voor-/geveltuin                                 | 10% |
| Openbaar vervoer aanbiedt   | 8%  |
| Gelegenheid biedt voor ontmoetingen (bijvoorbeeld zitgelegenheid)           | 8%  |
| Speelvoorzieningen heeft (speeltoestellen)                                  | 6%  |
| Actieve bewoners heeft die dingen organiseren                               | 5%  |
| Anders, namelijk ...  | 2%  |

Onderzoek "Hoe zie je straat" 2016

in die discussie is de kwaliteit van de openbare ruimte. In de achterliggende decennia heeft de gemeente daar fors in geïnvesteerd. De groei van de stad zien we ook in de wijken. Mensen willen in de stad wonen. Wijken verdichten. In het centrum komen er tot 2020 zo'n 600 woningen bij. Meer mensen in de stad leidt tot grotere vraag naar speelruimte, fietsenstallingen en parkeerruimte, terwijl de beschikbare ruimte afneemt. Hoe combineren we al die verschillende functies in een drukke stad waar iedereen zich thuis moet voelen? In 'The Next City' willen we daar antwoorden op geven. Dan is het nodig dat we ook een visie hebben op parkeren. Hoeveel ruimte willen we bieden aan de auto in de stad? En hoe verhoudt zich dat met andere verlangens?

### voorkeur voor groene straten

Mede met het oog op 'The Next City' hebben we in het najaar van 2016 via het stadspanel alle Stadgers uitgenodigd hun mening te geven over hun meest directe woonomgeving: de straat. Wat vinden zij een aantrekkelijke straat? In totaal hebben bijna vierduizend inwoners aan het onderzoek meegedaan. Uit het onderzoek kwam naar voren dat de basale randvoorwaarden schoon, heel en veilig met stip bovenaan staan. Kort daarop volgt de wens voor aanwezigheid van groen. Stadgers geven de voorkeur aan straten waar:

- **de menselijke maat geldt voor de omliggende bebouwing en straatprofielen**
- **de vorm en inrichting van de openbare ruimte en de straat enigszins informeel is**
- **de bomen en het groen een substantieel en herkenbaar onderdeel vormen van het straatbeeld**
- **de (geparkeerde) auto's niet of beperkt in het straatbeeld voorkomen. Stadgers hechten belang aan het parkeren van de auto in de nabijheid, maar direct voor de deur hoeft voor de meesten niet (dat vindt slechts 12% van de Stadgers belangrijk)**

# le stad





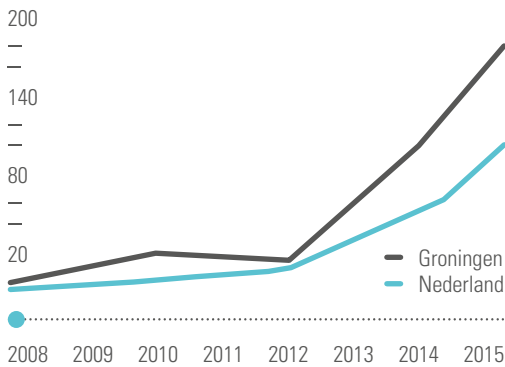
**Coendersweg  
1947**



**Korreweg  
1959**



### deelauto's per 100.000 inwoners



### De inwoners van Groningen bezitten

# 60.000 AUTO'S

### autobezit, deelauto's en e-auto's

In totaal bezitten de inwoners van Groningen bijna 60.000 auto's. Gemiddeld is dat net geen 300 auto's per 1.000 inwoners (landelijk: 470). In Groningen is het aantal auto's per inwoner dus relatief laag. Dat heeft deels te maken met de grote studentenpopulatie, maar ook met een trend die ook in andere steden waarneembaar is bij bewoners van oudere wijken. Mensen die voor deze wijken kiezen, accepteren de beperkte ruimte voor auto's. In deze wijken zien we de laatste jaren het gebruik van deelauto's toenemen. Een andere recente ontwikkeling is de komst van de hybride en elektrische auto. Deze auto's hebben een parkeerplaats nodig met een oplaadpaal.

### voortschrijdende digitale technieken

De ontwikkelingen in de digitalisering gaan nog altijd snel. Nieuwe digitale toepassingen kunnen bijdragen aan grotere flexibiliteit, kwaliteit en efficiency in onze dienstverlening. Met de scanauto hebben we een groter bereik als het gaat om controle in gebieden waar een parkeerregime geldt. De scanauto vereenvoudigt de handhaving en maakt het mogelijk menskracht in te zetten op plekken waar dit meest nodig is. Ook dienen zich in de toeleiding naar beschikbare parkeerplaatsen (via bijvoorbeeld apps, sensoren en/of routeplanners) allerlei nieuwe mogelijkheden aan.

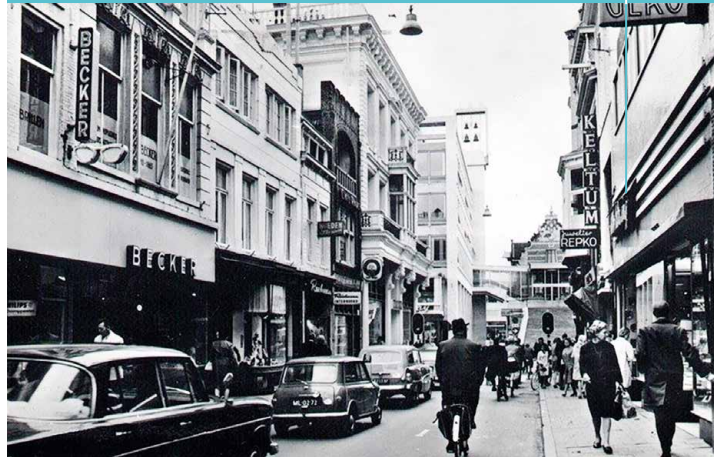




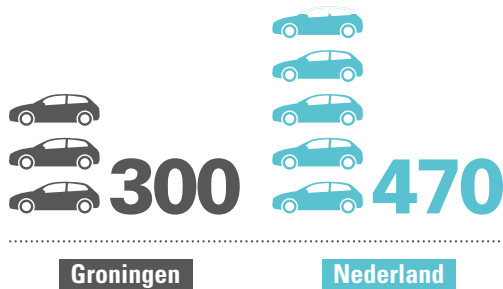
## Vismarkt 1959



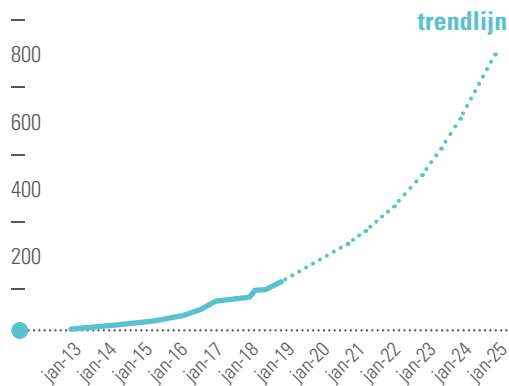
## Herestraat 1965



### aantal auto's per 1.000 inwoners



### openbare laadpalen Groningen



### omgevingswet

In 2021 wordt de nieuwe Omgevingswet van kracht. Deze wet schrijft voor dat we integraler naar de leefomgeving kijken. Parkeren wordt daarmee (meer dan nu het geval is) een onderdeel van een bredere blik op de kwaliteit van de leefomgeving.

### een veranderende kijk op 'de auto'

We zien langzamerhand een veranderende kijk op 'de auto'. Met de opkomst van de auto vanaf halverwege de vorige eeuw hebben we in onze steden heel veel ruimte gecreëerd voor auto's. Al snel werd echter ook duidelijk dat te veel ruimte voor de auto andere essentiële functies van de stad

in gevaar brengt en dat regulering noodzakelijk is. De stad Groningen heeft hierin altijd actief beleid gevoerd. Zo hebben we de stad bereikbaar en leefbaar gehouden. Wie foto's ziet uit de jaren '60 en '70 met auto's in de Herestraat, en geparkeerde auto's op de Vismarkt en het Martinikerhof, verbaast zich erover dat we dat toen normaal vonden. Inmiddels ziet de binnenstad er heel anders uit. In onze woonstraten is het beeld anders. Daar geven we de auto nog altijd veel ruimte. Wij vinden dat dat wel een beetje minder mag. Want de straat is ook bedoeld als prettige, mooie en groene leefomgeving; om te verblijven, te spelen en elkaar te ontmoeten. Die functies willen we meer ruimte geven.





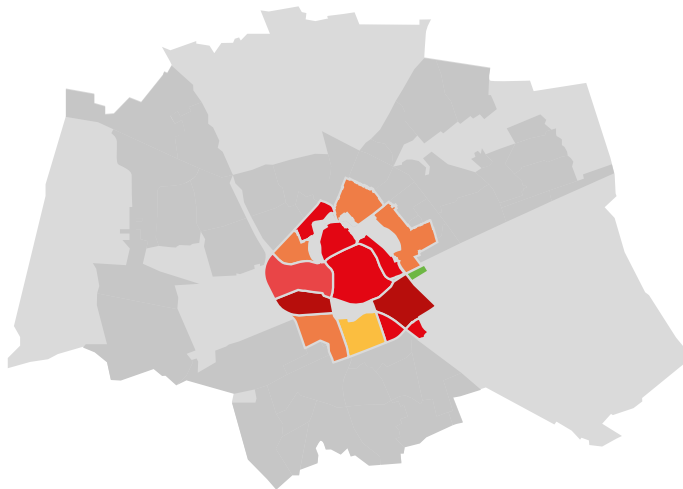
### steeds meer fietsen

Een laatste ontwikkeling waar we hier kort de aandacht op vestigen is het sterk toegenomen aantal fietsen in onze stad. Zoals bekend werken we langs verschillende sporen aan het in goede banen leiden van het fietsverkeer en aan goede oplossingen voor de fietsparkeerbehoefte. Met name in het centrum en in de studentenwijken is er veel overlast van geparkeerde fietsen. Hiervoor goede oplossingen vinden vereist afstemming met het autoparkeerbeleid.

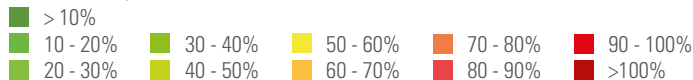
## fietsparkeerbehoefte



### Uitgegeven vergunningen afgezet tegen beschikbare plekken op straat



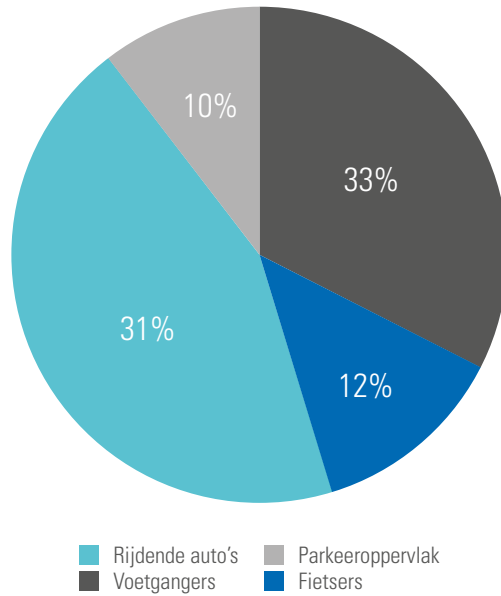
Rato t.o.v. capaciteit



| Buurt                 | Aantal | %    |
|-----------------------|--------|------|
| Binnenstad            | 851    | 98%  |
| Binnenstad Oost       | 629    | 95%  |
| Hortusbuurt           | 774    | 97%  |
| Oosterparkbuurt       | 1.269  | 74%  |
| Korrewegwijk          | 1.227  | 75%  |
| Oranjebuurt           | 824    | 78%  |
| Noorderplantsoenbuurt | 839    | 96%  |
| Schildersbuurt        | 1.895  | 84%  |
| Oosterpoort           | 1.574  | 101% |
| De Linie              | 163    | 99%  |
| Kop van Oost          | 14     | 17%  |
| Rivierenbuurt         | 981    | 62%  |
| Herewegbuurt          | 375    | 99%  |
| Zeeheldenbuurt        | 777    | 101% |
| Grunobuurt            | 931    | 77%  |

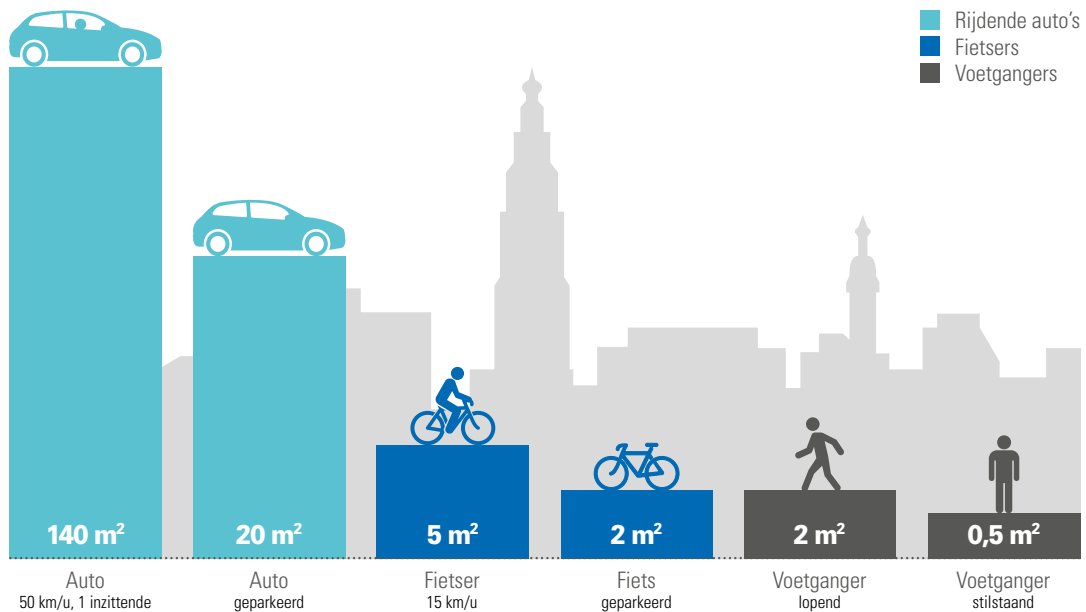


### ruimteverdeling in Groningen



Bron: Groningen Parkeervrij, Posad/Specht Architecten - 2 november 2017

### ruimtegebruik van verschillende vervoermiddelen in Groningen



Bron: Groningen Parkeervrij, Posad/Specht Architecten - 2 november 2017





# 3

## uitgangspunten en nieuwe accenten

|  |    |
|--|----|
| het maatschappelijk effect stellen we voorop             | 27 |
| blijvend bereikbaar en gastvrij, met nieuwe accenten     | 27 |
| 1) er is voldoende ruimte, maar niet altijd voor de deur | 28 |
| 2) openbare ruimte is in beginsel openbaar               | 28 |
| 3) ruimte voor 'de straat'                               | 29 |
| 4) meer maatwerk en flexibiliteit                        | 29 |
| 5) duurzamer   | 29 |





26

ruimte voor de straat  
parkeren in een levende stad



het maatschappelijk  
effect stellen  
we voorop





Het tot nu toe gevoerde beleid, de knelpunten, wensen en ontwikkelingen overziend, trekken we de conclusie dat er redenen én goede mogelijkheden zijn om ons parkeerbeleid beter af te stemmen op de behoeften en verlangens van de inwoners van onze groeiende en levendige stad. Daarbij willen we aansluiten op het 'gebiedsgericht werken'. In dit hoofdstuk formuleren we onze uitgangspunten, geven we aan welke nieuwe accenten we in ons parkeerbeleid willen aanbrengen en hoe we samen met de stad en de wijkbewoners in de geschetste richting willen bewegen. Daarbij stellen we het maatschappelijk effect van ons parkeerbeleid voorop.

- **we besluiten dat de openbare ruimte in beginsel openbaar is**
- **we geven meer ruimte aan de straat**
- **we bieden meer maatwerk en flexibiliteit**
- **we kiezen voor duurzaamheid**
- **geld verdienen is niet het doel**

Hieronder lichten we deze uitgangspunten en keuzes toe. Wat ze in de praktijk gaan betekenen, schetsen we in hoofdstuk 4.

### het maatschappelijk effect stellen we voorop

Kenmerkend voor parkeerbeleid is dat het niet alleen gaat over hoe we kunnen voorzien in de vraag naar parkeerruimte, maar ook – en misschien nog wel meer – over hoe we die vraag afwegen tegen ander gebruik van de openbare ruimte. Steeds zoeken we de balans. Anders gezegd: ons parkeerbeleid heeft ook altijd te maken met wat we willen met bereikbaarheid, werkgelegenheid en economie, leefbaarheid, duurzaamheid, veiligheid en binnenstadsbeleid. Of ons parkeerbeleid succesvol is, zit 'm dus niet in de eerste plaats in het aantal parkeerplaatsen dat we realiseren, of in het geld dat ermee gemoeid is, maar in wat het bijdraagt aan onze stad en de samenleving zoals we die met elkaar voor ogen hebben en wat we daar dan voor over hebben.

Het kan dus zo zijn dat bepaalde onderdelen van ons parkeerbeleid geld kosten. Zolang daar voldoende maatschappelijke opbrengsten tegenover staan, vinden we dat geen probleem. Dat neemt uiteraard niet weg dat we efficiënt willen werken en de kosten en baten zorgvuldig tegen elkaar blijven afwegen.

Parkeerbeleid vereist zodoende altijd een integrale benadering en afweging van alle relevante aspecten. Bij die afweging willen wij ons laten leiden door de volgende uitgangspunten en nieuwe accenten in ons beleid.

### uitgangspunt

#### blijvend bereikbaar en gastvrij, met nieuwe accenten

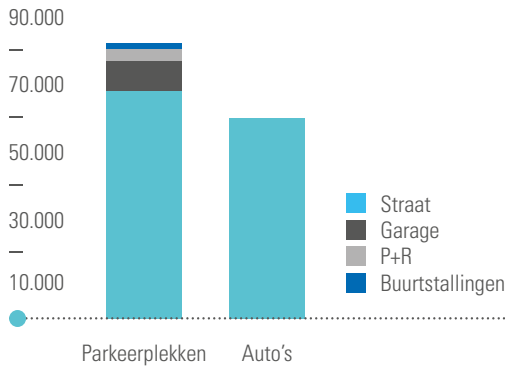
Ons parkeerbeleid is er altijd op gericht geweest de stad goed bereikbaar te houden. We benadrukken dat dit zo blijft. We willen bereikbaar en gastvrij blijven voor mensen die met de auto naar Groningen komen. Essentieel voor een aantrekkelijke en economisch vitale stad is dat we kunnen blijven voorzien in de werkelijk noodzakelijke parkeerbehoefte; afgewogen tegen andere gerechtvaardigde claims op de openbare ruimte. In deze zin zetten we ons beleid dus voort: zorgen voor goede bereikbaarheid, goede alternatieven bieden voor plekken waar we het parkeren willen terugdringen en automobilisten adequaat informeren en de snelste weg wijzen naar een beschikbare parkeerplaats, en helder communiceren (waar nodig ook bijvoorbeeld in Duits en Engels).

Hierbij merken we op dat we de 'noodzakelijke parkeerbehoefte' niet als een vaststaand gegeven beschouwen maar nadrukkelijk als iets waarop we zelf ook invloed op hebben. Met ons beleid op het gebied van ruimtelijke ordening, verkeer, openbaar vervoer en het bevorderen van deelauto's proberen we de noodzakelijke parkeerbehoefte te verminderen. Parkeerbeleid is zodoende onderdeel van integraal mobiliteitsbeleid.

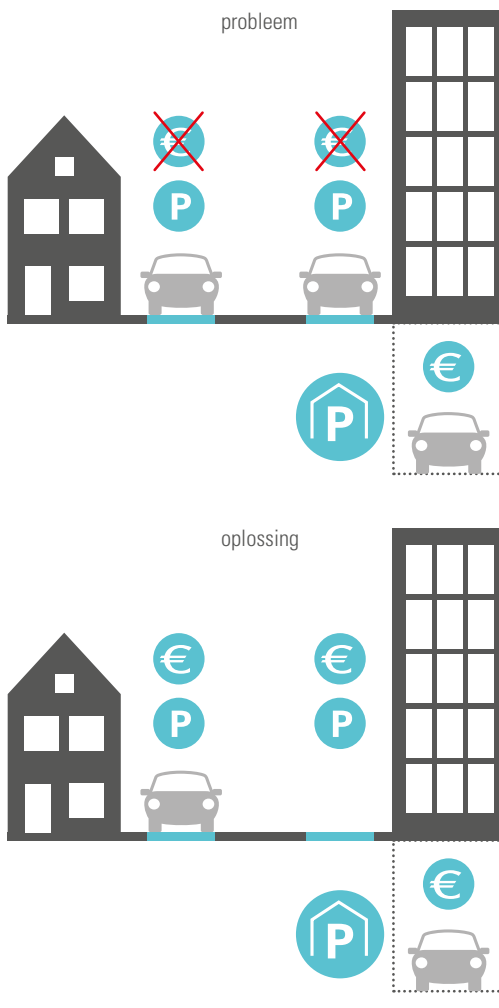




### parkeercapaciteit



### betaald parkeren op straat



1

### nieuw uitgangspunt er is voldoende ruimte, maar niet altijd voor de deur

We vinden dat de stad Groningen op straat, in garages en op parkeerterreinen in totaliteit voldoende parkeercapaciteit heeft. We gaan daarom in de bestaande stad geen extra parkeercapaciteit creëren. De bestaande capaciteit biedt voldoende ruimte om – met effectiever gebruik ervan – andere functies van de straat meer ruimte te geven\*.

Er is voldoende parkeerruimte beschikbaar. Echter niet altijd precies op de plek waar de automobilist het liefst z'n auto zou willen parkeren. Dat parkeren 'voor de deur' niet altijd kan accepteren we. Een parkeerplaats op 250 meter van de woning – en in de binnenstad 500 meter – beschouwen wij als acceptabel alternatief (uiteraard met uitzondering van parkeerplaatsen voor invaliden). Voor elektrische auto's (en hun laadfaciliteiten) houden we vast aan de geldende 150 meter. Voor bezoekers zijn er reeds goede alternatieven op de P+R-terreinen en in de P-garages.

\* Uit onderzoek van de Grontmij (2015) blijkt dat er in Groningen voldoende parkeerplaatsen zijn om de ontwikkelingen in de komende tien jaar op te vangen.

## DAT PARKEREN 'VOOR DE DEUR' NIET ALTIJD KAN ACCEPTEREN WE

2

### nieuw uitgangspunt openbare ruimte is in beginsel openbaar

Parkeerbeleid gaat - althans voor een belangrijk deel - over het gebruik van de openbare ruimte. In een grote en levendige stad is de openbare ruimte schaars. Het is onze verantwoordelijkheid om het gebruik van de openbare ruimte te reguleren. Als iemand de openbare ruimte privaat wil gebruiken voor het stallen van privébezit (een auto) is dat niet op voorhand vanzelfsprekend en/of gratis. Die opvatting hanteren we bijvoorbeeld al bij terrassen. En dat willen we in beginsel ook in de hele stad voor parkeren. Over wat dit in de praktijk kan betekenen, meer in het volgende hoofdstuk. De opvatting dat de openbare ruimte niet bedoeld is voor privéparkeer-



plaatsen, hanteren we overigens al geruime tijd in ons beleid bij nieuwbouwwontwikkelingen (o.a. Europapark, Ciboga en Suikerunie), waarbij we als voorwaarde stellen dat de ontwikkelaar op het eigen terrein in de parkeerbehoefte moet voorzien.



### nieuw accent ruimte voor 'de straat'

We willen weer ruimte creëren voor de straat. Waar dat aan de orde is willen we de dominantie van parkeren terugdringen. We blijven het belangrijk vinden dat bewoners en bezoekers een parkeerplek kunnen vinden, maar we geven de auto niet meer vanzelfsprekend de eerste rechten op het gebruik van de openbare ruimte. Ook andere functies zijn belangrijk: verblijven, spelen, ontmoeten, groen, fietsparkeren. Die functies krijgen meer ruimte. Hiermee sluiten we aan op wat bewoners willen. Zo maken we de stad nog aantrekkelijker, hetgeen ook in economisch opzicht positieve effecten kan genereren. Vergroening van de stad draagt ook bij aan het opvangen van de gevolgen van de klimaatverandering.

## integraal

Onze keuzes in het parkeerbeleid moeten voortvloeien uit een integrale afweging van alle belangen en functies. Een voorbeeld is het Oosterhamriktracé. De herinrichting is ingegeven door de wens de stad langs die weg beter te ontsluiten. Daarbij willen we ook een betere luchtkwaliteit en meer groen. Gegeven de beperkt beschikbare ruimte kiezen we dan voor minder parkeerplaatsen. Een ander voorbeeld is de actuele aanpak van de Diepenring. De leidende vraag daarbij betrof de ruimtelijke kwaliteit van de Diepenring. We willen minder blik op straat en kiezen dus voor minder parkeerplaatsen. Maar daar staat winst op andere terreinen tegenover. Hoe dan ook, we maken een integrale afweging, en kiezen er niet voor altijd in de directe omgeving in de parkeerbehoefte te voorzien.



### nieuw accent meer maatwerk en flexibiliteit

In lijn met integraal gebiedsgericht werken willen we in het parkeerbeleid meer mogelijkheden creëren om ons beleid af te stemmen op de specifieke problematiek en omstandigheden per gebied (wijk, buurt, straat). Dat begint altijd met zorgvuldig onderzoek naar achterliggende oorzaken. Gaat het om wijk-vreemd parkeren? Een groeiend autobezit van de wijkbewoners? Kunnen mensen op eigen terrein parkeren, maar doen ze dat niet? Is er iets anders aan de hand? Verschillende oorzaken vragen om verschillende maatregelen.

Op basis van het uitgangspunt dat de openbare ruimte geen privéparkeerplaats is, ontwikkelen we een flexibel instrumentarium met meerdere 'regelknoppen' (tarieven, maximum aantallen, tijdsperiodes, specifieke criteria). Ook op individueel niveau willen we flexibeler en vraaggerichter werken en tegemoet komen aan redelijke verlangens in tijdelijke of bijzondere situaties (bijvoorbeeld bij leenauto's, of frequent bezoek van mantelzorgers). Als derde noemen we hier de parkeernormen die we hanteren bij (nieuw) bouw- en herstructureringsprojecten. Ook hierin willen we meer maatwerk en flexibiliteit.

## HET UITGANGSPUNT IS DAT DE OPENBARE RUIMTE GEEN PRIVÉ- PARKEERPLAATS IS



### nieuw accent duurzamer

We willen in 2035 een energieneutrale stad zijn. Het realiseren van die ambitie vereist duurzame keuzes op alle beleids-terreinen. Dus ook bij parkeren. Concreet betreft dat we met ons parkeerbeleid elektrische auto's en deelauto's faciliteren en dat dat we in de bedrijfsvoering van ons parkeerbedrijf duurzame keuzes zullen maken.





# 4

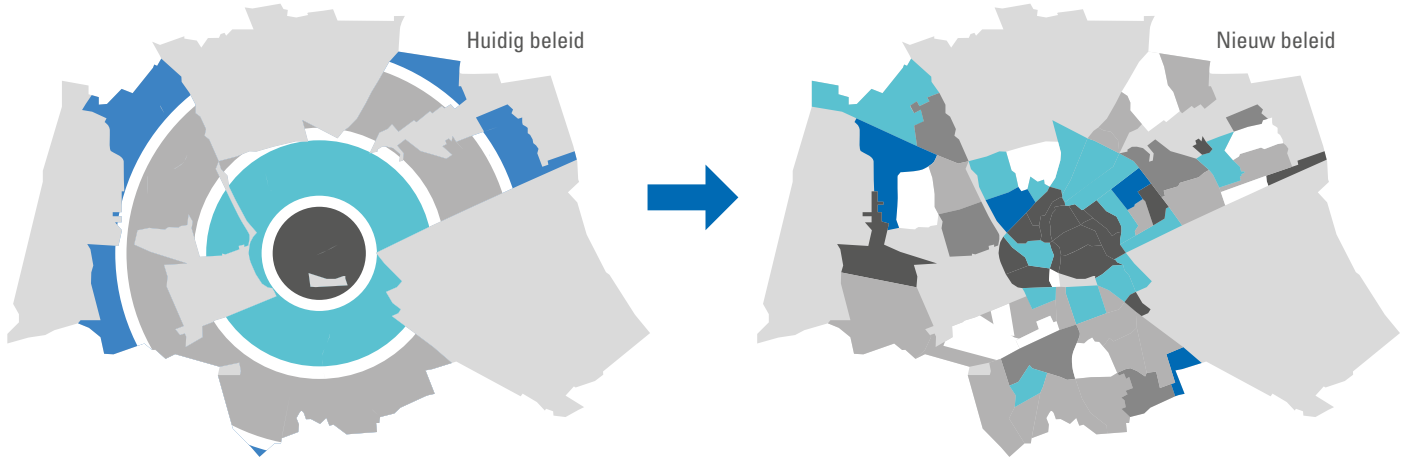
## wat gaan we doen?

|  |    |
|--|----|
| 1) gebruik openbare ruimte stringenter reguleren                       | 32 |
| 2) parkeerbeleid op basis van gebiedsplannen                           | 33 |
| 3) strenger beleid ontwikkelen voor 'parkeren op eigen terrein' (POET) | 33 |
| 4) meer alternatieven bieden voor straatparkeren                       | 34 |
| 5) parkeernormen op maat invoeren                                      | 35 |
| 6) aan de knoppen draaien  | 36 |
| 7) beter en efficiënter handhaven                                      | 37 |
| 8) meer doen met de P+R-terreinen en andere OV-knooppunten             | 38 |
| 9) samenwerken met grote werkgevers                                    | 38 |
| 10) overstappen op modernere parkeergeleiding`                         | 39 |
| 11) faciliteren deelauto's en elektrische auto's`                      | 39 |
| 12) kansen opsporen en benutten  | 39 |
| bijvoorbeeld: parkeren in de Huisdierenbuurt                           | 40 |





## beleid parkeren gemeente Groningen



### gebruik openbare ruimte stringenter reguleren

Een belangrijk uitgangspunt voor het nieuwe parkeerbeleid is dat openbare ruimte in beginsel openbaar is, en we als lokale overheid regie willen voeren over het gebruik van die openbare ruimte. We kunnen alleen goed regie voeren in gebieden waar parkeren niet 'vrij' is. Daarom is het essentieel dat we stadsbreed regels stellen aan het particulier gebruik van de openbare ruimte voor het stallen van een auto. Het belangrijkste doel van dit besluit is onszelf betere instrumenten te verschaffen om het parkeren in de stad Groningen te reguleren. Parkeerregulering is een ordenend principe waarmee we ruimtelijke en maatschappelijke knelpunten op kunnen lossen en/of kwaliteit toe kunnen voegen. Daarom besluiten we in de gehele stad een vorm van parkeerregulering in te voeren.

## PARKEERREGULERING IS EEN ORDENEND PRINCIPE

Dat betekent niet dat we daadwerkelijk overal borden en betaalautomaten gaan plaatsen. In wijken waar geen parkeerproblemen zijn, hoeven we niets te doen. Het betekent wel dat we ons tijdrovende procedures kunnen besparen als in een buurt de vraag rijst naar regulering van de parkeerdruk, en dat we pro-actief met de buurt aan de slag kunnen om te kijken naar manieren waarop we met parkeren (i.r.t. de ruimtelijke kwaliteit, of i.r.t. toekomstige ontwikkelingen) kunnen omgaan. Invoering kan nog steeds op straatniveau plaatsvinden.

### privégebruik van openbare ruimte is, als het autoparkeren betreft, in principe niet gratis

Ook willen we hier benadrukken dat we bestaande rechten zullen respecteren en bij veranderingen in het parkeerregime altijd zullen zoeken naar oplossingen met breed draagvlak.





## parkeerbeleid op basis van gebiedsplannen

We nemen in het parkeerbeleid afscheid van de klassieke indeling binnenstad, ringwijken en overige gebieden en stappen over op specifiek gebiedsgericht parkeerbeleid, waarin we per gebied maatregelen treffen die nodig en effectief zijn.

Hoe we een parkeergebied definiëren hangt af van de aard en de ernst van de problematiek, de oorzaken, betrokken partijen en de specifieke ruimtelijke omstandigheden. Worden de problemen bijvoorbeeld veroorzaakt door forensen? Doordat er te veel vergunningen zijn uitgereikt? Gaat het om tweede auto's? Bezoekers van publieksvoorzieningen? En wat willen de bewoners? Zijn er ook problemen met/wensen voor fietsparkeren? De antwoorden op deze vragen leiden tot een pragmatische definitie van een gebied.

Een 'parkeergebied' is een gebied dat we vanuit het perspectief van de parkeerproblematiek en de ruimtelijke karakteristieken, kwaliteiten en kansen als een logisch samenhangend geheel kunnen beschouwen. Daarbij beoordelen we nadrukkelijk ook de te verwachten waterbed-effecten in naastliggende gebieden.

Voor elk op deze manier gedefinieerd gebied maken we een gebiedsplan, waarin we parkeren beschouwen in relatie tot de specifieke karakteristieken van het gebied (stedenbouwkundige opzet, woningtypen, bevolkingssamenstelling, autobezit, de aanwezigheid van alternatieven voor straatparkeren, bewonerswensen, andere functies, enz.). Het gebiedsspecifieke parkeerbeleid krijgt dan concreet gestalte in de voor dat gebied te stellen normen en door 'aan de knoppen te draaien'. In de volgende alinea's leest u wat we hiermee bedoelen.



## strenger beleid ontwikkelen voor 'parkeren op eigen terrein' (POET)

Een van onze uitgangspunten is dat parkeren zo veel mogelijk dient te geschieden op eigen terrein. Daar gaan we beter en dwingender op toezien. De basis daarvoor is een zorgvuldige inventarisatie van de mogelijkheden om in het betreffende gebied te parkeren op eigen terrein (POET-lijsten). Vervolgens bepalen we per gebied ons beleid. Zo is het in drukke wijken denkbaar dat mensen die op eigen terrein kunnen parkeren geen tweede vergunning krijgen, of slechts tegen een hoger tarief. In wijken met meer ruimte kunnen we besluiten daar anders mee om te gaan.

We willen vaart maken met de invoering van strenger POET-beleid. Tegelijk vinden we het belangrijk dat het nieuwe POET-beleid door burgers als redelijk en billijk wordt ervaren. Zo is het bijvoorbeeld de vraag wat een bruikbare parkeerplaats is. Als iemand een keuken heeft gebouwd op zijn parkeerplaats kan hij daar niet parkeren, maar wat als er een tafeltennistafel of een bloemperkje op zijn parkeerplek staat? Dergelijke kwesties vragen om zorgvuldige afwegingen. Ook moeten onze systemen zodanig worden aangepast dat altijd duidelijk is welke bewoners wel/niet voor een straatparkeervergunning in aanmerking komen.

We voeren niet van de een op de andere dag POET-lijsten in. Ook nemen we geen vergunningen weg bij bewoners. Iedereen die nu een vergunning heeft om op straat te mogen parkeren, houdt die vergunning. Maar als iemand verhuist, gaat zijn straatparkeervergunning niet meer automatisch over op de nieuwe bewoner (uitsterfbeleid). Een .en.ander zullen we uitwerken in Beleidsregels Parkeren op Eigen Terrein (POET).

## Parkeren Op Eigen Terrein







## meer alternatieven bieden voor straatparkeren

Meer ruimte bieden aan andere functies, vergroot de behoefte aan alternatieve parkeerplaatsen. Alternatieven voor straatparkeren voor bezoekers aan de stad zijn voldoende beschikbaar in de huidige parkeergarages en op de P+R-terreinen. We onderzoeken of we in garages deelfietsen beschikbaar kunnen stellen om bezoekers nog beter van dienst te zijn. Om de beoogde verschuiving van straat naar garages te stimuleren maken we tarieven voor straatparkeren hoger dan die in de garages.

Voor bewoners is alternatieve parkeerruimte te vinden langs drie sporen:

1

### garages / buurtstallingen



In de binnenstad is ruimte te vinden in particuliere garages en/of onze eigen buurtstallingen. Parkeren in stallingen is echter (veel) duurder dan op straat. Voor dit knelpunt zoeken we aanvaardbare oplossingen. Waar dat kansen biedt, zullen we ook overwegen bestaande (kleinere) particuliere garages over te nemen. Verder vinden we dat buurtstallingen in de eerste plaats voor bewoners zijn; we willen het parkeren door bedrijven en/of forensen in de buurtgarages terugdringen. Ook in de openbare parkeergarages willen we meer (betaalbare) ruimte voor bewoners om zo op straat meer ruimte te creëren voor andere functies.

2

### parkeerterreinen



Alternatieve parkeerplaatsen kunnen mogelijk ook gevonden worden op parkeerterreinen van bedrijven/instellingen, waar buiten werktijden vaak nog veel plaats is. Hierover gaan we in gesprek met de eigenaren/beheerders van deze terreinen.

3

### P+R-terreinen



Tot slot noemen we hier onze eigen P+R-terreinen. Die kunnen mogelijk ook een rol spelen als alternatieve locatie voor auto's die nu nog op straat staan. Zo ontstaat een tweezijdige pendel: forensen pendelen van het P+R-terrein naar de stad, bewoners andersom.

#### bijvoorbeeld

- Stadgers kunnen een tweede (of derde) auto parkeren op een P+R-terrein. Daarbij denken we vooral aan bewoners van wijken waar men niet in aanmerking komt voor een (tweede) bewonersvergunning; een en ander mogelijk in combinatie met goedkope(re) buskaartjes.
- In buurten waar in buurtgarages wel plek beschikbaar is, maar uitsluitend tegen aanmerkelijk hogere kosten, kunnen we overwegen de huidige vergunninghouders voor een beperkte periode financieel tegemoet te komen. Dit kan ook gelden in gebieden waar we plekken op straat willen opheffen.

Het al dan niet benutten van beschikbare alternatieven is in eerste instantie een keuze van de autobezitter zelf. Het ontwikkelen van die alternatieven zien wij ook primair als een marktopgave. In hoeverre we als gemeente hierin een rol moeten spelen zal per gebied verschillen. Dit is afhankelijk van de oorzaken van de problematiek en de beschikbaarheid van reële alternatieven tegen aanvaardbare voorwaarden.



## parkeernormen op maat invoeren

Bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor nieuwbouw hanteren we parkeernormen. Die schrijven voor hoeveel parkeerplaatsen de ontwikkelaar minimaal moet realiseren. Dit doen we om in drukke of volle gebieden de parkeerdruk te beheersen en de kwaliteit van de openbare ruimte te borgen en/of te vergroten. In de praktijk blijken die parkeernormen niet altijd adequaat of noodzakelijk. Deze normen gaan we herijken, waarbij we rekening houden met de aard en de (parkeer)druk in een gebied. En we willen ze flexibeler toepassen. Met de bouwer én toekomstige gebruikers maken we dan duidelijke afspraken over (de afwezigheid van) hun recht op een parkeerplek in de openbare ruimte, nu en in de toekomst. Daarbij moet het voor iedereen duidelijk zijn hoeveel (en welke) parkeervoorzieningen er bij of nabij de woning beschikbaar zijn en blijven. Op deze manier geven we ook meer ruimte aan bouwinitiatieven gericht op bewoners die geen belang hechten aan een parkeerplaats in de buurt. Het invoeren van parkeernormen op maat geschiedt altijd in samenhang met de afspraken over het parkeren op eigen terrein (POET). Ook bij wijkvernieuwingsprojecten zullen we bestaande parkeernormen herbeoordelen en eventueel aanpassen.

### minimum- of maximum-normen

Momenteel schrijven de normen voor hoeveel parkeerplaatsen de ontwikkelaar minimaal moet realiseren. Straks kan het ook andersom: dat wij vaststellen hoeveel parkeerplaatsen er (in/op eigen terrein en/of op straat) maximaal mogen komen. Op die manier ontzien we de openbare ruimte zo veel mogelijk: het is dan aan de ontwikkelaar hoe hij de woningbouwontwikkeling\* in de markt wil zetten. We kunnen ook het aantal (of aandeel) deelauto's laten meewegen. In de normen nemen we ook laadfaciliteiten voor e-auto's op. Daarnaast denken we na over fietsparkeernormen, al dan niet in combinatie met een fietsparkeerfonds.

\* (en met welke parkeervoorzieningen)





### 0-norm: nieuwbouw zonder parkeerplaatsen

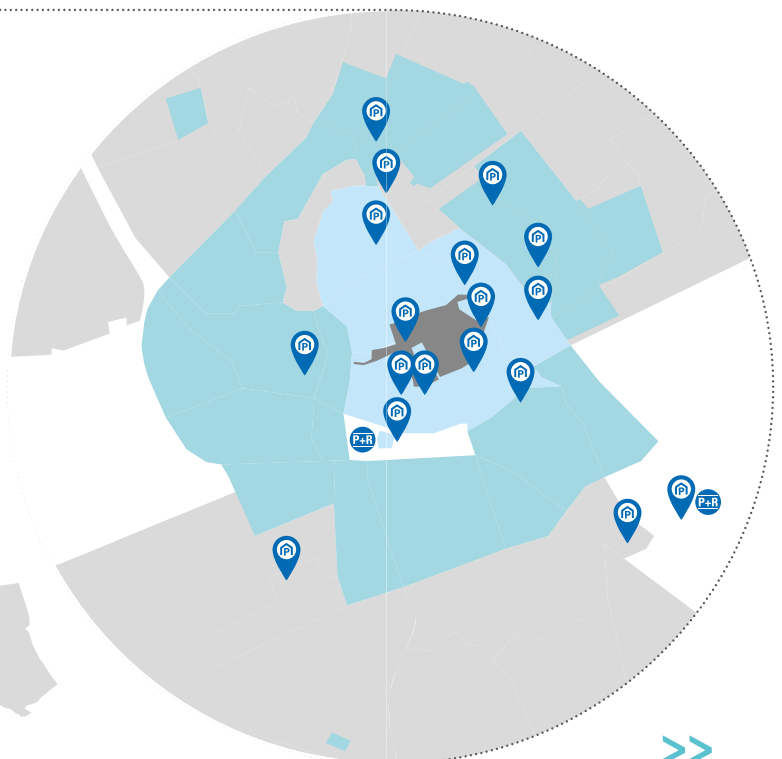
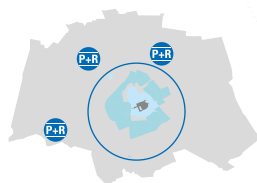
We willen ook nieuwbouw mogelijk maken zonder parkeerplaatsen (de 0-norm). Als ontwikkelaars verwachten dat er voor woningen zonder parkeervoorziening voldoende vraag is, willen we die ruimte bieden. Daarbij leggen we zorgvuldig vast (koopcontract, kettingsbeding) dat er nu en ook in de toekomst geen aanspraak gemaakt kan worden op parkeerruimte in de openbare ruimte.

## huidige parkeergebieden in Groningen

De gemeente Groningen kent 'parkeergebieden'. Bewoners van een bepaald gebied mogen met een vergunning alleen in dat gebied parkeren. Dat is een van de manieren om de parkeerdruk op straat te reguleren.

Hoewel dit op zich goed functioneert, willen we de precieze gebiedsindeling nog eens tegen het licht houden: de problemen aan de ene kant van een parkeergebied (bijvoorbeeld de Badstratenbuurt) kunnen van een hele andere aard en orde zijn dan de problemen aan de andere kant (bijvoorbeeld de Zeeheldenbuurt). Ook het parkeergebied 'Binnenstad' wordt nu eigenlijk te nauw gedefinieerd. Dat levert extra druk op in delen van de Hortusbuurt, Schildersbuurt en Binnenstad-Oost.

-  Garages en terreinen
-  P+R Terrein
-  Straatparkeren Binnenstad
-  Straatparkeren
-  Parkeerverbod





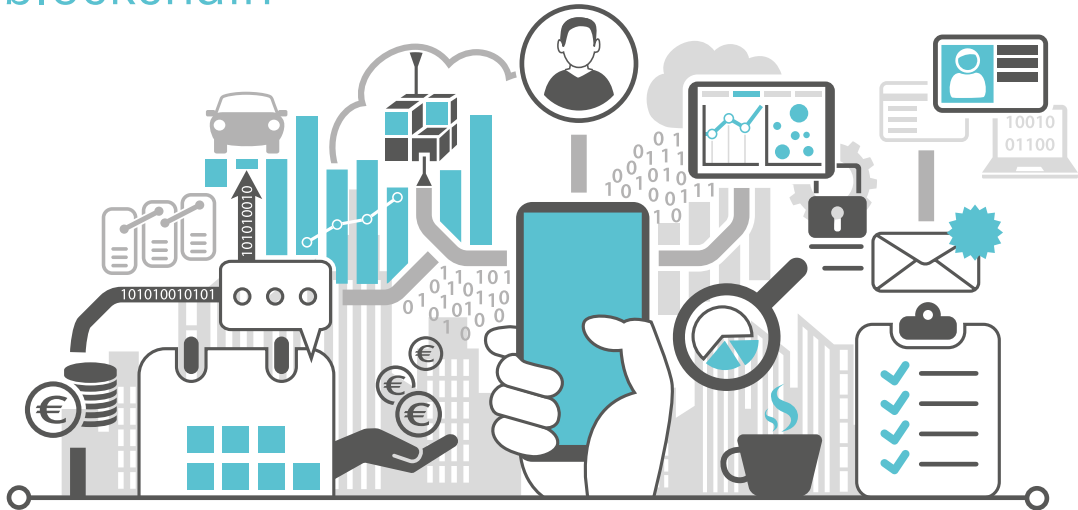
### aan de knoppen draaien

We ontwikkelen een vergunningensysteem met verschillende 'knoppen', waaraan we – inspeland op de specifieke problematiek en omstandigheden per gebied – kunnen draaien. Aanvullend of in plaats van variatie in tarieven, valt te denken aan het maximeren van het aantal vergunningen per wijk/straat/huishouden en het koppelen van vergunningen aan dagen/tijdsblokken. Met nieuwe digitale technieken in vergunningverlening zijn deze opties ook praktisch te realiseren. Langs deze weg kunnen we ook tegemoet komen aan reële wensen op individueel niveau, bijvoorbeeld als iemand tijdelijk een andere auto heeft, of bij frequent bezoek van mantelzorgers. Doel is in samenspraak met bewoners – ook via pilots – een goed functionerend en als rechtvaardig ervaren reguleringssysteem te ontwikkelen.

#### mogelijkheden

- maximaal aantal vergunningen per adres/huishouden
- sterk oplopend tarief voor tweede en volgende auto's
- maximaal aantal vergunningen per wijk/buurt/straat
- doelgericht handhaven POET-regels
- vergunningen voor bepaalde gedeelten van de dag
- tariefdifferentiatie drukke/rustige wijken; weinig/veel gebruik
- specifieke regels voor bepaalde groepen (uitsluiten of juist vergunnen)
- afwijkend regime bij winkels / gedurende openingstijden
- maximeren van aantal (aaneengesloten) parkeerdagen

## blockchain



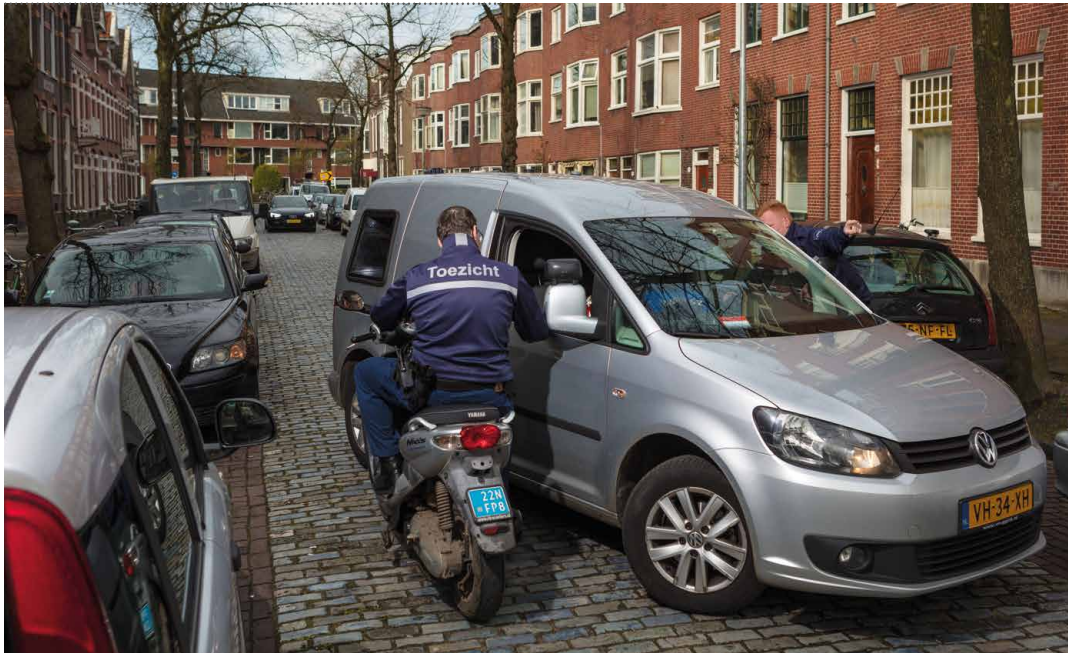
### bewoners zelf aan de knoppen?

Met blockchain-technologie ontstaan mogelijkheden om bewoners zelf aan de knoppen te laten draaien. Een (beperkte) hoeveelheid parkeerruimte kan bijvoorbeeld in zijn geheel aan een groep bewoners in de betreffende straat worden toegewezen, waarna zij dan onderling regelen wie er wanneer en hoe vaak gebruik van maakt, met onderlinge

verrekening van kosten en/of opbrengsten. Ook kunnen aan bewoners 'eerlijker' tarieven worden berekend op basis van hoeveel uur men daadwerkelijk parkeert. Parkeergelden kunnen in de toekomst mogelijk rechtstreeks ten goede komen aan de buurt. Met experimenten willen we dit soort nieuwe veelbelovende vernieuwingen verkennen.



## digitalisering



### beter en efficiënter handhaven

Door gebruik te maken van nieuwe digitale technieken verwachten we dat toezicht en handhaving eenvoudiger en efficiënter zullen worden. Inmiddels doen we ervaring op met een scanauto die in hoog tempo kentekens van geparkeerde auto's scant en toetst aan het vergunningensysteem. De ervaringen zijn goed; het is mogelijk dat we meer scanauto's zullen inzetten.

#### digitalisering

De door scanauto's verzamelde data zijn ook waardevol als basis voor mobiliteitsbeleid in bredere zin, bijvoorbeeld ten behoeve van analyses van parkeerdruk, parkeerduur, parkeertijd, parkeerfrequentie, herkomst van bezoekers e.d. We verwachten dat er door digitalisering allerlei nieuwe mogelijkheden ontstaan. Digitale betaalmethoden (via apps op de telefoon) zullen op termijn betalen 'aan de paal' kunnen vervangen. Ook is denkbaar dat auto's kunnen worden voorzien van een identificatiechip, waarmee het afrekenen

van de parkeerkosten via sensoren nabij of in het parkeervak geheel automatisch gaat (zoals bij de OV-chipkaart). Dat soort technologie ligt nog ver in de toekomst. Sensortechnologie op straat is dichterbij, en veelbelovend – bijvoorbeeld om parkeerdruk realtime te meten.

#### vereenvoudigen parkeervergunningen voor mindervaliden

Door de digitalisering en de inzet van de scanauto ontstaan ook mogelijkheden om het invalidenparkeren klantvriendelijker te maken. In navolging van Amsterdam voeren we een 'Groningse invalidenparkeervergunning' in. De vergunning wordt in geval van een bestuurderskaart op kenteken uitgegeven. Gaat het om een passagierskaart, dan mogen maximaal vijf kentekens worden opgegeven (eenvoudig te wijzigen). De invalidenparkeervergunning wordt in het systeem gekoppeld aan de toegewezen parkeerlocaties (bij de woning, in de buurt, algemene invalidenplaatsen).





## samenwerken met grote werkgevers



### meer doen met de P+R-terreinen en andere OV-knooppunten

Hiervoor schreven we al dat we zullen onderzoeken of we de P+R-terreinen ook kunnen gebruiken als parkeeroplossing voor bewoners (bijvoorbeeld voor een tweede auto). Verder willen we op de P+R-terreinen meer voorzieningen voor reizigers (fiets, bus, auto) creëren en ze een grotere rol geven als hub voor vervoerders en pakketbezorgers. We zullen ook – samen met marktpartijen – onderzoeken of en hoe we treinstations in de regio en andere (openbaar)vervoerknooppunten een bijdrage kunnen laten leveren aan het verminderen van de parkeerdruk in de stad.

#### bijvoorbeeld

- P+R als 'hub' of servicecentrum voor pakketbezorgers
- aantrekkelijker en veiliger maken; aanpassen aanloop/fietsroutes; beplanting, verlichting
- betere, aangename wachtruimtes, toiletten, koffiekarretjes, kiosk
- meer/betere fietsenstallingen, oplaadpalen voor e-auto's
- lage tarieven voor tweede auto's voor bewoners oude wijken
- pendelbussen naar grote werklocaties (UMCG)



### samenwerken met grote werkgevers

Grote werkgevers zoals UMCG, Martiniziekenhuis en DUO besteden al intensief aandacht aan mobiliteitsmanagement (geen parkeerplaats meer aanbieden, OV-vergoedingen, stimuleren/belonen fietsen, enz). Veel medewerkers van grote bedrijven mogen niet in 'eigen' voorzieningen parkeren als ze bijvoorbeeld binnen een straal van 10 km van het bedrijf wonen. Ondanks deze inspanningen en interne afspraken ervaren omwonenden toch overlast van parkerende medewerkers die zich niet committeren aan het beleid van hun werkgever. We zullen in overleg met betrokken bewoners en werkgevers onderzoeken hoe we de overlast kunnen wegnemen. Als er in de betreffende wijk gereguleerd parkeren geldt, kunnen we dat doen door 'aan de knoppen te draaien', zoals hiervoor beschreven. Als er (nog) geen gereguleerd parkeren geldt, dan kunnen we dat gemakkelijk activeren.





## overstappen op modernere parkeergeleiding

We zullen niet langer inzetten op PRIS – de digitale informatieborden langs de toegangswegen. Deze borden functioneren weliswaar goed, maar toch baseren te weinig mensen hun keuzes op de informatie op deze borden. Bovendien komen er betere mogelijkheden in beeld om automobilisten via hun eigen routenavigatie of mobiele telefoon nauwkeurig te geleiden naar beschikbare parkeerplaatsen. We streven er daarom naar dat alle garages binnen twee jaar zijn aangesloten op een digitaal vol/vrij-systeem – hier zitten nog wat juridische haken en ogen aan, omdat we dan onze concurrentiegevoelige parkeergaragecijfers moeten delen. We zullen na de afgesproken afschrijvingstermijn de geraamde vervangingskosten voor PRIS inzetten voor verdere digitale registratie van beschikbare parkeerplekken.



## faciliteren deelauto's en elektrische auto's

Waar parkeerruimte schaars is, krijgen deelauto's voorrang. Hierbij denken we niet alleen aan de bedrijfsmatig aangeboden deelauto's (Greenwheels e.d.), maar ook aan deelauto's van burens en andere particuliere groepen (peer-to-peer). Nieuwe technieken maken het mogelijk dat deze auto's niet meer op vaste locaties in een wijk hoeven te staan. Wij willen waar mogelijk initiatieven op dit vlak ondersteunen en faciliteren.

### bijvoorbeeld

- voorrang bij vergunning of in buurtstalling
- vergunningtarief per auto (en niet per gebruiker/adres)
- parkeernormen (bij nieuwbouw) mede afstemmen op aantal/aandeel deelauto's



Er komen meer elektrische auto's. 'Tanken' gebeurt bij elektrisch rijden aan het begin of het einde van een rit en niet halverwege zoals bij fossiele voertuigen. Dat vraagt om parkeer- en oplaadvoorzieningen thuis, op het werk of waar je langdurig op bezoek bent. Daarmee is opladen en parkeren een gecombineerde opgave. Elektrische auto's krijgen ook voorrang in keuzes rond parkeren boven fossiele voertuigen. We zorgen voor (clusters van) parkeerplaatsen met een oplaadvoorziening. In straten met een hoge parkeerdruk onderzoeken we of het nodig is deze parkeerplaats permanent voor e-auto's te reserveren, of dat een dagdeel/bepaalde periode volstaat. De gemeentelijke buurtgarages krijgen laadfaciliteiten.

### e-auto's en de energietransitie

In de omschakeling naar duurzamere energievoorziening in huishoudens wordt aan e-auto's een rol toegedacht als energiebuffer. Gedurende de avonduren kan de auto-accu gebruikt worden als energiebron voor verlichting en apparaten in huis, waarna 's nachts – als er nauwelijks energievraag is – de accu kan worden opgeladen. Aansluitingen voor e-auto's worden zo onderdeel van 'smart-grids'. Samen met leveranciers en andere betrokken partijen zullen we op deze ontwikkelingen moeten inspelen.



## kansen opsporen en benutten

Problemen manifesteren zich over het algemeen vanzelf. Kansen zijn vaak minder makkelijk zichtbaar. Daarom gaan we er extra energie insteken om kansen op een mooiere, leefbaarder, aantrekkelijker wijk, buurt of stad eerder in beeld te krijgen. Zoals we eerder deden aan het Hoge der A, langs de diepenring en het Oosterhamriktracé. Leidend daar was het streven naar een betere ruimtelijke kwaliteit. Dat leidde tot weloverwogen oplossingen met minder parkeerplaatsen. Onze keuze dat parkeerbeleid primair dient bij te dragen aan maatschappelijke doelen, leidt tot de opdracht om bij planontwikkelingen en nieuw beleid op andere terreinen steeds ook het parkeren tijdig en integraal in beschouwing te nemen. Dat vraagt om aandacht en inzet van alle betrokken medewerkers.





# 40

ruimte voor de straat  
parkeren in een levende stad

## bijvoorbeeld...

# PARKEREN IN DE HUISDIERENBUURT

Parkeren in de Groningse Huisdierenbuurt; een bekend probleem. In de achterliggende jaren hebben gemeente en bewoners al vaak om tafel gezeten, maar een oplossing die voldoet aan de draagvlakvereisten is nog steeds niet gevonden. Het is ook lastig, want er spelen allerlei problemen tegelijk. Overdag lukt het vaak nog wel om een plekje te vinden. Maar bij de winkels aan de Hamsterweg en in de directe omgeving van het nieuwe zorgcentrum aan het Caviapad staat altijd alles vol.

In het nieuwe zorgcentrum is ook een kinderopvang gevestigd; mede hierdoor zijn er meer jonge gezinnen in de buurt komen wonen, die terecht wijzen op het gebrek aan speelvoorzieningen voor de jeugd. Onlangs heeft de nieuwe eigenaar van het voormalige fabrieksterrein van Paardekoper tussen Kanariestraat en Parkietenweg plannen

gepresenteerd voor nieuwbouw van 150 duurdere eengezinswoningen en 200 jongerenstudio's waarmee de parkeerdruk in de buurt mogelijk verder toeneemt, terwijl de bewoners van de kinderrijke Goudvisstraat al jaren strijden voor minder blik op straat... **Lastig? Ja, nu nog wel, maar straks niet meer. Zo zou het kunnen:**



### huidige bewoners

- vergunning voor straatparkeren; maximaal één vergunning per adres
- prijs vergunning huidige bewoners € 50 per jaar; nieuwe bewoners € 100 per jaar;
- bezoekerspas; maximaal één per adres



### winkelstraat

- winkeltijden: alleen kort parkeren via automaat; eerste half uur gratis
- parkeren vergunninghouders alleen buiten winkeltijden



## medewerkers en bezoekers zorgcentrum

- parkeren op P+R Hoogkerk; bus 3 rijdt elke 10 minuten en komt langs het zorgcentrum
- maximale parkeerduur in aangrenzende straten (via automaat) 2 uren; hoog tarief
- met directie afgesproken dat de 12 parkeerplaatsen op eigen terrein alleen nog voor leveranciers, taxi's, medisch personeel en bezoekers met invalidenkaart bestemd zijn



## ruimte voor de straat

- aanleg speelveldje en speeltuin in Kattenplantsoen, zijde Hondenstraat
- opheffen 5 parkeerplaatsen Hondenstraat
- alternatief: 's avonds met vergunning parkeren bij de winkels in de Hamsterstraat
- verspreid door de buurt: 10 parkeerplaatsen vervangen door nieuwe, speciaal voor de Huisdierenbuurt ontworpen fietsenrekken (totaal 10 x 12 plaatsen)



## nieuwbouw Paardekoperterein

- bewoners krijgen geen vergunning voor straatparkeren
- realisatie van 175 parkeerplaatsen in garage, met oplaadvoorzieningen
- of: 125 in garage waarvan 25 voor deelauto's (keuze aan de ontwikkelaar)
- 25 parkeerplaatsen in garage bestemd voor buurtbewoners (gemeente betaalt mee aan bouwkosten van deze 25 buurtstallingsplaatsen)
- 20 parkeerplaatsen op straat voor bezoekers, met voldoende laadpalen
- voor tweede auto: goedkoop busabonnement naar P+R Hoogkerk
- jongerenstudio's: geen parkeervoorzieningen; geen vergunning straatparkeren; goedkoop busabonnement naar P+R



## Goudvisstraat autovrij?

Een groepje bewoners uit de Goudvisstraat heeft het initiatief genomen om de hele straat grotendeels autovrij te maken door het straatparkeren te verplaatsen naar het parkeerterrein van de nabij gelegen kantorenflat aan de Wandelende Tak, dat 's avonds en in de weekenden nauwelijks wordt gebruikt. De eigenaar van de kantorenflat ziet de extra inkomsten wel zitten en over het door de gemeente gemaakte herinrichtingsplan voor de Goudvisstraat zijn de bewoners enthousiast... Opnieuw een primeur in Groningen?





# 5

## en nu: aan de slag!

|  |    |
|--|----|
| maatschappelijke opbrengsten primair                   | 45 |
| efficiënter en doelgerichter handhaven                 | 45 |
| afname parkeeropbrengsten meenemen in projectbegroting | 46 |
| eigen budget voor kleinere verbetermaatregelen         | 46 |
| besluiten en uitwerkingsnota's                         | 46 |
| verduurzamen   | 47 |
| inspraak per gebied                                    | 47 |
| experimenten   | 47 |
| draagvlak, bestaande rechten, overgangsmaatregelen     | 47 |
| fasering en prioriteiten                               | 48 |





# en nu: aan



In deze nota presenteerden we u nieuwe uitgangspunten en accenten in het parkeerbeleid voor de komende jaren, geïllustreerd met voorbeelden van hoe het nieuwe beleid in de praktijk vorm zou kunnen krijgen. We benadrukken hier dat de precieze uitwerking van het hier voorgestelde beleid nog niet heeft plaatsgevonden. Daarmee gaan we aan de slag na vaststelling van deze visienota.





# in de slag!



## maatschappelijke opbrengsten primair

Wat betekenen de uitgangspunten in deze visie voor het Parkeerbedrijf van de gemeente Groningen? Een belangrijk uitgangspunt van het Parkeerbedrijf is lang geweest dat het zichzelf moet bedruipen, én (waar en als mogelijk) aanvullend een bijdrage levert aan de begroting. Fietsparkeren en P+R-terreinen zijn integraal onderdeel van het Parkeerbedrijf. Daarom betalen we (gratis) fietsparkeren of de inrichting van P+R-terreinen ook uit de parkeergelden.

Vanzelfsprekend is het van belang dat het Parkeerbedrijf efficiënt werkt en dat er geen aanvullende budgetten nodig zijn. Toch willen we benadrukken dat dit in de kern niet het doel is van het parkeerbedrijf. Het primaire doel is een bijdrage te leveren aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad, zoals in deze visie uiteengezet. Waar we aan parkeerders geld vragen doen we dat altijd vanuit twee overwegingen. De eerste is dat we daarmee het parkeergedrag willen reguleren; de tweede om langs die weg een redelijke, zo mogelijk kostendekkende vergoeding te ontvangen voor ons werk en alles wat met die regulering samenhangt. Dit is ons streven, maar we accepteren dat parkeerbeleid soms meer geld kan kosten dat het oplevert, hetgeen vaker het geval kan zijn als we andere functies in de openbare ruimte meer ruimte geven.



## efficiënter en doelgerichter handhaven

Zoals gezegd is geld verdienen niet het primaire doel, maar uiteraard willen we wel dat ons parkeerbeleid betaalbaar blijft. Daar letten we op. We reguleren parkeren met fiscale instrumenten (parkeerbelasting, naheffing parkeerbelasting). Op die manier vloeien de opbrengsten naar de gemeentekas en niet naar 's rijks schatkist. Het staat ons vrij om voor verschillende doelgroepen verschillende tarieven te hanteren, zoals we dat ook doen bij andere gemeentelijke belastingen. De kosten van handhaving proberen we terug te verdienen via de naheffings-aanslagen ('boetes'). Het is wettelijk verboden om met handhaving winst te maken. Het doel van handhaving is dus niet om er geld mee te verdienen; dat is wettelijk niet toegestaan. Het doel is mensen ertoe aan te zetten aan hun betaalverplichting te voldoen en de kosten van de handhaving te dekken.

Door gebruik te maken van scanauto's en nieuwe digitale technieken verwachten we dat toezicht en handhaving eenvoudiger en efficiënter zullen worden, hetgeen zal leiden tot minder kosten. Tevens kunnen we in gebieden met gebiedsspecifieke regels doelgericht en efficiënt controleren.







Vooraf de nieuwe parkeernormen (met daarin bijvoorbeeld opgenomen de POET-lijsten, de 0-norm, het maximeren van normen bij nieuwbouw e.d.) zijn essentieel. Ook het stadsbreed reguleren (al dan niet in combinatie met maatregelen op straat) is belangrijk. Daarnaast willen we snel aan de slag met die gebieden waar de



### besluiten en uitwerkingsnota's

We gaven al aan dat de precieze uitwerking van het hier voorgestelde beleid zijn beslag moet krijgen in besluit- en uitwerkingsnota's. Daarmee gaan we aan de slag na vaststelling van deze visienota. In de komende maanden zullen we de volgende nota's voorleggen:

- 1) In de gehele stad parkeren reguleren; van 'vrij, tenzij gereguleerd' naar 'gereguleerd, tenzij vrij'
- 2) Parkeernormen op maat
- 3) Aan de knoppen draaien in gereguleerd gebied
- 4) Stringenter beleid voor 'Parkeren Op Eigen Terrein' (POET)
- 5) Specifiek regulerende maatregelen per gebied
- 6) Meer alternatieven voor straatparkeren
- 7) Nieuwe normen voor nieuwbouw
- 8) Gebiedsplannen maken voor gebieden waar het druk is, maar die geen parkeerregime kennen
- 9) Beter en efficiënter controleren
- 10) Meer doen met de P+R-terreinen en andere knooppunten
- 11) Samenwerken met grote werkgevers
- 12) Overstappen op modernere parkeergeleiding
- 13) Faciliteren deelauto's en elektrische auto's



### afname parkeeropbrengsten meenemen in projectbegroting

Onze keuze om het straatparkeren verder terug te dringen, leidt ertoe dat de inkomsten daaruit zullen teruglopen. Hiertegenover staan hogere inkomsten doordat efficiëntere handhaving (hogere pakkans) ertoe zal leiden dat minder mensen het risico nemen te parkeren zonder te betalen. Waar door ingrepen substantieel parkeerplaatsen (en parkeerinkomsten) verdwijnen, zullen we de financiële consequenties altijd in de betreffende projectbegroting in beeld brengen, zodat deze in de besluitvorming over het project kunnen worden meegenomen. De vraag is dan niet zozeer wat het opheffen van een straatparkeerplaats kost, maar wat de verwachte maatschappelijke/ruimtelijke winst ons waard is.



### eigen budget voor kleinere verbetermaatregelen

Een belangrijk doel in het nieuwe parkeerbeleid is de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. Dat hoeft niet altijd via grotere ingrepen (projecten) met een eigen besluitvormings-traject, maar het zal ook vaak kleinschalig kunnen, op initiatief van en/of in samenwerking met de buurt. Dan is het gewenst dat de gevraagde verbetermaatregelen ook vlot worden uitgevoerd. Hiervoor krijgt het parkeerbedrijf beleidsmatige en financiële ruimte.



druk op de openbare ruimte fors is – ondanks parkeerregulering. In die gebieden willen de druk snel verlichten. Deze visie heeft een direct effect op de manier waarop het Parkeerbedrijf en de projectorganisatie van de gemeente Groningen omgaan met vraagstukken op straat. Daarover in dit hoofdstuk meer.



### draagvlak, bestaande rechten, overgangsmatregelen

Bij het ontwikkelen en invoeren van een nieuw parkeerregime in een gebied, zullen we altijd streven naar zo stevig mogelijk draagvlak. Desondanks zal het gebeuren dat individuen en/of specifieke groepen van mening zijn dat ze er in de nieuwe situatie op achteruit gaan. Het spreekt vanzelf dat we in dergelijke situaties bestaande rechten respecteren en met passende overgangsmatregelen betrokkenen in de gelegenheid zullen stellen zich op de nieuwe situatie voor te bereiden. Daarbij geldt over het algemeen dat we bestaande vergunningen niet afnemen voordat een acceptabel alternatief gevonden is.



### inspraak per gebied

Deze nota gaat over de gehele stad. We stellen daarom voor de gebruikelijke overleg- en inspraakprocedures rond het in deze nota voorgestelde nieuwe parkeerbeleid te volgen per gebied. Hoe we het best aan deze processen vorm kunnen geven, zullen we deels in de praktijk moeten ontdekken. We zullen hier periodiek verslag van doen.



### experimenten

We willen ruimte bieden aan experimenten; eerst op beperkte schaal in de praktijk ervaringen opdoen, de effecten zorgvuldig monitoren en dan beslissen hoe we verder gaan. In alle gevallen zullen we actief de dialoog aangaan met de betrokken bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden, om aldus gezamenlijk invulling te geven aan het gebiedsspecifieke parkeerbeleid.



### verduurzamen

We willen de exploitatie van onze garages, P+R-terreinen en parkeerautomaten op straat verder verduurzamen. Dat doen we door zonnepanelen op onze P+R-terreinen te plaatsen en groene energie in te kopen. We willen ten minste een van onze gemeentelijke parkeergarages volledig energieneutraal maken. Voor andere aspecten van de bedrijfsvoering geldt dat we kansen voor verdere verduurzaming steeds onderzoeken en waar mogelijk benutten.

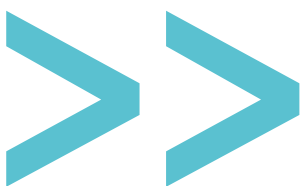


# fasering en priorite

Thema's 1 en 2 vormen de basis. Daarmee gaan we als eerste aan de slag. Ook met thema 3 willen we snel aan de slag, om in gebieden waar de druk op de openbare ruimte fors is – ondanks parkeerregulering – de druk te verlichten. De overige thema's zullen we zo veel mogelijk in onderlinge samenhang nader uitwerken.

Bij de daadwerkelijke implementatie van de nieuwe beleidsregels kiezen we voor een gefaseerde aanpak. Waar geen problemen zijn, zullen we ook niet direct iets doen. We geven prioriteit aan wijken, buurten of straten waar zich problemen of kansen voordoen. Signalen uit de buurt zijn leidend.

**We onderscheiden  
drie categorieën parkeermeters:**



## rood

Die gebieden in Groningen waar het erg druk is op straat: parkeren wordt gereguleerd door een betaald parkeren-systeem, maar de (kwaliteit van de) ruimte staat onder druk. Dat leidt bijvoorbeeld tot klagende bewoners of foutgeparkeerde auto's. Hier draaien we aan de knoppen: we stellen POET-lijsten op, gaan anders met tweede vergunningen om, maximeren de uitgifte van vergunningen e.d.



# iten



In buurten waar we nog geen parkeerregime hoeven in te stellen, brengen we bewoners wel jaarlijks op de hoogte van het feit dat in hun straat of buurt (nog) niet betaald hoeft te worden voor parkeren. Dit nemen we mee in de communicatie over andere

gemeentelijke belastingen. Hiermee maken we aan iedere bewoner van de stad duidelijk dat gebruik van de openbare ruimte in beginsel niet gratis is, maar dat we in sommige wijken nog geen maatregelen hoeven te treffen.



## oranje

Gebieden waar de druk steeds verder toeneemt, waaruit we klachten ontvangen, waarin we kwaliteit kunnen toevoegen of waar een nieuwbouwwontwikkeling maatregelen noodzakelijk maakt. Parkeren is er nu nog gratis, maar veel wijkvreemd verkeer weet de wijk daarom steeds beter te vinden. Bewoners kunnen hun auto niet meer kwijt. Regulering (per gebied) is dan nodig. Hier maken we met de buurt een gebiedsplan (zoals met de Huisdierenbuurt, zie pagina 40 - 41).



## groen

In deze gebieden is geen probleem met parkeren: bewoners parkeren op eigen terrein, of er is voldoende ruimte op straat. Ook hier is gebruik van de openbare ruimte in principe niet gratis, maar daar geven we geen invulling aan. We hoeven voorsnog geen concrete maatregelen te nemen. Betalen hoeft daarom niet.









**Parkeerbedrijf gemeente Groningen**

[www.groningen.nl/parkeren](http://www.groningen.nl/parkeren)