



Parkeervisie Groningen

Marjolein Kolstein

Age Stinissen

September 2017

www.os-groningen.nl



Inhoud

Inhoud	1
Samenvatting	2
1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding en doel van het onderzoek	3
1.2 Opzet van het onderzoek	3
2. Respons	4
3. Resultaten	6
3.1 Inleiding	6
3.2 De meningen over de stellingen	6
Colofon	16

Samenvatting

In mei en juni 2017 is de 'contourennota Parkeren in de levende stad' met de gemeenteraad en de Stadjes besproken. In deze nota is te lezen wat de gemeente Groningen op hoofdlijnen wil op het gebied van parkeren. Voor deze definitieve parkeernota is de gemeente geïnteresseerd in de mening van de bevolking over de huidige parkeersituatie in de stad maar vooral ook over de voornemens uit de contourennota. Daarvoor is een enquête voorgelegd aan het stadspanel, omdat parkeren ook gebeurt door niet-stadjers is de enquête ook open gesteld voor niet bewoners van de stad. De respons was in totaal bijna 3.800 personen. Van deze mensen leeft 81 procent in een huishouden met een of meerdere auto's. In de gemeente als geheel heeft 60 procent van de huishoudens een auto.

Bijna iedereen is het er over eens dat genoeg parkeervoorzieningen belangrijk zijn voor het functioneren van de stad. Lang niet iedereen is het er mee eens dat die er ook zijn. De respondenten zijn over het algemeen goed te spreken over de P+R voorzieningen in de stad.

Ruim de helft van de mensen vindt dat er regelmatig teveel auto's staan geparkeerd in de openbare ruimte en dat dit gaat ten koste van zaken als groen, fietsen en loopruimte. Dat er in de eigen straat teveel auto's staan, wordt door iets minder mensen onderschreven. Echter, toch vindt de helft van onze inwoners dat er regelmatig teveel auto's bij hun in de straat of buurt staan.

We hebben de respondenten gevraagd of parkeermaatregelen alleen mogen worden ingevoerd op plaatsen waar nu problemen zijn en of ze ook mogen worden ingevoerd op plaatsen waar parkeerproblemen verwacht worden. Met beide stellingen is de meerderheid het eens.

De ruime meerderheid van de respondenten vindt dat parkeermaatregelen pas mogen worden ingevoerd, als een groot gedeelte van de bewoners het ermee eens is. Welk percentage van de bewoners het met de in te voeren maatregel eens moeten zijn, varieert globaal tussen de 50 en 80 procent.

Bij nieuwbouw mag gebouwd worden met minder of geen parkeerplekken dan volgens de parkeernormen, zolang gegarandeerd is dat de parkeerdruk op straat niet toeneemt, zo vindt iets meer dan de helft van de respondenten. Enigszins tegenstrijdig hiermee is dat met de stelling dat de toekomstige bewoners in deze situatie dan dus geen recht hebben op een parkeervergunning op straat, meer dan 60 procent het niet eens is.

Men is het er in meerderheid over eens dat voor elektrische auto's meer faciliteiten moeten komen en autodelen makkelijker moet worden. Opvallend is dat de mening dat bezitters van elektrische auto's of deelauto's daarom voorrang krijgen in het toewijzen van parkeerplaatsen, niet wordt gedeeld.

De kosten voor de buurtstallingen en de parkeergarages vinden de respondenten te hoog. De kosten van een parkeervergunning worden over het algemeen als billijk gezien.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en doel van het onderzoek

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

Eind juni is de 'contourennota Parkeren in de levende stad' met de gemeenteraad en tijdens 3 informatieavonden verspreid over de stad besproken. In deze contourennota is te lezen wat de gemeente Groningen met de stad op hoofdlijnen naartoe wil met haar parkeerbeleid. De gemeente Groningen heeft Onderzoek en Statistiek gevraagd een onderzoek uit te voeren onder het Stadspanel. Ze wil te weten komen wat de stad vindt van de (eerste) contouren van het nieuwe parkeerbeleid.

1.2 Opzet van het onderzoek

De enquête is voorgelegd aan het Stadspanel. Het Stadspanel bestaat uit een grote groep Stadgers die hun mailadres hebben gegeven om mee te werken aan internetonderzoek van Onderzoek en Statistiek Groningen. Momenteel telt het Stadspanel ongeveer 11.000 leden. We hebben alle leden van het Stadspanel uitgenodigd om de enquête in te vullen. Daarnaast zijn mensen via Facebook en Twitter uitgenodigd om de open enquête in te vullen. Deze open enquête kon worden ingevuld door iedereen die geen lid is van het Stadspanel. In de enquête zijn gesloten en open vragen gesteld. Alle antwoorden op de open vragen en de toelichtingen zijn in een apart document aan de opdrachtgever verstrekt. In de rapportage is hiervan een samenvatting gegeven.

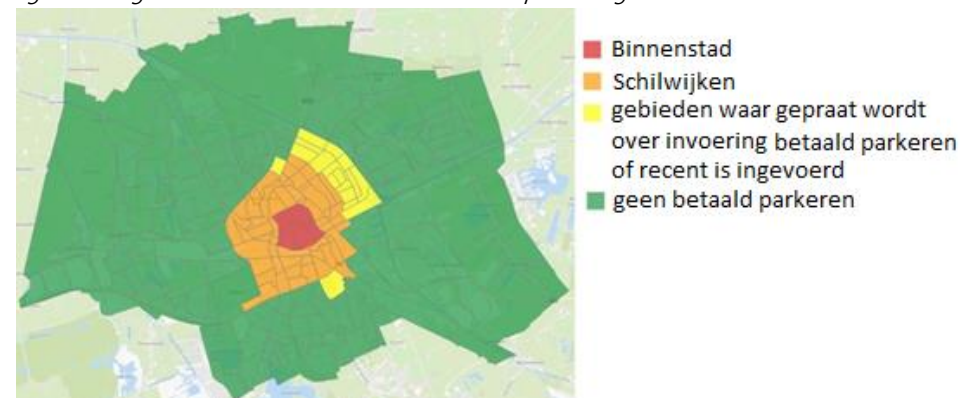
Met ruim 11.000 leden, in alle leeftijdsgroepen vanuit de hele gemeente, geeft het Stadspanel een adequaat beeld van de mening van inwoners van de stad. Wel moet worden opgemerkt dat voor het Stadspanel geen aselechte steekproef van alle bewoners is getrokken. Elke inwoner kan lid worden van het Stadspanel. Het gevolg is dat sommige groepen inwoners zijn oververtegenwoordigd en anderen ondervertegenwoordigd. Dit neemt niet weg dat het Stadspanel een zeer bruikbaar instrument is om in korte tijd de mening van een aanzienlijke groep inwoners van de stad Groningen te peilen.

Open enquête

De enquête is ook opengesteld voor mensen die geen lid zijn van het Stadspanel. Deze mogelijkheid verlaagt de drempel voor deelname aan de enquête; men hoeft immers niet eerst lid te worden. Een andere reden om deze optie toe te voegen is om de enquête beschikbaar te stellen voor mensen buiten de gemeente Groningen. In de open enquête wordt om deze reden in ieder geval gevraagd om de huidige woonplaats. Voor de rest is de enquête hetzelfde.

De resultaten worden apart geanalyseerd voor de gebieden met verschillende parkeerregimes, zie figuur 1.

Figuur 1: De gemeente verdeeld naar de verschillende parkeerregimes



2. Respons

Na een eerste uitnodiging en een herinneringsmail hebben 3.799 leden van het Stadspanel de vragenlijst ingevuld (3.428 volledig). De open enquête is door 249 mensen ingevuld (190 volledig). Het was een vrij lange enquête, relatief veel mensen, 12 procent, hebben de enquête niet tot het einde toe ingevuld. Van de respons is 56 procent man en 44 procent vrouw. De meeste respondenten zijn tussen de 35 en 64 jaar oud, slechts 7 procent is 27 jaar of jonger. De groepen wonend in een- of tweepersoons huishouden zijn het grootste, respectievelijk 32 en 43 procent van de respondenten. 16 Procent woont in een huishouden met 4 of meer personen. In tabel 2.1 staat het autobezit van de huishoudens waar de mensen in wonen en in tabel 2.2 waar de mensen wonen in de stad verdeeld naar soort parkeerregime vergeleken met de bevolking in deze gebieden. In tabel 2.3 is de leeftjidsverdeling van de responsgroep vergeleken met de samenstelling van de bevolking.

Tabel 2.1 Autobezit van de huishoudens van de respondenten

	aantal	percentage
Geen enkele auto	692	19%
1 auto	2.310	64%
2 auto's	557	15%
3 of meer auto's	33	1%
Geen antwoord	25	1%
Totaal	3.618	100%

Van alle respondenten heeft 19 procent geen auto en 80 procent een of meerdere auto's. Bij de respons zijn de mensen met auto oververtegenwoordigd, in de gemeente als geheel heeft ongeveer 61 procent van de huishoudens een of meerdere auto's. (CBS) Er is niet bekend welk percentage van de huishoudens 2 of meer auto's heeft. Ook zijn de jongeren ondervertegenwoordigd, de jongeren hebben over het algemeen minder auto's. Het aantal respondenten zonder auto is wel groot genoeg om apart uitspraken te kunnen doen over deze groep.

Tabel 2.2: Woongebied van de respondenten

	aantal	Percentage ¹⁾	bevolking
Binnenstad binnen de diepen	90	3%	6%
Schil ²⁾	194	6%	9%
Betaald parkeergebied buiten het centrum ³⁾	802	24%	19%
Toekomstig mogelijk betaald ⁴⁾	274	8%	8%
Niet betaald parkeren gebied	2.017	60%	57%
Buiten de stad	42		
Onbekend binnen de stad	139		
Totaal	3.555	100%	100%

1) Percentage alleen bekend waar in de gemeente wonend

2) Schil: Oosterpoort, Hortusbuurt, Oosterpoort, Kop van Oost, de Linie en de Meeuwen

3) Oosterpark, Professorenbuurt en Indische buurt (alle drie het betaald parkeren deel), Noorderplantsoenbuurt, Oranjebuurt, Schildersbuurt en Zeehelden-Badstratenbuurt, Herewegbuurt, Rivierenbuurt, Grunobuurt, Laanhuizen

4) Oosterpark, Professorenbuurt en Indische buurt (overig), delen Coendersborg en de Hoogte

Aan de hand van de ingevulde postcode is vastgesteld in welk deel van de stad de respondenten wonen. Van alle respondenten woont 30 procent in een gebied waar nu al betaald parkeren is. Van 4 procent is niet bekend of ze in een betaald parkeren gebied wonen omdat ze geen postcode of alleen hun 4 cijfers van de postcode hebben opgegeven en in een gebied wonen waar zowel betaald als niet betaald parkeren is. Slechts 1,2 procent woont buiten de stad, dit is niet voldoende om betrouwbare uitspraken te doen over de groep die buiten Groningen woont. Ook het aantal respondenten-binnenstadsbewoners binnen de diepen is hiervoor aan de krappe kant. In tabel 2.2 staan de percentages vergeleken met de bevolkingssamenstelling.

Tabel 2.3 De respons naar leeftijd vergeleken met de samenstelling van de bevolking

	respons	bevolking	afwijking
18 - 22 jaar	1,8%	14,9%	-13,1%
23 - 27 jaar	5,2%	14,0%	-8,8%
28 - 34 jaar	10,2%	11,5%	-1,3%
35 - 49 jaar	26,1%	17,0%	+9,1%
50 - 64 jaar	32,4%	15,7%	+16,7%
64 - 74 jaar	20,0%	7,3%	+12,7%
75 jaar of ouder	3,8%	5,1%	-1,3%

3. Resultaten

3.1 Inleiding

We hebben de respondenten stellingen over parkeren en het parkeerbeleid voorgelegd waar ze op konden antwoorden of ze het er mee eens of niet mee eens zijn. Neutraal kon niet geantwoord worden, wel kon men 'weet niet' of 'geen antwoord' aanvinken. Daarnaast zijn er een aantal stellingen over de tarieven van parkeren gesteld. Als achtergrond is naar enkele persoonlijke kenmerken gevraagd zoals de postcode, de huishoudensgrootte en het aantal auto's dat men per huishouden bezit. Dit om uitsplitsingen naar deze eigenschappen mogelijk te maken.

De inleiding die aan de respondenten is meegegeven was: Groningen is een stad met meer dan 200.000 inwoners. En Groningen blijft de komende jaren groeien. Maar Groningen is ook een compacte stad. Er is weinig ruimte en er moet veel in gebeuren. De gemeente voert regie over het gebruik van de ruimte in de stad. Er moet een goede balans zijn tussen de verschillende functies, belangen en wensen. Eén van die functies is parkeren. Hoe de gemeente met parkeren omgaat wordt aan het eind van dit jaar door de gemeenteraad in een nieuwe parkeervisie vastgelegd. De uitkomsten van dit onderzoek gebruiken we bij het schrijven van de nieuwe parkeervisie.

De stellingen.

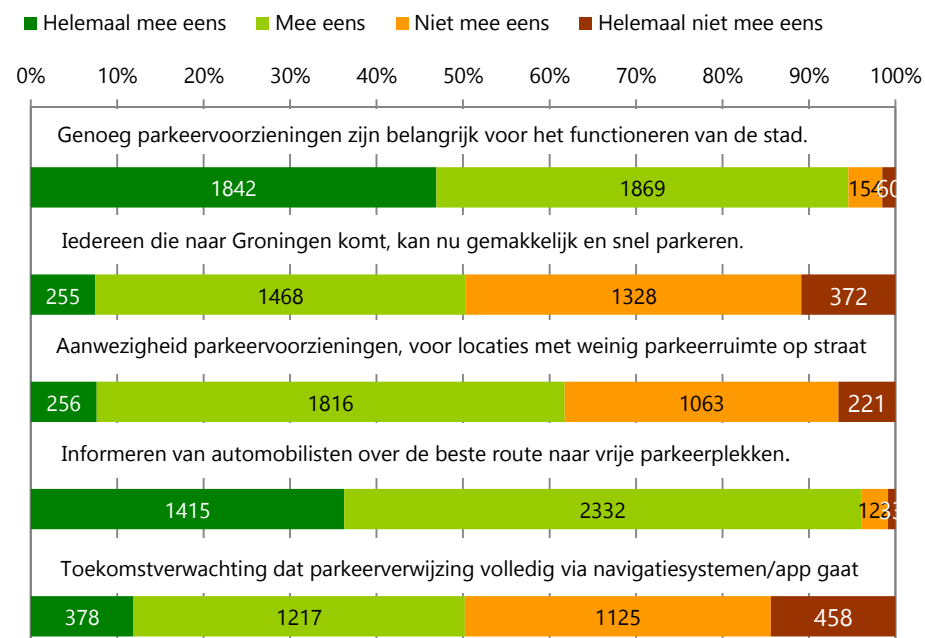
Zie voor de exacte formulering van de stellingen bijlage 1 met de enquête. Van alle stellingen zijn in de bijlage tabellen opgenomen waarin de resultaten worden uitgesplitst naar autobezit en naar woongebied. Daarnaast zijn nog enkele extra tabellen opgenomen, zie bijlage 2.

3.2 De meningen over de stellingen

Bereikbaarheid en gastvrijheid: blijvend bereikbaar en P+R

De eerste groep stellingen gaan over de bereikbaarheid en gastvrijheid van de stad: elf stellingen waarvan er zes over de P+R voorzieningen gaan. Daarnaast is in de wijkenquête (O&S, 2016) nog de vraag gesteld of men tevreden is over de parkeervoorzieningen in de buurt.

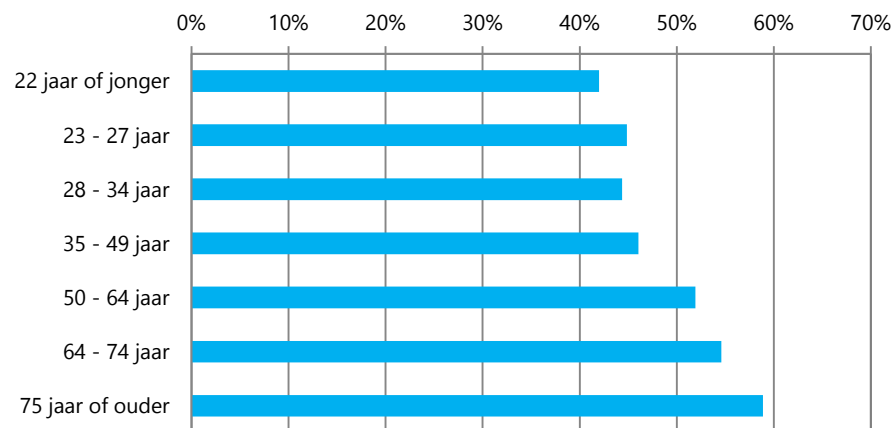
Figuur 3.1: stellingen over de parkeervoorzieningen in de stad



Bijna iedereen is het er over eens dat genoeg parkeervoorzieningen belangrijk zijn voor het functioneren van de stad. Lang niet iedereen is het er mee

eens dat die er ook zijn. De helft van de respondenten is van mening dat iedereen die naar Groningen komt, gemakkelijk en snel kan parkeren. Ook een kleine 40 procent is het er niet mee eens dat voor locaties waar weinig parkeerruimte op straat is, er genoeg en goede parkeervoorzieningen zijn (zoals parkeergarages). Wel vindt men het belangrijk dat mensen geïnformeerd worden over de beste route naar vrije parkeerplekken. We hebben in dit verband gevraagd of men verwacht dat in de toekomst automobilisten vrije parkeerplaatsen alleen nog gaan vinden via navigatiesystemen of apps op telefoons. Ongeveer de helft verwacht dat. Opvallend is dat juist de ouderen meer dan jongeren verwachten dat parkeerverwijzing in de toekomst niet meer via bebording gaat maar via apps e.d. (zie figuur 3.2). Van de mensen zonder auto vindt een groter percentage dan gemiddeld dat er gemakkelijk en snel geparkeerd kan worden en dat er voor locaties met weinig parkeerruimte op straat genoeg goede parkeervoorzieningen zijn. Mensen in de binnenstad zijn het meer dan gemiddeld met deze twee stellingen eens, mensen in het zuiden van de stad minder dan gemiddeld.

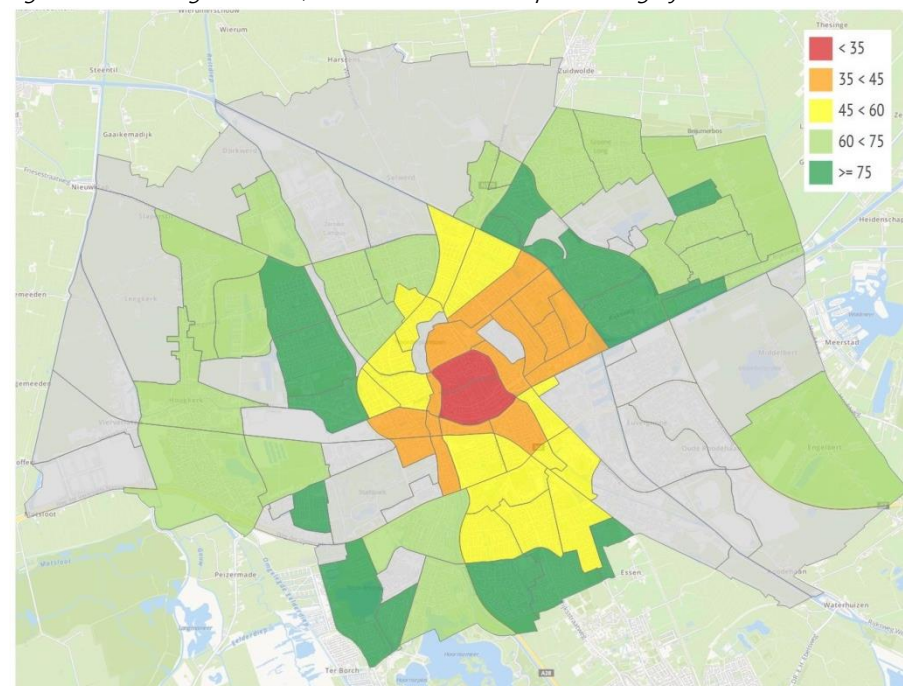
Figuur 3.2: Percentage dat denkt dat vrije parkeerplaatsen in de toekomst alleen nog via een navigatiesysteem of app zal gaan naar leeftijd.



Tevredenheid over de parkeervoorzieningen:

In de wijkenquête (O&S, najaar 2016) is gevraagd of inwoners tevreden zijn over de parkeervoorzieningen in de buurt. Zie figuur 3.3 voor het resultaat per buurt. Inwoners van het Centrum zijn het minst tevreden over de parkeermogelijkheden in de buurt, inwoners van de buurten waar vrij geparkeerd kan worden, het meest. Uitzondering is het Oosterpark waar een groot deel van de inwoners niet tevreden is.

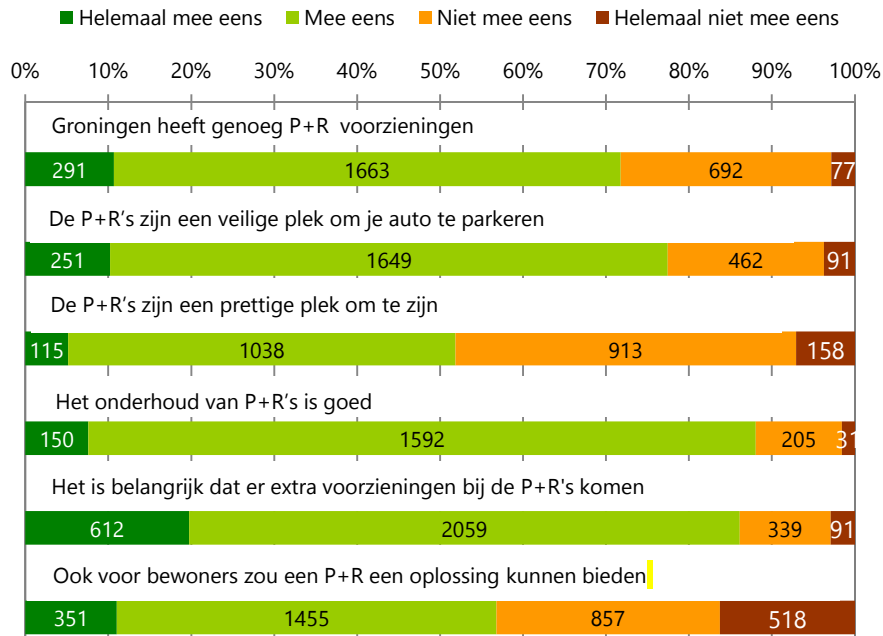
Figuur 3.3: Percentage inwoners, dat tevreden is over de parkeermogelijkheden in de buurt



De P+R voorzieningen

Groningen heeft vijf P+R voorzieningen aan de rand van de stad waar mensen hun auto kunnen parkeren om vervolgens per fiets of per bus verder de stad in te reizen. Vier van de vijf voorzieningen zijn gratis, wel moet er betaald worden voor de bus.

Figuur 3.4: Stellingen over de P+R voorzieningen



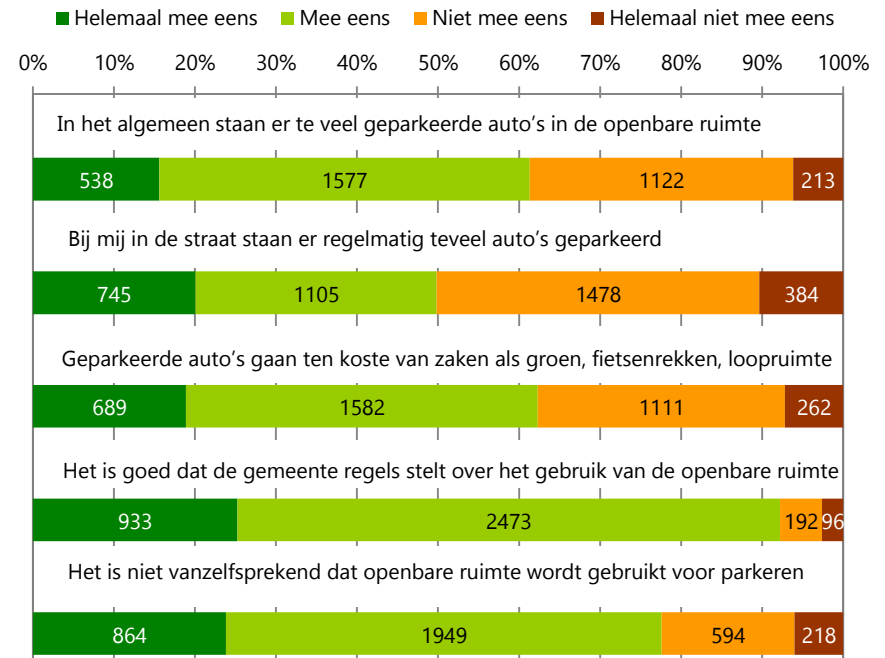
Op de stellingen over de P+R terreinen hebben relatief veel respondenten 'weet niet' of 'geen antwoord' aangevinkt. Dit is niet vreemd omdat de P+R voorzieningen vooral gebruikt worden door forensen en bezoekers van de stad en dus niet door bewoners. De respondenten zijn over het algemeen goed te spreken over de P+R voorzieningen in de stad. Vooral het onderhoud en de veiligheid van de voorzieningen is goed. Wel vindt bijna 90

procent het belangrijk dat er extra voorzieningen bij de terreinen komen zoals kiosken, openbare toiletten of ophaalpunten voor pakketten. Dat P+R terreinen een prettige plek zijn om te zijn, wordt door lang niet iedereen onderschreven. Dat P+R terreinen ook voor bewoners een oplossing kunnen zijn om je auto te parkeren, is iets meer dan de helft het eens maar ook ruim 15 procent juist helemaal niet. Mensen zonder auto zijn het meer eens met deze stelling dan mensen met auto. Ook mensen uit de binnenstad zijn het meer dan gemiddeld eens met deze stelling (72 procent).

Ruimte voor de straat: Openbare ruimte

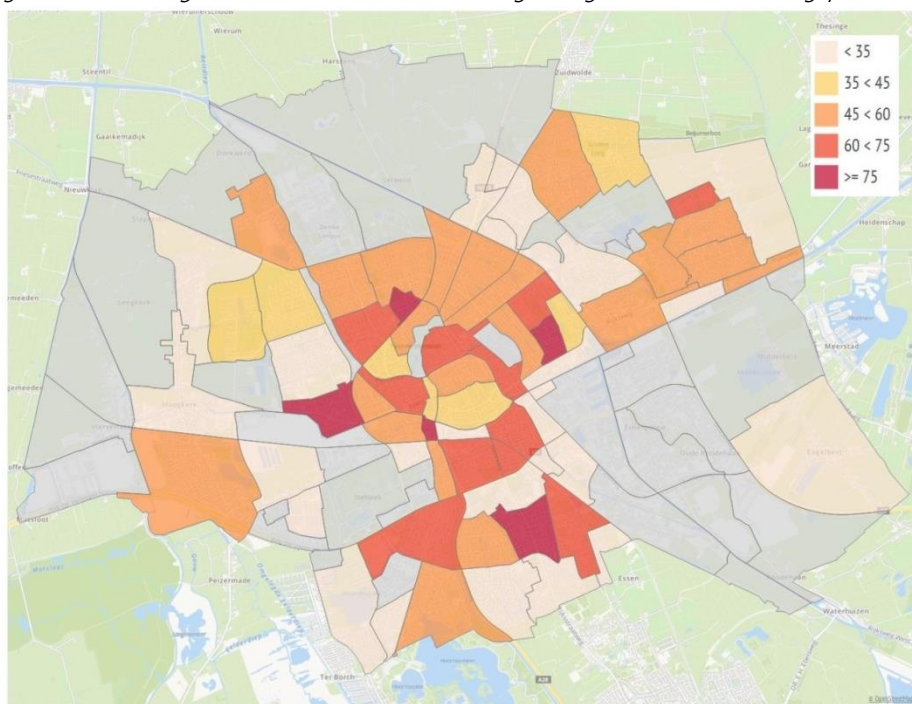
Er zijn tien stellingen die gaan over parkeren en de effecten voor de openbare ruimte en in de straten en buurten.

Figuur 3.5: stellingen over parkeren in de openbare ruimte, algemeen



Ruim de helft van de mensen vindt dat er regelmatig teveel auto's staan geparkeerd in de openbare ruimte, ook dat dit ten koste gaat van zaken als groen, fietsen en loopruimte. Dit laatste vinden vooral mensen zonder auto. Dat er in de eigen straat te veel auto's staan (ervaren van parkeerdruk), wordt door iets minder mensen onderschreven, 50 procent. Ook deze stelling wordt meer door mensen zonder auto onderschreven. Een grote meerderheid (bijna 80 procent) vindt het niet vanzelfsprekend dat de openbare ruimte wordt gebruikt voor parkeren. En in het verlengde daarvan vindt meer dan 90 procent het vanzelfsprekend goed dat de gemeente regels stelt en regie voert over het gebruik van de openbare ruimte.

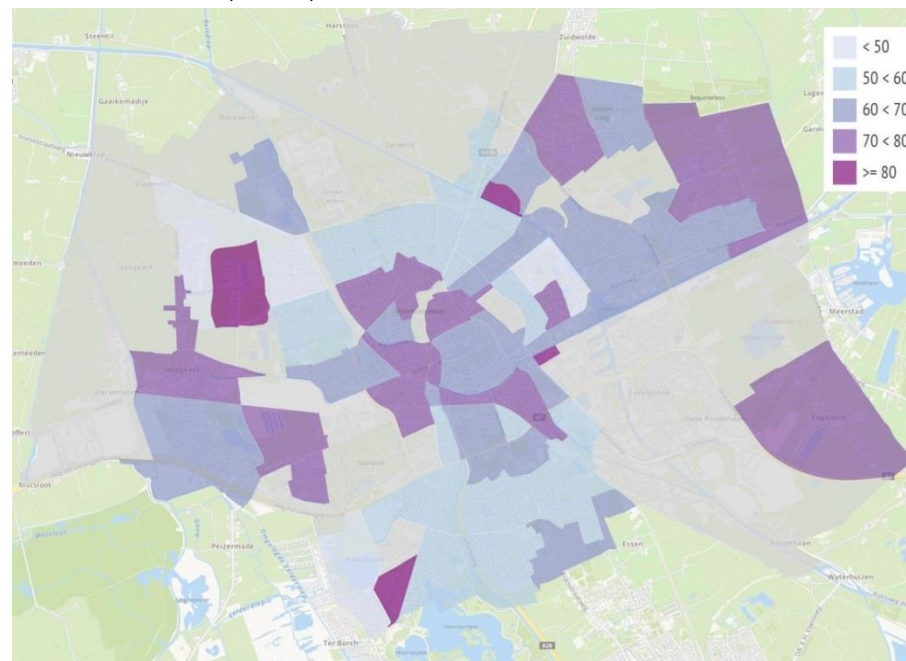
Figuur 3.6: Percentage dat vindt dat er in de straat regelmatig te veel auto's staan geparkeerd.



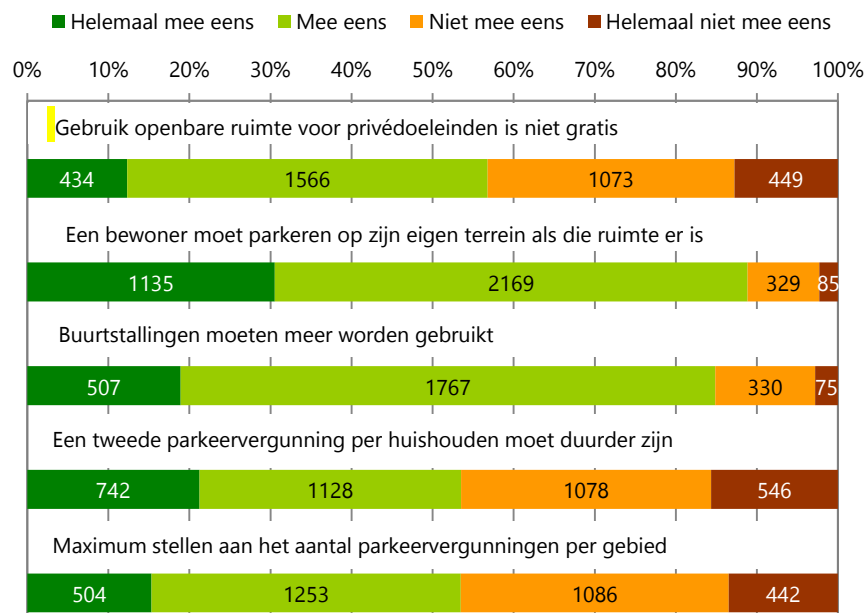
Van een aantal buurten die grenzen aan de gebieden waar men voor parkeren moet betalen, ervaart een groot deel van de bewoners dat er regelmatig te veel auto's staan geparkeerd. Voorbeelden zijn de Vogelbuurt, de Bloemenbuurt in het Oosterpark, Tuinwijk en Helpman.

In figuur 3.7 staat per buurt de mening over dat veel geparkeerde auto's op straat gaat ten koste van zaken als groen, fietsenrekken en/of loopruimte. Hoge percentages die het hier mee eens zijn zien we in veel buurten rond het centrum, maar vooral in de nieuwe wijken als Starkenborgh, de Held en Hoornse Park. Minder mensen zijn het hier mee eens in delen van het Oosterpark en in Gravenburg.

Figuur 3.7: Percentage dan vindt dat teveel auto's op straat ten koste gaat van zaken als groen, fietsenrekken en/of loopruimte per buurt.



Figuur 3.8: Stellingen over parkeren in de openbare ruimte, vergunningen en waar te parkeren



Het overgrote deel van de mensen vindt dat er in principe op eigen terrein geparkeerd moet worden en dat buurtstallingen meer moeten worden gebruikt. Van de mensen zonder auto onderschrijft ruim boven de 90 procent deze stellingen, van de mensen met auto's rond de 85 procent.

Minder mensen, maar toch nog meer dan de helft vindt, dat als je de openbare ruimte voor privédoeleinden gebruikt, daar een vergoeding tegenover mag staan. En ook ruim de helft vindt dat een tweede parkeervergunning voor een huishouden in principe duurder moet zijn. Hier zit een groot verschil van inzicht tussen autobezitter en niet autobezitters. Van de mensen zonder auto is dit 72 procent, van de mensen met één auto is dit 56 procent en van de mensen met 2 of meer auto's 26 procent. Mensen in de binnenstad zijn het hier meer dan gemiddeld mee eens, mensen in gebieden zonder

betaald parkeerregime, juist minder dan gemiddeld. Ook met het instellen van een quotum op het aantal uit te geven parkeervergunningen per wijk, iets wat nu in de binnenstad al is, is ruim de helft van de respondenten het eens. Ook hier weer, hoe meer auto's, hoe minder men het er mee eens is. Met deze laatste drie stellingen is ook gemiddeld 15 procent het absoluut niet eens. We hebben ook gekeken of de mensen die wonen in een gebied waar momenteel gepraat wordt over het invoeren van betaald parkeren (of net is ingevoerd), afwijkende meningen op deze stellingen zijn. Dit blijkt niet het geval.

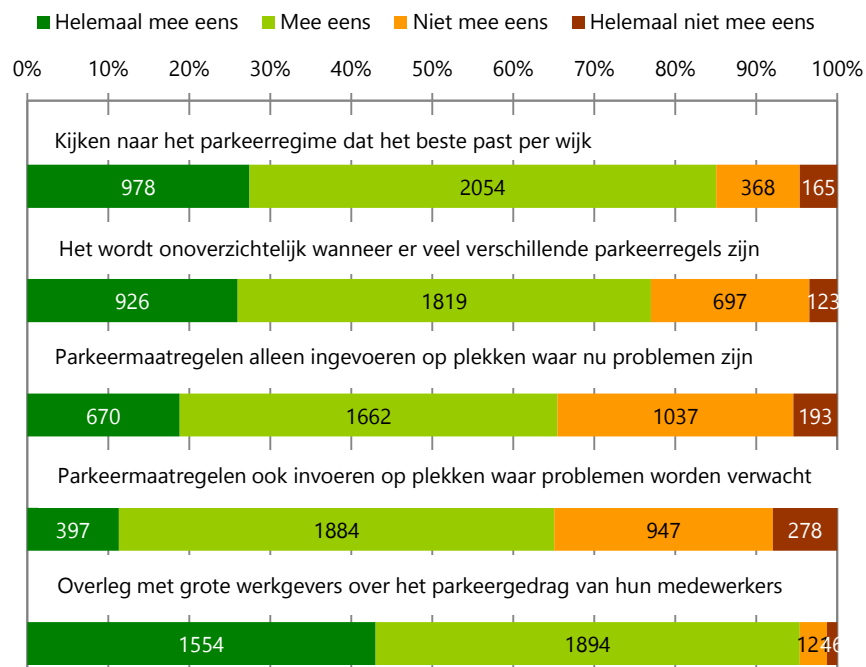
Maatwerk en flexibiliteit: Parkeerproblemen in de wijk

Vijf stellingen gaan over het invoeren van parkeermaatregelen. Een meerderheid vindt dat per wijk het parkeerregime moet komen dat bij de specifieke parkeerproblemen van een wijk past. Dat moet echter niet leiden tot teveel verschillende parkeerregels in de stad.

We hebben de respondenten gevraagd of parkeermaatregelen alleen mogen worden ingevoerd op plaatsen waar nu problemen zijn en of ze ook mogen worden ingevoerd op plaatsen waar parkeerproblemen verwacht worden. Met beide stellingen is de meerderheid het. De stellingen zijn enigszins tegenstrijdig, toch zijn het deels dezelfde mensen die het met beide stellingen eens zijn. Mensen met auto zijn het meer dan gemiddeld met de tweede stelling eens en minder dan gemiddeld met de eerste stelling. Opvallend is dat mensen die wonen in een gebied waar momenteel gepraat wordt over het invoeren van betaald parkeren (of net ingevoerd is), het meer dan gemiddeld eens zijn met de stelling dat maatregelen ook mogen worden ingevoerd als er parkeerproblemen verwacht worden.

Een heel groot deel van de respondenten, meer dan 95 procent, vindt dat de gemeente moet overleggen met de grote werkgevers over het parkeergedrag van hun medewerkers. Zie figuur 3.9 voor de resultaten per vraag.

Figuur 3.9: Stellingen over parkeermaatregelen.

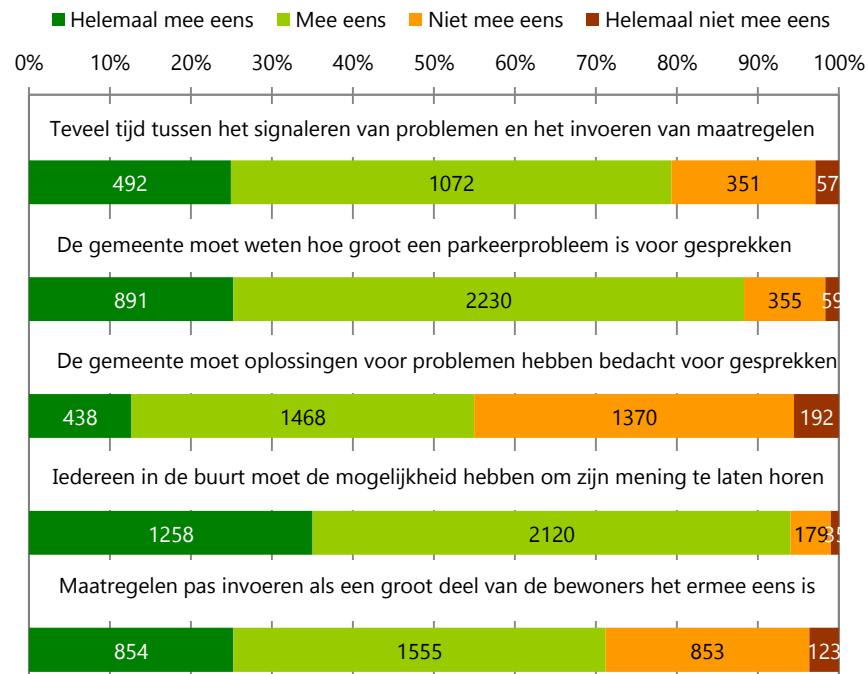


In gesprek met de buurt

Vijf stellingen over parkeren in de buurt en communicatie met de buurt over parkeerproblemen en oplossingen. Aan het eind van het blok met stellingen wordt een vraag gesteld over wat men draagvlak vindt.

Dit in de vorm van een slider met als vraag hoeveel procent van de bewoners het eens moet zijn met veranderingen in de parkeerregels in een buurt voordat deze regels worden ingevoerd.

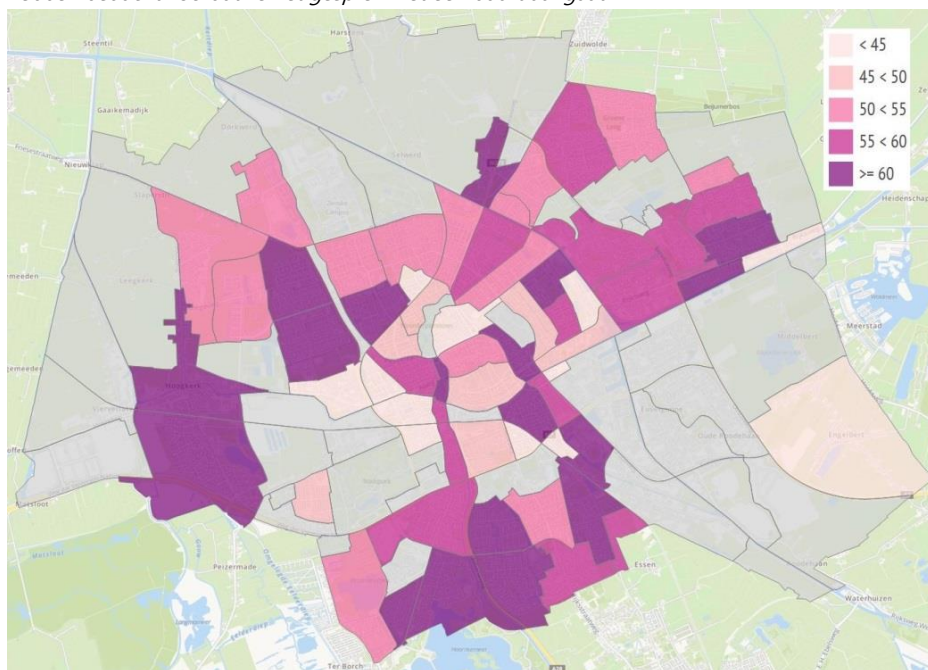
Figuur 3.10: Stellingen over parkeerproblemen in de buurt.



Bijna 80 procent van de respondenten vindt dat het te lang duurt voor de gemeente echt parkeerproblemen aanpakt. Deze stelling wordt vooral onderschreven door mensen die wonen in wijken met betaald parkeren. Wel vindt men het belangrijk dat de problemen eerst goed bekend moeten zijn voordat er gesprekken plaatsvinden met bewoners. Ruim de helft vindt dat de gemeente al oplossingen moet hebben bedacht voordat ze in gesprek gaat met de buurt, een kleine helft is het hier niet mee eens. Dit is opvallend te noemen. De bedoeling van deze vraag was te achterhalen of de gemeente met voorstellen moet komen om over te praten met de wijk of dat het anders moet. Uit de eerder gehouden enquête van 'hoe zie je straat' kwam een beeld naar voren dat de gemeente eerst haar huiswerk moet doen en daarna

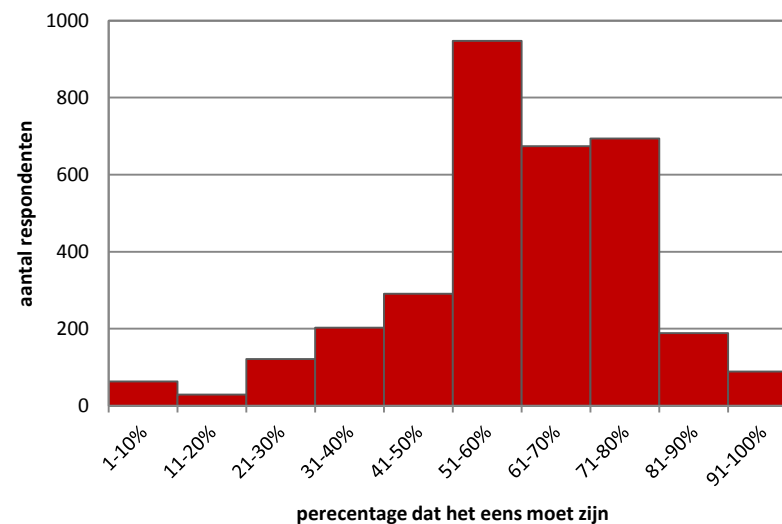
wel serieus en open met de buurt in gesprek moet op het passend is of toch anders kan. De formulering van de vraag maakt het niet waarschijnlijk dat het geïnterpreteerd wordt dat de gemeente een oplossing voorlegt zonder dat die nog kan wijzigen. Opvallend is dat deze stelling vooral wordt onderschreven door mensen die wonen in wijken waar nu niet voor parkeren betaald hoeft te worden (zie figuur 3.11). Het feit dat iedereen in de buurt zijn mening moet laten horen wordt door veel mensen (heel) belangrijk gevonden. Alleen bij de mensen wonend in de binnenstad is dit percentage wat lager.

Figuur 3.11: Percentage eens met de stelling: De gemeente moet oplossingen voor problemen hebben bedacht voordat ze het gesprek met een buurt aangaat



Ruim 70 procent van de respondenten vindt dat maatregelen pas mogen worden ingevoerd als een groot gedeelte van de bewoners het ermee eens is. Hoe veel procent dat dan moet zijn, mochten de respondenten aangeven in een slider. De resultaten staan in de figuur 3.12. Het grootste deel, 70 procent van de respondenten, geeft een percentage tussen de 50 en 80 procent aan. Eén procent vindt dat 100 procent van de bewoners het eens moet zijn en evenzoveel (bijna) 0 procent.

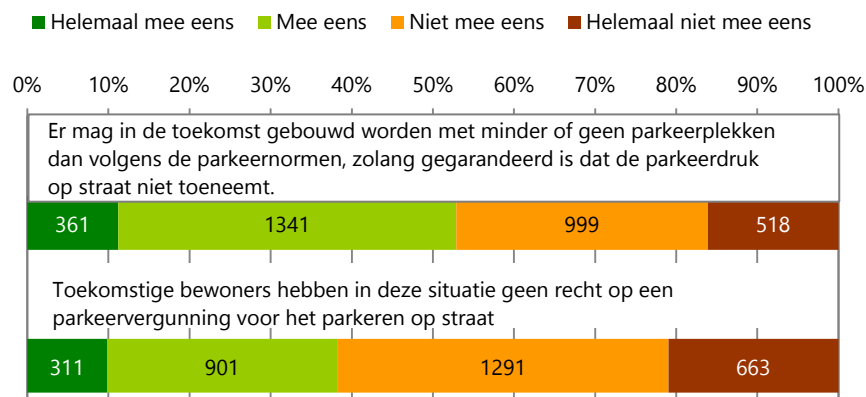
Figuur 3.12: Draagvlak onder de bewoners: percentage bewoners dat het eens moet zijn met veranderingen voordat deze worden ingevoerd.



Maatwerk & flexibiliteit: Bouwnormen

Twee stellingen zijn opgenomen over de bouwnormen bij nieuwbouw.

Figuur 3.13: Stellingen over parkeren bij nieuw te bouwen complexen



Met de stelling: Er mag in de toekomst gebouwd worden met minder of geen parkeerplekken dan volgens de parkeernormen, zolang gegarandeerd is dat de parkeerdruk op straat niet toeneemt. Is iets meer dan de helft van de respondenten het eens. Dat de toekomstige bewoners in deze situatie geen recht hebben op een parkeervergunning voor het parkeren op straat is meer dan 60 procent het niet eens. Meer dan 20 procent heeft hier zelfs 'helemaal niet mee eens' geantwoord. Hier zit wel een tegenstrijdigheid in tussen de beide antwoorden. Met beide stellingen zijn mensen zonder auto het meer eens dan met auto. Ook zijn mensen die wonen in wijken met betaald parkeren het meer eens met de stellingen dan mensen die wonen in de overige wijken. Opvallend is dat de jongste groepen respondenten het meer eens zijn met de stelling over de bouwnormen en juist de middengroepen over de stelling dat toekomstige bewoners in deze situatie geen recht hebben op een parkeervergunning voor het parkeren op straat. Zie ook tabel 3.1.

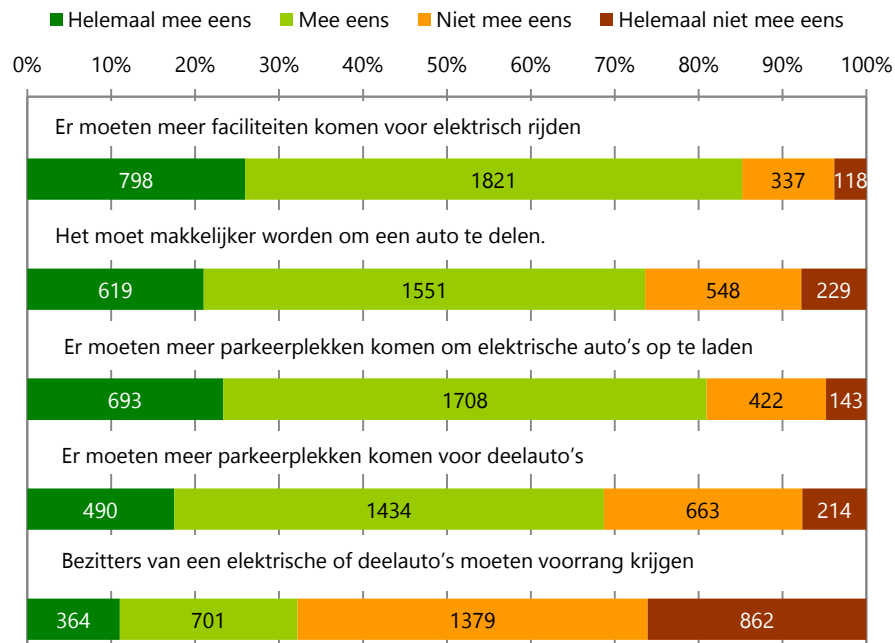
Tabel 3.1: percentage dat het eens is met de stellingen over bouwnormen naar leeftijd

	Bouwen met minder of geen parkeerplekken	Geen recht op parkeervergunning
18 - 22 jaar	56,9%	34,0%
23 - 27 jaar	60,4%	35,4%
28 - 34 jaar	54,7%	42,0%
35 - 49 jaar	54,8%	40,2%
50 - 64 jaar	52,1%	39,6%
64 - 74 jaar	49,1%	34,4%
75 jaar of ouder	52,1%	34,5%
totaal	52,8%	38,3%

Duurzaamheid

Groningen wil in 2035 een energie neutrale stad zijn. Ook vanuit het parkeren kan hieraan een bijdrage worden geleverd. Hier zijn stellingen over opgenomen.

Figuur 3.14: Stellingen over parkeren voor deelauto's en elektrische auto's



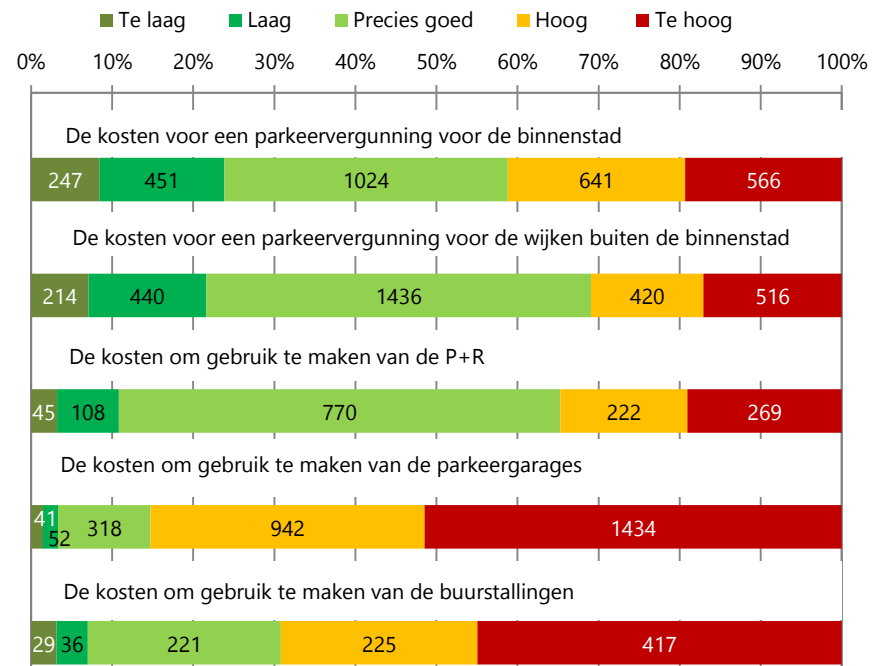
Men is het er in meerderheid over eens dat voor elektrische auto's meer parkeerfaciliteiten moeten komen en autodelen makkelijker moet worden. Meer parkeerfaciliteiten voor duurzaam vervoer betekent door de schaarste aan parkeerplaatsen vaak dat dit ten kosten zal gaan van parkeerfaciliteiten voor vervoer op fossiele brandstof. Een contractie in beantwoording is dan dat men het niet mee eens is met dat bezitters van elektrische auto's of deelauto's voorrang krijgen in het toewijzen van parkeerplaatsen. Meer dan 25 procent heeft hier geantwoord 'helemaal niet mee eens'. Alle stellingen over

duurzaamheid worden vooral onderschreven door mensen zonder auto. Als we kijken naar de verschillende wijken dan is het opvallend dat mensen die wonen in het noorden van de stad in het gebied met betaald parkeren (Korrewegwijk/Oosterpark) het minder eens zijn met de stelling dat er meer parkeerplekken moeten komen voor deelauto's en met de stelling dat het gemakkelijker moet worden om een auto te delen.

Maatschappelijk belang voorop: Financiën

Tot slot een aantal stellingen over wat parkeren mag kosten. Hier kon men kiezen of de kosten die gevraagd worden (te) laag, (te) hoog of precies goed zijn.

Figuur 3.15: Stellingen over de kosten voor het parkeren



Met in het achterhoofd dat parkeren niet iets is waar men graag en doelbewust geld aan uit wil geven, worden de tarieven voor straat parkeren en vergunningen en P+R in algemene zin niet als onredelijk beschouwd. Meer respondenten vinden de kosten te hoog dan te laag. Het meest mild zijn de respondenten over de kosten van de parkeervergunningen en voor de kosten om gebruik van de P+R voorzieningen. Nu zijn de (meeste) P+R voorzieningen gratis, maar de bus die men vanaf de terreinen kan nemen kost wel geld. Mogelijk hebben de mensen dit ook meegenomen in hun beoordeling. De kosten om gebruik te maken van de buurtstallingen en vooral van de parkeergarages, worden als te hoog beoordeeld. Bij de parkeergarages vindt zelfs 85 procent de kosten (te) hoog.

Alle parkeerkosten worden door mensen zonder auto vaker als te laag aangemerkt als door mensen met auto. In tabel 3.2 staat hoe mensen oordelen over de hoogte van de parkeervergunningen voor de binnenstad, de overige betaald parkeren wijken, de wijken waar plannen zijn om betaald parkeren in te voeren en de overige wijken. Opvallend is dat de bewoners van de binnenstad de parkeervergunning voor de schilwijken in meerderheid te laag

vinden. Op de stellingen over de kosten hebben relatief veel mensen 'weet niet' of 'geen antwoord' aangevinkt.

Tabel 3.2: Mening van de respondenten over de hoogte van parkeervergunningen naar woongebied

kosten vergunning	Bewoner van:			
	binnenstad	overig	toekomst betaald	niet betaald
binnenstad				
(te)laag	29%	26%	19%	23%
precies goed	40%	39%	32%	33%
(te)hoog	31%	35%	48%	44%
schil/overig				
(te)laag	51%	24%	19%	20%
precies goed	42%	55%	44%	45%
(te)hoog	6%	21%	37%	36%

Colofon

Parkeervisie Groningen

Auteurs:

Marjolein Kolstein

Age Stinissen

Opdrachtgever: Gemeente Groningen

Uitgave: Onderzoek en Statistiek Groningen



T (050) 367 56 30
E info@os.groningen.nl
I www.os-groningen.nl
T [@basisvoorbeleid](https://twitter.com/basisvoorbeleid)

BASIS VOOR BELEID

