

Raadsvoorstel



Onderwerp Terugdringen parkeeroverlast in een groter gebied
Steller/telnr. F.H. de Bos / Freek.de.Bos@Groningen.nl Bijlagen 4

| | |
|--------------------------------|--|
| Classificatie | <input checked="" type="radio"/> Openbaar <input type="radio"/> Geheim <input type="checkbox"/> Vertrouwelijk |
| Portefeuillehouder | dhr. Broeksma Raadscommissie |
| Langetermijn agenda (LTA) Raad | LTA ja: <input checked="" type="checkbox"/> Maand 4 Jaar 2021 LTA nee: <input type="checkbox"/> Niet op LTA |

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit

- I. betaald parkeren van maandag t/m zaterdag van 9.00 uur tot 18.00 uur in te voeren in de volgende gebieden: Paddepoel, Selwerd (ten noorden van de Eikenlaan), Tuinwijk (uitbreiding), De Hoogte, West-Indische Buurt, Florabuurt (Oosterparkwijk), Helpman, Coendersborg, De Wijert Noord, Corpus den Hoorn, Hoornse Meer, omg. Regattaweg, Stadshavens, omg. Martini Ziekenhuis (incl. de voormalige ALO-locatie), het Stadspark en De Suikerzijde;
- II. de Verordening tot wijziging van de Verordening parkeerbelastingen 2021 vast te stellen;
- III. dit besluit bekend te maken via overheid.nl.

Samenvatting

In Groningen kennen we betaald parkeren in de binnenstad en in de woonwijken daaromheen. Uit een aantal wijken waar parkeren nog gratis is, ontvangen we klachten over parkeeroverlast. In die wijken willen we de parkeerdruk omlaag brengen. Dat doen we door ook daar betaald parkeren in te voeren.

We nemen in één keer maatregelen in een groter gebied. Zo voorkomen we het bekende waterbedeffect. In wijken en straten waar we de parkeerdruk omlaag hebben gebracht, kunnen bewoners weer in hun eigen straat parkeren. Daarnaast ontstaat in deze straten ook ruimte voor leefkwaliteit. Die ruimte vullen we mét de bewoners verder in. Dat doen we door aan te sluiten bij de bestaande wijkvernieuwingsplannen of aan de hand van de nieuwe Leidraad Openbare Ruimte.

Uw raad heeft op dit voorstel al eerder zijn wensen en bedenkingen uitgesproken. Die zijn in dit voorstel meegenomen. Zo is bijvoorbeeld de prijsstelling aangepast. Met dit voorstel leggen we (mét de Leidraad en de nieuwe Mobiliteitsvisie) de fundamenten voor een gemeente die niet alleen gezond is, maar dat in de toekomst ook blijft.

B&W-besluit d.d.:

Afgehandeld en naar
archief

Paraaf

Datum

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

Groningen: de gezondste stad van Nederland

Een aantal maanden geleden bleek uit onderzoek (Arcadis Gezonde Stad Index 2020, November 2020) dat Groningen de gezondste stad van Nederland is. Twintig steden werden onderzocht op vijf onderdelen: mobiliteit, buitenruimte, milieu, de gebouwde omgeving en gemeenschap. Groningen scoorde het hoogst. Er is geen stad waar de stedelijke kenmerken méér bijdragen aan een betere gezondheid dan Groningen. De eerste plaats was ook nog eens overtuigend: Nijmegen en Maastricht volgden pas op enige afstand. Daar mogen we trots op zijn. Dit onderzoek toont aan dat er een directe relatie is tussen het welbevinden van de Groningers en de manier waarop we onze gemeente bouwen, vormgeven en plannen. Consequente en aanhoudende aandacht voor leefkwaliteit, goede openbare ruimte en duurzame mobiliteit betaalt zich uit. Goed beleid doet ertoe.

Hoe blijft Groningen gezond?

Toch moeten we blijven sturen: de uitslag is een momentopname, en geen status quo. Groningen is gezond, groen en gelukkig. Nu moeten we de fundamenten leggen voor een Groningen wat ook gezond, groen en gelukkig *blijft*. Dat doen we bijvoorbeeld met de nieuwe Mobiliteitsvisie. Die ligt binnenkort ter discussie in uw raad. Met die nieuwe visie willen we van Groningen een doorwaadbare stad maken. Dat is een stad waarin de fiets (of te voet) altijd de snelste en makkelijkste optie is om je te verplaatsen. Daarnaast schrijven we een nieuwe Leidraad Openbare Ruimte. Die werd in het coalitieakkoord al aangekondigd. In die Leidraad focussen we op de straat: hoe kunnen we onze straten zo inrichten en vormgeven dat ze helpen de leefkwaliteit te verbeteren? Ook deze Leidraad bespreken we binnenkort met uw raad. De échte ontwikkelkansen ontstaan waar we de Leidraad en de Mobiliteitsvisie weten te koppelen: juist door langzaam verkeer voorrang te geven en verkeersstromen te mengen, creëren we ruimte om straten opnieuw in te richten en fietsers en voetgangers de ruimte te geven. Zo zijn en blijven we een gezonde stad.

Vraagstukken bij een verdichtende stad

Daarbij is een belangrijke vraag hoe we Groningen gezond, leefbaar en aantrekkelijk willen houden als Groningen blijft groeien. Dat Groningen groeit is zeker. We spraken met het Rijk af dat er 20.000 woningen worden bijgebouwd in 10 jaar. Dat is een vijfde van de huidige voorraad. Dat is op zich goed nieuws. Het betekent ook dat steeds meer inwoners (en bezoekers) gebruik willen maken van onze openbare ruimte. Die openbare ruimte groeit in de bestaande stad niet mee. De stad verdicht dus. De druk op de openbare ruimte neemt daardoor steeds verder toe.

Leefkwaliteit altijd voorop

Dat dwingt ons tot keuzes. ‘Leefkwaliteit’ is daarbij een kernbegrip. Dat is bij alle ontwerp-vraagstukken de belangrijkste toetssteen. We willen dat onze openbare ruimte veilig en toegankelijk is, geschikt is om elkaar te ontmoeten, te sporten en te spelen, de sociale samenhang versterkt, en ruimte biedt aan meer openbaar groen en klimaatadaptatie. Zo creëren we een optimale leefkwaliteit. Ook sluiten we op die manier aan bij wat veel bewoners van Groningen belangrijk vinden. Dat bleek al uit het onderzoek wat we deden bij het schrijven van de Parkeervisie in 2018. Groningers hechten aan een straat die schoon, heel en veilig is. Ze zien graag groen en bomen in hun straat, en vinden het fijn om in een straat te wonen die toegankelijk is en ruimte biedt om te spelen. Veel Groningers hechten ook belang aan het parkeren van de auto ergens in de nabijheid. Direct voor de deur parkeren hoeft voor veel mensen niet, maar een plekje in de straat is wel fijn.

Parkeren en leefkwaliteit

In veel wijken in Groningen waar parkeren nog gratis is, staat juist dat aspect van een straat waar het fijn wonen is onder druk. Veel straten in deze wijken kennen een erg hoge parkeerdruk. Dat betekent dat die straten vol staan met geparkeerde auto's: wijkvreemd verkeer, forenzen of bewoners van wijken waar parkeren wel betaald is weten deze straten goed te vinden. Daardoor hebben bewoners onvoldoende ruimte om hun eigen auto kwijt te kunnen. Ze moeten rondjes rijden om na een werkdag een plekje te vinden of

kunnen helemaal geen plek vinden, ze zien stoepen of uitritten geblokkeerd of durven niet meer weg met de auto uit angst bij terugkomst geen plekje meer te kunnen vinden.

In dergelijke straten is ook geen ruimte voor alle andere functies van de straat. Niet alleen kunnen bewoners hun auto niet kwijt, er is ook geen ruimte voor groen of om te spelen. Geen ruimte voor een brede stoep, een vrijliggend fietspad of de andere dingen die Groningers graag zien in hun straat. Openbare ruimte is schaars, en wat er aan ruimte is wordt voor een groot deel opgesoupeerd door de (gratis) geparkeerde auto.

Daarom vraagt schaarse ruimte om heldere afwegingen. Een van die afwegingen maakten we al eerder in de Parkeervisie: in een stad waar openbare ruimte (de ruimte die van iedereen is) schaars is en schaarser wordt, hoeft privégebruik van die ruimte (bijvoorbeeld door het stallen van je eigen auto) niet gratis te zijn. Daarom reguleren we parkeren in gebieden waar de parkeerdruk steeds verder toeneemt.

Fijn! Weer parkeren in je eigen straat

Veel mensen hebben klachten over de parkeerdruk in hun straat. Die klachten vindt u gebundeld in bijlage 1. Het gaat om mails, telefoontjes en klachten via het KCC. Er worden brieven geschreven aan wethouders of aan het college van B&W, en we krijgen zelfs handtekeningenacties met de vraag maatregelen te nemen. Ook uit diverse gesprekken die we in de wijken voeren, blijkt overlast.

Die parkeeroverlast willen we oplossen. Daarom stellen we voor in een aantal wijken in Groningen waar parkeren nu nog gratis is betaald parkeren in te voeren. Zo brengen we de parkeerdruk omlaag. We scheppen weer ruimte. Die ruimte is voor de bewoners: het is ruimte waarin ze in de eerste plaats hun eigen auto weer een plekje kunnen geven, én daarnaast ook ruimte om de straat anders in te richten. Het is ruimte voor groen, sporten, spelen en ontmoeten. Ruimte die bijdraagt aan een gezonde, groene en gelukkige straat. Ruimte voor een gezond, groen en gelukkig Groningen.

Kader

Op deze manier omgaan met parkeervraagstukken past - zoals aangegeven - binnen de Parkeervisie. Ook het Coalitieakkoord spreekt over het streven naar een autoluwe gemeente met minder autobewegingen, het fors terugdringen van geparkeerde auto's, over minder parkeerplaatsen op straat en over de manier waarop minder auto's op straat ruimte scheppen voor groen, sporten, spelen en ontmoeten – waarmee de openbare ruimte een positieve bijdrage kan leveren aan de gezondheid. Daarmee geven we in dit voorstel invulling aan de ambities in het coalitieakkoord.

Om in een bepaald gebied parkeerbelasting te mogen heffen, moet de parkeerbelastingverordening worden aangepast. Dat is een bevoegdheid van uw raad. Ook het nemen van eventueel aanvullende parkeermaatregelen (zie bijlage 3) in de toekomst is een bevoegdheid van uw raad. Het aanpassen van de parkeerverordening (die regelt waar we vergunningen mogen uitgeven) en de nadere regels (waarin is vastgelegd aan wie we vergunningen mogen uitgeven) is voorbehouden aan het college van B&W.

Argumenten en afwegingen

Parkeerproblemen oplossen, niet verschuiven

We nemen niet alleen maatregelen in de straten of buurten waaruit we klachten krijgen. We nemen in één keer maatregelen in een groter gebied. Zo voorkomen we het waterbedeffect. Dat betekent bijvoorbeeld dat we ook maatregelen nemen in het zuiden van Helpman of het noorden van Selwerd. Uit de straten daar krijgen we (nog) geen klachten. We willen dit keer de parkeeroverlast echter daadwerkelijk oplossen, en het probleem niet voor ons uit blijven schuiven.

In de Indische buurt bijvoorbeeld was het gevolg van een lang en intensief proces dat we de parkeerdruk hebben opgelost tot aan het Molukkenplantsoen. Daar namen we recent maatregelen. De straten ten noorden van het Molukkenplantsoen namen we daarin echter niet mee. Het gevolg daarvan is dat de klachten uit de

Westindische Kade, de Curaçao- en de Bonairestraat over parkeeroverlast inmiddels binnenstromen (zie bijvoorbeeld bijlage 1, o.a. pagina 30-32 en 40-44). Eens te meer blijkt dat forenzen, wijkvreemd verkeer én bewoners van straten waar betaald parkeren geldt de auto gemakkelijk bij bewoners van een straat verderop voor de deur neerzetten als parkeren daar nog gratis is.

Ook in de Oosterparkwijk hebben we steeds expliciet naar een meetbare meerderheid gezocht, maar wanneer die niet te vinden was hebben we bewoners die wél overlast ervoeren met een reëel probleem laten zitten – zoals ze in hun brieven ook aangeven (zie bijlage 1, o.a. pagina 35-38). Dat leidt tot boosheid en frustratie. Door in één keer maatregelen te nemen in een groter gebied voorkomen we onbegrip bij bewoners die door maatregelen in naastgelegen straten de parkeerdruk in hun eigen straat zien toenemen: we hadden die toenemende parkeerdruk toch kunnen zien aankomen? Voorheen losten we een parkeerprobleem pas op nadat het was ontstaan. Nu nemen we ook maatregelen vóórdat een probleem ontstaat.

Stuur op ontwikkelingsgebieden

Ook de ontwikkelingsgebieden waar we het leeuwendeel van onze verdichtingsopgave vormgeven (zoals Stadshavens, de voormalige ALO-locatie en De Suikerzijde) nemen we in één keer mee. Dat geldt ook voor de nieuwe woontoren aan de Regattaweg en voor het Stadspark. In dergelijke gebieden is in de toekomst een stuur noodzakelijk om richting te kunnen geven aan het parkeervraagstuk. Op die manier kunnen we in de ontwikkelingsgebieden maximaal op leefkwaliteit inzetten, kunnen we voorkomen dat de eigen gebouwde voorziening van de nieuwe Regattatoren leeg komt te staan omdat parkeren op straat gratis is, en kunnen we het Stadspark vormgeven als nieuwe achtertuin en groene evenementenlocatie. Voor veel van deze gebieden geldt dat parkeren niet in de openbare ruimte wordt opgelost. Daarom hoeven we bijvoorbeeld geen automaten te plaatsen. In het Stadspark en aan de Regattaweg moet dat (op termijn) wel.

Kansen voor wijkvernieuwing en revitalisatie

In Selwerd en De Wijert geeft de wijkvernieuwing en revitaliseringsopgave nog een extra urgentie aan het terugbrengen van de parkeeroverlast. Bij de wijkvernieuwing in deze stempelwijken speelt de manier waarop we met de geparkeerde auto willen omgaan een sleutelrol in het creëren van een optimale leefkwaliteit. We moeten een goede balans vinden tussen de kwaliteit van de openbare ruimte en de verkeerskundige inrichting. Krijgt een bouwblok bijvoorbeeld een eigen parkeerterrein, dan willen we niet dat dat terrein leeg blijft staan doordat bewoners gratis op straat kunnen parkeren.

Daarnaast leggen we door auto's van straat te halen de basis voor de manier waarop we de openbare ruimte inrichten. Een lagere parkeerdruk geeft ruimte om op een andere manier met de openbare ruimte om te gaan, en biedt bijvoorbeeld kansen een groene ader door de wijk aan te leggen. Ook zijn deze parkeermaatregelen het fundament voor andere mobiliteitsmaatregelen. Maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid of deelauto's hebben bijvoorbeeld een vorm van parkeerregulering nodig. De mogelijkheden die we (onder andere) in Selwerd en De Wijert zien als we de rol van de geparkeerde auto op straat weten te verkleinen, hebben we opgenomen in bijlage 2.

Parkeren op eigen terrein

In veel gebieden is beprijzing voldoende om forenzen, wijkvreemd verkeer of bewoners van straten waar parkeren al betaald is tot een andere parkeerkeuze aan te zetten. Immers, is de DUO bijvoorbeeld nog te belopen vanuit Helpman, vanuit De Wijert Zuid is het al een stuk verder lopen. Dan wordt het OV, een P+R-terrein of een speedpedelec al snel een veel betere optie. In die gevallen waarin alleen beprijzing niet voldoende is, kent betaald parkeren als gereedschapskist een breed instrumentarium om de parkeerdruk verder aan te passen. Zie daarvoor bijlage 3. Het inzetten van die instrumenten is een bevoegdheid van uw raad.

Zo biedt betaald parkeren ook een veelgevraagde oplossing voor de toenemende parkeerdruk als gevolg van (ver)nieuwbouwprojecten. Dat geldt in alle gebieden in de derde schil, maar speelt met name rondom revitaliserings- en nieuwbouwvraagstukken. De parkeervraag die dergelijke bouwontwikkelingen meebrengen, zorgt vaak voor onrust onder bestaande bewoners. In gebieden waar een parkeerregime geldt,

kunnen we (als en wanneer we dat nodig vinden) bewoners van nieuwbouwcomplexen uitsluiten van het recht een bewonersvergunning voor parkeren op straat te kopen. Parkeren moet dan op eigen terrein worden opgelost. De manier waarop (en de mate waarin) dat gebeurt leggen we vast in de nieuwe parkeernormen. Daarover zullen we uw raad binnenkort informeren. Zo kunnen we rondom dergelijke nieuwbouw kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte realiseren, terwijl bewoners van bestaande woningen op straat kunnen blijven parkeren. Dit biedt bijvoorbeeld mogelijkheden om de parkeeroverlast aan de Friesestraatweg te verminderen, maar ook bij andere (bestaande én nog te bouwen nieuwbouwcomplexen) kunnen we op deze manier parkeren optimaal faciliteren.

Lang niet overal maatregelen

In een (fiks) aantal gebieden nemen we geen maatregelen. Daar is de parkeerdruk nog voldoende laag. We verwachten dat die druk ook in de toekomst voldoende laag zal blijven. Dat komt ook omdat we denken dat het waterbedeffer in deze gebieden niet of nauwelijks op zal treden: grote werkgevers of de binnenstad zijn niet te belopen en te ver weg voor een vouwfietsje en/of het betreft gebieden die dichtbij een P+R-terrein liggen. Bovendien ontvangen we uit deze gebieden helemaal geen klachten. Dat geldt bijvoorbeeld voor Beijum, Lewenborg en Hoogkerk.

Voor de gebieden direct grenzend aan de nieuwe derde schil geldt dat we zoveel mogelijk gezocht hebben naar harde infrastructurele grenzen. Daarom maken we ons minder zorgen over de toename van de parkeerdruk in de wijken net achter die grens. Wel monitoren we zorgvuldig. Mochten maatregelen onverhoopt toch noodzakelijk zijn, dan kunnen we snel maatregelen nemen. Dat kan bijvoorbeeld gelden voor Vinkhuizen en/of de Reitdiepzone ten noorden van de Plataanlaan. Dat geldt zeker ook voor De Wijert Zuid, waar een aantal nieuwbouwontwikkelingen ons in de toekomst wellicht tot maatregelen nopen. Uit geen van deze wijken krijgen we nu klachten.

Klein Martijn

Met een aantal bewoners van Klein Martijn die zich zorgen maakten over het waterbedeffer is inmiddels contact geweest. Deze bewoners spraken in tijdens de wensen en bedenkingenprocedure met de vraag ook meegenomen te worden in de te creëren derde schil, omdat ze vreesden dat de parkeeroverlast zich naar hun straten zou verplaatsen. In een aantal goede gesprekken werd vastgesteld dat Klein Martijn I (omgeving Hanckemaborg en Ludemaborg) vooralsnog niet meegenomen hoeft te worden in de derde schil. De verkeerssituatie is daar dusdanig dat – mocht de parkeerdruk toenemen – verkeersmaatregelen (inrijd-, stop-en/of parkeerverboden) afdoende zouden moeten zijn. Wanneer alleen verkeersmaatregelen niet voldoende blijken, kunnen we snel bij uw raad terugkomen met aanvullende maatregelen. In Klein Martijn II (Saaksum-en Bredeborg) nemen we die verkeersmaatregelen al eerder. Zo zorgen we dat de smalle straten bereikbaar blijven voor hulpdiensten, de vuilniswagen en pakketbezorgers. Voor zowel Klein Martijn I als II geldt dat bewoners op eigen terrein kunnen parkeren.

Derde schil met lagere tarieven

Met dit voorstel creëren we naast de twee bestaande schillen (binnenstad en de bestaande schilwijken) een derde schil. In die derde schil is het straatparkeertarief gelijk aan het tarief in de tweede schil, maar kan het vergunningtarief voor bewoners lager zijn dan in de tweede schil. Zo kunnen we forenzen, vreemdparkerders en wijkvreemd verkeer tegengaan, maar tegelijkertijd bewoners faciliteren. De prijsstelling vindt u verderop in dit voorstel.

De zuidelijke en westelijke ringweg (Weg der Verenigde Naties / Laan 1940 – 1945), de spoorlijn naar Delfzijl en het Van Starckenborghkanaal zijn logische en harde infrastructurele grenzen. Dat betekent dat de Tuinwijk, De Linie, Helpman Oost en Selwerd-Zuid in de derde schil gaan vallen. Een parkeervergunning wordt daar dus goedkoper dan nu. Dat gaat in op 01-01-2022. Daarentegen valt ook een klein aantal nieuwe wijken *binnen* de grens (zoals De Hoogte). Zij betalen het tarief van de tweede schil. Zo blijft de grens ook in de toekomst helder en logisch.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Bewonersbetrokkenheid

Zoals hierboven aangegeven, krijgen we veel klachten over parkeeroverlast uit gebieden waar parkeren (nog) gratis is. Uit die bundeling blijkt dat er (groepen) bewoners zijn die betaald parkeren zien als oplossing van hun parkeerproblemen. Wij denken dat dat terecht is. Die bewoners willen we graag de helpende hand bieden. We begrijpen dat parkeerproblemen afbreuk doen aan woongenot en leefkwaliteit. We willen die parkeerproblemen echter niet oplossen door het probleem simpelweg door te schuiven naar de straten waar het met de parkeerdruk (nu) nog wel meevalt. We willen dat waterbedeffect met dit besluit nu juist voorkomen.

Daarom zoeken we aan de voorkant van dit besluit niet expliciet naar draagvlak. Dat draagvlak zal nooit volledig zijn: we zullen het alleen vinden in straten en buurten waar nu parkeeroverlast is. De parkeeroverlast alleen in die straten aanpakken betekent echter dat we het probleem slechts verschuiven. Anderzijds: het probleem *niet* aanpakken omdat er geen volledig draagvlak is, doet geen recht aan de noodzaak om maatregelen te treffen. De parkeeroverlast in delen van de stad is reëel, en bewoners klagen met recht. Zoals een briefschrijver in bijlage 1 aangeeft: ‘het is [...] onredelijk om delen van de wijk die de urgentie niet aan den lijve ondervinden, mee te laten beslissen over de hinder die wij dagelijks ervaren’.

Daarom zoeken we aansluiting bij de Parkeervisie. Daarin schreven we al dat draagvlak een lastige kwestie is bij het invoeren van betaald parkeren, want:

‘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?’

Bewoners ervaren werkelijk overlast in hun eigen straat. Ze hebben brieven gestuurd, telefoontjes gepleegd en handtekeningen verzameld. Dat is reden genoeg om maatregelen voor te stellen. In het coalitieakkoord schreven we dat we betaald parkeren invoerden ‘als daar signalen uit de straat, wijk of dorp aanleiding toe geven en er draagvlak bestaat’. Die signalen zijn er. Draagvlak is er ook. Nu nog daadkracht. ‘Bestuurlijke moed’, in de woorden van één van de briefschrijvers.

Bewoners worden intensief betrokken bij het opnieuw inrichten van de openbare ruimte. Voorbeelden van de manier waarop we de openbare ruimte herwonnen hebben, en beelden van de manier waarop we in de toekomst de openbare ruimte kunnen herwinnen vindt u in bijlage 2 bij dit raadsvoorstel. We sluiten aan bij wijkvernieuwingsprojecten zoals in Selwerd (Sunny Selwerd) en in De Wijert, waar we al mét bewoners aan de slag zijn om hun leefomgeving te vergroenen en te vernieuwen. Voor die wijkvernieuwingsopgave is betaald parkeren een randvoorwaarde (zie bijvoorbeeld bijlage 2, pagina 18 en 19), maar in de manier waarop we de vrijkomende ruimte invullen zijn bewoners aan zet. Dat geldt ook voor andere wijken. Zo zijn we rondom de CasPoMor-flat in Paddepoel druk bezig de ideeën van bewoners vorm te geven (zie bijlage 2, pagina 4-6). Zo versterken we de eigen regie van bewoners en vergroten hun zeggenschap.

In andere wijken – die nog niet grootschalig vernieuwd worden – biedt de nog vast te stellen Ontwerpleidraad Openbare Ruimte ruimschoots kansen voor bewoners om aan de slag te gaan met mooiere, groenere en toegankelijker straten. In die leidraad creëren we een aantal ideale straatprofielen, passend bij de belangrijkste functie van een specifieke straat. Immers: een hoofdroute heeft een andere inrichting nodig dan een woonstraat, en een doorgaande weg ziet er anders uit dan een woonerf. Voor al die straatprofielen geldt dat we (ook) graag willen dat bewoners hun auto er weer fatsoenlijk kwijt kunnen. Daarom is betaald parkeren voor een aantal van die profielen een randvoorwaarde.

Tussen besluit en uitvoering

Het besluit betaald parkeren in te voeren leidt niet in alle wijken direct tot maatregelen op straat. We hanteren een doorlooptijd van ruim twee jaar (zie ook onder ‘vervolg’). De maatregelen die we voorstellen zijn urgent. Dat blijkt uit de klachten die we krijgen. Het invoeren van betaald parkeren is echter ook een proces wat zorgvuldig moet worden doorlopen. Zo willen we bewoners bijvoorbeeld ruim voldoende de tijd geven een vergunning aan te vragen.

Hierdoor ontstaat ruimte tussen besluit en uitvoering. Dat heeft een belangrijk voordeel: we kunnen goed, tijdig en zonder haast in gesprek met alle belanghebbenden. Dat zijn bijvoorbeeld gesprekken met VVE’s over de manier waarop ze hun eigen terrein (al dan niet) met een bordje kunnen afsluiten, maar ook gesprekken met de ondernemersverenigingen over de manier waarop hun werknemers op hun werk kunnen komen. Als werknemers niet op eigen terrein kunnen parkeren, kan dat bijvoorbeeld door bedrijvenvergunningen aan te schaffen of door in te zetten op andere modaliteiten, zoals de bus of de fiets vanaf een gratis P+R-terrein – overeenkomstig de manier waarop bedrijven in gebieden waar al betaald parkeren geldt dat al langer doen. Hierin werken we samen met Groningen Bereikbaar.

In de ruimte tussen besluit en uitvoering gaan we ook in gesprek met de wijken, de bewoners en de bewonersorganisaties. In die gesprekken spelen ook de gebiedsteams een belangrijke rol. Dat is dan geen vruchteloos gesprek tussen voor- en tegenstanders van betaald parkeren, maar een gesprek over wat we met de ruimte kunnen doen die ontstaat als je weer gewoon in je eigen straat kunt parkeren. Op deze manier voeren we het juiste gesprek op het juiste moment.

Financiële consequenties

De bal bij de buurt

Voor het opnieuw inrichten, vormgeven of herscheppen van straten en openbare ruimte is geld nodig. Dat geld is er grotendeels al. Voor wijkvernieuwingprojecten als Sunny Selwerd zijn de financiële middelen al door uw raad ter beschikking gesteld. Voor andere wijken zijn budgetten beschikbaar via bijvoorbeeld het uitvoeringsprogramma behorende bij Vitamine G, bij het programma Leefkwaliteit én/of via de gebiedsprogramma’s. Zo kunnen bewoners altijd budget aanvragen voor een mooiere, betere en/of groenere straat, buurt of wijk in de ruimte die ontstaat als de parkeerdruk omlaag gebracht is.

We willen echter graag meer doen. We willen niet met lege handen komen. Daarom willen we zoeken naar een manier waarop we inkomsten uit deze nieuwe wijken kunnen laten terugvloeien naar onze wijken. Zo schept betaald parkeren niet alleen fysiek ruimte, maar creëren we ook de financiële ruimte voor herinrichting, vergroening of een bredere stoep. We brengen de parkeerdruk omlaag, maar de auto’s die er nog wél staan betalen mee aan het speeltuintje om de hoek, het groen voor de deur of de ontmoetingsplek – waar de buurt dan ook maar voor kiest. Overigens: als de buurt heel graag alle parkeerplekken in stand wil houden om de kans op een vrij plekje voor de deur te vergroten, is dat ook een keuze. De bal ligt bij de buurt.

Het is gecompliceerd om een voorschot op deze inkomsten te nemen. We weten immers niet hoe hoog de inkomsten zullen zijn. Zo weten we bijvoorbeeld niet hoeveel kortparkeeders we kunnen verwachten, hoeveel mensen kunnen parkeren op eigen terrein, en welk percentage bewoners zal kiezen voor een bezoekerspas. Dat varieert enorm per wijk. Daarom maken we de komende jaren steeds helder wat deze derde schil als onderdeel van de totale resultaat van het Parkeerbedrijf oplevert. Op basis van inkomsten uit wijken waar al betaald parkeren geldt, verwachten we dat dit vanaf 2023 zal gaan om ongeveer € 200.000 p/jaar. Dat resultaat kan jaarlijks (na realisatie) bestemd worden via een resultaatbestemming. Dat geldt ook voor een eventueel hoger resultaat. Wij zullen daartoe bestemmingsvoorstellen doen bij de jaarrekening. Door dit resultaat op voorhand te bestemmen wijken we af van de bestaande systematiek: tot op heden maken de resultaten van het parkeerbedrijf deel uit van de integrale afweging in de begrotingscyclus.

Door op deze manier het verschil tussen de inkomsten en de taakstelling (minus de exploitatiekosten) te bestemmen voor leefkwaliteit in onze gemeente, kunnen we onze straten en wijken naar een hoger plan tillen. Kortom: betaald parkeren schept de ruimte én extra middelen. Boter bij de vis.

Betaalvenster en prijsstelling

In de te creëren derde schil hanteren we betaaltijden van maandag t/m zaterdag 09:00 - 18:00 (gratis op zonen feestdagen). Voorheen kenden we een standaardvenster van maandag t/m zaterdag van 09.00-18.00u., en op donderdag van 09.00-21.00u. Dat had nog een relatie met de oude koopavonden. Die bestaan niet meer. Daarom kunnen we parkeren op donderdagavond gratis houden. Ook het straatparkeertarief is standaard: € 2.40,- per uur.

In onze brief bij de wensen en bedenkingenprocedure gaven we al aan dat de prijs van een parkeervergunning de waarde die we aan onze openbare ruimte toekennen slechts voor een deel reflecteert. De waarde van goede openbare ruimte, optimale leefkwaliteit en een gezonde gemeente is niet in geld uit te drukken. Daarom zochten we qua prijsstelling voor een parkeervergunning in de derde schil een relatie met de prijzen in de tweede schil. Zoals hierboven aangegeven vinden we dat een parkeervergunning voor bewoners in de derde schil goedkoper kan zijn dan in de tweede schil. Een parkeervergunning in die bestaande tweede schil kost € 109,- per jaar. Voor de te creëren derde schil stelden we daarom in voornoemde brief € 75,- per jaar voor. Dat is iets meer dan € 6,- per maand.

Dit bedrag laten we echter los. We hebben een andere prijsstelling gezocht. Op die manier kunnen we ook mensen met een laag inkomen tegemoet komen. Dat is conform een van de wensen van uw raad. Dit werken we hieronder verder uit.

Tegemoetkoming mensen met een laag inkomen

Uw raad gaf aan mensen met een laag inkomen in prijs graag tegemoet te willen komen. Nu hebben we aangaande deze groep weinig beleidsvrijheid. Dat komt omdat een parkeervergunning een belasting is. In principe moet iedereen een belasting betalen. Nu zou het mogelijk zijn de parkeervergunning onder de bestaande kwijtscheldingsregeling van het Noordelijk Belastingkantoor te brengen. Dat doen we bijvoorbeeld ook met de afvalstoffenheffing of de hondenbelasting. Iemand die een parkeervergunning niet kan betalen, zou dan kwijtschelding kunnen aanvragen bij het NBK. Het NBK toetst zo'n aanvraag vervolgens aan landelijke regels. Juist omdat het om een belasting gaat, is dit is de enige manier om mensen met een laag inkomen in de kosten van een parkeervergunning tegemoet te komen. Kwijtschelding op andere manieren (zoals via de Stadspas) is niet toegestaan. Ook een generieke koppeling met bijvoorbeeld de (bijzondere) bijstand is niet mogelijk anders dan via kwijtschelding via het NBK.

Er is echter maar een (hele) kleine groep mensen die voor deze kwijtschelding in aanmerking zou komen. In totaal hadden in 2019 iets meer dan 13.000 huishoudens recht op deze kwijtschelding. Daarvan wonen er 4000 in gebieden waar parkeren gratis is. Net geen 9000 van die huishoudens wonen in de binnenstad, in de bestaande tweede schil of in de nieuw te creëren derde schil. We verwachten dat veel van deze huishoudens geen auto hebben. Dat komt omdat mensen met een auto met een waarde hoger dan € 2.269,- volgens bovengenoemde landelijke regels geen recht hebben op kwijtschelding.

Dat betekent dat we met dit maatwerk ons doel voorbij zouden schieten: mensen die recht hebben op deze kwijtschelding hebben waarschijnlijk geen auto, terwijl de mensen die wel een auto hebben niet in aanmerking komen voor deze kwijtschelding. Andere manieren om mensen met een laag inkomen tegemoet te komen zijn ons echter niet gegeven. Toch willen we (mét uw raad) mensen die een auto net kunnen betalen (en die auto bijvoorbeeld nodig hebben om naar hun werk te gaan) tegemoet komen. Daarom stellen we u voor te kiezen voor een generiek lager tarief, en de prijs van een parkeervergunning in de nieuwe wijken te bepalen op € 49.92,- per jaar (prijspeil 2021).¹ Dat komt neer op iets meer dan € 4,- per maand.

¹ In de Parkeerbelastingverordening is geregeld dat een parkeerbelasting per kalendermaand wordt verrekend. Dat betekent dat het jaarbedrag deelbaar moet zijn door twaalf. Een rond bedrag (zoals € 50,-) is niet deelbaar door twaalf.

Ook gaan de vergunningen in de derde schil niet mee in de eerder met uw raad overeengekomen prijsverhogingen voor de binnenstad en tweede schil. Zo komen we een grotere groep mensen tegemoet. Op die manier kunnen bewoners tegen een relatief lage prijs weer parkeren in hun eigen straat, en kunnen we daarna samen met bewoners zoeken naar de manier waarop de inrichting van hun straat kan bijdragen aan een optimale leefkwaliteit.

Bezoekersvergunning

Daarnaast stellen we voor ook de prijs van een bezoekersvergunning in de nieuwe derde schil vast te stellen op € 49.92,- per jaar (prijspeil 2021). Zo kunnen bewoners hun bezoek goedkoop faciliteren. Bezoek 's avonds hoeft niet te betalen. Parkeren is vanaf 18.00u. gratis. Daar hoeft de bezoekersvergunning dus niet voor gebruikt te worden.

Daarnaast willen we ons huidige bezoekersvergunningstelsel eens goed tegen het licht houden. We willen onderzoeken of het mogelijk is over te gaan op een systeem wat *gebruik* van de pas beprijsd, en niet slechts het *bezit* van een bezoekersvergunning. Nu betaalt iedereen immers hetzelfde bedrag, ongeacht de mate waarin of de manier waarop de vergunning gebruikt wordt. Hiertoe doen we een marktonderzoek. We komen met de resultaten van dat onderzoek bij uw raad terug. Zo kunnen we uw wensen en bedenkingen hierop goed meenemen. Voor de overige vergunningen (vnl. bedrijvenvergunningen) hanteren we de prijzen van de bestaande tweede schil.

Tweede vergunningen

We verdelen schaarse openbare ruimte. Daarom vinden we het rechtvaardig een tweede vergunning duurder te maken. We stellen voor de prijs van elke tweede vergunning in de nieuwe derde schil te bepalen op € 99.84,- per jaar. Een tweede vergunning is dan twee keer zo duur als een reguliere vergunning. Ook in de bestaande wijken verdubbelen we de prijs van een tweede vergunning. Daarbij komen we niet aan bestaande rechten: het nieuwe tarief geldt alleen voor *nieuwe* aanvragen voor een tweede vergunning. Huishoudens die nu al twee vergunningen hebben, gaan dus niet meer betalen. Dit betekent dat we parkeervergunningen niet langer aan personen en op kenteken uitgeven, maar per adres gaan uitgeven. In de binnenstad geven we al langer maar één vergunning per adres uit. Dat blijft zo.

Dit geeft uw raad ook een handvat om de parkeerdruk omlaag te brengen in gebieden waar de parkeerdruk hoog is (of blijft) als gevolg van eigen autobezit. In gebieden waar veel huishoudens twee auto's hebben, kunnen we het uitgeven van tweede vergunningen ook helemaal stopzetten. Daarmee brengen we de parkeerdruk omlaag, en verdelen we schaarste op een juiste manier. Het (eventueel) niet langer uitgeven van tweede vergunningen is een bevoegdheid van uw raad. Als en wanneer een dergelijke maatregel in een specifiek gebied nodig zou zijn, komen we daar met een separaat voorstel bij u op terug. Omdat we parkeervergunningen nu aan kentekens gekoppeld hebben, heeft uw raad deze mogelijkheid op dit moment nog niet.

Inkomsten

Het Parkeerbedrijf doet jaarlijks een vaste afdracht aan het concern. Voor 2021 en 2022 (e.v.) is daarbovenop een extra taakstelling voor het Parkeerbedrijf opgenomen van respectievelijk € 150.000,- (2021) en € 200.000 (voor 2022 e.v.). Die taakstelling werd in de begroting voor 2020 met uw raad overeengekomen. We geven invulling aan deze taakstelling door deze derde schil betaald parkeren te creëren. Ook dat werd al in de begroting overeengekomen.

Kosten

Het invoeren van betaald parkeren kost ook geld. Het gaat dan om geld wat nodig is voor communicatie zoals informatiecampagnes op sociale media, om automaten aan te schaffen en aan te sluiten op het elektriciteitsnetwerk, bebording te plaatsen of software aan te passen. Daarbij werken we doelmatig en efficiënt. Zo kunnen we aan de kostenkant scherp sturen. Daarom kunnen we de uitvoeringskosten dekken uit

de exploitatie van het Parkeerbedrijf. Daarvoor hebben we € 50.000,- p/jaar gereserveerd. Dat is voldoende. De exploitatiekosten (stroom, onderhoud) dekken we uit de straatparkeerexploitatie. Dat doen we altijd.

Daarom plaatsen we zo min mogelijk nieuwe parkeerautomaten, maar realiseren we de derde schil zoveel mogelijk met bestaande automaten. Gelukkig is dat mogelijk: het aantal belparkeerders (mensen die per app betalen voor de werkelijk geparkeerde tijd) schiet omhoog. Ongeveer 65% van de betalende bezoekers betaalt al per app, en dat aantal blijft stijgen. Dat stimuleren we door extra aanbieders toegang te geven tot de markt in Groningen (via het SHPV). Ook hebben we minder automaten nodig dan voorheen. Dat komt omdat mensen sinds de invoering van kentekenparkeren niet meer terug hoeven te lopen naar de auto om een kaartje achter de voorruit te leggen. Dat verkleint loopafstanden. We proberen steeds een loopafstand van ongeveer 200 meter aan te houden.

We hebben dus steeds minder automaten op straat nodig. Daarom verwachten we de automaten die we in de derde schil nodig hebben uit de bestaande voorraad te kunnen halen. Uit die bestaande voorraad kunnen we 63 automaten herplaatsen. Dat zijn automaten die bijvoorbeeld relatief dicht bij elkaar staan, automaten die weinig gebruikt worden of automaten die niet optimaal geplaatst staan. Ze blijken bijvoorbeeld niet goed vindbaar, of staan op een plek waar veel geparkeerd wordt met bewonersvergunningen of bezoekersvergunningen (waarbij geen automaat nodig is). Ook komen in voorkomende gevallen automaten vrij omdat parkeerplaatsen vervallen, zoals bijvoorbeeld aan de Diepenring. Daar geven we invulling aan de motie 'Diepenring voor alle Stadgers'. Daarnaast richten we een aantal bestaande automaten in met een dubbelfunctie: ze kunnen dan een parkeerrecht uitgeven voor twee parkeerzones. Dat doen we vaker.

Door automaten te herplaatsen of een dubbelfunctie te geven kunnen we in de vraag voorzien, en kunnen we overal voornoemde loopafstand van rond de 200 meter aanhouden. Bij de plaatsing van automaten houden we rekening met verzorgingstehuizen, gehandicapten, huisartsenposten e.d. Zo komen we groepen mensen die slecht ter been zijn steeds zoveel mogelijk tegemoet. In gebieden met een hoge concentratie woningen plaatsen we juist minder automaten. Daar kunnen bordjes met een zonenummer (naar Rotterdams model) voldoende zijn.

Mocht in de praktijk blijken dat we met het herplaatsen van bestaande automaten niet uitkomen, hebben we altijd de mogelijkheid om binnen lopende contracten een aantal extra automaten aan te schaffen. Omdat het om een minimaal aantal zal gaan, kan de bijbehorende investering worden gedekt uit de exploitatie van het Parkeerbedrijf.

Stadstoezicht

De effectiviteit van betaald parkeren kan alleen worden geborgd als er voldoende wordt gecontroleerd. Die controle wordt op dit moment uitgevoerd met één scanauto, met bijbehorend team van parkeercontroleurs. Bij een gebiedsuitbreiding van deze omvang is de verwachting dat een tweede scanauto en extra personele inzet nodig zijn. De totale kosten voor parkeerhandhaving worden gedekt uit de inkomsten van de naheffingen. Daarbij is het streven de kosten van en de opbrengsten uit naheffingen met elkaar in evenwicht te brengen.

Overige consequenties

Tegemoetkoming mantelzorgers

Uw raad gaf in de wensen en bedenkingenprocedure ook aan graag een vorm van tegemoetkoming te zien voor mantelzorgers. Ook aan die wens hebben we invulling willen geven.

In het geval van mensen met een laag inkomen hebben we weinig beleidsvrijheid. We gaven hierboven aan waarom. Aangaande mantelzorgers hebben we iets meer beleidsvrijheid. Daar zijn we blij mee. We waarderen het werk van mantelzorgers enorm. Daarom ondersteunen we mantelzorgers zo veel mogelijk. Zo bieden we de 'kaart met waardering' met kortingscoupons voor acties of activiteiten. Ook subsidiëren we een steunpunt voor mantelzorgers via Humanitas en kunnen mantelzorgers terecht bij de WIJ-teams. Daar vinden ze een luisterend oor, en kunnen ze terecht voor raad, advies of lotgenotencontact. Daarnaast ondersteunen

we De Opstap, een logeerhuis voor herstel en respijt. Zo geven we uiting aan onze waardering voor hun inzet en zorg. Op die manier proberen we de draagkracht van mantelzorgers te versterken en tegelijk hun draaglast te beperken.

In Groningen kennen we (gelukkig) veel mantelzorgers. Bijna een kwart van de Groningers verleent mantelzorg. Ook daar zijn we heel blij mee. Tegelijk betekent dat ook dat het (bijvoorbeeld vanwege de administratieve en bureaucratische last en de onmogelijkheid een helder toetsingskader op te stellen) niet goed mogelijk is om al die mantelzorgers een korting te geven op parkeertarieven.

Daarom uiten we de waardering voor mantelzorgers vooral door het ondersteunen van bovengenoemde collectieve voorzieningen. Op die manier ondersteunen we óók de mantelzorgers die geen auto hebben of hun auto niet gebruiken bij het verlenen van mantelzorg. Toch begrijpen we dat mensen hun mantelzorger gratis willen laten parkeren. Daarom kennen we de bezoekersvergunning. Die geeft (afhankelijk van het parkeerregime in de wijk) recht op 16-25 uur gratis parkeren per week. Dat is vrijwel altijd voldoende voor bezoek én mantelzorg.

Hiermee is parkeren in Groningen voor mantelzorgers relatief goedkoop, zeker in vergelijking met andere steden. Zo krijgen mantelzorgers in Utrecht korting op het reguliere tarief, maar daarmee zijn ze gemiddeld nog steeds € 43,- per maand kwijt voor 10 uur mantelzorg per week.² Wij stellen daarom voor aansluiting te zoeken bij steden als Haarlem, Arnhem en Roermond. Daar geldt een mantelzorgregeling waarbij de mantelzorgergebruiker gratis extra uren bovenop een bezoekersvergunning kan krijgen. Daarmee kan de mantelzorger gratis parkeren.

Ook in Groningen richten we daarom een bezoekersvergunning -plus in. Op de bezoekersvergunningen in de derde schil staan we de reguliere 16 uur gratis parkeren toe. Dat past bij het regime wat we in deze derde schil willen hanteren. Mocht iemand nu mantelzorg nodig hebben die niet op te vangen is binnen de reguliere 16 uur, dan staan we toe dat deze persoon een bezoekersvergunning koopt waarop 24 uur gratis parkeren is toegestaan. Iemand die mantelzorg nodig heeft krijgt daarmee acht uur per week parkeren gratis ten opzichte van iemand die geen mantelzorg nodig heeft. Hij / zij kan die gratis uren inzetten zoals hem / haar goeddunkt. De bezoekersvergunning -plus (of mantelzorgpas) is digitaal aan te vragen bij het Loket Parkeren en is in principe tot het eind van een kalenderjaar geldig. Waar meer maatwerk nodig is, leveren we dat volgens de afspraken die we daar met mantelzorgondersteuning van Humanitas al over maakten.

Blauwe zones

In voorkomende gevallen kan de noodzaak bestaan langparkeerders te weren en alleen kortparkeerders te faciliteren. Zo kunnen we bijvoorbeeld zorgen dat bij wijkwinkelcentra het winkelend publiek een plekje kan vinden. Zo houden we de wijkwinkelcentra bereikbaar. Het parkeerareaal biedt ons in dit soort gevallen geen andere mogelijkheid dan een blauwe zone.

Toch is een blauwe zone verre van ideaal. Dat gaven we ook al aan in onze brief waarin we om uw wensen en bedenkingen vroegen. Een van de redenen is dat de handhavingsopbrengsten niet terugvloeien naar de gemeente, waarmee handhaving kostbaar wordt. Ook kan de scanauto niet rijden in een blauwe zone, waarmee handhaving inefficiënt is. Omdat veel langparkeerders die geconfronteerd worden met een blauwe zone een andere parkeerkeuze maken, wordt de parkeerdruk wel beheersbaar. Zoals reeds in voornoemde brief aangegeven, willen we in het licht van bovenstaande het aantal blauwe zones zo klein mogelijk houden. In gemengde woon / werkgebieden werken ze in geen geval, omdat we in een gebied waar we langparkeerders willen weren geen bewonersvergunningen kunnen uitgeven.

² <https://www.zusterjansen.nl/blog/parkeerkosten-mantelzorg/> <bezocht op 09-12-2020, 11:13>.

Andere oplossingen zijn er niet. In Helpman en aan de Verlengde Hereweg faciliteren we kortparkeerders via het verstrekken van een gratis parkeerrecht. Daar lopen we tegen technische beperkingen aan. U ontving de evaluatie van dat systeem al eerder.

Vervolg

We nemen niet in het hele gebied in één keer maatregelen. We voeren per wijk maatregelen in. Zo geven we bewoners ruim de tijd een vergunning aan te vragen en kunnen we de juiste gesprekken voeren met alle belanghebbenden (zie ook hierboven). We beginnen in de wijken waar de nood het hoogst is. De planning is dan de volgende:

01-10-2021: Helpman, Coendersborg, West-Indische Buurt, Oosterparkwijk (Florabuurt);
01-03-2022: Paddepoel, Selwerd, de Hoogte, uitbreiding Tuinwijk;
01-10-2022: omgeving Regattatoren, De Wijert-Noord;
01-03-2023: Corpus den Hoorn, Hoornse Meer, Stadspark.

U vindt De Suikerzijde, de voormalige ALO-locatie en Stadshavens niet terug in deze planning. Dat komt omdat we geen maatregelen op straat hoeven te nemen: in deze gebieden vindt parkeren in principe niet plaats in de openbare ruimte. In het Stadspark laten we het daadwerkelijk invoeren van betaald parkeren (i.e. het plaatsen van automaten en bebording) synchroon lopen met de ontwerppogave.

Lange Termijn Agenda

LTA maand 4 (april)