



doelgroepverkenning Parkeerbedrijf
gemeente Groningen
2009 - 2010

doelgroepverkenning Parkeerbedrijf gemeente Groningen 2009 - 2010

Verkorte versie voor intern gebruik, opgesteld door Nienke Dries,
in opdracht van RO/EZ, gemeente Groningen, maart 2011.

inhoudsopgave

Samenvatting.....	5	3.2 Ouderen in Groningen.....	23
Inleiding	7	3.3 Gehandicaptenparkeren.....	24
1. Doelgroep Bewoners.....	8	3.4 Conclusie doelgroepen Ouderen en Gehandicapten	26
1.1 Inleiding.....	9	4. Doelgroep Bedrijven.....	28
1.2 Onderzoeken en geluiden vanuit de wijken	10	4.1 Inleiding.....	29
1.3 Inspraakreacties Parkeernota en Visie Diepenring.....	11	4.2 Lokale bedrijven / organisaties	30
1.4 Nieuwe klanten.....	11	4.2.1 Binnenstad Diepenring	30
1.5 interviews met bewoners - verkiezingsmarkt 27 februari 2010.....	12	4.2.2 Bedrijventerreinen in Groningen	30
1.6 Studenten	13	4.2.3 Bedrijven en bezoekerspas	33
1.7 Groepsdiscussie bewoners binnenstad en schilwijken.....	14	4.2.4 Signalen vanuit RO/EZ.....	34
1.8 Conclusies doelgroep Bewoners.....	15	4.2.5 Evenementen.....	35
2. Doelgroepen Bezoekers en Forenzen.....	16	4.2.6 Nieuwe klanten – aanvragers bedrijfsvergunning	35
2.1 Inleiding.....	17	4.3 Regionale bedrijven	35
2.2 VVV	18	4.3.1 Beroepschauffeurs.....	35
2.3 P+R terreinen.....	18	4.3.2 Dagontheffers / Regionale bedrijven	36
2.4 Parkeergarages	19	4.4 Conclusie doelgroep Bedrijven.....	36
2.5 Fietsparkeren.....	19	5. Fietsparkeren	38
2.6 Parkeerzones en bereikbaarheid	19	5.1 Inleiding.....	39
2.7 Winkelend publiek / binnenstadbezoekers.....	20	5.2 Fietsparkeervoorzieningen in Groningen.....	40
2.8 Dagelijkse pendel van en naar Groningen.....	20	5.3 Kort- en langparkeren	40
2.9 Conclusie doelgroepen Bezoekers en Forenzen.....	21	5.4 Studentendiscussie.....	41
3. Parkeren voor Ouderen en Gehandicapten.....	22	5.5 Conclusie Fietsparkeren.....	43
3.1 inleiding.....	23	Conclusie Doelgroepverkenning	44
		Literatuurlijst	47

samenvatting

In het kader van het *Marketingplan Parkeerbedrijf 2010-2015* heeft het Parkeerbedrijf de wensen van zijn klanten in kaart gebracht. Centraal daarbij staat de missie om alle doelgroepen te 'ontzorgen' op het gebied van parkeren. Per doelgroep is onderzocht wat de meningen zijn over de dienstverlening en communicatie van het Parkeerbedrijf en hoe het parkeren (inclusief fietsparkeren) in de stad wordt ervaren.

doelgroep bewoners

Het Parkeerbedrijf heeft met name te maken met bewoners die woonachtig zijn in de betaald parkerenwijken, maar deze rapportage beperkt zicht niet alleen tot deze gebieden. Over uitbreiding van betaald parkeren zijn de meningen verdeeld. Geuite kritiek op de Parkeernota en visie Diepenring tijdens inspraakavonden bestond met name uit te weinig geboden alternatieven voor het verwijderen van straatparkeerplaatsen. Daarnaast is men bang voor negatieve economische gevolgen wanneer er minder op straat geparkeerd kan worden.

Nieuwe klanten zijn erg tevreden over de dienstverlening. Bezoekers van de verkiezingsmarkt laten verdeeldheid zien over wel of geen blik op straat, prijzen omhoog of omlaag brengen. Wel zijn ze van mening dat P+R gestimuleerd moet worden en dat er wat gedaan moet worden aan het fietsparkeren. Daarnaast hebben bewoners het idee dat ze moeten opdraaien voor de kosten, terwijl bezoekers en forenzen de stad onbereikbaar maken en parkeerruimte innemen. Dit beeld is bevestigd tijdens de bewonersdiscussies, waarin de meeste informatie is verzameld voor deze doelgroep. Tvreddenheid over het Parkeerbedrijf hangt nauw samen met de tvreddenheid over het parkeren zelf. Daarnaast zijn bewoners die vaak in andere steden komen milder over het parkeren in Groningen, omdat ze vergelijkingsmateriaal hebben en Groningen het dan best goed doet. Over de dienstverlening zijn bewoners over het algemeen tvredden, wel vinden ze dat de informatievoorziening beter kan en moeten mogelijkheden via eloket en openingstijden uitgebreid worden.

doelgroepen bezoekers en forenzen

Bezoekers zijn een diverse groep: onder andere winkelend publiek, toeristen, evenementenbezoekers, zakelijke bezoekers en forenzen vallen er onder. Dagelijks trekken er zo'n 160.000 mensen naar de stad en dit aantal zal de komende jaren nog fors toenemen. Om de stad bereikbaar te houden is het in goede banen leiden van parkeren van groot belang. We weten dat met name winkelend publiek geneigd is gebruik te maken van parkeergarages, terwijl forenzen op de P+R terreinen parkeren.

De P+R terreinen zijn een goede parkeervoorziening, maar bezoekers en forenzen zouden graag zien dat daar meer faciliteiten worden geboden, zoals een kiosk, toilet en fietsparkeervoorzieningen. De terreinen zouden ook beter bereikbaar moeten zijn voor voetgangers en fietsers. Voor dagbezoekers zijn garages of P+R prima. Mensen die een paar dagen in Groningen verblijven hebben echter geen goede parkeermogelijkheid. De garages en P+R kunnen nog beter aangegeven worden vanaf de ring, en liefst al daarvoor. Voor bezoekers die gebruik willen maken van straatparkeren is het vaak niet duidelijk waar de P-zones beginnen en eindigen.

gehandicapten en ouderen

Voor de doelgroepen gehandicapten en ouderen is gesproken met de gehandicaptenadviesraad, de PCG en de Ouderenraad. Bij ouderen is er een tendens dat deze groep steeds meer van randwijken richting binnenstad verhuizen, om dichterbij (culturele) voorzieningen te wonen. De gehandicaptenadviesraad wil meer betrokken worden bij het parkeerbeleid en bij het uitvoeren van voorzieningen zoals de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in de binnenstad. De voorzieningen zouden volgens de raad meer op de wensen van de gebruiker afgestemd moeten worden.

lokale en regionale bedrijven

Zowel lokale als regionale bedrijven zijn klant van het Parkeerbedrijf. Regionale bedrijven hebben een account op het dagontheffingsstelsel om bij hun klanten in de straat te parkeren. Lokale bedrijven kunnen naast zo'n account ook een parkeervergunning voor bedrijven hebben, waarmee ze bij hun eigen vestiging in het betaald parkeergebied kunnen parkeren. Groningen kent drie bedrijventerreinen met bijbehorende verenigingen. Daar-
naast behartigt GCC de belangen van bedrijven en winkeliers in en om de binnenstad. De grootste parkeerproblematiek is volgens bedrijven te vinden in de binnenstad en bedrijventerrein West (kantoreengebied Corpus den Hoorn). Daarnaast heeft de nieuwbouw op de Kempkensberg een negatieve invloed op de parkeerdruk in Helpman. EZ heeft gestructureerd overleg met bedrijven(verenigingen), en daarom is het aan te raden regelmatig met deze afdeling te overleggen of samen te werken. Ook kan het Parkeerbedrijf, in samenwerking met beleid, zelf meer contact onderhouden en zichtbaarder zijn voor Groningse bedrijven en organisaties. Over het algemeen zien de bedrijven(verenigingen) graag dat de gemeente nog meer dan nu gaat inzetten op het gebruik van P+R en citybussen.

De bedrijven met een dagontheffingaccount en beroepschauffeurs accepteren dat het lastig parkeren is in Groningen en ervaren het niet als beter of slechter dan in steden van soortgelijke grootte. Waar de parkeerzones beginnen en eindigen is niet overal duidelijk. Daarnaast is een veelgemaakte opmerking dat het jammer is dat er alleen de mogelijkheid is voor de hele dag te activeren, en niet bijvoorbeeld per uur of per dagdeel. Het kleine prijsverschil tussen een boete en een dagontheffing is voor veel dagontheffers onbegrijpelijk. Tot slot kan het dagontheffingsstelsel zelf op een aantal punten gebruiksvriendelijker gemaakt worden, zoals duidelijker aangeven hoe een

kentekenwijziging ingevoerd kan worden.

fietsparkeerbeleid

Fietsparkeerbeleid wordt steeds belangrijker, want het aantal fietsgebruikers neemt toe. In parkeervoorzieningen wordt onderscheid gemaakt tussen lang- en kortparkeren en tijdelijke en permanente mogelijkheden. Om vragen te beantwoorden over fietsparkeervoorzieningen en het fietsparkeren in Groningen zijn studenten uitgenodigd. Er blijkt veel onduidelijkheid te bestaan over de regels omtrent parkeren, de locatie van stallingen en het fietsservicepunt. Betere voorlichting in plaats van handhaving kan het fietsparkeerprobleem enigszins oplossen.

eerste aanzet

Deze rapportage is zoals gezegd een eerste aanzet naar meer inzicht in de wensen van klantgroepen. Continu en verder onderzoek is nodig om dit inzicht te verdiepen en op een juiste manier toe te passen. In de conclusie zijn puntsgewijs per onderwerp verbeteringsuggesties en knelpunten opgenomen.

inleiding

Het Parkeerbedrijf heeft als taak het parkeerbeleid in de stad Groningen zo vorm te geven dat er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, deze zich op de juiste plaatsen bevinden én tegen reële prijzen te gebruiken zijn. Daarbij stellen de verschillende doelgroepen van het Parkeerbedrijf diverse eisen aan het parkeren. In het kader van het Marketingplan Parkeerbedrijf 2010-2015 wil het Parkeerbedrijf de wensen van zijn klanten in kaart brengen. Het Parkeerbedrijf wil een meer klantgerichte benadering toepassen. Daarbij staat de missie om alle doelgroepen te 'ontzorgen' op het gebied van parkeren centraal. Het is van belang te weten wat de verschillende klanten vinden van het parkeren in de stad en wat hun wensen zijn. Deze verkenning geeft hier een eerste aanzet toe.

Het Parkeerbedrijf verdeelt zijn klanten onder in vier hoofddoelgroepen:

- Bewoners
- Bezoekers
- Forenzen
- Bedrijven.

Daarnaast worden er subdoelgroepen gedefinieerd. Zo wordt aandacht besteed aan studenten en hun mening over fietsparkeren en worden parkeerwensen van ouderen en gehandicapten besproken.

Het Parkeerbedrijf heeft nog niet eerder een doelgroepverkenning uitgevoerd, waardoor er voor gekozen is een globale meting naar klantwensen uit te voeren. De eerste stap is daarom, specifiek voor elke doelgroep, kwalitatief en verkennend van aard. Knelpunten en verbeteringsuggesties boven water krijgen heeft meer prioriteit dan de representativiteit van de respondenten en informatie vanuit bedrijven en (belangen)organisaties.

De nadruk ligt op drie pijlers:

- Het parkeren zelf; in de stad en in de wijken
- De administratieve afhandeling van de parkeerproducten door het Parkeerbedrijf
- De informatievoorziening en dienstverlening van het Parkeerbedrijf.

Op basis van de verzamelde informatie zal een actielijst opgesteld worden voor het Parkeerbedrijf, met als doel verbeteringen aan te brengen in de dienstverlening, informatievoorziening en parkeerproducten.

1. doelgroep bewoners





1.1 inleiding

Voor het Parkeerbedrijf is de groep bewoners geen homogene doelgroep. Daarom worden de inwoners van Groningen onderverdeeld in verschillende groepen, of beter gezegd, gebieden. De bewoners die met name voor deze doelgroepverkenning van belang zijn, wonen in één van de betaald parkeergebieden. Dit zijn vaak directe klanten van het parkeerbedrijf, omdat deze bewoners in het bezit zijn van een parkeervergunning of een bezoekerskaart. Ook bewoners die geen directe klant zijn, maar wel woonachtig in het betaald parkeergebied worden onder deze doelgroep geschaard. De vrije parkeerzones kunnen grofweg onderverdeeld worden in de wijken die in aanmerking komen voor uitbreiding van het betaald parkeergebied (de wijken aan de noord- en oostkant van de binnenstad), en de vrij parkeerwijken buiten de ring. Gehandicaptenparkeren wordt in een apart hoofdstuk behandeld.

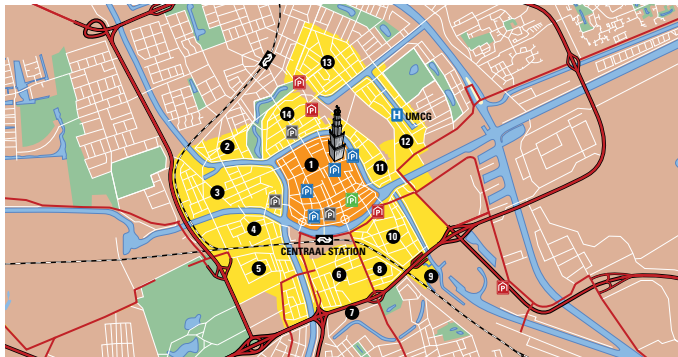
De afbeelding op de volgende pagina geeft de betaald parkeerwijken weer zoals we die vanaf 2005 kennen.

Naast beschikbare informatie zoals inspraakreacties en het onderzoek Leefbaarheid en Veiligheid is nieuw onderzoek verricht. Recente klanten van het Parkeerbedrijf zijn ondervraagd over de dienstverlening. Daarnaast zijn enquêtes afgenomen onder bezoekers van de verkiezingsmarkt en zijn uit elke betaald parkeergebieden een aantal bewoners uitgenodigd om deel te nemen aan de zogenaamde bewonersdiscussies (§1.7), waaruit de meeste input is geleverd voor deze doelgroep.

1.2 onderzoeken en geluiden vanuit de wijken

In het om het jaar terugkerend onderzoek Leefbaarheid en Veiligheid kunnen respondenten aangeven welk probleem met voorrang door de gemeente aangepakt dient te worden. 17% van de ondervraagden antwoordt in 2008 op deze vraag parkeerproblematiek,¹ waarbij deze koploper is van alle genoemde mogelijkheden.² Met name inwoners van de Oranjewijk en Schilderswijk noemen dit als groot probleem (32%), met Oud Zuid³ als derde (25%). Dit is meer dan het onderzoek uit 2006 laat zien, waarin 8% van de inwoners vond dat parkeren met voorrang zou moeten worden aangepakt.

Bewoners van de Oranjewijk ondervinden dus veel parkeerproblemen. In maart 2005 is in een deel van de wijk betaald parkeren ingevoerd. Een jaar later is dit geëvalueerd onder bewoners uit zowel het betaald- als vrij parkeergebied. De helft van deze



- 1 Wat er precies met parkeerproblematiek wordt bedoeld, wordt niet benoemd.
- 2 19% geeft aan dat er geen problemen zijn, 16% noemt onderhoud en schoonhouden van de buurt, 15% noemt verkeersproblemen.
- 3 Met Oud-Zuid worden de Badstratenbuurt, Herewegbuurt, Laanhuizen, Oosterpoort, Rivierenbuurt, Zeeheldenbuurt bedoeld.

respondenten ondervindt regelmatig parkeerproblemen, voornamelijk tussen 18.00 en 9.00 uur. Een kwart van de bewoners geeft aan vóór het betaald parkeren te zijn, tegen 44% die hier tegen is. Een krappe meerderheid, 56% van de respondenten uit de betaalzone, laat zich positief uit over de invoering van het betaald parkeren, terwijl 58% uit de vrije zone hier negatief over is. Het meest uitgesproken zijn de bewoners op de grensgebieden; 66% reageert negatief op het invoeren van betaald parkeren.⁴

Met name in de Oranjewijk woedt dan ook een heftige discussie over het al dan niet uitbreiden van het betaald parkeergebied. Met de invoering van betaald parkeren in het zuidelijk deel van de wijk is de parkeerproblematiek niet opgelost. Deel van het probleem is verplaatst naar de randen van het betaald parkeergebied. De buurtvereniging heeft op de website een enquête geplaatst, waarop 35% van de respondenten aangeeft dat invoering van betaald parkeren dé oplossing zal zijn voor de parkeerproblematiek, terwijl hetzelfde percentage het alleen ziet zitten als de parkeervergunning voor bewoners gratis verstrekt zal worden.⁵

Ook de bewonersorganisatie Oosterpark is in februari 2010 met een enquête onder de bewoners begonnen. Net als de Oranjewijk heeft ook deze wijk te maken met een gedeelte betaald- en een gedeelte vrijparkeren. De enquête behandelt onder andere de vragen omtrent de mening over betaald parkeren, of een extra vergunning meer gaat kosten en hoe vaak de bewoner de auto gebruikt. Een ruime meerderheid geeft aan dat er onvoldoende parkeerruimte in de straat aanwezig is. Tweederde ervaart overlast van het parkeren. Met name de zogenaamde wildparkeerders⁶ (bezoekers van UMCG en

⁴ Evaluatie invoering bewonersparkeren Oranjewijk (1 maart 2006)

⁵ Aantal stemmen: 280 op 27 november 2009. 12% wil referendum, 11% denkt dat betaald parkeren het probleem niet oplost en 6% ervaart geen parkeerproblematiek in de wijk.

⁶ Dit zijn automobilisten die parkeren in een woonwijk buiten de P-zone om vervolgens per voet of vouwfiets door te reizen naar de bestemming. Deze parkeerders ziet de gemeente liever gebruik maken van P+R voorzieningen. Wildparkeerders zijn niet in overtreding, maar vertonen vanuit het perspectief van de gemeente ongewenst gedrag.

binnenstad) veroorzaken problemen, zo geven de respondenten aan in de toelichting. Hierdoor is er te weinig parkeerruimte voor de bewoners. Een enkeling geeft aan dat gezinnen met twee auto's ook bijdragen aan de parkeerproblematiek. Verder zijn de meningen erg verdeeld over het al dan niet invoeren van betaald parkeren. Een ruime meerderheid van de respondenten vindt het prima dat een tweede vergunning duurder is dan de eerste. Een redelijk jaartarief hiervoor zou gemiddeld 102 euro zijn (maximaal wordt 300 euro genoemd, minimaal 10 euro).⁷

1.3 inspraakreacties parkeernota en visie Diepenring

De nota 'Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar'⁸ is in januari 2010 goedgekeurd door de gemeenteraad. Deze nota is voor de Visie Diepenring het kader voor het parkeren langs de Diepenring. De Visie Diepenring is opgesteld door de gemeente in samenwerking met burgers en ondernemers en behelst dat de gemeente de Diepenring bij de binnenstad betreft, aantrekkelijker wil maken voor wandelaars en fietsers, auto's wil weren en straatparkeerplaatsen wil verwijderen. Naast reacties van bewoners zijn er bedrijven die hun ongenoegen tonen over de plannen om de Diepenring aan te passen.⁹

De geuite kritiek heeft veelal betrekking op het verwijderen van straatparkeerplaatsen. Parkeergarages en buurtstallingen zijn niet voor iedereen een goed alternatief. Ze zijn ver weg en men vindt het vooral onveilig om laat op de avond gebruik te maken van garages. Daarnaast wordt als belangrijkste argument de grote kostenstijging genoemd. Een abonnement voor een garage of buurtstalling is vele malen duurder dan een parkeervergunning voor op straat. Hierdoor hebben bewoners het gevoel dat zij de rekening moeten betalen, terwijl ze vinden dat die juist bij de bezoekers en forenzen moet worden neergelegd.

⁷ Resultaten van de enquête zijn afkomstig van de bewonersorganisatie Oosterpark. 30 bewoners hebben de enquête ingevuld.

⁸ Nota Reactie en Commentaar "Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar!" (9 december 2009) 1-2.

⁹ In totaal hebben 36 personen en instanties een reactie ingeleverd op de nota en 30 op de Visie Diepenring.

Het betaald parkeergebied zal in de toekomst waarschijnlijk uitgebreid gaan worden. Enkele bewoners zijn bang dat er betaald parkeren wordt ingevoerd in wijken waar nu geen parkeerproblemen zijn. Ook hier vinden bewoners dat zij de rekening betalen, terwijl de problemen door bezoekers en forenzen worden veroorzaakt. Een aantal insprekers verwacht parkeerproblemen met de beperking van het aantal vergunningen tot één per huishouden in straten en wijken waar nu meer dan één auto per huishouden aanwezig is. Ook is men bang voor het feit dat door de parkeertarieven mensen zullen vertrekken uit de (binnen)stad. Tot slot is men benieuwd naar de oplossingen voor het fietsparkeren, oftewel zwerffietsen en het wildparkeren van fietsen.

In veel inspraakreacties wordt vermeld dat er geen draagvlak is voor de aanpassingen aan de Diepenring, dat directe belanghebbenden niet persoonlijk op de hoogte zijn gebracht van de plannen en dat de klankbordgroep geen invloed zou kunnen hebben omdat per definitie al vaststond dat de straatparkeerplaatsen zouden verdwijnen. Van oprechte inspraak zou dan geen sprake meer zijn.

Het weghalen van parkeerplaatsen langs de Diepenring zal financiële gevolgen hebben voor zowel bedrijven als bewoners, zo is een aantal van mening. Bedrijven zijn bang dat de omzet zal dalen, omdat bezoekers niet meer vlak bij de winkel kunnen parkeren. Bewoners zien de waarde van hun woning dalen doordat er geen parkeermogelijkheden meer voor de deur zijn.

1.4 nieuwe klanten

Om een beeld te krijgen van de meningen van bewoners over de dienstverlening, is ervoor gekozen telefonisch korte interviews af te nemen met nieuwe klanten van het Parkeerbedrijf. Nieuwe klanten die niet langer dan een maand geleden een aanvraag voor een parkeerproduct hebben ingediend, hebben de afhandeling daarvan door het Parkeerbedrijf en de handelingen die voor het aanvragen verricht moesten worden nog

vers in het geheugen. Daardoor kunnen zij hun ervaring goed met de onderzoeker delen. De nieuwe klanten geven de dienstverlening van het Parkeerbedrijf gemiddeld een 7,4, zo blijkt uit een verkennend kwalitatief onderzoek.¹⁰ Men is positief tot zeer positief over de dienstverlening. Ook is men (zeer) tevreden over de informatievoorziening en de snelle aanvraagprocedure. De tarieven voor zowel de bezoekerspas als de bewonersvergunning worden als redelijk beschouwd.

Een terugkerend punt van de ondervraagden is het feit dat het niet mogelijk is om twee parkeervergunningen op naam te hebben. Bewoners met een tweede auto kunnen hier niet mee parkeren in hun wijk. Tegelijkertijd snapt men echter ook wel dat de gemeente het autogebruik ontmoedigt. Verbeterpunten die de respondenten aandragen zijn het mogelijk maken van een tijdelijke ontheffing voor bijvoorbeeld een mantelzorger of wanneer er veel bezoek wordt verwacht, zoals tijdens een verjaardag. Een respondent merkt op dat het prettig zou zijn wanneer de bezoekerspas via sms aangemeld zou kunnen worden. Verbeterpunten ten aanzien van het parkeren zijn volgens de respondenten:

- Vaker een parkeeractie¹¹ houden, bijvoorbeeld rond bijzondere gelegenheden
- In de parkeergarage zou het mogelijk moeten zijn om per minuut te betalen
- Mogelijkheid bieden om in parkeergarages met dezelfde pas te kunnen betalen.

1.5 interviews met bewoners¹² – verkiezingsmarkt 27 februari 2010

De gemeente heeft in samenwerking met het verkiezingsfestival een open dag georganiseerd in het stadhuis in het kader van de gemeenteraadverkiezingen op 3 maart. Tijdens deze verkiezingsmarkt zijn enquêtes afgenomen onder de bezoekers waarvan de meerderheid, zoals verwacht, woonachtig is in de stad Groningen. De

respondenten konden hun mening geven over het parkeren in hun wijk en in de hele stad. De antwoorden op wijkgerichte vragen zijn gerangschikt naar parkeerregime: betaald parkeergebied (Binnenstad en Schilwijken), vrij parkeren (met kans op uitbreiding betaald parkeren in toekomst) en vrij parkeren in de buitenwijken.

parkeren in de wijken

De bewoners die in de betaald parkeergebieden wonen zijn qua mening verdeeld over het parkeren in hun wijk. Wel zijn ze het erover eens dat er vaak weinig plek is, vooral na 18.00 uur. Respondenten uit de Zeeheldenbuurt zijn blij met het betaaldparkeerregime, omdat daardoor juist parkeerruimte is ontstaan. Verbetersuggesties uit de betaald parkerenwijken:

- Inpandige parkeerruimte bij nieuwbouw eisen
- Meer plekken op straat
- Bezoekerskaarten goedkoper maken, meer uren op de bezoekerspas
- Meer buurtstallingen, 'blik van de straat'

In de vrij parkeergebieden van de Korrewegwijk, Oosterpark, Oranje/Noorderplantsoenbuurt is de parkeerdruk hoog. Twee bewoners spreken zich duidelijk uit tegen invoeren van betaald parkeren in hun gedeelte van de wijk, ondanks het feit dat ze veel overlast ondervinden van wildparkeerders. Een enkele respondent is voor invoering van betaald parkeren in de Tuinwijk. Een bewoner uit de Oosterpark geeft aan veel overlast van werknemers van het UMCG te ondervinden en wil parkeerbeleid dat gericht is op betalende forenzen in plaats van betalende bewoners. Verbetersuggesties:

- Normen handhaven
- Bewoners gratis laten parkeren, forenzen laten betalen
- Betaald parkeren invoeren
- Vakken aanpassen zodat er meer parkeerruimte komt

¹⁰ Uitgevoerd door Niels Götz in opdracht van het Parkeerbedrijf

¹¹ Zoals de december-parkeermaand 2009 om de Boterdiepgarage te promoten. Bezoekers konden de gehele maand voor slechts 1 euro per dag parkeren in deze garage.

¹² Uitkomsten zijn niet representatief voor de doelgroep bewoners, omdat daarvoor niet voldoende vragenlijsten zijn afgenomen. Ook is niet gelet op leeftijd en woonwijk van de respondent.

Bewoners uit de overige wijken zijn over het algemeen tevreden over het parkeren in hun wijk. Wel is het bij verschillende winkelcentra soms erg druk, zoals in Lewenborg of bij het Overwinningsplein. Verbetersuggesties:

- Parkeerplaatsen niet ten koste van speelruimte
- Parkeren duurder maken voor bewoners en bezoekers
- Nieuwbouw ruimer opzetten
- Meer parkeerplaatsen, ook bij winkelcentra en bij zwemschool Flemingstraat
- Forenzen laten betalen
- Geen parkeerplaatsen verwijderen zonder alternatieven
- Betaald parkeren niet uitbreiden

parkeren in de stad

Naast de wijkgerelateerde vragen kon men ook verbetersuggesties aandragen op het gebied van parkeren in de hele stad. Hierop kwamen uiteenlopende en vaak ook tegenstrijdige reacties binnen. Sommige bewoners willen dat de gemeente meer parkeerplaatsen realiseert met goedkopere tarieven, terwijl anderen juist voor een autoluwe stad zijn en de tarieven willen verhogen. Vijf respondenten geven aan het parkeren in Groningen ronduit slecht te vinden, terwijl twaalf bewoners het juist prima vinden. Ondanks dat er expliciet naar de mening omtrent parkeren werd gevraagd, noemen veel bewoners het stimuleren en gratis maken van openbaar vervoer.

Hieronder de meest genoemde punten:

- Meer P+R terreinen faciliteren, bijvoorbeeld bij Suikerfabriek, het gebruik ervan stimuleren, wc's en restauratie op de terreinen verzorgen, P+R citybussen gratis maken
- Parkeergarages promoten, eenduidige tarieven, schoner en beter bereikbaar maken, moet goedkoper zijn dan straatparkeren
- Auto's weren uit de stad, 'blik van straat'
- Meer parkeerplaatsen creëren
- Meer doen aan fietsparkeren (terrein van ABN Amro bij station gebruiken voor fietsparkeren)
- Straatparkeren goedkoper maken

1.6 studenten

Uit de groepsdiscussie met studenten (H4 over fietsparkeren) is gebleken dat studenten over het parkeren in de eigen wijk zeer tevreden zijn, maar over het parkeren in de stad iets minder. Wel vinden ze dat er voldoende parkeerplaatsen zijn in Groningen. Met name in vergelijking met andere steden zoals Amsterdam valt het in Groningen erg mee met de parkeerproblematiek. Waar studenten tegenaan lopen bij het aanvragen van een parkeervergunning is het feit dat de auto wegens kostenoverwegingen vaak niet op hun naam staat. Hierdoor hebben ze geen mogelijkheid om een parkeervergunning voor hun auto aan te vragen.

Verbeterpunten liggen er volgens studenten met name op het gebied van communicatie. Ze vinden dat zowel bezoekers als bewoners beter geïnformeerd moeten worden over de verschillende parkeermogelijkheden die er in de stad zijn. Bewegwijzering naar garages en P+R kan veel beter. Studenten hebben geen actuele kennis over de aanwezigheid van de verscheidene P+R mogelijkheden. Daarnaast vinden ze het voor bewoners onduidelijk welke vergunningen ze kunnen aanvragen en wat de criteria zijn. Zo is het niet duidelijk hoeveel vergunningen en bezoekerspassen er per adres worden afgegeven. Over de bezoekerspas en het gebruik ervan zijn de studenten zeer tevreden. De mogelijkheid om online bezoekerskaarten te kopen zou erg welkom zijn.

Het gebruik van de P+R terreinen kan aantrekkelijker worden gemaakt. De kosten die gemaakt moeten worden zijn niet concurrerend genoeg met de kosten voor parkeer-garages in het centrum, zo geven een aantal studenten aan. Pendelbussen zouden gratis gemaakt kunnen worden, want voor een paar euro's extra kunnen mensen gewoon de binnenstad inrijden om te parkeren en dat wil de gemeente juist voorkomen. Als erg positief wordt ervaren dat er nog gewoon 'ouderwets' met muntgeld bij de parkeerautomaten betaald kan worden.

1.7 groepsdiscussie bewoners binnenstad en schilwijken¹³

Vanuit de betaaldparkerenwijken zijn op 18 januari 2010 bewoners uitgenodigd deel te nemen aan een discussie waarin vragen omtrent parkeren en dienstverlening van het Parkeerbedrijf centraal stonden.

Bewoners hebben het bij parkeren over een mix van zaken die zowel binnen als buiten de invloedssfeer van het Parkeerbedrijf vallen. Voorbeelden zijn meningen en oordelen over het circulatieplan, het beschikbaar stellen van een tweede vergunning en de hoogte van de vergunningtarieven. Daarnaast is het parkeerbeleid in de ogen van de bewoners meer gericht op het ontvangen van bezoekers dan het bieden van een prettig woonklimaat aan haar eigen bewoners.

De bewoners geven het Parkeerbedrijf een nipte onvoldoende. Opvallend bij de toelichting op het rapportcijfer is dat veel algemeen bekende bezwaarpunten over parkeren in het centrum van een stad worden genoemd. Ook worden veel politiek geladen onderwerpen genoemd (zoals tariefverhogingen), zonder dat bij de bewoners de focus ligt op het daadwerkelijk functioneren van het Parkeerbedrijf. Men vindt parkeren te duur, er is te weinig plek in de eigen straat, er staan teveel bezoekers en forenzen in de straat en er is slechte handhaving op foutparkeren.

Het parkeren wordt door de bewoners gezien als een 'noodzakelijk kwaad' om de auto te kunnen gebruiken en is daarom een zogenaamd 'low-interest' product. Het moet er gewoon zijn, en het moet goed geregeld zijn in de ogen van de bewoners. En als het goed geregeld is, zal de waardering niet positief maar neutraal zijn. Als er iets op aan te merken is, zal men al snel een kritische houding hebben tegenover het parkeren.

¹³ De resultaten die zijn weergegeven, zijn een bewerking van het rapport van Arcadis, opgesteld door Guido Hagen en Niels Götz, 'Memo Verbeterpunten Parkeerbedrijf Groningen n.a.v. focusgroepen bewoners' (Arnhem 5 februari 2010).

Bewoners typeren het parkeren in Groningen als neutraal/licht negatief, terwijl de mening over het parkeren in de eigen wijk negatief/zeer negatief is. Het oordeel over het Parkeerbedrijf hangt af van de verkeerssituatie in de eigen wijk. Als expliciet wordt gevraagd naar de dienstverlening en communicatie rondom vergunningaanvragen en wijzigingen, is men hier positief over (er is weinig op aan te merken, dus: positief); de waardering van de overige communicatie is neutraal tot positief.

Vooraf de dingen die niet of minder goed verlopen vallen op. Opvallend in de beoordeling van de bewoners blijkt dat er onderscheid is tussen de bewoners die bij hun beoordeling ook de parkeersituatie in andere middelgrote tot grote steden betrekken en de bewoners die dat niet doen. De bewoners die tijdens de discussie refereren aan de parkeersituatie in Den Haag of Amsterdam zijn duidelijk positiever gestemd dan degene die alleen de parkeersituatie in Groningen beoordelen. Om de beoordelingen van de bewoners op waarde te schatten is *benchmarking* nodig. Dit houdt in dat prestaties van vergelijkbare aanbieders (in dit geval middelgrote steden) naast elkaar worden gezet.

Op deze manier is te vergelijken of de negatieve waardering van de parkeersituatie in de stad/eigen wijk uniek is of bijvoorbeeld samenhangt met het leven in de stad. Kansen voor verbetering in de dienstverlening liggen vooral in de volgende punten:

- Helder en persoonlijk communiceren bij wijzigingen in de individuele situatie (zoals parkeren bij werkzaamheden aan de straat, aankondiging verhoging tarieven).
- Mogelijkheden tot aanvraag, wijziging en betaling van de parkeervergunning via internet uitbreiden. Dit moet niet ten koste gaan van de telefonische bereikbaarheid of de functie van het fysieke parkeerloket.
- Het parkeerloket openen op een (koop)avond
- Het instellen van een klankbordgroep
- Enkele nieuwe ideeën zijn met een relatief beperkte inspanning realiseerbaar.

Het gaat om:

- Koppelverkoop kaarten schouwborg met kaartje parkeergarage (in samenwerking met de schouwborg)
- Markering parkeervakken in Oosterparkwijk aanbrengen om de benutting van het parkeeraanbod in de wijk te optimaliseren.
- Enkele nieuwe ideeën zijn niet direct uitvoerbaar, maar mogelijk op de (middel)lange termijn wel.
 - Tariefdifferentiatie om bezetting parkeergarages te optimaliseren;
 - Parkeerverwijzing en -routing verbeteren om zoekverkeer te beperken;
 - Stimuleren dubbelgebruik door parkeerplaatsen te huren bij bedrijven
 - Intensiveren handhaving (niet alleen taak parkeerwachters, maar ook van politie).

1.8 conclusies doelgroep bewoners

De doelgroep Bewoners is een zeer diverse doelgroep en de meningen over het parkeren lopen dan ook nogal uiteen. Parkeren wordt als een vanzelfsprekendheid gezien en mensen zijn niet snel uitgesproken positief over dit onderwerp. Vanuit de wijken die in aanmerking komen voor uitbreiding van het betaald parkeren bestaat onzekerheid over het eventuele nieuwe parkeerregime. Met name in de Oranjewijk ervaren mensen parkeerproblematiek, maar juist daar bestaat een discussie over het wel of niet invoeren van betaald parkeren. De bewoners zijn dus verdeeld. De Visie Diepenring en de nieuwe Parkeernota met de bijbehorende plannen leverden negatieve reacties op van bewoners en bedrijven. Het verdwijnen van parkeerplekken, onvoldoende alternatieven en dure buurtstallingen zijn hier debet aan. Daarnaast wensen omwonenden en ondernemers persoonlijk benaderd te worden wanneer beleid dat hen raakt gewijzigd wordt.

Over de dienstverlening van het Parkeerbedrijf zijn bewoners tevreden. De mening over het Parkeerbedrijf hangt nauw samen met de mening over het parkeren zelf. Bewoners zijn negatief over het parkeren in de eigen wijk en iets meer tevreden over parkeren in

de stad. Dit is bij studenten juist andersom. Tarieven worden als redelijk beschouwd. Met name de snelle afhandeling van aanvragen zorgt voor positieve reacties. Daarnaast vinden ze dat internetmogelijkheden uitgebreid moeten worden, zoals het digitaal aanvragen van bezoekerskaarten.¹⁴ Bovendien wordt meerdere keren genoemd dat het jammer is dat er geen parkeervergunning voor een tweede auto afgegeven kan worden.

Bewoners vinden dat er meer gedaan moet worden om bezoekers en forenzen te laten betalen voor het parkeren. Het is oneerlijk dat de kosten bij de bewoners neergelegd worden. Tegelijk vinden ze dat P+R voorzieningen uitgebreid kunnen worden. Ook moet er bij nieuwbouw en renovatie meer inpandige parkeerruimte gecreëerd worden. Bewoners die Groningen vergelijken met andere steden zijn overwegend positiever dan bewoners die dat niet doen. Naast het autoparkeren zien bewoners graag dat het Parkeerbedrijf meer doet om het fietsparkeerprobleem op te lossen.

¹⁴ Bezoekerskaarten bestaan uit dag-, week- of maandkaarten. Bewoners kunnen deze op kenteken aanvragen voor hun bezoek, dit in tegenstelling tot de bezoekerspaspas die gedurende een jaar voor verschillende auto's kan worden geactiveerd.

2. doelgroep bezoekers en forenzen





2.1 inleiding

Bezoekers en forenzen worden door het Parkeerbedrijf als verschillende doelgroepen beschouwd. Omdat er veel overlap is tussen beide, worden ze toch gezamenlijk in dit hoofdstuk besproken. *Bezoekers* zijn globaal onder te verdelen in de volgende groepen:

- Winkelend publiek / binnenstadbezoekers / toeristen
- Evenementenbezoekers
- Bezoekers van stadgers
- Zakelijke bezoekers van bedrijven
- *Forenzen*

De meeste bezoekers zijn afkomstig uit Noord-Nederland, 19% komt vanuit het buitenland (meestal Duitsland).¹⁵ Ze zijn geen directe klant van het Parkeerbedrijf in de zin van vergunninghouder. Hooguit maken ze gebruik van een bezoekerspas of bezoekerskaart van een bewoner, of parkeren ze in een garage of op een P+R terrein. Ditzelfde geldt voor forenzen, waaronder studenten en werkenden worden verstaan die vrijwel dagelijks pendelen tussen de werk- of studeerlocatie in Groningen en hun huis. De bereikbaarheid van Groningen is erg belangrijk en daarom is het van groot belang om deze toestroom in goede banen te leiden. De komende jaren zal dan ook stevig ingezet worden op dynamisch verkeersmanagement. Daarnaast wordt het gebruik van P+R gestimuleerd en worden nieuwe parkeergarages in en rondom de binnenstad gebouwd.

In dit hoofdstuk komen binnenstadbezoekers en parkeerders op P+R terreinen en in parkeergarages aan bod. Medewerkers van Marketing Groningen / VVV konden hun reacties op het parkeren kwijt, alsook het winkelend publiek in de binnenstad. Het hoofdstuk wordt afgesloten met informatie over de grootte van de dagelijkse pendel van en naar Groningen.

¹⁵ Toeristisch-recreatieve ontwikkelingsmonitor 2007, in opdracht van Marketing Groningen en Gemeente Groningen opgesteld.

2.2 VVV

De winkel van Marketing Groningen, oftewel de VVV, is het aanspreekpunt voor veel bezoekers als het gaat om op- en aanmerkingen omtrent parkeren in de stad. De parkeerfolder wordt veelvuldig aan bezoekers meegegeven of van tevoren toegestuurd. Maar specifiekere informatie afgestemd op de doelgroep en desgewenst parkeerproduct zal de dienstverlening beter maken, is de verwachting. Met name de plattegrond in de folder wordt veelvuldig gebruikt. De rijrichtingen van de wegen in de binnenstad kunnen beter aangegeven worden op de plattegrond. Dit staat wel aangegeven, maar is voor veel bezoekers blijkbaar toch niet helemaal duidelijk.

Bezoekers, met name de doelgroep die langer dan een dag in de stad verblijft, doen over het algemeen van tevoren veel research om te kijken waar ze hun auto kwijt kunnen. Een grote groep belt met Marketing Groningen, waarna een parkeerfolder naar het huisadres wordt verstuurd. Een grote groep zoekt ook informatie op het internet. De reden waarom veel bezoekers zich goed voorbereiden op een bezoek aan Groningen, is omdat de stad het imago heeft moeilijk bereikbaar en duur te zijn.

2.3 P+R terreinen

De opmerkingen die medewerkers van de VVV van bezoekers te horen krijgen gaan met name over de P+R terreinen. Zo wordt de P+R Hoogkerk goed aangegeven vanaf de A7, maar dit terrein is alleen op zaterdag geopend. Vanaf de snelweg wordt deze beperking niet aangegeven, waardoor bezoekers pas bij aankomst op de P+R erachter komen dat ze er niet kunnen parkeren.

Daarnaast zijn er opmerkingen over de locatie en bereikbaarheid van P+R terreinen. Bezoekers parkeren hun auto op het desbetreffende terrein, kopen een kaartje en stappen in de bus. Vaak vergeten bezoekers echter op welk terrein ze de auto hebben geparkeerd en met welke citybuslijn deze bereikbaar is. Dit zorgt voor onduidelijkheid

wanneer het bezoek aan de stad erop zit en de bezoeker weer richting auto wil gaan. Een oplossing zou zijn wanneer de betreffende P+R en bijbehorende citybus vermeld staan op het kaartje dat uit de automaat komt. Daarnaast geven bezoekers aan meer informatie te wensen omtrent de haltes en tijden van de citybussen.

P+R terreinen zijn uitermate geschikt voor dagjesmensen, maar vormen niet altijd een uitkomst voor bezoekers die langer in de stad willen verblijven. De P+R terreinen worden niet bewaakt en men vindt het vaak geen prettig idee om de auto een nacht onbewaakt op een terrein te laten staan. Daarom parkeert deze groep bezoekers vaak in de parkeergarages, maar dit is uiteraard aanzienlijk duurder. Bij de medewerkers van de VVV komen veel vragen binnen over deze kwestie. Mensen vragen of er een kortingskaart of parkeerkaart voor meerdere dagen beschikbaar is. Voor deze doelgroep zou een nieuw product bedacht kunnen worden, of er kan voor gekozen worden een P+R terrein te beveiligen, bijvoorbeeld alleen in de weekenden.

Respondenten van de verkiezingsmarkt¹⁶ zijn met name over de P+R terreinen met citybus tevreden. Wel zou het prettig zijn wanneer de P+R terreinen makkelijker lopend te bereiken zouden zijn, zodat vervoer met de citybus niet altijd nodig hoeft te zijn. In 2009 heeft er een enquête plaatsgevonden bij alle P+R terreinen en parkeergarages in de stad. Er waren geen vragen in opgenomen die over informatievoorziening, dienstverlening of communicatie gingen. Wel konden parkeerders verbeteringsaanpakken aandragen. Bijna de helft van de ondervraagden bij P+R terreinen geven aan verbeteringsaanpakken te hebben. Bij P+R Zaanstraat geven veel respondenten aan dat de ondergrond verbeterd kan worden. Bij Hoogkerk, Haren en Kardinging wenst men een overdekte fietsenstalling. Op de P+R Haren en Kardinging zouden respondenten een beschutte plek willen. Verder worden ruimere plaatsen/bochten en ruimere in- en

¹⁶ Op 27 februari 2010 zijn bezoekers van de verkiezingsmarkt geïnterviewd. Daarbij waren 14 van de ondervraagden niet woonachtig in Groningen, en dus bezoeker.

uitritten gevraagd. Bij alle P+R locaties geven mensen aan dat ze de aanwezigheid van een toilet en/of kiosk zouden wensen. Tot slot zou een betere in- en uitgang voor voetgangers en fietsers prettig zijn.¹⁷

2.4 parkeergarages

Bezoekers die onbekend zijn in een stad, verkiezen vaak de parkeergarage boven het parkeren op straat. Men gaat niet graag dolen door straatjes op zoek naar een plek om de auto kwijt te kunnen. De locaties van garages zijn vaak duidelijk aangegeven, en daarnaast wordt aangegeven of de desbetreffende garage al dan niet vol is. Wanneer men beter bekend raakt met de stad, gaan de nadelen van garages een rol spelen, zoals krappe plekken en toegankelijkheid.¹⁸

De parkeergarages mogen schoner en goedkoper worden, waarbij betalen per minuut een pré is, geven een aantal respondenten van de verkiezingsmarkt aan. De garages zouden wel meer gepromoot mogen worden. Een aantal bezoekers zouden ondanks de parkeergarages toch graag meer straatparkeerplaatsen willen in de binnenstad.¹⁹

Uit de Parkeerenquête P+R en Parkeergarages blijkt dat iets meer dan de helft van de ondervraagden bij parkeergarages verbeteringsuggesties heeft, waarvan velen het tarief noemen. Ruimere in- en uitritten, ruimere plaatsen/bochten en betere bewegwijzering worden genoemd als verbeterpunten. Daarnaast geven respondenten aan meer informatievoorziening over het bereiken van de parkeerlocatie op prijs te stellen. Overige suggesties zijn meer verlichting, andere betaal mogelijkheden, betalen per kwartier of per minuut, opgeruimdheid en netheid van de garage en meer

gehandicaptenparkeerplaatsen.²⁰ Met name winkelend publiek maakt gebruik van de parkeergarages, terwijl studenten en werkenden gebruik maken van de P+R terreinen.²¹ Deze praktijk valt samen met het beleid van het Parkeerbedrijf, dat graag wil dat forenzen gebruik maken van de terreinen aan de rand van de stad om vervolgens met de citybus hun bestemming te bereiken.²² Het grootste gedeelte van de mensen dat Groningen bezoekt, komt om te winkelen. Uit de parkeerenquête bleek dat deze groep 53,1% van de ondervraagden was, terwijl 28,8% Groningen bezoekt voor werk of studie. Opvallend is dat 38,8% van de respondenten, die dus parkeerden in een garage of op een P+R terrein, zelf woonachtig is in de stad Groningen.²³

2.5 fietsparkeren

In de zomermaanden trekt Groningen naast automobilisten ook veel bezoekers die op de fiets komen. De fietsers willen graag hun fiets bewaakt stallen en komen bij de VVV vragen naar de mogelijkheden. Deze doelgroep staat niet negatief tegenover betalen voor bewaking, maar is fietsparkeren gratis, dan is de drempel om voor die fietsstalling te kiezen aanzienlijk lager. Voor overige informatie over fietsparkeren zie hoofdstuk 5.

2.6 parkeerzones en bereikbaarheid

Voor bezoekers die onbekend zijn in de stad Groningen, is het moeilijk te ontdekken waar de parkeerzones beginnen en eindigen. Mensen die niet bekend zijn in Groningen en een parkeerplaats op straat zoeken, hebben primair hun aandacht gericht op het vinden van de juiste weg. De secundaire taak is het in de gaten houden van de snelheid en de juiste rijstrook kiezen. Pas op de derde plaats komt het in de gaten houden van de P-zoneborden. In de praktijk betekent dit dat de parkeerder pas wanneer de auto geparkeerd is gaat kijken of er betaald moet worden voor het parkeren.²⁴

¹⁷ Arcadis, Parkeerenquête P+R en Parkeergarages Groningen (9 maart 2009), uitgevoerd in opdracht van Gemeente Groningen, Verkeer en Vervoer.

¹⁸ 'Een dag uit het leven van...', dat Niels Götz in opdracht van het Parkeerbedrijf in januari 2010 heeft uitgevoerd.

¹⁹ Verkiezingsmarkt 27 februari 2010

²⁰ Arcadis, Parkeerenquête

²¹ Idem

²² Duurzaam Parkeren - Parkeerbeleid gemeente Groningen 2008-2014

²³ Arcadis, Parkeerenquête

²⁴ 'Een dag uit het leven van...'

2.7 winkelend publiek / binnenstadbezoekers²⁵

Bezoekers van de Groninger binnenstad geven het parkeren in de stad een krappe voldoende met een 6,1. Ondanks dit matige cijfer geeft driekwart van de respondenten aan dat het parkeren in Groningen niet slechter is dan in vergelijkbare steden, of zelfs beter. De verkeerssituatie daarentegen wordt wel regelmatig als slechter aangemerkt. Binnen de ring is het erg druk, waardoor de op zich best goede parkeervoorzieningen lastig bereikbaar zijn. Verbetersuggesties van mensen die woonachtig zijn in de stad zelf:

- Autovrije binnenstad promoten
- Parkeren goedkoper maken
- Parkeren voor bewoners goedkoper maken
- Openbaar vervoer promoten

Verbetersuggesties van winkelend publiek dat met de auto naar Groningen is gekomen:

- Garages ruimer maken (parkeervakken én bochten)
- Meer parkeerplekken
- Betalen per minuut

2.8 dagelijkse pendel van en naar Groningen²⁶

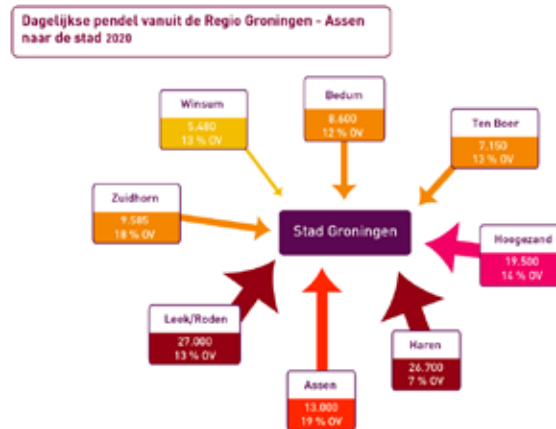
Iedere dag trekken er in totaal zo'n 160.000 mensen naar de stad Groningen. Een grote groep reist met het openbaar vervoer (15%), maar een nog groter percentage gaat met de auto (75%). De verwachting is dat in 2020 maar liefst 215.000 mensen dagelijks Groningen zullen bezoeken.²⁷ De aantallen nemen dus de komende jaren fors toe.²⁸ De pendelaars komen vanuit alle richtingen naar de stad, maar vooral vanuit het zuiden. Van deze pendelaars heeft bijna éénderde als bestemming de binnenstad en directe omgeving. Ook éénderde reist dagelijks naar bedrijventerrein Zuidoost.

²⁵ Idem

²⁶ Afbeelding 'Pendel binnen Regio' is afkomstig uit Raamwerk RegioRail pagina 16

²⁷ www.regiotram.nl, feiten en cijfers, 21-10-2009

²⁸ De aantallen zijn inclusief bezoekers die om andere redenen naar Groningen komen, bijvoorbeeld om te winkelen of om familie te bezoeken.



Met name vanuit zuidelijke richting en vanuit Noordoost-Groningen komen veel pendelaars naar Groningen. De verkeersstromen vanuit het zuiden (Zwolle – Assen) en vanuit het zuidwesten (Drachten – Heerenveen) groeien het sterkst de komende jaren.

In 2020 zullen er op P+R terreinen 7.500 parkeerplaatsen beschikbaar zijn en dit aantal groeit naar 10.000 in 2040. Daarmee wordt 7% van de autoverkeersstroom naar de stad aan de rand opgevangen. Regiotram verwacht dat met het pakket aan maatregelen zoals het verbeteren van het openbaar vervoer, in 2020 het aantal autoritten naar de stad Groningen met 20.000 kan worden teruggebracht.²⁹ Maatregelen die genomen kunnen worden om de dagelijkse toestroom in goede banen te leiden hebben te maken met het vertrekpunt en de eindbestemming van reizigers. In het overzicht³⁰ hiernaast is af te lezen wat de dagelijkse bestemming is.

²⁹ Project RegioTram, Raamwerk RegioRail (december 2008) 1-3.

³⁰ Ibidem, 18.



De Binnenstad en directe omgeving zijn samen met het zuidoostelijk deel³¹ de grote pendeltrekkers. Het noordoosten van de stad is met het UMCG en Kardingne een derde trekker. Met 14% van de pendel telt dit gebied dagelijks 60.000 verkeersbewegingen, met een klein deel dat met het openbaar vervoer reist (10%). In het zuidwestelijk deel van de stad bevinden zich het Martiniziekenhuis, de Gasunie, MartiniTradePark en de Martinihal. Logisch dus dat ook dit deel van de stad veel pendelaars trekt. Met 12% staat dit gebied dan ook op de vierde plek. Zernike in het noordwesten trekt 7% van de pendelaars. Belangrijk detail hierbij is dat 38% van de mensen die Zernike als bestemming heeft hier met het openbaar vervoer naartoe reist. De woonboulevard, gesitueerd aan de westkant van de stad, trekt 11% van de pendelaars. Tot slot is er nog het oostelijk deel van de stad, waar Meerstad en Driebond onder vallen. Dit gebied trekt nu 9% van de dagelijkse pendel en heeft een laag openbaarvervoer gebruik met 8%.³²

³¹ Onder zuidoost wordt verstaan: Europapark, Kemkensberg, Sontweg, Winschoterdiep, Euvelgunne.

³² Project RegioTram, Raamwerk RegioRail, 18-19.

toekomstige ontwikkelingen:³³

- De binnenstad met het culturele Ebbingekwartier, het UMCG en het Stationsgebied als belangrijk vervoersknooppunt en ontwikkellocatie voor grootschalige voorzieningen en werkgelegenheid.
- De Zernike Campus met universiteit, Hanzehogeschool en het Zernike Sciencepark en de noordelijke vervoersknoop van de stad met een parkeermogelijkheden op grote P+R voorzieningen.
- Het Europapark, een veelzijdig gebied met woon- en werkfuncties, aangevuld met aansluiting op de zuidoostelijke vervoersknoop, NS-station en P+R.
- Het Martiniziekenhuis en omgeving, een concentratie van kantoren, bedrijven en medische voorzieningen.
- Kardingne met veel sport- en recreatievoorzieningen, aangesloten op de regionale vervoersknoop en P+R.
- Daarnaast worden nieuwe woningen gesitueerd in Ter Borgh (1300 woningen), De Held / Reitdiep (1500 woningen) en Meerstad (10.000 woningen). Met name voor de ontsluiting van Meerstad zal veel aandacht moeten zijn.

2.9 conclusie doelgroepen bezoekers en forenzen

Bezoekers komen om uiteenlopende redenen naar Groningen; winkelen, werken, studeren, stadjes bezoeken, enzovoort. Werken en winkelen zijn de grootste redenen voor een bezoek aan de stad. Forenzen komen met name uit de richting Heerenveen/Drachten en de richting Zwolle/Assen.

De P+R terreinen met bijbehorende citybussen zijn goede voorzieningen, maar kunnen gebruiksvriendelijker en aantrekkelijker gemaakt worden. Ze worden niet bewaakt, waardoor het voor bezoekers die langer dan een dag in Groningen blijven niet ideaal is om gebruik van te maken. Opvallend is dat naast bezoekers en forenzen veel stadjes gebruik maken van P+R en garages. Met name bij de doelgroep studenten kan veel gedaan worden om het concept P+R onder de aandacht te brengen.

³³ Ibidem, 36.

3. parkeren voor ouderen en gehandicapten





3.1 inleiding

Gehandicapten en ouderen met beperkingen kunnen, indien ze daarvoor in aanmerking komen, gebruik maken van de Europese gehandicaptenparkeerkaart (GPK) en eventueel een gehandicaptenparkeerplaats (GPP). In Groningen zijn ruim 5.500 GPK uitgegeven aan bewoners die hiervoor in aanmerking komen. Met de toenemende vergrijzing en de vaststelling dat ouderdom gepaard gaat met gebreken, is de verwachting dat het aantal inwoners met een GPK en eventueel GPP de komende jaren zal toenemen. Het bereikbaar(der) maken van de stad voor een steeds grotere groep ouderen is daarbij van groot belang. Het college heeft uitgesproken dat Groningen in 2018 de meest toegankelijke stad van Nederland moet zijn. Al met al voldoende redenen om na te gaan wat de wensen en meningen zijn van deze specifieke parkeerders.

Op basis van gesprekken met leden van belangenorganisaties is een eerste aanzet gegeven in het inzichtelijk maken van wensen en meningen van deze twee doelgroepen. De rol van de vergrijzing en de nieuwe ouderen zullen hieronder besproken worden. Vervolgens zullen de gesprekken die gehouden zijn met Provinciale Chronisch zieken en Gehandicaptenraad (PCG) en de Gehandicaptenadviesraad aan bod komen.

3.2 ouderen in Groningen

De bevolking wordt steeds ouder. Het hoogtepunt van de vergrijzing wordt verwacht in 2040, wanneer 23% van de bevolking ouder dan 65 jaar is. Het aantal ouderen verdubbelt van 2,2 miljoen naar 4 miljoen. Ouderen zullen verschillen van ouderen van nu en in het verleden. Ze zullen beter opgeleid zijn, zijn langer zelfstandig, kennen meer materiële welvaart en komen uit minder grote families.³⁴ Daarnaast zijn ze meer in staat zelf richting te geven aan hun leven en kunnen ze zich beter oriënteren op de keuzemaatschappij waarin we leven. Ook zal de diversiteit toenemen, bijvoorbeeld in de

³⁴ J. van Iersel en K. Leidelmeijer (RIGO Research en Advies BV), 'Senioren op de woningmarkt. Nieuwe generaties, andere eisen en wensen', in opdracht van VROM/WWI (2010) 46.

behoefte aan verschillende typen woningen en woonvormen.³⁵

Ouderen zullen langer zelfstandig zijn en de verwachting is dat ze ook langer mobiel blijven. Beschikking hebben over een auto speelt daarbij een belangrijke rol. Steeds meer oudere vrouwen zijn in bezit van een rijbewijs en steeds meer 65+ers hebben een auto: een stijging van 46% ten opzichte van 2000. Onder 80+ers is het autobezit zelfs verdubbeld. Wel leggen ouderen veel minder kilometers af dan jongere mensen.³⁶ Het bezit van een auto draagt vooral bij aan een gerust gevoel.

Bereikbaarheid van de stad is een belangrijk thema en kan op verschillende manieren ingezet worden. Moet het vervoer maximaal gedifferentieerd worden, of juist krachtig uniform en voor iedereen toegankelijk? Inzet van citybussen, meer deelauto's per wijk of juist gerichte deeltaxisystemen voor de oudere doelgroep?³⁷

Ook zijn er fietsers onder de ouderen te vinden. Van de 65+ers gebruikt 22% minstens één keer per week de fiets. Aandacht besteden aan fietspaden en –voorzieningen komt ook de bereikbaarheid voor deze doelgroep ten goede. Hierbij kan ook gedacht worden aan het stimuleren van (snor)fietsinnovaties, windvrije fietsroutes of fietsleaseplannen. B&W denken dat bij goede reclame voor fietsfaciliteiten het gebruik van de fiets nog flink kan toenemen. Vooral onder ouderen, omdat deze groep over het algemeen een minder gehaast 'van hot naar her'-programma heeft. Het doel is niet om het autobezit te ontmoedigen, maar om concurrerende alternatieven te bieden voor de kortere afstanden in stad en regio.³⁸ Er is een tendens dat ouderen met ingang van hun pensioen willen verhuizen naar een locatie waar voorzieningen dichterbij zijn. Dit betekent dat ze vanuit nieuwbouwwijken met veelal slechts een supermarkt in de buurt verhuizen naar de

³⁵ CSO standpunten over wonen voor ouderen, www.site-supply.nl/cso

³⁶ CBS

³⁷ 'Mit waarmede en diverdoatsie op weg naar 2020. Ook ouderen hebben de toekomst', visie op toekomstbeleid ouderen 2020, gemeente Groningen (Groningen maart 2010) 18-20. Kern van de visie: maak ouderenbeleid overbodig, behalve voor de groep kwetsbare hoogbejaarden.

³⁸ Idem

schilwijken en rand van de binnenstad. Men verkoopt het huis en gaat een woning huren in de vrije sector. De auto blijft voor deze groep belangrijk om de kinderen en kleinkinderen te bezoeken. Het parkeren wordt dan een probleem, want buurtstallingen zijn duur en er kan in de toekomst niet meer langs de Diepenring geparkeerd worden. De behoefte van ouderen om richting de binnenstad te gaan wonen, zal de vraag naar woningen doen toenemen. Daar horen ook parkeermogelijkheden bij. Appartementen met eigen parkeergarages zijn een oplossing, maar nog te weinig voor handen.³⁹ Vergrijzing kan, tot slot, eventueel leiden tot minder flexibiliteit van parkeerruimte in de wijken, omdat er meer GPP worden aangevraagd en geplaatst.

3.3 gehandicaptenparkeren

Voor dit onderdeel is contact gezocht met twee belangenorganisaties; de Provinciale Chronisch Zieken en Gehandicaptenraad (PCG) en de Gehandicaptenadviesraad. De laatste is aangesteld door wethouder Jannie Visscher en heeft als taak om gevraagd én ongevraagd advies te geven over nieuw en bestaand beleid. Beide raden zetten zich in voor *inclusief beleid*. Dit wil zeggen dat bewustwording moet worden vergroot onder ambtenaren, waardoor bij elk nieuw beleid nagedacht wordt over de gevolgen voor gehandicapten. Gehandicapten willen niet als aparte doelgroep benaderd worden, maar zijn gewoon onderdeel van de maatschappij. Omdat er andere regelingen en vergunningen voor deze doelgroep bestaan, wordt dit onderdeel toch apart besproken in deze verkenning.

PCG is momenteel bezig met het opbouwen van de website toegankelijk-groningen.nl. Op deze site wordt aangegeven hoe het staat met de toegankelijkheid van bedrijven, winkels, openbare gebouwen en dergelijke in de provincie Groningen. Ook zal hier in de toekomst op te vinden zijn waar er GPP gesitueerd zijn. PCG zou dan ook erg graag een link op de site van het Parkeerbedrijf willen zien naar hun organisatie.

³⁹ Ouderenraad Groningen

Waar PCG zich aan stoort, zijn de slechte parkeervoorzieningen tijdens evenementen. GPP worden in beslag genomen door kraampjes (bloemenmarkt) of zijn niet te bereiken omdat de weg is afgezet. Daarnaast zijn evenementenorganisaties niet voorbereid op gehandicapte bezoekers die ook op een evenement afkomen. PCG stelt dan ook voor dat gehandicaptenparkeren onderdeel zou moeten zijn van de evenementenvergunning die aangevraagd moet worden bij de gemeente. De organisator moet daarbij een verkeersplan indienen, maar waarom wordt dan geen rekening gehouden met gehandicapten?

Met het oog op het streven van de gemeente Groningen om over een aantal jaar de meest toegankelijke gemeente van Nederland te zijn valt er nog veel te verbeteren. Zijn er al GPP aanwezig, dan komt het nog te vaak voor dat mensen zonder GPK erop gaan parkeren. Intensievere handhaving zou gewenst zijn.

Op de website van het Parkeerbedrijf moet meer informatie komen te staan over parkeerduur en tarieven voor gehandicapten die Groningen bezoeken. Dit, samen met een link naar toegankelijk-groningen.nl zorgt ervoor dat gehandicapten meer inzicht kunnen krijgen in hun parkeermogelijkheden.

gehandicaptenparkeerplaatsen in de stad

Het plaatsen van GPP zou vanuit de behoefte van de gehandicapte moeten komen.

Er bestaan verschillende behoeften, afhankelijk van de manier van uitstappen:

- Aan bestuurderskant uitstappen
- Aan bijrijderkant uitstappen
- Aan achterkant uitstappen
- Met bus en loopplank uitstappen (minstens 9meter ruimte nodig)

Bij het plaatsen van de GPP wordt te vaak geen rekening gehouden met het feit dat er ruimte nodig is om een rolstoel uit te klappen. Er is 65 cm nodig om uit te stappen, maar

de GPP zijn vaak te krap. En als er een GPP wordt geplaatst, dan wordt te weinig gekeken naar de bestemming van de gehandicapte. Bij de Oosterpoort bijvoorbeeld kan een gehandicapte alleen uitstappen bij de Laden & Lossen-plaats en vervolgens is er nauwelijks mogelijkheid om de stoep op te rollen. Dit geldt ook voor de GPP bij het winkelcentrum Paddepoel. Met name de situatie in de Rodeweeshuisstraat is erg ongelukkig, daar moet met voorrang iets aan gebeuren, zo vindt de raad. De adviesraad nodigt een ambtenaar uit om eens mee te rijden langs GPP om te laten zien hoe gehandicapten parkeren ervaren en waar rekening mee gehouden moet worden.

Wanneer een GPP drie meter breed is, dan kan de automobilist kiezen om rechts of links uit te stappen. Alleen een bestuurder met een bus heeft dan nog problemen. Daarom stelt de adviesraad voor om voor busbestuurders speciale grote GPP te plaatsen aan de rand van de binnenstad. Deze doelgroep heeft namelijk vrijwel altijd een elektrische rolstoel en kan dus gemakkelijker een afstand overbruggen dan de gehandicapte in een gewone rolstoel. Drie van deze speciale GPP zouden voldoende zijn om aan de vraag te voldoen. De gemeente zou een voorbeeld aan IKEA kunnen nemen. Daar zijn wel goede GPP beschikbaar.

Ook zou het voor gehandicapten mogelijk moeten zijn om gebruik te maken van de P+R terreinen. Er kan op een transferium geparkeerd worden, waarna de bezoeker met de taxi naar de binnenstad vervoerd kan worden. Deze mogelijkheid zou gestimuleerd moeten worden.

gehandicaptenparkeerkaart

De adviesraad vindt dat het nodig is om te evalueren hoe de GPK wordt gebruikt, vooral nu steeds meer stadjes een kaart in hun bezit hebben (5.500). De GPK is fraudegevoelig, omdat er geen kenteken op vermeld staat en de pasfoto van de gebruiker op de achterkant geplaatst wordt. Zijn de criteria niet te soepel? Hoe gaan artsen van het

Zorgloket om met een aanvraag? Dit zou eens uitgezocht kunnen worden. Ook zou het een goed idee zijn om de adviesraad samen met de ouderenraad eens te laten discussiëren over de GPK, geïnitieerd door de gemeente. Wel zal dan duidelijk uitgelegd moeten worden waarom men het ter discussie wil stellen. Feit blijft echter wel dat de GPK een Europese kaart is en dat de gemeente dus niet zelf regelgeving omtrent de GPK kan wijzigen.

Een kostendrempel of borgbedrag invoeren zou een mogelijkheid zijn om het aanvragen van een GPK te ontmoedigen. De kwestie van de eigen bijdrage is een discussiepunt binnen de adviesraad. Gehandicapten hebben veel te maken met eigen bijdrages voor allerhande voorzieningen. Wanneer er voor de GPK een eigen bijdrage bijkomt, zal dit moeten worden ingepast in de andere eigen bijdrages.

De adviesraad vindt dat men best wil bijdragen aan de GPK of eigen GPP, maar dat er dan ook iets tegenover moet staan. Gehandicapten willen dan ook gebruik kunnen maken van andere openbare voorzieningen. Er zal dan meer gedaan moeten worden aan het toegankelijk maken van o.a. uitgaansgelegenheden, winkels en toiletten.

Wanneer het gaat om de hoge kosten die het Parkeerbedrijf moet maken om de aanvragen van de GPK en GPP in goede banen te leiden, dan geeft de adviesraad aan dat er op andere zaken bezuinigd kan worden om de kosten te dekken. Het komt heel vaak voor dat er bij nieuwbouw niet nagedacht wordt over toegankelijkheid voor rolstoelen, waardoor er achteraf erg veel geld gestoken moet worden in het creëren van aanpassingen. Dit geldt ook voor het aanleggen van nieuwe wegen, inclusief GPP. Waarom kan het niet in één keer goed gebeuren, vraagt de adviesraad zich af. De adviesraad wil graag bij alle plannen betrokken worden, of het nu gaat om bouwvergunningen of Verkeer & Vervoer-thema's. Zo kan voorkomen worden dat werk overgedaan moet worden en daarmee wordt bespaard op de kosten.

3.4 conclusie doelgroepen ouderen en gehandicapten

Gehandicapten en ouderen zijn twee verschillende doelgroepen, maar toch zijn er enkele overeenkomsten op het gebied van parkeergedrag en -wensen. Door de vergrijzing komen er steeds meer ouderen. Deze groep blijft ook steeds langer mobiel en in het bezit van een auto. Er zullen ook steeds meer ouderen met een beperking zijn, waardoor de verwachting is dat het aantal GPK-houders zal toenemen. Ouderen verhuizen vanuit de buitenwijken richting de binnenstad om dichterbij voorzieningen te wonen. Wat voor invloed dit heeft op het gebruik van de parkeerruimte zal onderzocht moeten worden, maar het kan zijn dat de flexibiliteit achteruit gaat naarmate er meer persoonlijke GPP worden geplaatst.

Gehandicapten willen niet als aparte doelgroep worden gezien. Inclusief beleid betekent juist dat er bij alle regels, beleid en maatregelen nagedacht wordt over de invloed daarvan op gehandicapten zodat er geen apart gehandicaptenbeleid nodig is. Op parkeergebied kan meer rekening gehouden worden met gehandicaptenparkeren tijdens evenementen, moeten algemene GPP aangepast worden op de wensen van de gebruiker en zal onderzoek gedaan kunnen worden naar de vraag of de GPK voldoet aan de wensen en verwachtingen van de kaarthouder.

4. doelgroep bedrijven





4.1 inleiding

Bedrijven waar het Parkeerbedrijf mee te maken heeft, zijn grofweg te verdelen in een deel dat gevestigd is in de stad en een deel dat werkzaamheden uitvoert in de stad. In het eerste geval gaat het om parkeren rond de eigen vestiging. In het tweede geval om parkeren bij de klant.

De bedrijven die in een schilwijk gevestigd zijn, hebben de mogelijkheid om een bedrijfsvergunning aan te schaffen. In die zin zijn deze lokale bedrijven een directe klant van het Parkeerbedrijf. Daarnaast kan het zijn dat een lokaal bedrijf een account op het dagontheffingsstelsel heeft. Ook onderscheiden we de grote werkgevers of large accounts,⁴⁰ gevestigd binnen of buiten het betaald parkeergebied. Dit zijn werkgevers voor veel forenzen en daarom belangrijk voor het Parkeerbedrijf. Er is niet altijd voldoende parkeergelegenheid voor alle werknemers op het terrein van het bedrijf. Enerzijds trekken de bedrijven dus werknemers aan die hun auto kwijt moeten kunnen, anderzijds zijn er de klanten en bezoekers van deze bedrijven die ook parkeerruimte wensen.

De regionale bedrijven die gebruik maken van het dagontheffingsstelsel zijn veelal klusbedrijven en aannemers. Zij zijn vaak voor een korte tijd werkzaam in de stad, bij particulieren of bedrijven, in de binnenstad of in een schilwijk. Daarvoor heeft het Parkeerbedrijf speciale ontheffingen: dagonthefving of dagparkeervergunning. Deze groep verschilt dus als klant wezenlijk van de zogenaamde lokale bedrijven. (Er zijn ook lokale bedrijven die gebruik maken van het dagontheffingsstelsel.)

Omdat parkeren bij de eigen vestiging (door lokale bedrijven) wezenlijk verschilt van parkeren bij de klant (met het dagontheffingsstelsel), worden deze onderdelen apart van elkaar behandeld. Allereerst komen de lokale bedrijven met parkeerproblematiek rond de eigen vestiging aan bod. Informatie afkomstig van ondernemers en vertegen-

⁴⁰ Met large accounts worden in dit onderzoek bedrijven bedoeld met meer dan 200 werknemers.

woordigers van bedrijvenverenigingen hebben een goed beeld verstrekt van de parkeerwensen van deze doelgroep. Voor dagontheffers zijn telefonische interviews afgenomen om steekproefsgewijs informatie in te winnen over de tevredenheid omtrent het dagontheffingsstelsel dat door het Parkeerbedrijf wordt gehanteerd.

4.2 lokale bedrijven / organisaties

Bedrijven die in de stad Groningen gevestigd zijn, zijn uiteraard zeer divers; van eenmansbedrijven tot werkgevers van een paar honderd mensen. Daarnaast vraagt de aard van de werkzaamheden om verschillende parkeerwensen; komen er veel bezoekers, hoeveel werknemers zijn in dienst en komen met de auto, is er eigen parkeerruimte, enzovoort. Dit soort vragen zijn opgenomen in het Vestigingenonderzoek (2010) dat jaarlijks door Onderzoek en Statistiek Groningen wordt uitgevoerd. Het Parkeerbedrijf heeft veel respons ontvangen op de gestelde vragen, maar de resultaten van dit onderzoek zijn nog niet bekend. Informatie uit deze paragraaf is grotendeels tot stand gekomen op basis van gesprekken met leden van belangenorganisaties en medewerkers van lokale bedrijven.

4.2.1 binnenstad Diepenring

De Groningen City Club (GCC) is een ondernemersorganisatie van bedrijven in en direct om de binnenstad (Ebbingekwartier, Westerhaven, Damsterdiep). De bedrijven die aangesloten zijn bij de GCC zijn bezorgd over de op stapel staande sluiting van de Naberpassage-parkeergarage, omdat de Damsterdiepgarage nog niet opgeleverd is. Dit, tezamen met het feit dat er straatparkeerplaatsen aan de diepenring gaan verdwijnen gaat voor problemen zorgen, is de verwachting van de ondernemers.

Daarnaast speelt met name in de Oosterstraat het probleem van de zogenaamde 'wildgroei van de witte busjes'. Hiermee worden aannemers bedoeld die met hun - meestal witte - busjes op de stoep parkeren met een dagontheffing om hun

werkzaamheden te kunnen verrichten. Ondernemers en winkeliers hebben hier last van en ze stellen voor een maximum aan de uit te geven dagontheffingen te stellen. Voor Horeca-ondernemers is het gunstig dat bezoekers hun auto op de P+R terreinen parkeren, omdat ze dan geneigd zijn langer in de binnenstad te verblijven en er dus een hapje en een drankje nuttigen. Uit de gezamenlijke reactie van de GCC en KvK op de plannen om de Diepenring aan te pakken en gesprekken met de gemeente op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau, blijkt dat deze partijen in hoofdlijnen hetzelfde gemeenschappelijke doel voor ogen hebben. Dit is het optimaliseren van het functionele en ruimtelijke gebruik van de huidige Diepenring om er een aantrekkelijk visitekaartje van te maken. Het GCC en de KvK hebben daarbij specifiek aandacht voor de doorstroming en laden en lossen gevraagd.

4.2.2 bedrijventerreinen in Groningen

De afdeling EZ heeft een bedrijventerreinmonitor opgesteld. Daarin komen een aantal vestigingsplaatscriteria of pull- en pushfactoren voor, zoals uitbreidingsmogelijkheden, bereikbaarheid en parkeermogelijkheden. Een trend op het gebied van bedrijventerreinen is onder andere *connectivity*, wat investeren in fysieke bereikbaarheid betekent. Daarnaast speelt de trend *arbeidsmobiliteit* een steeds grotere rol. De arbeidsmobiliteit van hoger opgeleiden (mondiaal) neemt toe, terwijl MBO-ers en lageropgeleiden sterk gebonden blijven aan de regio. Bereikbaarheid en Parkmanagement worden steeds belangrijker bij een hoogwaardig bedrijventerrein.⁴¹ Wat dit voor invloed heeft op het parkeren zal onderzocht moeten worden.

Groningen kent drie bedrijventerreinen met bijbehorende verenigingen⁴² (exclusief GCC), namelijk Zuid-Oost (VBZO), West (VBGW) en Noord-Oost (VBNO). Per bedrijventerrein wordt in de volgende paragrafen de parkeerproblematiek weergegeven.

⁴¹ B. Haaijer, *Bedrijventerreinenmonitor. De thermometer voor bedrijventerreinen, in opdracht van Gemeente Groningen, afdeling EZ (Groningen 2010)*, 4-25.

⁴² Zie terreinwinst.pepermaps.nl voor een plattegrond van de stad, onderverdeeld in bedrijventerrein.

bedrijventerrein Zuid-Oost

Bedrijventerrein Zuid-Oost is een gebied dat zich uitstrekt van het Damsterdiep en Oosterhoogbrug tot het Winschoterdiep en Europapark. In Zuid-Oost zijn bij de bedrijvenvereniging niet veel parkeerproblemen bekend. Tijdens wedstrijden van FC Groningen is het erg druk, maar omdat dit doorgaans buiten kantooruren plaatsvindt wordt hier geen hinder van ondervonden. Voor wat betreft het Groothandelscentrum (GHC, rond Osloweg) worden wel parkeerproblemen ervaren. Mensen parkeren er de auto om vervolgens met de bus naar de stad te gaan. Deze parkeerders kunnen onder het viaduct of op P3 parkeren. Omdat de bushalte eigenlijk op de verkeerde plek staat, is het voor mensen het handigst om de auto op het GHC terrein te plaatsen. Deze onwenselijke situatie is al bij de gemeente aangekaart door de huurdersvereniging GHC.

DUO (Dienst Uitvoering Onderwijs, voormalig IB-Groep), samen met de Belastingdienst gevestigd op de Kempkensberg, heeft wel parkeerproblemen. De bouw van zowel het eigen onderkomen voor DUO en Belastingdienst als die van de Van Mesdagkliniek, samen met de grote toestroom onderaannemers zorgt ervoor dat de parkeersituatie erg slecht is. Gedeeltelijk zal deze situatie opgelost worden door de bouw van de parkeergarage onder de nieuwbouw, maar deze is pas in 2013 gereed. De parkeergarage bevat 675 parkeerplaatsen, hetzelfde aantal als voordien. Na de nieuwbouw zullen er echter meer mensen werkzaam zijn op de Kempkensberg. Verwacht wordt dus dat de parkeerproblemen zullen aanhouden, met als gevolg dat de parkeersituatie in de woonwijk Helpman zal verslechteren. DUO voelt zich verantwoordelijk voor de problemen die daar (kunnen) ontstaan.

Na realisatie van de nieuwbouw zijn er nog drie Belastingdiensttorens met parkeerplaatsen. Uiteindelijk zullen de torens gesloopt worden. Voor DUO en de Belastingdienst is het onzeker hoelang er nog geparkeerd kan worden bij deze torens, daarom willen ze graag duidelijkheid van de gemeente hierover. Facilitaire Zaken van DUO kan dan tijdig de werknemers informeren over eventuele parkeeralternatieven. Informeren leidt tot meer begrip voor de situatie, en dus tot meer tevredenheid. Oplossingen die DUO zou willen zien:

- Station Europapark opleveren, waardoor mensen eerder met de trein zullen komen.
- P+R stimuleren door citybus langs Kempkensberg te laten rijden. Met name interessant voor werknemers vanuit Friesland die via P+R Hoogkerk rechtstreeks naar DUO zouden kunnen reizen. Deze wens verder onderzoeken.
- Meer afstemming en overleg plaats laten vinden tussen DUO en beleidsmedewerkers
- Meer communiceren over bestemmingsplannen.

Een andere large account in Zuid-Oost is Menzis. Menzis, gevestigd op het Europapark nabij de Euroborg, beschikt over een eigen parkeerterrein van 350 plekken. Ook hebben werknemers en bezoekers de mogelijkheid om te parkeren op het naastgelegen P+R terrein P2. Zolang P2 in gebruik is, heeft Menzis geen parkeerproblemen. Echter, het is bekend dat P2 een tijdelijk terrein is. Deze tijdelijke status leidt tot onrust bij Menzis. Het bedrijf is bang grote parkeerproblematiek tegemoet te gaan wanneer er geen adequate vervanging is voor het terrein. Hierin kan het Parkeerbedrijf / de gemeente duidelijkheid verschaffen. Daarnaast is er behoefte aan een 'blik van buiten', oftewel iemand die meedenkt met hun Mobiliteit- en Parkeerbeleid. Er is behoefte aan contact met de bureaus, waaronder Ziggo en Euroborg, om te komen tot een gezamenlijke oplossing voor het parkeren. Net als DUO heeft Menzis behoefte aan een meer zichtbare gemeente die een partner kan zijn om van gedachten mee te wisselen over parkeren.

*bedrijventerrein West*⁴³

Bedrijventerrein West is een uitgestrekt en divers gebied waar bedrijven uit verschillende sectoren gevestigd zijn, van Hanzehogeschool en RUG op het Zernikerterrein tot bedrijven in Corpus den Hoorn. In Hoogkerk en Westpoort zijn geen parkeerproblemen volgens de VBGW. Wel zouden er meer transferia moeten komen, bijvoorbeeld in Hoogkerk. Bedrijven en de gemeente zouden nauw moeten samenwerken om gebruik van P+R te stimuleren. Vanuit het nieuw op te richten Ondernemersfonds zou bijvoorbeeld een bijdrage betaald kunnen worden voor het laten rijden van bussen van en naar de transferia. Een voorwaarde hiervoor zou moeten zijn dat de parkeerterreinen gebruiksvriendelijk en vooral ook veilig moeten zijn, zodat mensen ook in de donkere wintermaanden graag gebruik maken van deze parkeermogelijkheid.

Corpus den Hoorn Zuid kan als bedrijventerrein getypeerd worden als kantorenlocatie. Dit betekent dat er veel meer werknemers per netto uitgegeven hectare aanwezig zijn dan op andere bedrijventerreinen.⁴⁴ Met het Martiniziekenhuis (MZG) trekt dit gebied dan ook erg veel bezoekers en medewerkers aan. De bedrijvenvereniging is al geruime tijd bezig een oplossing te vinden voor bedrijven die overlast ondervinden van wildparkeerders rond het Martiniziekenhuis. In andere gebieden zijn nauwelijks problemen, of zijn problemen opgelost (zoals aan de Rozenburglaan d.m.v. invoering parkeerverbod).

Het MZG heeft geen gegevens met betrekking tot het bezoekersaantal of aantal werknemers dat dagelijks met de auto komt. Het ziekenhuis is in het bezit van een parkeergarage, waar zowel bezoekers, patiënten als werknemers tegen betaling gebruik van kunnen maken. Daarnaast is er een gratis parkeermogelijkheid op een terrein bij

Maupertus, vlakbij het ziekenhuis. Zowel het parkeerterrein als de garage zijn nooit volledig bezet. Er is dus altijd voldoende parkeergelegenheid, zelfs bij slecht weer en tijdens piekuren, geeft een woordvoerder van het ziekenhuis aan. Daarom is de verwachting dat er geen behoefte is aan gebruik van P+R voorzieningen.

Dat er parkeerproblematiek speelt in de omgeving van het ziekenhuis, daar is men van op de hoogte. Het ziekenhuis voelt zich hier echter niet verantwoordelijk voor. Enerzijds is niet te achterhalen wie die wildparkeerders⁴⁵ zijn, anderzijds vindt het ziekenhuis dat het voldoende parkeerfaciliteiten biedt. MZG heeft contacten met bureaus, zowel bedrijven als bewoners, maar parkeerproblematiek wordt vrijwel niet besproken.

Ophtec ondervindt veel parkeer- en bereikbaarheidsproblematiek. Naast ruim 100 werknemers ontvangt het bedrijf ongeveer 25.000 patiënten per jaar. Dit geeft een verhoging van de parkeerdruk in de omgeving. Met deze reden is in de jaren '80 aan dit bedrijf gevraagd om te vertrekken van de Heresingel naar een plek met voldoende parkeercapaciteit. Nu ondervindt het bedrijf veel last van wildparkeerders. Vanaf 2004 is deze druk erg toegenomen, sinds twee jaar ondervinden de omliggende bedrijven structurele overlast. In de woonwijk is dit terug te zien. Ook bedrijven zoals Thuiszorg en Cendris trekken veel werknemers aan, waardoor de parkeerdruk hoog is. Ophtec heeft onderzoek laten verrichten naar mogelijke oplossingen.

- 1) Beperking van woon-werkverkeer. Stimuleren van fiets- en scootergebruik van werknemers.
- 2) Extra parkeerplaatsen in groenstrook, twaalf stuks.
- 3) Vergunninghoudersysteem

Door geparkeerde auto's rond Ophtec bestaan er naast parkeerproblemen ook bereikbaarheidsproblemen voor de leveranciers die het bedrijf bevoorraden.

⁴³ VBGW: Corpus den Hoorn, Kranenburg en Martini Trade Park.

⁴⁴ B. Haaijer, Bedrijventerreinenmonitor. De thermometer voor bedrijventerreinen, in opdracht van Gemeente Groningen, afdeling EZ (Groningen 2010) 30.

⁴⁵ Zie voor uitleg 'wildparkeerder' pagina 10, voetnoot 6.

bedrijventerrein Noord-Oost

In het noordoosten van de stad is geen tot nauwelijks parkeerproblematiek.

De bedrijven hebben zelf voldoende parkeergelegenheid om hun bedrijf heen. De bedrijventerreinen Kardinge, Ulgersmaborg, De Hoogte en Oosterhogebrug zijn goed bereikbaar. Het UMCG valt binnen het gebied van VBNO, maar de bedrijvenvereniging onderhoudt geen contact met het ziekenhuis. Anders dan bewoners, ondervinden de ondernemers geen hinder van bezoekers en werknemers van het UMCG. In Het witte Lam is een autobedrijf dat problemen veroorzaakt. Geparkeerde auto's langs de doorgaande weg leiden tot bereikbaarheidsproblemen voor vrachtauto's. EZ is bezig dit probleem aan te pakken.

Het UMCG is met ruim 10.300 medewerkers de grootste werkgever van de stad Groningen en omstreken. Overdag zijn er ongeveer 6.000 mensen aan het werk in het UMCG, waarvan de helft met de auto komt. Daarvan kan eenderde parkeren in een van de parkeergarages van het UMCG zelf. Medewerkers hebben de mogelijkheid om een abonnement voor de Boterdiepgarage te nemen of om op een P+R terrein te parkeren. Het UMCG betaalt dan de helft van de P+R kosten.

Medewerkers zijn relatief tevreden over het parkeren. De sluiting van het Bodenterrein begin 2009 heeft voor negatieve reacties gezorgd, maar nu blijkt de combinatie P+R en pendelbus vaak zelfs sneller te zijn dan door de drukte van de binnenstad het Bodenterrein met de eigen auto te bereiken. Veranderingen leidden dus tot ontevredenheid, maar nu zijn medewerkers relatief tevreden met de nieuwe situatie.

P+R terreinen zijn uitstekende uitvindingen, maar het functioneren van deze terreinen valt of staat met juiste pendelbusverbindingen en voorzieningen op de terreinen. Dat er in de winter niet gestrooid wordt en de sneeuw niet wordt opgeruimd op de terreinen vindt het UMCG onbegrijpelijk. Een andere ergernis van medewerkers is dat bussen vaak niet op tijd rijden. Wanneer er wegversperringen zijn, moeten bussen omrijden

waardoor tijd verloren gaat. Het is van groot belang dat de gemeente werkzaamheden aankondigt, zodat pendelaars weten waar ze aan toe zijn. Ook het feit dat de bouw van P+R Hoogkerk vertraging oploopt wekt ergernis op. De Facilitaire Dienst communiceert richting medewerkers waar geparkeerd kan worden. Wanneer de P+R terreinen later klaar zijn dan gepland, wordt Facilitaire Dienst hier door de OR op aangesproken. Communicatie is dus erg belangrijk.

Het UMCG heeft regelmatig contact met de bewonersorganisatie van de Oosterparkwijk. In het betaald parkeergebied is geen overlast meer van wildparkeerders met bestemming UMCG. Dat er nog overlast is in het vrij parkeergebied, daar is UMCG niet verantwoordelijk voor. Het UMCG vindt dat het voldoende parkeerfaciliteiten biedt om niet in de wijk te hoeven parkeren. Ook kampte het ziekenhuis zelf met wildparkeerders op het eigen terrein, waardoor het UMCG hiertegen maatregelen heeft genomen.

De gemeente bedenkt plannen, voert ze uit, maar evalueert vervolgens niet goed, zo is het idee van UMCG. Een voorbeeld hiervan is de pendelbus van P+R Zernike naar de Grote Markt. Als deze bus vol zit met medewerkers van het UMCG, waarom rijdt deze dan niet gelijk door naar de Oostersingel? De routes van de pendelbussen zouden beter aangepast moeten worden op de wensen van de passagiers. Routes evalueren zou dit kunnen ophelderen.

4.2.3 bedrijven en bezoekersspas⁴⁶

In 2003 heeft er een onderzoek plaatsgevonden onder 2080 bedrijven gevestigd in de betaald parkeergebieden. Onderzocht is welk percentage ondernemers behoefte heeft aan een parkeerkaart voor klanten en hoeveel kaarten per bedrijf er dan mogelijk zouden moeten zijn. Ruim 70% van de bedrijven geeft aan dat klanten en leveranciers

⁴⁶ D&A Communicatie, *Parkeren voor klanten van bedrijven (Groningen, nov-dec 2003)*, in opdracht van de Gemeente Groningen uitgevoerd.

wel eens parkeerproblemen ervaren, en 58% van de respondenten denkt dat een parkeerkaart voor klanten en leveranciers een oplossing zou kunnen bieden.

Respondenten hadden bij het invullen van de vragenlijst ook de mogelijkheid om tips en suggesties aan het parkeerbedrijf door te geven. Zowel de geïnteresseerden als de ongeïnteresseerden in een parkeerkaart geven aan dat het systeem gebruiksvriendelijker, oftewel eenvoudiger gemaakt zou moeten worden.

Veel respondenten zijn niet tevreden over het aan- en afbelsysteem op grond van ervaringen met de bezoekersspas voor particulieren. Beide groepen verzoeken om een tariefsverlaging om het aanbod aantrekkelijker te maken.⁴⁷

4.2.4 signalen vanuit RO/EZ

Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken kent naast het loket van het Parkeerbedrijf ook het Bedrijvenloket en het loket Bouwen en Wonen. Bij de laatste kunnen bouw aanvragen ingediend worden. Het kan zijn dat hiermee ook parkeren gemeoid is, maar dit loket ontvangt geen vragen, klachten of suggesties met betrekking tot parkeren. Indien nodig wordt verwezen naar de Parkeernota of naar het loket van het Parkeerbedrijf. Intern wordt, indien van toepassing, de bouw aanvraag getoetst aan de Parkeernormen-nota en bestemmingsplannen.

Het bedrijvenloket is het logische aanspreekpunt van de gemeente voor bedrijven. Het bedrijvenloket is een samenwerking tussen het UWV WERKbedrijf, de Kamer van Koophandel Groningen en de Belastingdienst Ondernemingen. Bedrijvenverenigingen hebben gestructureerd overleg met de afdeling EZ. Wanneer een accountmanager op bezoek gaat bij een bedrijf om kennis te maken, nemen ze een pakketje informatie mee. De folder van het Parkeerbedrijf kan daar ook aan toegevoegd worden.

⁴⁷ De respondenten waren niet representatief voor de gehele doelgroep. Ook is het onderzoek afkomstig uit 2003. De informatie is bedoeld ter illustratie.

Parkeerknelpunten die EZ opmerkt, worden doorgegeven aan Verkeer & Vervoer.

Het bedrijvenloket heeft een *Verbeterplan Gemeente Groningen. Normenkader voor Bedrijven*⁴⁸ op laten stellen. Deze rapportage is bedoeld om aan te geven in welke mate de gemeentelijke dienstverlening aan bedrijven voldoet aan de door het Normenkader vastgestelde servicenormen. Voor het aanvragen van een Parkeervergunning door bedrijven voldoet het Parkeerbedrijf aan de aanvraagtermijn (100%). Iets minder goed scoort het Parkeerbedrijf op volledigheid verzoeken en aanvragen (70%, moet minimaal 85% zijn). Ook op inhoudelijke kennis en deskundigheid wordt gemeentebreed slecht gescoord met gemiddeld 64%, wat ook voor het Parkeerbedrijf geldt, evenals beleving van toezicht (68%, moet minimaal 70% zijn). Op het gebied van toegankelijkheid en informatievoorziening doet het Parkeerbedrijf het goed.

In *Benchmark Gemeentelijk Ondernemingsklimaat 2010* komt het Parkeerbedrijf er beter uit dan vijf jaar eerder. Dit betekent dat ondernemers over bereikbaarheid en parkeren in 2010 meer tevreden zijn dan in 2005. Desalniettemin krijgen parkeermogelijkheden in Groningen nog steeds een matig rapportcijfer van 6,5. Parkeren op een bedrijventerrein scoort een 7,6, terwijl parkeren op een centrumlocatie een 6,2 krijgt. Over bereikbaarheid zijn ondernemers iets meer tevreden dan over parkeermogelijkheden.⁴⁹

⁴⁸ E. Vermaat en M. Noorman, *Verbeterplan Gemeente Groningen Normenkader voor Bedrijven (23-02-2010 Groningen)*, in opdracht van Ron Torenbosch (EZ). Op www.bewijsvangoededienst.nl/normenkader zijn de randvoorwaarden na te lezen.

⁴⁹ Ecorys Nederland BV, *Benchmark Gemeentelijk Ondernemingsklimaat 2010. Resultaten eindmeting gemeente Groningen (2010)* 32.

4.2.5 evenementen

De organisator van een evenement heeft een evenementenvergunning van de gemeente nodig. Een onderdeel van de aanvraag van zo'n vergunning is het indienen van een mobiliteitsplan bij RO/EZ Verkeersmanagement. Zo kunnen er extra parkeerplaatsen gereserveerd worden voor bezoekers, wordt bebording aangepast en worden indien nodig ontheffingen voor de binnenstad afgegeven. De evenementenorganisatie is zelf verantwoordelijk voor het communiceren van parkeermogelijkheden aan de bezoekers.

Volgens Marketing Groningen zijn er geen noemenswaardige parkeerproblematische aspecten die optreden tijdens evenementen. Bij grote evenementen kan men goed uit de voeten met de extra parkeerplaatsen op P+R terreinen en rijden er extra pendelbussen. Daarnaast wordt bij Qpark extra parkeergelegenheid gehuurd. Een knelpunt dat opsteekt, is dat van tevoren aangegeven moet worden voor welke voertuigen parkeervergunningen of ontheffingen moeten worden verleend. Dit is lastig aan te geven, omdat bedrijven vaak niet weten welk voertuig ingezet gaat worden tijdens het evenement.

4.2.6 nieuwe klanten - aanvragers bedrijfsvergunning

Bij de aanvraag van een bedrijfsvergunning is extra informatie nodig van de klant, zoals een uittreksel van de KvK en een kopie van het legitimatiebewijs van de aanvrager. Deze aanvullende informatie kan niet toegevoegd worden bij de aanvraag via eloket. Dit zou een reden kunnen zijn voor het feit dat meer dan de helft van de aanvragen persoonlijk bij de balie worden ingediend. Wat bedrijfsvergunninghouders van de dienstverlening van het Parkeerbedrijf vinden, wordt nog onderzocht.

4.3 regionale bedrijven

De regionale bedrijven kunnen in twee groepen ingedeeld worden: aanmelders voor het dagontheffingssysteem en bedrijven die aan het loket papieren dagontheffingen of

dagparkeerkaarten komen afhalen. Deze laatste groep heeft geen dagontheffingaccount en wordt niet meegenomen in dit onderzoek.

Het Parkeerbedrijf geeft een dagontheffing of een dagparkeerkaart af. Daarnaast wordt advies gegeven over parkeren voor deze doelgroep. Met de dagontheffing activeren de bedrijven een ontheffing parkeerverbod en een ontheffing inrijverbod. Een dagparkeerkaart wordt gebruikt voor het parkeren in parkeervakken.

Om te verkennen waar knelpunten bij deze groep klanten liggen op parkeergebied, zijn steekproefsgewijs telefonische interviews afgenomen. Bedrijven die niet langer dan een maand geleden via het eloket een dagontheffing of dagparkeerkaart hebben aangemeld, zijn benaderd om een korte vragenlijst door te nemen. Vragen die gesteld werden handelden over het dagontheffingssysteem, het parkeren zelf en de informatievoorziening en dienstverlening van het Parkeerbedrijf. Ook zijn beroepschauffeurs die veelvuldig in Groningen moeten zijn voor hun werk geïnterviewd.

4.3.1 beroepschauffeurs

Beroepschauffeurs kunnen een goed vergelijkend beeld schetsen van de parkeersituaties, omdat ze vaak in verschillende plaatsen en steden komen. Daarom is een aantal interviews afgenomen met beroepschauffeurs, zoals een glazenwasser, een ambulancechauffeur en een aantal bezorgdiensten.

Uit de gesprekken met deze doelgroep kwam het volgende naar voren:

- De parkeersituatie in Groningen wordt als doorsnee ervaren en is niet beter of slechter dan in soortgelijke gemeenten.
- De verkeersdruk maakt dat het lastig is voor een vrachtauto/busje om de stad te bezoeken.
- De straten in Groningen zijn voor een vrachtauto erg krap, en zelfs krappere dan in andere steden.

- Beroepschauffeurs zijn meer geneigd de minpunten te accepteren dan de andere doelgroepen. Ze weten en beseffen dat de situatie vervelend is, maar dat het nu eenmaal zo is.
- Het is niet altijd duidelijk waar betaald moet worden voor parkeren.
- Kortparkeren zou gemakkelijker moeten worden. Laden en lossen kan, maar soms duurt dit langer dan gepland. Daarom zou dit voor bepaalde beroepen gemakkelijker gemaakt kunnen worden door het uitgeven van een speciale ontheffing.

4.3.2 dagontheffers / regionale bedrijven

Elke ondervraagde is erg positief over het dagontheffingsysteem, zoals ook blijkt uit het gemiddelde rapportcijfer (7,9) dat het systeem krijgt. Opmerkingen over het DO-systeem:

- Slecht aangegeven hoe wijzigingen doorgegeven moeten worden, m.n. kentekenwijziging.
- Onduidelijk welk product nodig is en hoe de situatie in de wijk is.

Opmerkingen over parkeren in de stad:

- Met name in binnenstad is het parkeren problematisch.
- Te duur.

Een ruime meerderheid vindt het parkeren in Groningen te duur, maar enkelen geven aan dat het in vergelijking met het westen nog wel meevalt. Het parkeren wordt als duur ervaren, omdat een dagparkeerkaart en een dagontheffing alleen voor een gehele dag aangemeld kunnen worden. Wanneer de werkzaamheden maar kort zijn, dan zijn de parkeervergunning en ontheffing per uur vrij duur. Daarom zien de respondenten graag een mogelijkheid om halve dagen of zelfs per uur te kunnen activeren.

Ook wordt veelvuldig de opmerking gemaakt dat de dagontheffing ten opzichte van een boete slechts tien euro goedkoper is. Daarom wagen sommige ondernemers het er vaak op en melden geen dagontheffing aan met het risico een boete op te lopen.

Overige opmerkingen:

- Dagparkeerkaart zou niet duurder moeten zijn dan geld in de meter gooien.
- Dagparkeerkaart voor alle schilwijken geldig.
- Handhaving zou soepeler moeten zijn.
- Onduidelijkheid over regels plaatsen van schafteket of aanhanger.
- Het DO-systeem zou beveiligd moeten zijn tegen dubbele activeringen
- Jaarlijks factureren, vast bedrag aan bedrijven rekenen per auto
- Kalendertje vergroten, of mogelijkheid bieden om naast een datum aan te klikken te kiezen voor activeren 'vandaag' of 'morgen'.
- Activering koppelen aan kenteken, waardoor geen pasje nodig is
- Annulering van activering gemakkelijker maken en mogelijkheid om op de dag zelf de activering in te trekken wanneer werkzaamheden zijn geannuleerd.

4.4 conclusie doelgroep bedrijven

De GCC geeft aan dat de lokale bedrijven last hebben van de dagontheffers in bepaalde gebieden, met name in de Oosterstraat. Daarnaast zijn bedrijven in en om de binnenstad bang voor de parkeerdruk die gaat ontstaan bij de sluiting van de garage Naberspassage en het verwijderen van straatparkeren langs de diepenring.

Parkeerproblematiek op de bedrijventerreinen verschilt erg. In Noord-Oost speelt nauwelijks iets, behalve dat de toestroom van bezoekers en werknemers richting UMCG in goede banen geleid moet worden. De meeste parkeerproblemen zijn te vinden in het gebied rond het Martiniziekenhuis en bij Kempkensberg in verband met de nieuwbouw. Toenemende parkeerdruk op Helpman moet daarom goed in de gaten gehouden worden.

Met het Parkeerbedrijf hebben de bedrijven op de bedrijventerreinen weinig te maken. Wel geven enkelen aan dat ze graag meer contact zouden willen en een sparringpartner in de gemeente willen zien met betrekking tot hun eigen parkeerbeleid.

Het Parkeerbedrijf kan dus beter zichtbaar zijn. Bedrijven in de betaald parkeer-gebieden hebben meer te maken met het Parkeerbedrijf. Wat zij vinden van de dienstverlening moet nog onderzocht worden. De resultaten van het vestigingen-onderzoek zijn helaas nog niet bekend en zijn daarom in dit rapport niet opgenomen.

De regionale bedrijven zijn erg tevreden over het dagontheffingsysteem, alhoewel het systeem wel gebruiksvriendelijker kan. Reden voor de tevredenheid wordt ook bij deze doelgroep onder andere veroorzaakt doordat ze de situatie vergelijken met andere steden. Het parkeren op zich vinden ze in Groningen wel erg lastig, met name in de binnenstad. Ook is een veelgemaakte opmerking dat het erg duur wordt gevonden; een dagontheffing is nauwelijks goedkoper dan een boete en een dagparkeerkaart is duurder dan geld in de meter gooien.

5. fietsparkeren





5.1 Inleiding

Fietsparkeren wordt een steeds groter onderdeel van het parkeerbeleid. Dit geldt niet alleen voor Groningen, ook andere steden zien het belang in van een goed parkeerbeleid voor de fiets. Fietsers hebben behoefte aan goede en veilige routes, maar ook aan juiste stallingmogelijkheden die bescherming bieden tegen beschadiging en diefstal.

Net als bij automobilisten bestaat er niet zoiets als dé fietsparkeerder. Mensen hebben verschillende wensen en motieven om de fiets te parkeren. Deze aspecten tezamen met een verscheidenheid aan modellen fietsen zorgen voor verschillende fietsparkeerbehoeften. Het fietsparkeerbeleid heeft een aantal doelen:

- Fietsen worden netjes geparkeerd, zodat openbare ruimte voldoende begaanbaar is voor voetgangers en mindervaliden
- Juiste voorzieningen op de juiste locatie; voldoende parkeermogelijkheden bij fietsaantrekkelijke locaties
- De openbare orde komt zo min mogelijk in gevaar
- Juiste aanbod van fietsparkeervoorzieningen heeft een stimulerend effect op het gebruik van de fiets in het verkeer⁵⁰

Om fietsparkeermogelijkheden te verbeteren wordt door de gemeente Groningen ingezet op voldoende stallingcapaciteit, bij voorkeur bewaakt en gratis, en comfortabele entrees van gebouwde voorzieningen. Er wordt onderscheid gemaakt in maatregelen in de binnenstad, bij OV-voorzieningen, in oude wijken en op bedrijventerreinen.⁵¹ De binnenstad wordt onderverdeeld in het winkelgebied en locaties waar colleges worden gegeven, zoals Pathé, Images, het Academieplein en de Harmonie.

⁵⁰ Tijs van Erve, "Stal je fiets op z'n Gronings. Evaluatie project Stadsfietsen", in opdracht van gemeente Groningen (29 november 2007) 41-42.

⁵¹ Nota "Parkeren in de stad; duurzaam bereikbaar! Parkeerbeleid gemeente Groningen 2010-2020", 18.

Fietsparkeren in goede banen leiden is lastig. Voor autoparkeren is duidelijk waar wel en niet geparkeerd mag worden, terwijl een fiets vrijwel overal neergezet kan worden. Daarbij komt dat men de fiets zo dicht mogelijk bij de bestemming wil parkeren. Het probleem van wildparkeren wordt steeds groter. Omdat een aanzienlijk deel van de Groningse inwoners student is en deze doelgroep bij uitstek gebruik maakt van de fiets, zijn een aantal studenten uitgenodigd om hun mening te geven over het fietsparkeren. Vinden zij dat er een fietsparkeerprobleem is, hoe stallen ze graag hun fiets, wat vinden ze van het Stadsbalkon en het Fietservicepunt? Dit zijn vragen die aan bod zijn gekomen tijdens deze studentendiscussie. Daarnaast zijn voor dit hoofdstuk verschillende nota's en onderzoeken op het gebied van fietsbeleid geraadpleegd.

5.2 fietsparkeervoorzieningen in Groningen

De Fietsersbond heeft onderzoek gedaan naar de kwaliteit en aanwezigheid van fietsparkeervoorzieningen binnen 43 gemeenten. Per gemeente zijn fietsparkeervoorzieningen onderzocht in zes hoofdcategorieën: winkelgebieden, openbaar vervoerknooppunten, onderwijsinstellingen, sportcomplexen, uitgaansgelegenheden en overige voorzieningen. Op de locaties is gekeken of er voldoende rekken staan, of die rekken een aanbindmogelijkheid hebben en of de rekken op een logische plek tussen fietsroute en ingang zijn geplaatst. Daarnaast zijn bonuspunten toegekend voor bijvoorbeeld overkappingen of aanwezigheid van bewaakte stallingen. Vooral op dit laatste punt scoort Groningen erg goed. Bij bijna 40% van de onderzochte locaties bevindt zich binnen 250 meter een gratis bewaakte stalling, waardoor Groningen op dit gebied op de eerste plaatst staat.⁵²

Naast onderzoek naar fietsparkeervoorzieningen doet de Fietsersbond met steun van het ministerie van Verkeer en Waterstaat onderzoek naar het fietsklimaat in Nederlandse gemeenten, de zogenaamde Fietsbalans. In vergelijking met andere steden

doet Groningen het vrij goed. Het comfort van het wegdek, de aantrekkelijkheid, het fietsgebruik en het fietsbeleid scoren goed.

5.3 kort- en langparkeren

In het evaluatierapport van het project Stadsfietsen wordt onderscheid gemaakt tussen kortparkeren en langparkeren. Kortparkeerders willen zo dicht mogelijk bij de ingang van hun bestemming parkeren, de voorziening moet gratis zijn en kwaliteit van de stalling-mogelijkheid is van minder groot belang. Langparkeerders daarentegen willen een hogere kwaliteit en zijn bereid daarvoor een vergoeding te betalen en iets verder te lopen naar de bestemming.⁵³ Voorbeelden van tijdelijke parkeervoorzieningen zijn spitsrekken en rode lopers.

Gebruikers van de bewaakte stalling zijn langparkeerders, voornamelijk werkenden in de Binnenstad en stadlers die zich ergeren aan losgestalde fietsen. Een ruime meerderheid die gebruik maakt van de stalling, stalt de fiets vaker dan drie keer in de week. De stalling wordt dus grotendeels bezocht door vaste parkeerders.

Van de straatparkeerders in de binnenstad parkeert tweederde lang en eenderde kort. De helft van de kortparkeerders maakt nooit gebruik van aanbindmogelijkheden en slechts 14% zet de fiets altijd ergens aan vast, tegen 25% van de langparkeerders. Fietsvoorzieningen met aanbindmogelijkheden hebben voor de binnenstad dus geen prioriteit. Tweederde vindt het niet nodig een bewaakte stalling te gebruiken, omdat de fiets niet kostbaar genoeg is. Daarnaast vindt bijna een kwart van de ondervraagden dat de stalling niet dicht genoeg bij de bestemming gesitueerd is. Een grote meerderheid (70%) zou vaker gebruik willen maken van fietsklemmen, maar dan zouden er meer klemmen aanwezig moeten zijn. Met name op de locaties Grote Markt, Vismarkt en

⁵² Frank Borgman (Fietsersbond), 'Fietsparkeren in Nederlandse gemeenten, de stand van zaken' (2010) 1-5.

⁵³ Van Erve, 'Stal je fiets op z'n Gronings', 43-45.

Tussen beide markten (rond Vanilia en Selexyz) is vraag naar fietsklemmen.⁵⁴

De wildparkeerders kunnen ingedeeld worden in twee groepen: Enerzijds studenten/scholieren, anderzijds werknemers die voor betaald werk in de binnenstad moeten zijn. Respondenten die nog studeren vinden niet dat er een probleem is met wildgeparkeerde fietsen in de binnenstad. Ook is deze groep vrijwel niet bekend met bewaakte stallingen en staat ze vrij negatief tegenover deze manier van fietsenstallen. Wel maakt de groep veel gebruik van fietsenklemmen en zou dit vaker willen doen als er meer klemmen worden geplaatst bij bestemmingen van de student.⁵⁵

5.4 studentendiscussie

Studenten behoren bij uitstek tot de doelgroep die veelvuldig gebruik maakt van de fiets. Er zijn zo'n 30.000 studenten woonachtig in Groningen. Om te verkennen hoe deze doelgroep tegen fietsparkeren aankijkt, zijn dertien studenten uitgenodigd om over dit onderwerp te komen praten. Deze studenten wonen verspreid in de stad, van Vinkhuizen tot Helpman. Ongeveer de helft van de aanwezigen woont in een schilwijk en is in het bezit van een bezoekerspas dan wel parkeervergunning voor de eigen auto. Vier studenten zijn vrouw, negen man.

Zowel autoparkeren als fietsparkeren is tijdens de discussie aan bod gekomen, met het laatste als belangrijkste onderwerp. Een ruime meerderheid van de studenten vindt het terecht dat fietsparkeren als een probleem wordt gezien dat aangepakt moet worden. Dit probleem benaderen ze met name vanuit hun eigen perspectief; er worden te weinig parkeervoorzieningen aangeboden, waardoor de fietser zich genoodzaakt ziet de fiets

fout te parkeren. De stallingen zijn niet groot genoeg en te duur voor een oude fiets, zo zijn de studenten van mening. Dat de geparkeerde fiets op het trottoir obstakels voor mindervaliden of mensen met kinderwagens kunnen zijn, begrijpen de studenten, maar dat is niet waar ze aan denken bij fietsparkeerproblematiek. Probleemgebieden voor wat betreft fietsparkeervoorzieningen zijn de Grote Markt (parkeren waar niet mag: tegen stadhuis aan), Vismarkt rond de Korenbeurs (AH), het gebied rond de Herestraat en bij de Rug en tot slot het stationsgebied.



⁵⁴ Ibidem, 51-52.

⁵⁵ E.M.T. Hanssen, "Groninger binnenstad één grote fietsenstalling? Communicatieadviesrapport over de situatie van de wildgeparkeerde fietsen in de binnenstad van Groningen", in opdracht van het Binnenstadsmanagement Groningen (2006) 30-31.

fietsparkeermogelijkheden

In tegenstelling tot eerder onderzoek blijkt dat met name de parkeervoorziening met aanbindmogelijkheden erg populair is. Een ruime meerderheid wil het liefst altijd de fiets ergens aan vast kunnen zetten, ongeacht of het om kort- of langparkeren gaat. Met name 's avonds en 's nachts willen studenten de fiets vast kunnen maken. Een fietsenrek met ring voor het hangslot wordt als favoriet aangemerkt. Naast parkeervoorzieningen met aanbindmogelijkheden zijn de spitsrekken ook handig in gebruik. Het Fietsnietje, ook met een aanbindmogelijkheid, wordt door de studenten op de derde plaats gezet. Een voorbeeld van nog betere fietsenrekken is de zwarte tulp achter het station.

Deze staan bekend als zeer gebruiksvriendelijk volgens de studenten. Ze hebben een hoge aanbindmogelijkheid waardoor de fiets gemakkelijk goed vastgezet kan worden. Fietsvakken, niet aanwezig in Groningen, lijken de studenten geen goed idee. De rode lopers en spitsrekken daarentegen zijn uitstekend. Studenten maken niet veel gebruik van de bewaakte stallingen in de binnenstad, maar het zou wel prettig zijn om in de studentenwijken stallingmogelijkheden te hebben. Een fietsparkeervergunning zou 20,- per jaar kunnen kosten. Dit kan ertoe leiden dat studenten meer gaan investeren in een goede fiets, wat het aantal weesfietsen in de stad zal doen verminderen. Ook zullen de studenten hun fiets beter gaan parkeren in de binnenstad. Het waardebepaald van de fiets zal omhoog gaan. Zolang de student de fiets niet veilig bij de eigen woning kan parkeren, zal de student zich niet druk maken om de juiste stallingwijze bij een bezoek aan de binnenstad of aan andere wijken.

stationsgebied en stadsbalkon

De helft van de ondervraagde studenten was niet op de hoogte van het feit dat er maximaal 12 dagen geparkeerd mag worden in het stationsgebied, hetgeen ze een prima maximum vinden. Een kwart van de studenten vindt dat dit aantal wel minder kan, tot 7 dagen. Kritiek is er op de beheerders van het stadsbalkon. Volgens een aantal studenten worden parkeerplaatsen afgezet met linten, terwijl er nog best fietsen bij

zouden kunnen. De beheerders hebben in sommige gevallen te weinig inlevingsvermogen in de fietser en zouden meer begrip moeten hebben, zo vinden een aantal studenten. Tijdens de busstaking gingen er logischerwijs extra veel mensen op de fiets naar het station en werden alsnog fietsen verwijderd. In zo'n uitzonderingssituatie zouden juist extra maatregelen genomen moeten worden om de fietsen op te vangen in plaats van de fietser te straffen. Daarnaast gebeurt het dat de goedgeparkeerde fiets verplaatst wordt door een andere parkeerder waardoor de fiets alsnog weggesleept wordt. Eén student maakt sinds hem dit is overkomen bij vertrek een foto van zijn geparkeerde fiets als bewijs van het juist achterlaten van zijn fiets. Een klacht indienen tegen onterechte verwijdering helpt niet, zo meldt dezelfde student, want hij heeft geen reactie op zijn brief ontvangen.

De studenten vinden het niet eerlijk dat zij gestraft worden voor het feit dat het stadsbalkon bij opening al niet groot genoeg bleek. En ze vinden dat er meer gedaan moet worden om de fietsflat onder de aandacht te brengen, omdat daar vaak nog wel plek is om te parkeren. Andere alternatieven zijn parkeren aan de singels of meer gebruik maken van station noord en Europapark als dat gereed is. Betalen voor het parkeren zal niet werken, want dan wordt het probleem alleen maar verplaatst. Via luidsprekers kan gecommuniceerd worden met de bezoekers van het Stadsbalkon. Daarnaast zou interactieve bebording aan kunnen geven waar zich nog vrije parkeerplekken bevinden, wat de dienstverlening erg ten goede zal komen. Via deze wegen kunnen ook alternatieven aangeboden worden, zoals de bewaakte stalling of de fietsflat.

fietsservicepunt, wegslepen en diefstal

Mocht de fiets verwijderd zijn, dan zijn acht van de dertien studenten bereid de fiets terug te kopen voor 25,-. Wel is de staat van de fiets doorslaggevend, maar doorgaans is een tweedehands fiets duurder dus vinden ze dit een prima bedrag. Bij het afhalen van de fiets vragen studenten zich af hoe de medewerkers van het Fietsservicepunt

kunnen zien van wie de fiets is. Bij afhalen worden er namelijk geen vragen gesteld door de medewerkers van het depot. De fiets laten graven zien ze niet zitten. Bij een kostbare fiets eventueel wel, dan mag dit max 10,- kosten. Voor goedkopere fietsen zullen mensen het alleen laten doen als het gratis is. Eén student geeft aan zijn fiets niet te willen registreren in verband met de kans op misbruik van persoonsgegevens.

De studenten vinden dat de gemeente zich meer moet richten op het verwijderen van weesfietsen uit de openbare ruimte. Niet alleen in de Binnenstad en bij het station, maar ook in een aantal woonwijken worden na een termijn fietsen verwijderd: Oosterpoort, Indische buurt, Schildersbuurt, Rivierenbuurt, Herewegbuurt en Zeeheldenbuurt.

Wanneer er beter gecommuniceerd wordt over wat wel en niet toegestaan is, zal dit beter helpen het fietsparkeerprobleem enigszins op te lossen dan de harde hand toe te passen. Handhaving leidt tot irritaties en moet alleen ingezet worden als andere middelen niet helpen. Groningen ontvangt ieder jaar weer een nieuwe lichter student. Deze nieuwe inwoners moeten goed op de hoogte gebracht worden van alle regels en voorzieningen rond het fietsparkeren, zo zijn de studenten van mening.

onbekendheid fietsparkeren

De studenten beschikken over onjuiste informatie over fietsenstallingen en ze missen informatie over openingstijden, kosten en locaties. Ook willen ze graag weten waar je wel en niet je fiets mag parkeren. Naast specifiek de doelgroep studenten moet de gemeente zich richten op alle inwoners van Groningen. Via stickers, posters en labels aan fietsen kan informatie omtrent fietsparkeren verspreid worden. Daarnaast kan aan nieuwe inwoners van Groningen een fietsparkeerfolder toegestuurd worden en kan de gemeente voorlichting geven op drukke plekken en evenementen. De studenten missen informatie over fietsparkeren op plattegronden en borden in de binnenstad.

De bewaakte fietsenstallingen zijn bij veel inwoners nog te onbekend, dus hier zou

extra aandacht aan besteed moeten worden. De stallingen moeten aantrekkelijker en bekender gemaakt worden. De aanwezigheid van een fietsenmaker in een stalling is absoluut een meerwaarde. Verder zou de mogelijkheid om heel goedkoop fietslampjes te kopen in de stalling of de mogelijkheid om je band op te pompen meewerken aan het aantrekkelijker maken van de stalling. Studenten kunnen het beste bereikt worden via intranet van hun opleiding of door middel van posters in de stad en op scholen. Studenten maken niet veel gebruik van de website van de gemeente.

5.5 conclusie fietsparkeren

In vergelijking met andere steden wordt Groningen goed beoordeeld door de Fietsbalans voor het fietsparkeren. Dit onderzoek stamt echter uit 2006 en er is geen recenter onderzoek voor handen. De fietsbond is minder tevreden over het fietsparkeren in Groningen, omdat er weinig aanbindmogelijkheden zijn. Uit de studentendiscussie blijkt dat fietsers graag te allen tijde hun fiets ergens aan vast willen zetten, zowel voor kort- als langparkeren.

Dat er een fietsparkeerprobleem is, zien de studenten met name vanuit hun eigen perspectief; ze kunnen de fiets niet goed kwijt, daarom parkeren ze fout. Middels betere communicatie en voorlichting kan het probleem aangepakt worden, wat beter zal werken dan harde handhaving. Daarnaast zijn de parkeerstallingen nog te onbekend. Ditzelfde geldt ook voor regels omtrent het fietsparkeren. De parkeerproblematiek op het stationsgebied moet als eerste aangepakt worden volgens de studenten.

conclusie doelgroepverkenning

De doelgroepverkenning heeft per klantgroep een eerste aanzet kunnen geven in het inzichtelijk maken van wensen en meningen op parkeergebied in de stad Groningen. Knelpunten en verbeteringsuggesties boven water krijgen had meer prioriteit dan de representativiteit van de respondenten en informatie vanuit bedrijven en (belangen) organisaties. Per doelgroep was de inzet om verbeteringsuggesties te verkrijgen over enerzijds het parkeren zelf, anderzijds over de dienstverlening, communicatie, informatievoorziening en de afgegeven vergunningen.

Respondenten uit de doelgroep maken logischerwijs geen onderscheid tussen zaken die binnen of buiten de invloedssfeer van het Parkeerbedrijf vallen. Alles dat enigszins met parkeren te maken heeft, werd genoemd. Om meer begrip en tevredenheid te creëren kan het Parkeerbedrijf meer investeren in verduidelijken wat tot het Parkeerbedrijf gerekend kan worden en wat niet. Dit in samenhang met het benoemen van de huidige situatie, steeds meer auto's in de middeleeuwse binnenstad, kan zorgen dat men positiever over het parkeren gaat denken. Ook investeren in uitleg waarom fietsparkeerders problematisch is, kan leiden tot meer begrip en beter parkeergedrag. In de communicatie naar ouderen kan rekening gehouden worden met het feit dat steeds meer vrouwen onder ouderen mobiel blijven met de auto. Naast deze communicatiestrategische suggesties worden hieronder puntsgewijs opmerkingen van alle doelgroepen weergegeven, tezamen met aanbevelingen. Het Parkeerbedrijf kan middels onderstaande uitzoeken welke veranderingen het, binnen de gestelde beleidskaders, zou kunnen doorvoeren.

communicatie:

- Bewoners persoonlijk benaderen bij wijzigingen in beleid en uitvoering
- Bestemmingsplannen communiceren (Bijv. sluiting P2, verdwijnen Bodenterrein, sloop torens op Kempkensberg en gevolgen voor parkeerplaatsen aldaar)
- Communiceren over vertraging aanleg P+R Hoogkerk, station Europapark
- Alternatieven voor stadsbalkon promoten: station Noord en Europapark, aan de singels en de fietsflat
- Informeren over locaties van fietsparkeervoorzieningen
- Stallingen promoten, niet altijd bekend dat het gratis is en dat je er (goedkoop) je fiets kunt laten maken.
- Regels omtrent fietsparkeerders duidelijker communiceren
- Nieuwe lichting studenten en nieuwe inwoners inlichten over fietsparkeerders
- Communiceren over fietsparkeerders met stickers, labels, posters, borden en op plattegronden
- Voorlichting op drukke plekken en evenementen over fietsparkeerders (Keiweek en op scholen)
- Link naar toegankelijkgroningen.nl op site van Parkeerbedrijf (daar komen de locatie van openbare GPP op)
- Informatie over regels omtrent gehandicaptenparkeerders in de stad op de site plaatsen: parkeerduur, tarieven, etc.

dienstverlening en vergunningen:

- Openingsstijden loket uitbreiden
- Mogelijkheden eloket uitbreiden
- Een adviserende rol spelen, beter zichtbaar zijn voor bedrijven die daar behoefte aan hebben (DUO, Menzis)
- 'Witte busjes'- probleem in binnenstad oplossen

- Nieuw soort vergunning: ontheffing voor kort parkeren/dagontheffing in de binnenstad
- Dagontheffing en dagparkeerkaart per uur of dagdeel aanmelden
- Verschil in kosten voor een dagontheffing en een boete vergroten
- Dagparkeerkaart niet duurder maken dan geld in de meter gooien
- Dagparkeerkaart voor alle schilwijken geldig maken
- Mogelijkheid 2e vergunning voor 2e auto
- Nieuwe vergunning: mantelzorger
- Bewoners vinden dat de lasten bij hen gelegd worden, terwijl de forenzen en bezoekers voor parkeerproblemen zorgen
- Nieuw product voor bezoekers die langer dan een dag in Groningen zijn (garage is duur, P+R is niet beveiligd)

parkeren zelf

- Vakken aanpassen: Tuinwijk en Oosterparkwijk (Gerbrand Bakkerstraat)
- Bebording en bewegwijzering verbeteren, P-zones duidelijker aangeven
- Mogelijkheid onderzoeken Parkeerplaatsen huren bij Niemeyer
- Handhaving intensiveren in schilwijken, ook met betrekking tot fietsparkeren
- Parkeerdruk in Helpman in de gaten houden i.v.m. verbouwing Kempkensberg
- Hoge parkeerdruk in Gerbrand Bakkerstraat, Oranjebuurt, Schilderswijk
- Betalen per minuut mogelijk maken, op straat als in garages

garages en P+R terreinen

- Vaker parkeeracties houden, zoals de decemberparkeeractie Boterdiepgarage
- Meer aan promotie doen
- Garages en P+R terreinen schoner, veiliger, ruimer en overzichtelijker maken
- Oosterpoort: langere openingstijden, parkeerticket koppelen aan toegangskaart Oosterpoort
- P+R 'aankleden': kiosk en wc's plaatsen

- Tariefdifferentiatie om lege garages te promoten (discussies) vs. eenduidigheid tarieven P+R (verkiezingsmarkt); hier is verdeeldheid over.
- P+R terreinen beter bereikbaar maken voor voetgangers en fietsers, incl. fietsparkeervoorzieningen
- P+R Hoogkerk openingstijden beter aangeven (alleen op zaterdag open)
- Meer info op citybuskaartje zetten (contact opnemen met OV-bureau)
- P+R pendelbussen route beter afstemmen op de gebruikers
- Pendelbussen moeten op tijd rijden (als er omleidingen zijn, dan dit beter communiceren)
- Beter samenwerken met bedrijven(verenigingen) om P+R te promoten
- Citybus van Hoogkerk naar Kempkensberg laten rijden: onderzoeken of medewerkers (van DUO/Belastingdienst) uit Friesland hier gebruik van zouden maken
- P+R terreinen gebruiksvriendelijker maken (met faciliteiten, schuilplek, veiligheid 's nachts/'s avonds, in winter sneeuwruimen en strooien)
- Meer P+R terreinen, ook een bij Suikerfabriek

dagontheffingsysteem

- Beter aangeven hoe wijzigingen doorgevoerd kunnen worden (bijv. kentekenwijziging)
- Vaak onduidelijk welk product nodig is
- Hoe is de parkeersituatie in de wijk? Dit weergeven.
- Vermelden dat dagparkeerkaart voor hele wijk geldig is, en plattegrondje desbetreffende wijk toevoegen.
- Beveiligen tegen dubbele activering
- Kalender vergroten, of mogelijkheid bieden om te keizen voor activeren 'vandaag' of 'morgen', zoals de NS ook heeft.
- Activering koppelen aan kenteken, waardoor geen pasje meer nodig is.
- Annulering van activering mogelijk maken.

fietsparkeren

- Aanbindmogelijkheden zijn erg belangrijk, een favoriete klem is de 'tulp'
- In de binnenstad zijn te weinig klemmen, met name bij Grote Markt, Vismarkt (AH), tussen beide markten
- In de wijken stallingen situeren, desnoods betaald (maximaal 20,-)
- Stallingen aantrekkelijker maken (fietsenmaker, goedkoop lampjes verkopen, band oppompen)
- Meer begrip voor fietsparkeerders hebben
- In het stadsbalkon via luidsprekers en interactieve bebording aangeven waar parkeerruimte is.
- Wat gebeurt er met de fiets als deze is weggesleept? Is er een klachtenprocedure?
- Hoe weet de medewerker van het Fietsservicepunt van wie de fiets is?
- Fietsparkeermogelijkheden bij ABN Amro stationsgebied onderzoeken

gehandicaptenparkeren in Groningen

- Onderscheid maken in verschillende behoeftes / aard van handicap en GPP daarop aanpassen
- GPP ruimer opzetten en rekening houden met uitstappen, bestemming van parkeerder
- Plaatsing GPP in samenwerking met gehandicaptenadviesraad uitvoeren
- GPP minimaal drie meter breed maken
- Gehandicaptenparkeren onderdeel maken van de evenementenaanvraag
- P+R ook voor gehandicapten promoten, ze kunnen dan per taxi doorreizen naar een verdere bestemming.
- Onderzoeken of er een drempel ingevoerd kan worden voor het aanvragen van de GPK en GPP

overige punten

- Meer aandacht aan fietsende bezoeker besteden
- Rekening houden met parkeren bij nieuwbouw/renovatie
- Gebruik maken van adviesraden, zoals de gehandicaptenadviesraad en de ouderenraad
- Gestructureerd contact onderhouden met VVV, GCC en andere bedrijvenverenigingen
- Gestructureerd overleggen met EZ
- Parkeerfolder toevoegen bij pakket dat EZ meeneemt naar bedrijven

verdere onderzoeksmogelijkheden

- 'Dag uit het leven van ...' per doelgroep uitvoeren
- Klankbordgroepen in het leven roepen
- Benchmarking
- Enquête onder GPK-houders
- Internetpoll
- P+R en garage enquête opnieuw uitvoeren
- Tevredenheidsonderzoek fietsers en fietsparkeerders
- Onderzoek onder bedrijfsvergunninghouders

literatuurlijst

Arcadis, *Memo Verbeterpunten Parkeerbedrijf Groningen n.a.v. focusgroepen bewoners* (Arnhem 5 februari 2010).

Arcadis, *Parkeerenquête P+R en Parkeergarages Groningen* (9 maart 2009), uitgevoerd in opdracht van Gemeente Groningen, Verkeer en Vervoer.

Borgman, F. (Fietsersbond), 'Fietsparkeren in Nederlandse gemeenten, de stand van zaken' (2010).

D&A Communicatie, *Parkeren voor klanten van bedrijven* (Groningen, nov-dec 2003), in opdracht van de Gemeente Groningen uitgevoerd.

Duurzaam Parkeren – Parkeerbeleid gemeente Groningen 2008-2014.

Ecorys Nederland BV, *Benchmark Gemeentelijk Ondernemingsklimaat 2010*. Resultaten eindmeting gemeente Groningen (2010).

Evaluatie invoering bewonersparkeren Oranjewijk (1 maart 2006).

Enquête op noorderplantsoen.nl van de gelijknamige buurtvereniging.

Enquête van bewonersorganisatie Oosterparkwijk .

Erve, T. van, 'Stal je fiets op z'n Gronings. Evaluatie project Stadsfietsen', in opdracht van gemeente Groningen (29 november 2007).

Götz, N., 'Een dag uit het leven van...', in opdracht van het Parkeerbedrijf (januari 2010).

Haaijer, B., *Bedrijventerreinenmonitor. De thermometer voor bedrijventerreinen*, in opdracht van Gemeente Groningen, afdeling EZ (Groningen 2010).

Hanssen, E.M.T., 'Groninger binnenstad één grote fietsenstalling?' in opdracht van het Binnenstadsmanagement Groningen (2006).

Iersel, J. van en K. Leidelmeijer (RIGO Research en Advies BV), 'Senioren op de woningmarkt. Nieuwe generaties, andere eisen en wensen', in opdracht van VROM/WWI (2010).

'Mit waarmte en diverdoatsie op weg noar 2020. Ook ouderen hebben de toekomst', visie op toekomstbeleid ouderen 2020, gemeente Groningen (Groningen maart 2010).

Nota 'Parkeren in de stad; duurzaam bereikbaar! Parkeerbeleid gemeente Groningen 2010-2020' (Groningen 2009).

Nota Reactie en Commentaar "Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar!" (9 december 2009).

Project RegioTram, *Raamwerk RegioRail* (december 2008).

Toeristisch-recreatieve ontwikkelingsmonitor 2007, in opdracht van Marketing Groningen en Gemeente Groningen opgesteld.

Vermaat, E. en M. Noorman, *Verbeterplan Gemeente Groningen Normenkader voor Bedrijven* (23-02-2010 Groningen).

Waerden, P. van der en M. de Bruin., 'Draagvlak voor betaald parkeren in de woonomgeving', in: www.verkeerinbeeld.info, columns (21-01-2010).

verkeerinbeeld.info
regiotram.nl
terreinwinst.pepermaps.nl
bewijsvangoededienst.nl/normenkader
site-supply.nl/cso
cbs.nl
toegankelijk-groningen.nl

organisaties

Wijkbeheer
Bewonersorganisaties
Marketing Groningen / VVV
GCC
VBNO
VBZO
VBGW
Ophtec
DUO
Menzis
Martiniziekenhuis Groningen
PCG Zorgbelang
UMCG
Provinciale Chronisch Zieken en Gehandicaptenraad
Gehandicaptenadviesraad
Ouderenraad
Hanzehogeschool
Rijksuniversiteit Groningen



Parkeerbedrijf gemeente Groningen

Bezoekadres

Gedempte Zuiderdiep 98

Postadres

Postbus 7081

9701 JB Groningen

(050) 367 89 10 (optie 1)

www.groningen.nl/parkeren