

# Herijking parkeerbeleid centrum Haren



# **Herijking parkeerbeleid centrum Haren**

Gemeente Haren

Grontmij Nederland B.V.  
Haren, 15 mei 2013

# Verantwoording

**Titel** : Herijking parkeerbeleid centrum Haren

**Projectnummer** : 307584

**Referentienummer** : R130042

**Datum** : 15 mei 2013

**Auteur(s)** : ir. J. Quee en ing. R.R. van der Velde

**Gecontroleerd door** : ing. H. Hoekstra

**Paraaf gecontroleerd** :

**Goedgekeurd door** : ~~drs. ing. R. Althuisius~~

**Paraaf goedgekeurd** : ~~NA~~

**Contact** : Grontmij Nederland B.V.  
Nieuwe Stationsweg 4  
9751 SZ Haren  
Postbus 125  
9750 AC Haren  
T +31 50 533 44 55  
F +31 50 534 96 11  
www.grontmij.nl

# Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	5
2	Onderdelen en opbouw.....	6
3	Huidig parkeerbeleid .....	9
3.1	Motivatie invoering betaald parkeren .....	9
3.2	Huidig parkeersysteem – parkeren gereguleerd.....	10
3.2.1	Zone betaald parkeren.....	11
3.2.2	Vergelijking parkeertarieven met Groningen en Assen .....	12
3.2.3	Resultaat parkeerexploitatie gemeente Haren .....	13
3.2.4	Ontheffingen zone betaald parkeren .....	13
3.2.5	De zone parkeren voor vergunninghouders (schilstraten).....	13
3.2.6	Gehandicapten parkeren .....	14
3.2.7	Bijzondere situaties.....	14
3.2.8	Handhaving.....	14
4	Heroverwegingen: punten van herijking .....	15
4.1	Aanleidingen .....	15
4.2	Algemeen kader voor parkeerbeleid.....	15
4.3	Parkeerregulering: welke uitvoeringsvorm?.....	16
4.4	Samenvatting van noodzakelijke heroverwegingen .....	17
5	Afwegingen .....	19
5.1	Analyse huidige situatie .....	19
5.1.1	Uitkomsten parkeeronderzoek 2012.....	19
5.1.2	Bezetting parkeerplaatsen fiscaal gebied .....	20
5.1.3	Vergelijking parkeren 2012 met 2009 .....	21
5.1.4	Parkeerduur .....	22
5.1.5	Parkeermotief.....	23
5.1.6	Ontheffingen en abonnementen situatie 2012.....	23
5.2	Ontwikkeling Raadhuisplein en effect op parkeren .....	23
5.3	Signalen van ondernemers .....	25
5.4	Afwegingen aanpassen parkeerbeleid (onderdelen A t/m F) .....	26
A.	Beperken lang parkeren centrum .....	26
B.	Aanpassen gebied schilparkeren.....	27
C.	Verbeteringen parkeerregulering .....	27
D.	Beleid voor ontheffingen en vergunningen .....	28
E.	Verbeteringen parkeerverwijzing .....	30
F.	Parkeerregime commerciële parkeerplaats Haderaplein .....	30
6	Advies .....	31
6.1	Stap 1: visie – hoofdlijnen parkeerbeleid .....	31
6.1.1	Doelstellingen .....	31
6.1.2	Hoofdlijnen herijking parkeerbeleid.....	31
6.2	Stap 2: noodzakelijke heroverwegingen en overwegingen bij herijking .....	31
6.3	Stap 3: concrete uitwerkingen: uitvoering geven aan beleid .....	32
6.3.1	Handhaven betaald parkeren.....	32

6.3.2	A. Beperken lang parkeren centrum .....	33
6.3.3	B. Aanpassingen schilparkeren .....	34
6.3.4	C. Verbeteringen parkeerregulering .....	35
6.3.5	D. Aanpassen en professionaliseren beleid voor ontheffingen / vergunningen .....	36
6.3.6	E. Verbeteringen parkeerverwijzing .....	37
6.3.7	F. Regime commerciële parkeerplaats Haderaplein.....	38
7	Voorgesteld beleid en maatregelen .....	39
7.1	Herijking parkeerbeleid Haren .....	39
7.2	Effecten en consequenties beleid .....	40
7.3	Uitwerking beleid in maatregelen.....	41

# 1 Inleiding

## Aanleiding en doel

De gemeente Haren heeft behoefte aan heroverwegingen ten aanzien van (onderdelen van) het parkeerbeleid op basis van ontwikkelingen en wensen.

De ontwikkeling op het Raadhuisplein is verweven met het onderwerp parkeren. De uitwerking van deze ruimtelijke ontwikkeling en de gevolgen op het parkeren maken het noodzakelijk het parkeerbeleid te herijken. Daarnaast wordt vanuit de bevolking en de ondernemers de wens geuit om het parkeren klantvriendelijker te maken. In de huidige situatie wordt de tijdsdruk die ervaren wordt door het vooraf moeten betalen als knelpunt gezien. Die tijdsdruk geldt op sommige locaties ook voor het laden en lossen.

Het doel van dit rapport is het geven van een heldere weergave van het huidige parkeerbeleid, de noodzakelijke heroverwegingen, de afwegingen daarbij en advies over concrete uitwerkingen van nieuw parkeerbeleid. Dit om de gemeente Haren in staat te stellen om keuzes te maken op het gebied van parkeren in het centrum van Haren door inzicht te bieden in de keuzemogelijkheden, de effecten en de (financiële) consequenties.

## Kader

In het rapport 'Parkeren centrum Haren' d.d. 14-11-2012 wordt uitgebeid ingegaan op het onderwerpen parkeren in het centrum van Haren.

Dit rapport is een verdere uitwerking op het rapport van 14 november 2012. In dit rapport zijn de hoofdlijnen en essenties van het bestaande rapport opgenomen met aanvullend een nadere uitwerking van de aanbevelingen.

Ten aanzien van het parkeren gelden als uitgangspunten dat er voldoende parkeergelegenheid in het centrum van Haren moet zijn, waarbij het de bezoeker waar mogelijk makkelijker/ klantvriendelijker wordt gemaakt.

## Proces

Voor een goede afstemming met de gemeente is een gemeentelijke projectgroep geformeerd, bestaande uit:

- Wim Eggens (beleidsmedewerker Verkeer);
- Albert Heijerman (parkeerbeheerder Haren centrum);
- Jan ten Hoor (projectleider Raadhuisplein);
- Theo Berends (wethouder verkeer).

Tijdens het proces is overleg gevoerd met ondernemers. De presentatie die tijdens die bijeenkomst op 23 april 2013 is gehouden is opgenomen in bijlage 1. Het verslag van de bijeenkomst is opgenomen in bijlage 2.



## 2 Onderdelen en opbouw

### Onderdelen en opbouw

In dit hoofdstuk worden de onderwerpen beschreven die in dit rapport worden behandeld en uitgewerkt. De opsomming van onderwerpen is tevens de opbouw van het rapport.

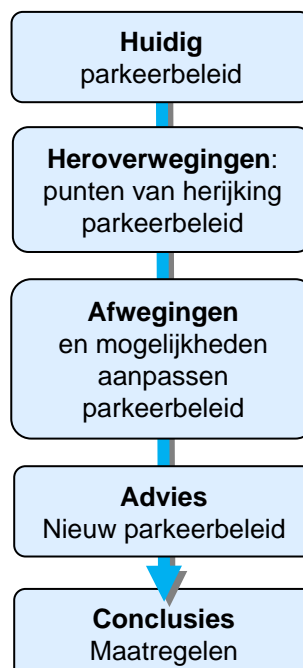
Om een goed beeld te geven van de uitgangssituatie wordt in hoofdstuk 3 het huidige parkeerbeleid beschreven. Het gaat hierbij om de totstandkoming van het huidige parkeerbeleid en de wijze waarop dat thans functioneert.

In Haren is sprake van ruimtelijke ontwikkelingen en knelpunten en wensen ten aanzien van het parkeerbeleid, die aanleiding zijn voor het herijken van het parkeerbeleid. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de ontwikkelingen en wensen en de onderwerpen waarop herijking van het parkeerbeleid nodig is. Hierbij wordt tevens het te hanteren algemene kader voor het parkeerbeleid alsmede de doelstellingen voor het nieuwe parkeerbeleid uiteengezet.

Om goede afwegingen te kunnen maken bij het herijken van het parkeerbeleid wordt in hoofdstuk 5 een analyse gegeven van de huidige parkeercharacteristieken, waarbij ondermeer wordt ingegaan op de parkeerbezetting, parkeerduur, parkeermotieven en gebruik van ontheffingen en abonnementen. Vervolgens wordt ingegaan op de effecten van de ruimtelijke ontwikkeling Raadhuisplein op het parkeren. Ook de signalen van ondernemers zijn belangrijk bij het maken van afwegingen in het parkeerbeleid. Deze zijn daarom ook in hoofdstuk 5 opgenomen. Op basis van de in hoofdstuk 4 beschreven noodzakelijke onderwerpen voor herijking worden vervolgens in het vijfde hoofdstuk per onderwerp de afwegingen beschreven bij het aanpassen van het parkeerbeleid.

Op basis van de afwegingen is in hoofdstuk 6 het advies opgenomen voor uit te voeren aanpassingen aan het huidige parkeerbeleid en de wijze waarop dat uitgevoerd kan worden. In hoofdstuk 7 is tenslotte een samenvatting opgenomen van welke onderdelen van het bestaande parkeerbeleid kunnen worden gehandhaafd en op welke punten het beleid aanpassing behoeft. Hierbij worden de effecten en consequenties van de aanpassing van het parkeerbeleid in functionele en financiële zin beschreven. Hoofdstuk 7 sluit af met een totaaloverzicht van voorgestelde maatregelen voor de aanpassing van het parkeerbeleid, waarbij per maatregel een kosteniveau wordt aangegeven.

Onderstaand een weergave van de opbouw van dit rapport en de onderwerpen die per hoofdstuk worden behandeld.



**Huidig parkeerbeleid: hoofdstuk 3**

In dit hoofdstuk wordt de totstandkoming van het huidige parkeerbeleid beschreven, alsmede de wijze waarop dat is uitgewerkt.

- Achtergronden bij het tot stand komen van het huidige parkeerbeleid.
- Oorsprong betaald parkeren.
- Huidig parkeersysteem – wijze van reguleren.
  - Reguleren kort – lang parkeren.
  - Schilparkeren.
  - Zone betaald parkeren.
  - Parkeergarage Voorhorst.
  - Ontheffingen en vergunningen.
  - Gehandicapten parkeren.
  - Bijzondere situaties.
  - Handhaving.

**Heroverwegingen – punten van herijking: hoofdstuk 4**

In dit hoofdstuk worden de onderdelen van het parkeerbeleid die heroverwogen moeten worden naar aanleiding van ruimtelijke ontwikkelingen, knelpunten en wensen in beeld gebracht. Hierbij wordt tevens het te hanteren algemene kader voor het parkeerbeleid alsmede de doelstellingen voor het nieuwe parkeerbeleid uiteengezet.

- Aanleidingen heroverwegingen:
  - ontwikkelingen;
  - knelpunten en wensen omwonenden en ondernemers.
- Te handhaven delen huidig parkeerbeleid.
- Onderwerpen voor heroverweging.
  - A. Beperken lang parkeren centrum.
  - B. Aanpassen gebied schilparkeren.
  - C. Aanbevelingen verbeteringen parkeerregulering.
  - D. Beleid voor ontheffingen en vergunningen.
  - E. Verbeteringen parkeerverwijzing.
  - F. Welk regime aan te houden op commerciële parkeerplaats Haderaplein.

**Afwegingen: Hoofdstuk 5**

Voordat in hoofdstuk 5 de afwegingen worden gegeven bij het herijken van het parkeerbeleid op de onderdelen A t/m F, worden het huidige functioneren van het parkeren en de signalen van ondernemers neergezet. Een goed inzicht in het huidige functioneren van het parkeren en de beleving van ondernemers is nodig bij het maken van afwegingen. De onderstaande onderwerpen worden in hoofdstuk 5 behandeld.

**Analyse huidige situatie: parkeeronderzoek 2012**

- Wat is de bezettingsgraad in het centrum van Haren?
- Ontwikkelingen parkeren - vergelijking met 2009.
- Wat is de parkeerduur in het centrum van Haren?
- Wat is het aandeel bewoners, werknemers en bezoekers?
- In welke mate wordt hierbij gebruik gemaakt van ontheffingen en abonnementen?
- Evaluatie huidig parkeerbeleid: hoe functioneert het nu?

**Ontwikkeling Raadhuisplein**

- Onderzoek bij ontwikkeling Raadhuisplein: rapport 'Parkeren centrum Haren' d.d. 14-11-'12.
  - Inspelen op ontwikkelingen: hoe om gaan met lang parkeren in het centrum?
  - Raadhuisplein en parkeren.
  - Parkeerbehoefte.
  - Karakteristieken Haderaplein, Voorhorst en fiscaal gebied.
  - Modellenstudie (gemaakte keuze door de Raad) en effect op parkeren.
    - Beperken lang parkeren centrum.
    - Mogelijke locaties lang parkeren.



Signalen ondernemers

- Weergave signalen uit overleg met ondernemers.

Afwegingen herijking parkeerbeleid op de onderdelen A t/m F

Per paragraaf worden de afwegingen en de (mogelijke) uitwerking beschreven. Het gaat hierbij om de volgende afwegingen en uitwerkingen:

- A. Beperken lang parkeren centrum: stringenter ontheffingenbeleid.
  - Mogelijke locaties voor lang parkeren.
  - Mogelijkheden Park & Bike.
- B. Aanpassen gebied schilparkeren.
  - Vergroten gebied schilparkeren.
- C. Aanbevelingen verbeteringen parkeerregulering.
  - Invoeren achteraf betaald parkeren waar mogelijk.
  - Introduceren belparkeren.
  - Schilparkeren – systeem wijzigen van vergunning op woning naar vergunning op kentenken.
  - Klantvriendelijker systeem voor aanvragen vergunningen en ontheffingen.
- D. Verbeteren beleid voor ontheffingen en vergunningen.
  - Klantvriendelijker vorm geven van het aanvragen of wijzigen van een ontheffing of vergunning.
  - Professionaliseren systeem van aanvraag en uitgifte ontheffingen en vergunningen.
  - Stringenter toepassen van criteria voor ontheffingen.
  - Verbeteren mogelijkheden voor laden en lossen door ondernemers.
- E. Verbeteringen parkeerverwijzing
  - Vindbaarheid parkeergarage verbeteren.
  - Parkeerterrein Oldehof verwijzen.
  - Parkeerterrein lang parkeren Kerklaan verwijzen.
- F. Welk regime aan te houden op commerciële parkeerplaats Haderaplein .

Extra punt van overweging

Aanpassen laden/lossen Molenweg tussen De Schakel en Rijksstraatweg.

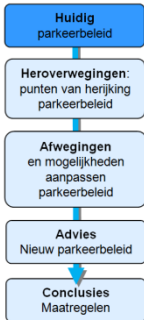
Advies: hoofdstuk 6

In hoofdstuk 6 worden voor de heroverwogen onderdelen van het parkeerbeleid A t/m F per onderdeel de mogelijkheden uiteengezet voor de wijze waarop het parkeerbeleid op het betreffende onderdeel kan worden aangepast. Op basis van de afwegingen in hoofdstuk 5 wordt per onderdeel advies gegeven voor het herijken van het parkeerbeleid.

Voorgesteld beleid en uitwerking: hoofdstuk 7

Dit rapport sluit af met het voorgestelde parkeerbeleid, waarbij dit wordt voorzien van een helder overzicht met benodigde maatregelen inclusief kostenniveau.

## 3 Huidig parkeerbeleid



### 3.1 Motivatie invoering betaald parkeren

Om de bezoeker van het centrum van Haren voldoende parkeergelegenheid te bieden is parkeerregulering noodzakelijk. Zonder regulering nemen langparkeerders (werknemers) gunstig gelegen parkeerplaatsen in het centrum in, waardoor de beschikbare ruimte voor bezoekers beperkt wordt. In de huidige situatie met parkeerregulering komen werknemers in het centrum in aanmerking voor een ontheffing. In de huidige situatie wordt er relatief veel in het centrum geparkeerd door werknemers met een ontheffing. Op het piekmoment op vrijdagmiddag bezetten zij circa 20% van de parkeerplaatsen in het centrum (fiscaal gebied).

Behalve de noodzaak voor het reguleren van het parkeren teneinde bezoekers, bewoners en werknemers de gewenste ruimte te bieden, liggen er financiële overwegingen ten grondslag aan het betaald parkeren in het centrum van Haren. Onderstaand een overzicht in hoofdlijnen met een motivatie voor het invoeren van het betaald parkeren in het centrum.

#### **Commissie GZ 11 maart 1998**

*Doelstelling:* ondersteunen van de aanwezige maatschappelijke functies, zoals wonen, werken en winkelen. Waar dit conflicten met zich meebrengt wordt het parkeerbeleid ingezet om een zo goed mogelijk evenwicht tussen de verschillende functies te waarborgen.

*Uitgangspunten:* o.a. een minimale opbrengst van hfl. 200.000 (politieke wens).

N.B.: in dit voorstel wordt betaald parkeren al als scenario genoemd, zowel voor garage als voor open lucht.

#### **B&W 8 april 1998**

Koopcentrum heeft aangeboden om financieel te participeren in de ontwikkeling van de kom van Haren. Het betreft een investeringsbijdrage van hfl. 2.000.000, te innen in de vorm van een baatbelasting. Daarbij aan Koopcentrum twee keuzes voorgelegd:

1. Financiële bijdrage stoppen in ontwikkeling westkant centrum
2. Betaald parkeren af te kopen door huren parkeergarage voor onbepaalde tijd voor hfl. 200.000 ex BTW per jaar.

Bij keuze 1 wordt betaald parkeren ingevoerd, bij keuze 2 een blauwe zone.

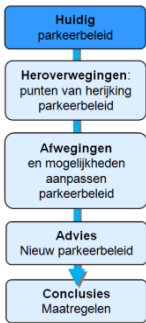
#### **B&W 8 oktober 1998**

Complicerende factor: de parkeergarage is reeds in gebruik genomen, zonder dat daar (parkeer)inkomsten tegen over staan (garage was al open gesteld om parkeerders aan de garage te laten wennen). Daardoor dreigt vooraf trek BTW (ruim hfl 700.000) in gevaar te komen. Om BTW te kunnen terugvorderen moet uiterlijk 1 januari 1999 een definitieve oplossing voor een BTW-belaste exploitatie van de garage zijn geëffectueerd. College schrijft aan Koopcentrum Haren dat als voor die datum geen overeenstemming met de ondernemers is bereikt, een noodscenario in werking zal treden. Dit houdt in dat een volledig betaald parkeren in Haren zal worden ingevoerd.

#### **Raad 28 juni 1999**

Koopcentrum blijkt t.a.v. medefinanciering te zijn afgehaakt.

- Van 1 juli t/m 31 december 1999 als proef:
  - betaald parkeren invoeren in de parkeergarage;
  - blauwe zone voor de parkeervakken in de open lucht.



**Commissie GZ 28 december 1999**

Proef verlengd tot 1 juli 2000.

**Raad 29 mei 2000**

Invoering huidige vorm van betaald parkeren. Feitelijke invoering 10 oktober 2000.

**Achtergronden in het kort**

- Doel: ondersteunen van de aanwezige maatschappelijke functies, zoals wonen, werken en winkelen. Waar dit conflicten met zich meebrengt wordt het parkeerbeleid ingezet om een zo goed mogelijk evenwicht tussen de verschillende functies te waarborgen.
- Lang parkeren zonder relatie met het centrum te weren uit het centrum.
- Politieke wens: minimale opbrengst van hfl. 200.000.
- Keuze voorgelegd aan Koopcentrum: medefinanciering parkeergarage of invoering betaald parkeren.
- Geen overeenstemming met ondernemers over medefinanciering, gemeenteraad besluit tot invoering betaald parkeren.
- 2000: invoering betaald parkeren in huidige vorm.

**3.2 Huidig parkersysteem – parkeren gereguleerd**

**Wijze van reguleren**

Het reguleren van het parkeren in Haren vindt op onderstaande wijze plaats.

- Reguleren kort – lang parkeren: in het centrum van het dorp geldt 'betaald parkeren'.
- Schilparkeren: in het gebied om het centrum ('de schilstraten') kan alleen door vergunninghouders geparkeerd worden.
- Buiten het centrum en de schilstraten mag vrij geparkeerd worden.

In onderstaand overzicht is de parkeerregulering weergegeven, met daarin de mogelijkheden en kosten voor abonnementen parkeergarage, ontheffingen betaald parkeren en vergunningen voor het schilgebied.

**Parkeren in Haren 2013**

Gemeente Haren

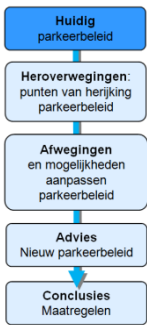
Zones	Parkeermogelijkheid	Voor wie?	Hoeveel / hoelang?	Tarieven	Meenemen	Waar aanvragen?
<b>Fiscaal gebied (centrum Haren)</b>	Parkeermeters *	Iedereen	Maximaal 2 uur en 30 minuten	€ 0,60 per 30 minuten	n.v.t.	n.v.t.
	Parkeergarage **	Iedereen	24 uur per dag	€ 0,50 per 25 minuten	n.v.t.	n.v.t.
	Ontheffing fiscaal	Bewoner fiscaal Werknemer fiscaal Bewoner schil	Onbeperkt	€ 14,30 per maand + € 6,10 admin. kosten per ontheffing	Kentekenbewijs + legitimatiebewijs	Gemeentehuis
	Abonnement parkeergarage	Iedereen	1 per auto	€ 58,30 per maand + € 6,10 admin. kosten per abonnement	Kentekenbewijs + legitimatiebewijs	Gemeentehuis
	Dagkaart fiscaal	Bewoner fiscaal Werknemer fiscaal	Onbeperkt	€ 6,- per dag	Kentekenbewijs + legitimatiebewijs	Gemeentehuis
	Dagkaart voetgangersgebied	Werknemer die auto nodig heeft voor werkzaamheden	In overleg	€ 6,- per dag	Kentekenbewijs + legitimatiebewijs	Gemeentehuis
	Dagkaart parkeerverbodzone	Werknemer die auto nodig heeft voor werkzaamheden	In overleg	€ 6,- per dag	Kentekenbewijs + legitimatiebewijs	Gemeentehuis
<b>Schilgebied (straten rondom centrum Haren)</b>	Vergunning schil	Bewoner schil Bedrijf gevestigd in schil	1 per adres	gratis	n.v.t.	Wordt opgestuurd indien woonachtig op 01-01-2013
	2 <sup>e</sup> vergunning schil	Bewoner schil Bedrijf gevestigd in schil Bewoner fiscaal	1 per adres	€ 48,- tot einde kalenderjaar	Legitimatiebewijs	Gemeentehuis
	Dagkaart schil	Werknemer die auto nodig heeft voor werkzaamheden	In overleg	€ 6,- per dag	Kentekenbewijs + legitimatiebewijs	Gemeentehuis
	Bezoekersschijf	Bewoner schil Bedrijf schil	Bewoner: 1 Bedrijf: 4	€ 16,20 per bezoekersschijf	Legitimatiebewijs	Gemeentehuis

\* Van maandag t/m zaterdag van 09.00-18.00 uur en vrijdag van 09.00-20.00 uur. Op (extra) koopavonden geldt betaald parkeren tot 20.00 uur. Zondag gratis.

\*\* In parkeergarage Voorhorst kan 24 uur per dag geparkeerd worden.

- Medische Dienstverlening kan een vergunning schil en/of een ontheffing fiscaal kopen.

- In overleg kunnen er maximaal 5 kentekens op een ontheffing fiscaal gebied genoteerd worden. Kosten € 224,25 + administratiekosten à € 6,10 per ontheffing.



### 3.2.1 Zone betaald parkeren

De zone betaald parkeren is op straat aangegeven met het bovenste bord op de foto. Het onderste bord geeft aan dat niet buiten de aangegeven vakken mag worden geparkeerd. De borden zijn zoneborden en worden binnen de zone niet herhaald.

Binnen de zone betaald parkeren kan met muntgeld en met betaalpas een kaartje worden gekocht bij de parkeerautomaten. Tijdens de openingstijden van de winkels geldt een maximale parkeerduur van 2,5 uur. Binnen de zone betaald parkeren bedraagt het tarief € 0,60 per half uur. Het betaald parkeren geldt van maandag tot en met zaterdag van 09.00 – 18.00 en op vrijdag van 09.00 – 20.00.



Bezien vanuit operationele invalshoek bestaan er verschillende vormen van betaald parkeren: 'on street' parkeren en 'off street' parkeren. In onderstaand schema is dit aangegeven. In Haren is zowel sprake van (betaald) straatparkeren als van parkeren achter een slagboom (in de parkeergarage Voorhorst).

on street parkeren	off street parkeren
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkeren op maaiveld</li> <li>• Betalen vooraf bij parkeerautomaat</li> <li>• Belanghebbenden parkeren via ontheffing</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkeren in parkeergarage</li> <li>• In en uitrijden via slagboom</li> <li>• Betalen achteraf bij betaalautomaat</li> </ul>

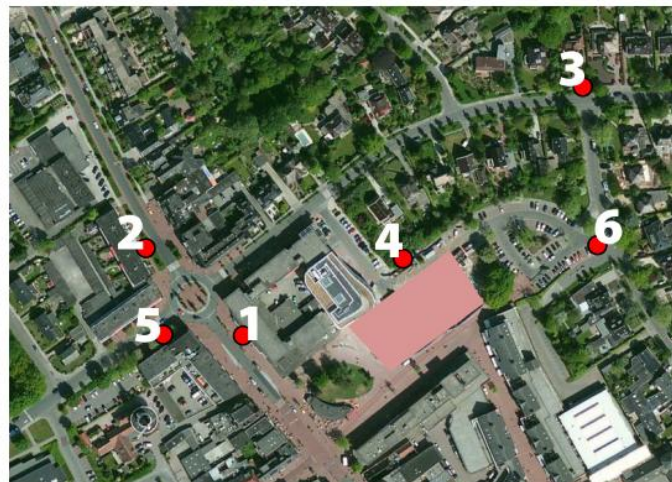
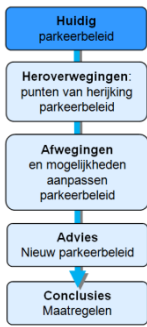
In Haren is in de huidige situatie het parkeren op maaiveld gereguleerd via 'on street parkeren', in de parkeergarage Voorhorst via 'off street parkeren'.

#### Parkeergarage Voorhorst

Binnen de zone betaald parkeren ligt parkeergarage Voorhorst. De route naar de parkeergarage is in het centrum van het dorp Haren aangegeven. Parkeerverwijzing is aanwezig op Rijksstraatweg, Vondellaan, Molenweg en Hortuslaan. In de volgende afbeelding is de huidige verwijzing naar de parkeergarage weergegeven.

De ingang van de parkeergarage voor auto's is aan de Hortuslaan. De voetgangers in- en uitgangen van de parkeergarage liggen aan de Brinkhorst. Voordelen van de parkeergarage zijn het achteraf betalen en het feit dat er geen maximale parkeerduur geldt. Het tarief is gelijk aan dat in de zone betaald parkeren. Iedereen met een auto kan een abonnement voor de parkeergarage kopen. Het abonnement kan per maand worden aangeschaft of voor meerdere maanden.

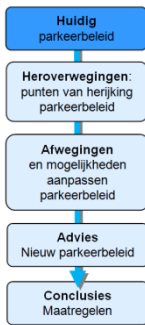
Een abonnement voor de parkeergarage kost € 58,30 per maand + € 6,10 administratiekosten per abonnement/aanvraag.



### 3.2.2 Vergelijking parkeertarieven met Groningen en Assen

Het doel van de parkeerregulering is het bieden van voldoende parkeerruimte aan bezoekers van het centrum (kort parkeren). In de praktijk voldoet de regulering door middel van betaald parkeren goed. Een groot deel van het parkeren in het centrum van Haren bestaat uit kort parkeren: op alle dagen bestaat circa 80% van het parkeren uit parkeren korter dan 2,5 uur. Het is daarbij na circa 10 jaar een gewoonte geworden voor de bezoekers, voor wie ook het tariefniveau van € 0,60 per half uur op straat en € 0,50 per 25 minuten in de parkeergarage geen belemmering vormt.

In vergelijking met Groningen is het parkeertarief in Haren laag. In Groningen kost het parkeren op straat in het centrum € 2,30 per uur, in de schilgebieden € 1,60 per uur en in parkeergarages € 1,00 per 24 minuten tot € 0,40 per 10 minuten. In Assen kost het parkeren op straat € 0,10 per 5,5 minuten tot € 0,10 per 3,5 minuten, wat neer komt op circa € 0,55 - € 0,86 per half uur. In de parkeergarages bedraagt het tarief in Assen € 0,50 per 15 minuten, oftewel € 1,00 per half uur.



### 3.2.3 Resultaat parkeerexploitatie gemeente Haren

De benodigde parkeerapparatuur, handhaving en beheer vergen een financiële inspanning door de gemeente. Hier tegenover staan de parkeeropbrengsten. Het betaald parkeren levert per saldo een positief financieel resultaat op. In 2010 is op het product betaald parkeren (fiscaal gebied & parkeergarage) een positief resultaat gehaald van € 260.634,-.

### 3.2.4 Ontheffingen zone betaald parkeren

#### Bewoners, werknemers en medische dienst

Bewoners binnen het fiscale gebied van Haren kunnen een ontheffing kopen. Ook een bewoner van het schilgebied kan één ontheffing van het fiscaal gebied kopen. Ook personen die werkzaam zijn in het fiscale gebied kunnen een ontheffing kopen. Daarnaast kan de medische dienst een ontheffing kopen.

#### Duur ontheffing en aantal voertuigen

Een ontheffing kan worden gekocht voor een maand of voor meerdere maanden. Er kunnen maximaal 2 kentekens op 1 ontheffing. In overleg kunnen maximaal 5 kentekens op een ontheffing fiscaal gebied genoteerd worden. Hiervoor worden extra kosten in rekening gebracht.

#### Dagkaarten

Dagkaarten kunnen worden gekocht voor voertuigen die nodig zijn bij:

- uitvoeren van werkzaamheden in het fiscaal gebied;
- uitvoeren van werkzaamheden in het voetgangersgebied in de fiscale zone;
- uitvoeren van werkzaamheden in de parkeerverbodzone in het fiscale gebied.



#### Kosten ontheffingen zone betaald parkeren 2012 en 2013

Een parkeeronthefing fiscaal gebied kost € 14,30 per maand + € 6,10 administratiekosten per ontheffing. Een dagkaart kost € 6,00 per dag. Een duplicaat kost € 6,10. Een ontheffing met 5 kentekens kost € 224,25 + administratiekosten à € 6,10 per ontheffing.

### 3.2.5 De zone parkeren voor vergunninghouders (schilstraten)

Het schilstratengebied, waarbinnen alleen geparkeerd mag worden door vergunninghouders, is met zoneborden aangegeven. Het parkeerverbod in deze zone voor niet-vergunninghouders geldt tussen 09.00 uur en 18.00 uur op maandag t/m zaterdag. Na 18.00 uur en op zondag mag in dit gebied vrij geparkeerd worden.

#### Parkeren door vergunninghouders

- Doel: voorkomen overlast door lang parkeerders die een parkeerplaats zoeken buiten zone betaald parkeren.
- Werkwijze: per straat kan een verzoek worden gedaan voor opname in schilgebied. Hiervoor dient een straat unaniem voor opname in het schilgebied te zijn.

#### Vergunning schilstraten

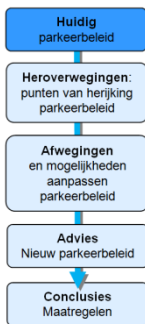
Bewoners binnen het schilgebied komen in aanmerking voor een vergunning schilstraten. Bewoners krijgen één vergunning gratis toegestuurd aan het eind van het jaar voor het nieuwe jaar. Een tweede vergunning kan worden gekocht.

Ook eigenaars van een bedrijf gevestigd in het schilgebied, krijgen één gratis vergunning toegestuurd aan het einde van het jaar voor het nieuwe jaar. Ook voor een bedrijf geldt dat een tweede vergunning kan worden gekocht.

Er staan geen kentekens op een vergunning schilstraat. Vergunningen worden op adres verleend. De vergunning schilstraat mag in het gehele schilgebied gebruikt worden.

#### Dagkaarten

Dagkaarten voor het schilgebied kunnen worden gekocht voor het uitvoeren van werkzaamheden in het schilgebied waarbij een auto nodig is.



### Bezoekersschijf

Met een bezoekersschijf schilstraten kan maximaal 4 uur geparkeerd worden in de zone parkeren voor vergunninghouders. Een bezoekersschijf is bedoeld om bezoek, van bewoners in het schilgebied, de gelegenheid te geven in de buurt te parkeren. Ook kan bezoek van bedrijven, die gevestigd zijn in het schilgebied, met een bezoekersschijf parkeren.

Om een bezoekersschijf te kunnen kopen moet de aanvrager woonachtig zijn in het schilgebied of een bedrijf hebben dat gevestigd is in het schilgebied. Een bewoner kan 1 bezoekersschijf kopen per jaar per adres en een bedrijf kan maximaal 4 bezoekersschijven kopen.

De kosten voor een bezoekersschijf per kalenderjaar zijn € 16,20.

### Kosten vergunningen schilstraten 2012 en 2013

Een eerste parkeervergunning schilstraat is gratis voor bewoners en bedrijven in het schilgebied. Een extra vergunning schilstraat kost € 48,00 tot einde kalenderjaar (maximaal 1 per adres). Een dagkaart kost € 6,00 per dag (te koop voor werknemers die hun auto bij werkzaamheden in het schilgebied moeten gebruiken).

#### 3.2.6 Gehandicapten parkeren

Personen die in het bezit zijn van een gehandicaptenparkeerkaart kunnen gratis parkeren op de gehandicaptenparkeerplaatsen in het centrumgebied. Op alle parkeerterreinen zijn deze bijzondere parkeerplaatsen beschikbaar. Er moet een blauwe parkeerschijf worden gebruikt. Er mag maximaal 2,5 uur op de gehandicaptenparkeerplaats worden geparkeerd. Op andere plaatsen moet het normale tarief worden betaald. In de parkeergarage zijn eveneens aparte parkeervakken voor gehandicapten beschikbaar. Daar moet het normale tarief worden betaald.



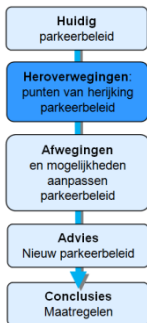
#### 3.2.7 Bijzondere situaties

Personen die in het geval van bijzondere situaties (trouwerij, begrafenis of crematie, medische dienstverlening, gebruik lease- of huurauto en organisatie bijzonder evenement) parkeerproblemen verwachten, worden geadviseerd vooraf contact op te nemen met de balie Publiekszaken op het gemeentehuis.

#### 3.2.8 Handhaving

De gemeente Haren draagt zorg voor de handhaving. Voor de uitvoering van de parkeercontrole wordt personeel ingehuurd.

## 4 Heroverwegingen: punten van herijking



### 4.1 Aanleidingen

De afgelopen jaren hebben geen grote wijzigingen in het parkeerbeleid plaatsgevonden. Tegelijkertijd is merkbaar dat met name de (potentiële) bezoeker aan het centrum van Haren kritischer wordt.

Om voldoende aantrekkelijk te blijven voor bezoekers is het dus van belang dat het parkeerbeleid zich ontwikkelt en zorgvuldig wordt gekeken naar verbeteringsmogelijkheden.

Naast de kwaliteit voor bezoekers is het van belang dat ondernemers op een efficiënte wijze hun zakelijk noodzakelijke activiteiten kunnen ontplooiën en dat bewoners in de nabijheid van hun woning een passende parkeergelegenheid beschikbaar hebben.

Vanuit de gemeenteraad, de bewoners en de ondernemers zijn signalen en suggesties gegeven om het parkeerbeleid aan te passen aan de actuele inzichten en wensen.

De huidige situatie in het centrum van Haren zal veranderen. Op het Raadhuisplein - Haderaplein is voorzien in een ontwikkeling met detailhandel en woningen. Verschillende modellen zijn uitgewerkt en beoordeeld. De ontwikkeling op het Raadhuisplein is verweven met het ontwerp parkeren. De uitwerking van deze ontwikkeling en de gevolgen op het parkeren maken het noodzakelijk het parkeerbeleid te herijken.

De ontwikkelingen en wensen maken dat nagedacht moet worden over parkeerbeleid in het centrum van Haren.

Het is daarnaast goed om te realiseren dat de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van een centrum/winkels niet alleen afhankelijk is van de auto. Ook de fietser en de voetganger zijn belangrijke groepen in het functioneren van een centrum. Belangrijke onderlegger bij de huidige inrichting van het centrum is de Shared Space filosofie met daarbij de wens om het verblijfskarakter te versterken en fietsers en voetgangers de ruimte te bieden. Door ondernemers is aangegeven dat er op enkele plaatsen in het centrum (Kerkstraat, Raadhuisplein/Rijksstraatweg) parkeerplaatsen voor auto's gemist worden. Feit is dat er in het centrum voldoende parkeerruimte op loopafstand beschikbaar is. Derhalve wordt in dit rapport niet ingegaan op het eventueel realiseren van extra parkeerplaatsen, maar specifiek op het beleid om het parkeerareaal optimaal te laten functioneren.

### 4.2 Algemeen kader voor parkeerbeleid

Bij het komen tot heroverwegingen is het van belang het algemene kader voor het gemeentelijk parkeerbeleid te beschouwen. Het gemeentelijke parkeerbeleid biedt het kader voor de ordening van het parkeren in de gemeente en met name in het centrum.

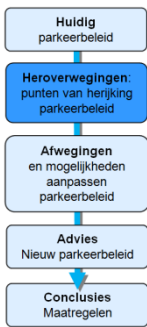
Hoewel de gemeente Haren geen vastgestelde parkeernota heeft, zijn wel heldere uitgangspunten te geven:

- voor iedereen moet duidelijk zijn welk beleid de gemeente waar toepast;
- voor de bewoners, bezoekers en andere belanghebbenden wordt voldoende parkeergelegenheid geboden op een passende locatie;
- een bijdrage wordt geleverd aan een leefbare en veilige omgeving en mogelijke overlast wordt verminderd.

#### *Gebiedsgewijze vormgeving parkeerbeleid*

Parkeerbeleid wordt per gebied vormgegeven. De functies in het gebied zijn sterk bepalend voor de beleidskeuzes.





Bij **wonen** is het autobezit de primaire bepalende factor voor het parkeren. Mensen willen immers hun voertuig(en) graag dichtbij de eigen woonlocatie een plaats geven, liefst voor de deur, en het is geen staand beleid om autobezit te beperken. Over het algemeen is dit ook geen punt van discussie, mits er fysiek ruimte beschikbaar is.

Bij **werken** is het autogebruik in het woon-werkverkeer de meest bepalende factor voor parkeren. De vervoerwijzekeuze hangt af van de geografische situatie en de bereikbaarheid, naast de parkeermogelijkheden bij de werkbestemming, hetzij op eigen terrein hetzij op openbaar gebied. Teveel autoverkeer of teveel geparkeerde auto's bij werklocaties kunnen overlast voor de omgeving met zich meebrengen.

Sturend parkeerbeleid in relatie tot werklocaties kan een bijdrage leveren aan vermindering van parkeeroverlast in de omgeving en aan beïnvloeding van de mobiliteit.

Bij **bezoek-intensieve functies** zoals winkelen en recreatie is een goede bereikbaarheid per auto vaak een economisch belang. Gemakkelijk parkeren ondersteunt het economisch functioneren.

Gerichte parkeerregulering geeft het parkeren bij bezoek-intensieve functies vorm zodanig dat de bezoekers optimaal worden gefaciliteerd. Regulering en tarieven moeten acceptabel zijn voor de bezoekers en makkelijk te begrijpen en te gebruiken.

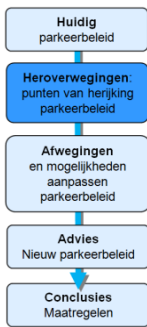
Samenvattend kunnen de volgende **doelen** worden geformuleerd voor het parkeerbeleid van de gemeente Haren:

- Aan bezoekers blijvend voldoende parkeergelegenheid in het centrum van Haren bieden, waarbij het de bezoeker zo gemakkelijk / klantvriendelijk mogelijk wordt gemaakt.
- Bewoners moeten dicht bij de woning over voldoende parkeerruimte kunnen beschikken.
- Ondernemers tegemoet komen bij de uitoefening van hun onderneming voor wat betreft bedrijfsmatig parkeren, voor zover dit niet leidt tot nadeel voor bezoekers en een balans kan worden gevonden met het belang van bewoners.
- Voor langparkeerders in relatie tot werkgelegenheid voldoende parkeergelegenheid buiten het centrum op loopafstand bieden.

#### 4.3 Parkeerregulering: welke uitvoeringsvorm?

Alvorens over te gaan naar detailafwegingen van het bestaande beleid is het goed een heroverweging te maken van de basiskeuze van de parkeerregulering: betaald parkeren handhaven of op een andere wijze reguleren? Het betaald parkeren in Haren bestaat sinds 2000 in de huidige vorm. Het betaald parkeren is ingevoerd omdat de noodzaak was ontstaan om het parkeren te reguleren en om financiële dekking te verkrijgen voor de investering in de toen gerealiseerde parkeergarage. In het kader van de heroverwegingen van het beleid is onderstaande in beeld gebracht welke reguleringsmogelijkheden in principe tot de mogelijkheden behoren.

	Volledig vrij parkeren	Blaauwe zone	Betaald parkeren
Kwaliteit parkeren	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Langparkeerders op gunstige parkeerlocaties voor bezoekers</li> <li>• Zoekverkeer</li> <li>• Nadelig voor bereikbaarheid centrum</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Langparkeerders kunnen worden geweerd</li> <li>• Parkeren gemakkelijk beschikbaar voor bezoekers</li> <li>• Beperkte tijdsdruk door maximale parkeerduur blauwe zone</li> <li>• Geen mogelijkheden wegnemen tijdsdruk</li> <li>• Nauwelijks sturingsmogelijkheden locaties, nauwelijks sturing richting parkeergarage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Langparkeerders kunnen worden geweerd</li> <li>• Parkeren gemakkelijk beschikbaar voor bezoekers</li> <li>• Beperkte tijdsdruk door maximale parkeerduur zone (bij vooraf betalen)</li> <li>• Mogelijkheden voor achteraf betalen, wegnemen tijdsdruk</li> </ul>
Financieel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen dekking voor investering 2000</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen dekking voor investering 2000</li> <li>• Kosten voor handhaving</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dekking voor investering 2000</li> <li>• Kosten voor handhaving en parkeerbeheer</li> </ul>



De twee eerstgenoemde doelen voor het parkeerbeleid zijn:

- Aan bezoekers blijvend voldoende parkeergelegenheid in het centrum van Haren bieden, waarbij het de bezoeker zo gemakkelijk / klantvriendelijk mogelijk wordt gemaakt.
- Bewoners moeten dicht bij de woning over voldoende parkeerruimte kunnen beschikken.

Op grond van deze doelstellingen wordt het reguleren van het parkeren noodzakelijk geacht. Zonder reguleren zou een aanzienlijk deel van de parkeerruimte in het centrum benut worden door langparkeerders (werknemers). Hierdoor zou minder ruimte voor de bezoekers van het centrum beschikbaar zijn. Dit leidt tot meer zoekverkeer. Het centrum wordt daardoor onaantrekkelijker voor bezoekers.

Voorgaande geldt ook om zoveel mogelijk te voldoen aan de tweede doelstelling. Zonder reguleren zal het ook voor bewoners op sommige momenten lastiger worden om een parkeerplek nabij de woning te vinden.

Zoals in de inleiding is beschreven, is het doel van de herijking van het parkeerbeleid ook om het de bezoeker waar mogelijk makkelijker/ klantvriendelijker te maken. In de huidige situatie wordt de tijdsdruk door het vooraf betaald parkeren als knelpunt ervaren. Regulering doormiddel van betaald parkeren biedt (voor een deel van het parkeerareaal in het centrum) mogelijkheden om deze tijdsdruk weg te nemen door achteraf te betalen. Deze flexibiliteit heeft regulering doormiddel van een blauwe zone niet. Regulering doormiddel van betaald parkeren biedt derhalve meer mogelijkheden om het de bezoeker makkelijker / klantvriendelijker te maken. Het goed en klantvriendelijk bieden van voldoende parkeerruimte tegen een aanvaardbaar tarief wordt hierbij klantvriendelijker geacht dan het gratis ter beschikking stellen van parkeerplaatsen waarnaar gezocht moet worden.

In vergelijking met Groningen is het parkeertarief in Haren laag. In Groningen kost het parkeren op straat in het centrum € 2,30 per uur, in de schilgebieden € 1,60 per uur en in parkeergarages Van € 0,40 per 10 minuten tot € 1,00 per 22 minuten, wat neer komt op circa € 1,20 - € 1,36 per half uur. In Assen kost het parkeren op straat € 0,10 / 3,5 min – € 0,10 / 5,5 min, wat neer komt op € 0,55 – € 0,85 per half uur. Het tarief in de parkeergarages in Assen bedraagt € 0,50 per 15 minuten. In Haren geldt voor het betaald parkeren op straat een tarief van € 0,60 per half uur en in de parkeergarage € 0,50 per 25 minuten.

Het betaald parkeren is in 2000 ingevoerd omdat de noodzaak was ontstaan om het parkeren te reguleren en om financiële dekking te verkrijgen voor de investering in de toen gerealiseerde parkeergarage. Alleen het betaald parkeren zorgt voor een financiële dekking. Volledig vrij parkeren en regulering doormiddel van blauwe zone doet dat niet.

Berekend is dat regulering middels een blauwe zone in vergelijking met het huidige betaald parkeren leidt tot een derving van circa € 600.000,- (peiljaar 2010). Voor een juiste werking van een blauwe zone is stringente handhaving noodzakelijk. In andere plaatsen werken blauwe zones in de praktijk niet naar behoren omdat uit financieel oogpunt geen of onvoldoende handhaving mogelijk blijkt.

Tenzij de financiële dekking op een andere manier kan worden vormgegeven is het handhaven van het betaald parkeren in financiële zin de enige realistische mogelijkheid.

#### 4.4 Samenvatting van noodzakelijke heroverwegingen

Op grond van de gestelde doelstellingen is in de vorige paragraaf aangegeven dat reguleren van het parkeren in het centrum van Haren noodzakelijk is. Regulering doormiddel van betaald parkeren biedt meer flexibiliteit en meer mogelijkheden om het de bezoeker makkelijker / klantvriendelijker te maken dan regulering doormiddel van blauwe zone. Daarnaast is het handhaven van het betaald parkeren in financiële zin de meest realistische mogelijkheid.

Uitgangspunt van het te herijken parkeerbeleid is het handhaven van het betaald parkeren. Er zijn wel een aantal onderwerpen te benoemen die aanpassing behoeven.

In de huidige situatie worden door bezoekers van het centrum en door ondernemers knelpunten ervaren ten aanzien van het parkeren. Het gaat hierbij ondermeer om de tijdsdruk door het vooraf betalen (en de kans op een bon) en voor ondernemers om het laden en lossen. Het is de wens om het parkeren waar mogelijk klantvriendelijker te maken.

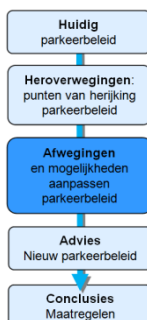
De ontwikkeling op het Raadhuisplein heeft effecten op het parkeren in het centrum. Door de ontwikkeling komen openbare parkeerplaatsen op maaiveld te vervallen. Daar komen parkeerplaatsen voor terug als onderdeel van de commerciële ontwikkeling.

Gegeven de ervaren knelpunten en wensen, gegeven de doelstellingen en gegeven de ontwikkeling op het Raadhuisplein zijn een aantal heroverwegingen ten aanzien van het parkeren in het centrum van Haren noodzakelijk. Het gaat hierbij om:

- A. Beperken lang parkeren centrum
- B. Aanpassen gebied schilparkeren
- C. Aanbevelingen verbeteringen parkeerregulering
- D. Beleid voor verlenen ontheffingen / vergunningen
- E. Verbeteringen parkeerverwijzing
- F. Welk regime aan te houden op commerciële parkeerplaats Haderaplein.

Het volgende hoofdstuk bevat afwegingen ten aanzien van aanpassingen in het parkeerbeleid van Haren.

## 5 Afwegingen



In dit hoofdstuk worden de afwegingen en mogelijkheden beschreven bij het aanpassen van het parkeerbeleid op de onderdelen A t/m F.

Voor maken van goede afwegingen is inzicht in het huidige functioneren van het parkeren nodig, en inzicht in de toekomstige ontwikkelingen en effecten. Dat inzicht wordt in dit hoofdstuk gegeven. Vervolgens worden per paragraaf en per heroverweging zoals opgesomd in paragraaf 4.4 de bijbehorende aandachtspunten en mogelijkheden voor het verbeteren van het parkeerbeleid beschreven.

Op basis van het in 2012 uitgevoerde parkeeronderzoek 'Parkeren centrum Haren' wordt in dit hoofdstuk inzicht gegeven in de huidige parkeersituatie in Haren. Het gaat daarbij ondermeer om de parkeerdruk, het parkeermotief (bewoner, bezoeker, werknemer) en het gebruik van ontheffingen en abonnementen.

Ook wordt in dit hoofdstuk kort ingegaan op de signalen die door ondernemers zijn gegeven ten aanzien van het parkeren. In het volgende hoofdstuk wordt uitgebreider ingegaan op het gevolgde proces: projectgroepbesprekingen en overleg met ondernemers.

### 5.1 Analyse huidige situatie

Belangrijk inzicht in de huidige parkeersituatie voor het maken van afwegingen zijn:

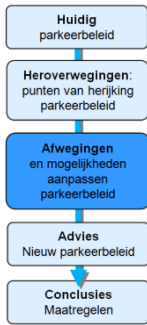
- Wat is de bezettingsgraad in het centrum van Haren?
- In welke mate wordt hierbij gebruik gemaakt van ontheffingen en abonnementen?
- Wat is de parkeerduur in het centrum van Haren?
- Wat is het aandeel bewoners, werknemers en bezoekers
- Ontwikkelingen parkeren - vergelijking met 2009
- Evaluatie huidig parkeerbeleid: hoe functioneert het nu?

#### 5.1.1 Uitkomsten parkeeronderzoek 2012

In het kader van de ontwikkeling Raadhuisplein is het rapport 'Parkeren centrum Haren' d.d. 14-11-2012 opgesteld. In deze paragraaf zijn de belangrijkste uitkomsten uit dat onderzoek opgenomen. Dit inzicht is nodig om in te kunnen spelen op de ontwikkelingen en om antwoord te geven op de daaraan gekoppelde vraag: hoe om gaan met lang parkeren in het centrum?

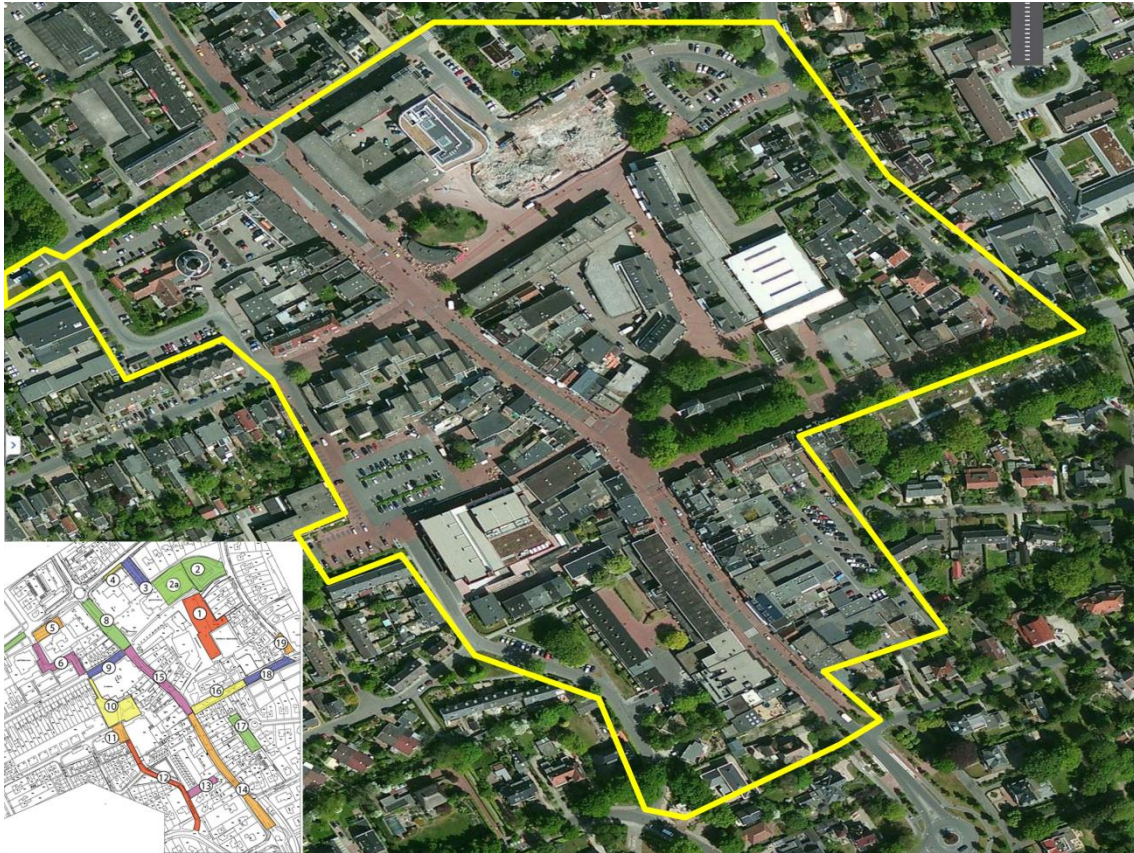
Onderwerpen die in deze paragraaf aan bod komen zijn:

- parkeerbehoefte ontwikkeling Raadhuisplein;
- karakteristieken parkeren Haderaplein, Voorhorst en fiscaal gebied;
- modellenstudie ontwikkeling Raadhuisplein (gemaakte keuze door de Raad) en effect op parkeren;
- beperken lang parkeren centrum;
- mogelijke locaties lang parkeren.



### Parkeeronderzoek 2012

- Herhaling onderzoek 2009.
- Indeling fiscaal gebied in parkeersecties.
- Vrijdag 14 september van 06:00 – 21:00.
- Zaterdag 15 september van 10:00 – 17:00.



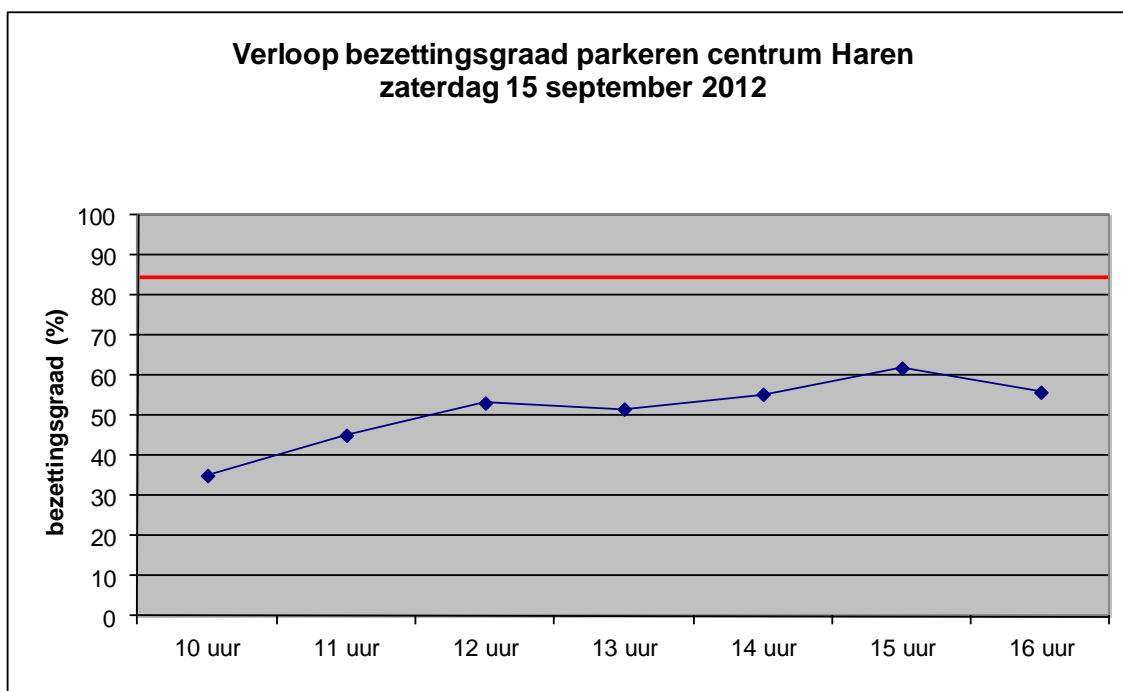
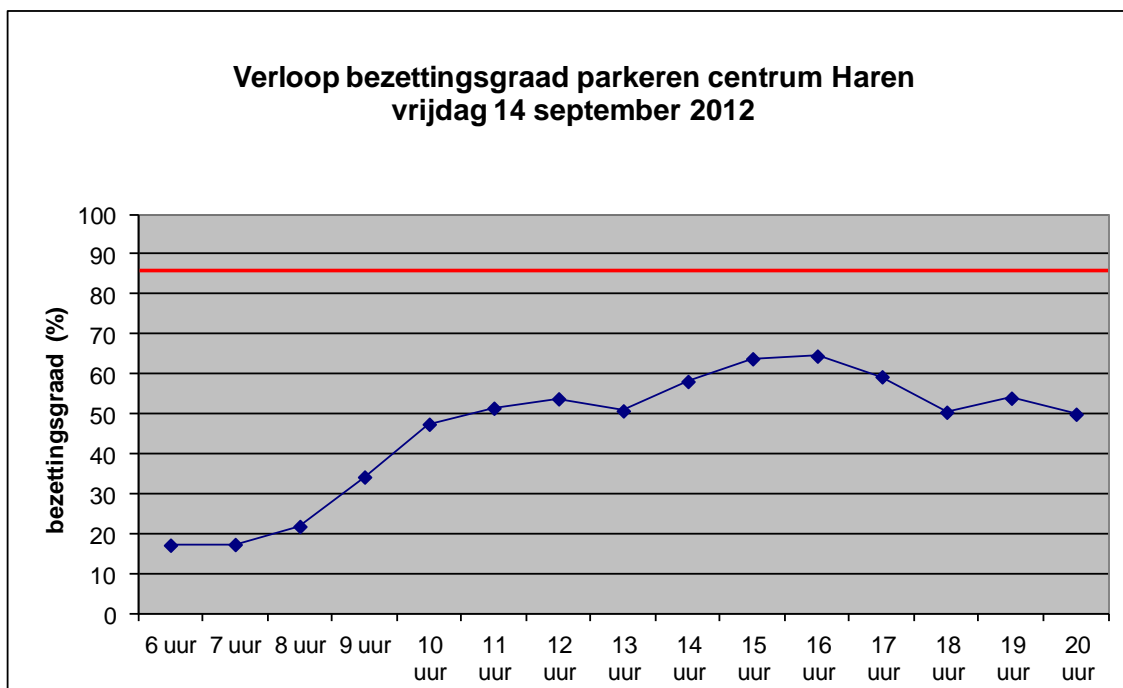
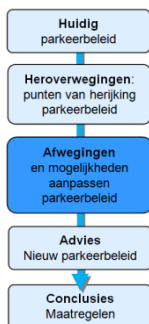
#### 5.1.2 Bezetting parkeerplaatsen fiscaal gebied

De piekbezetting in het fiscale gebied in het centrum van Haren bedraagt op het piekmoment op vrijdagmiddag 65%. Op zaterdagmiddag is dat 62%.

##### Bezetting grotere secties op piekmoment: vrijdag / zaterdag

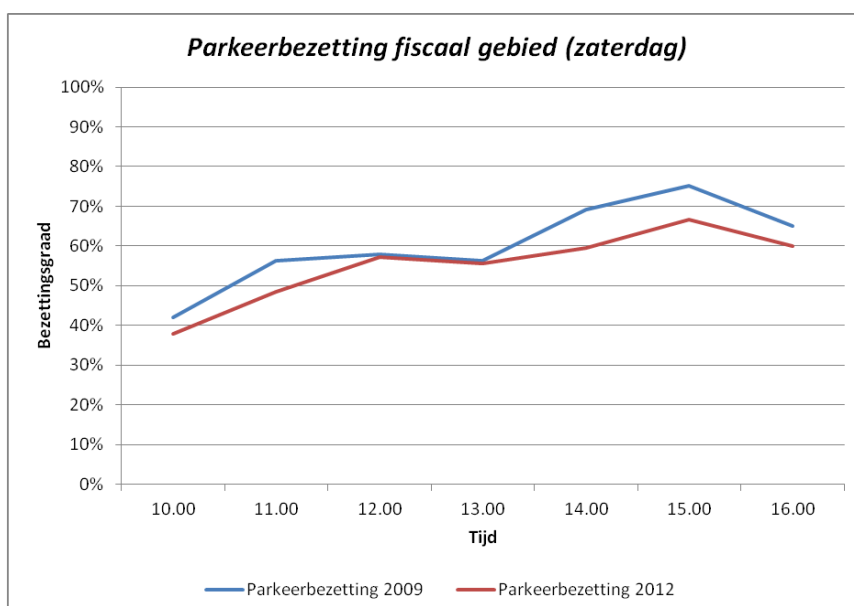
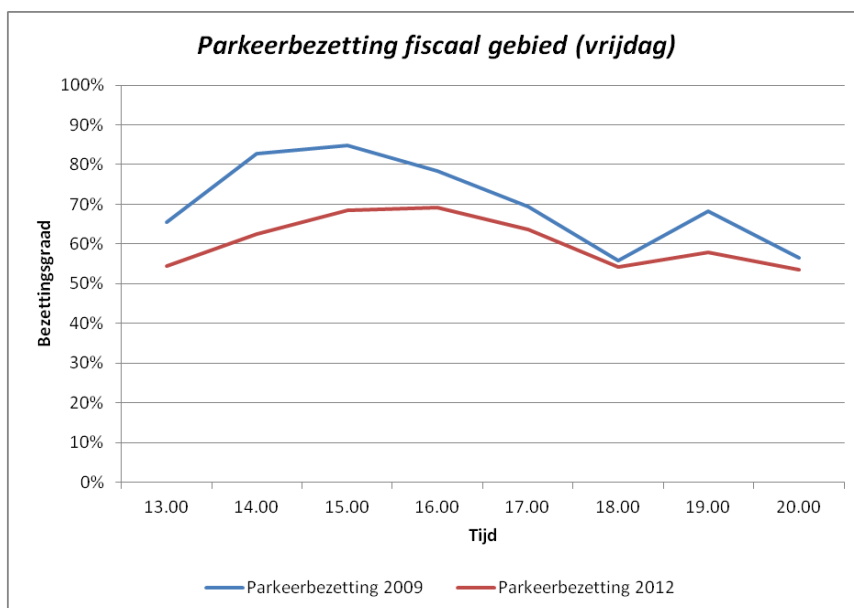
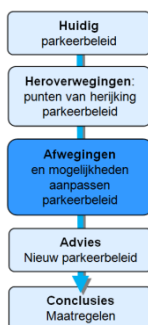
- Oldehof 90% / 90%
- Haderaplein locatie voormalig gemeentehuis 89% / 89%
- Kroonkampweg 83% / 89%
- Torenlaan 50% / 85%
- Achter C1000 68% / 84%
- De Schakel 69% / 69%
- Achter de Molen 78% / 53%
- Haderaplein groot 45% / 44%
- Parkeergarage Voorhorst 55% / 33%

Op vrijdag en zaterdag zijn er op het piekmoment meer dan 200 parkeerplaatsen vrij in het centrum. Bij een maximaal wenselijke bezettingsgraad van 85% zijn dat op vrijdag dat 122 plaatsen en op zaterdag 137.



#### 5.1.3 Vergelijking parkeren 2012 met 2009

In de volgende grafieken is het absolute aantal geparkeerde auto's in 2012 vergeleken met 2009, waarbij onderscheid is gemaakt in auto's die met ontheffing of abonnement parkeren (bewoners en werknemers) en auto's die zonder ontheffing of abonnement parkeren (bezoekers). De parkeerbezetting in het fiscale gebied is op vrijdag in 2012 per uur gemiddeld 50 auto's lager dan in 2009. Op zaterdag staan er per uur gemiddeld 30 auto's minder dan in 2009. Het verschil wordt bepaald door een lager aantal parkerende bezoekers. Het aantal parkeerders met ontheffing of abonnement is in 2012 hoger dan in 2009. In 2012 parkeren er in het fiscale gebied op vrijdag per uur gemiddeld circa 50 bezoekers per uur minder dan in 2009. Op zaterdag zijn in 2012 gemiddeld per uur circa 60 bezoekers minder gemeten dan in 2009.



#### 5.1.4 Parkeerduur

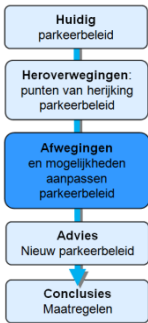
Op vrijdag parkeert 83% korter dan 2,5 uur. Op zaterdag is dat 89%.

Op vrijdag grotere aandelen langparkeerders (> 4,5 uur) in secties:

- Action (32% van alle parkeerders op die locatie);
- Achter de Molen (27% van alle parkeerders op die locatie);
- Kroonkampweg (20% van alle parkeerders op die locatie);
- De Schakel (20% van alle parkeerders op die locatie).

Op zaterdag grotere aandelen langparkeerders (>4,5 uur) in secties:

- Kroonkampweg (26% van alle parkeerders op die locatie);
- Achter de Molen (24% van alle parkeerders op die locatie);
- Action (22% van alle parkeerders op die locatie).



Parkeerduur in fiscaal gebied											
	< 1,5 uur		1,5 - 2,5 uur		2,5 - 3,5 uur		3,5 - 4,5 uur		> 4,5 uur		totaal abs.
	abs.	rel.	abs.	rel.	abs.	rel.	abs.	rel.	abs.	rel.	
vrijdag	1355	69%	284	14%	78	4%	56	3%	194	10%	1967
zaterdag	947	74%	187	15%	34	3%	26	2%	94	7%	1288

### 5.1.5 Parkeermotief

Piekmoment vrijdagmiddag:

- 57% bezoekers
- 30% werknemers (met name Achter de Molen en Haderaplein voorm. gemeentehuis)
- 13% bewoners

Piekmoment zaterdagmiddag:

- 69% bezoekers
- 16% werknemers (met name Achter de Molen en Haderaplein voorm. gemeentehuis)
- 15% bewoners

### 5.1.6 Ontheffingen en abonnementen situatie 2012

Verdeling ontheffingen en abonnementen					
<b>Parkeerareaal fiscale zone:</b>					
434 betaalde parkeerplaatsen; 163 parkeergarage Voorhorst → totaal 597 plaatsen					
<b>Ontheffingen en abonnementen:</b>					
421 uitgegeven, waarvan circa 90 aan bewoners					
<i>NB: aantal ontheffingen en ontheffingen kan fluctueren, waardoor per jaar kleine verschillen bestaan</i>					
<i>NB: aantallen ontheffingen voor overige werknemers zijn uitgegeven voor medische beroepen, marktcoolui, schilders etc.</i>					
	Bewoners	Ambtenaren gemeente	Personeel van bedrijven binnen fiscaal gebied	Overige werknemers	Totaal
Parkeeronthefingen fiscale zone	60	33	183	45	321
Abonnementen parkeergarage	30	68	2	0	100
<b>Totaal</b>	<b>90</b>	<b>101</b>	<b>185</b>	<b>45</b>	<b>421</b>

Op vrijdag worden op het piekmoment 135 ontheffingen gelijktijdig gebruikt in het centrum (23% van de totale parkeercapaciteit in het centrum wordt dan gebruikt door ontheffinghouders). Hiervan worden 32 gebruikt door bewoners. Op zaterdag zijn deze aantallen respectievelijk 94 gelijktijdig gebruikte ontheffingen (16% van de totale parkeercapaciteit in het centrum), waarvan 37 gebruikt worden door bewoners.

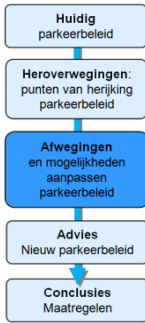
In de parkeergarage parkeren worden op het piekmoment op vrijdag 30 abonnementen (18% van de capaciteit) gelijktijdig gebruikt, waarvan 19 door bewoners. Op zaterdag worden op het piekmoment op zaterdag gelijktijdig 22 abonnementen gebruikt (13% van de capaciteit), waarvan 17 door bewoners.

## 5.2 Ontwikkeling Raadhuisplein en effect op parkeren

In het rapport 'Parkeren centrum Haren' d.d. 14-11-2012 wordt uitgebreid ingegaan op de ontwikkeling op het Raadhuisplein en de effecten op het parkeren. Hierbij worden de volgende onderwerpen behandeld:

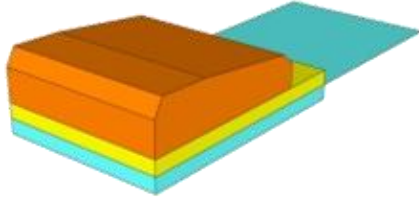
- parkeerbehoefte nieuwe ontwikkeling;
- huidige karakteristieken Haderaplein, Voorhorst en fiscaal gebied;
- modellenstudie en effect op parkeren;
- beperken lang parkeren centrum;
- mogelijke locaties lang parkeren.





### Gegevens ontwikkeling

- Supermarkt 2000 tot 2200m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak, overige detailhandel 600 tot 800 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak, 24 appartementen.
- Parkeerbehoefte voor nieuwe commerciële functies: 132 parkeerplaatsen.
- Parkeerbehoefte appartementen: 43 parkeerplaatsen.



### Modellenstudie Raadhuisplein

- Keuze gemeenteraad: model 4 met optimalisaties.
- Weren langparkeerders fiscaal gebied: besparing ca. € 725.000,- tot € 870.000,- op ontwikkeling vanwege geringere grootte parkeergarage.
- Weren langparkeerders alleen noodzakelijk op vrijdagmiddag en zaterdag.

### Effecten gekozen model op parkeren

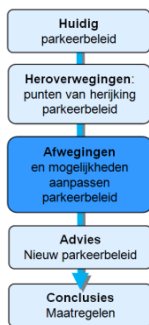
Bij het beschrijven van de effecten van het gekozen model op het parkeren wordt uitgegaan van de situatie na realisatie van de ontwikkeling en aanpassing van het parkeerbeleid met het weren van langparkeerders (werknemers met ontheffing of abonnement).

In de tabel is een overzicht opgenomen met het aantal gelijk aantal geparkeerde werknemers met een ontheffing of abonnement op de piekmomenten op vrijdag en zaterdag. Het maatgevende moment voor de situatie met het weren van de werknemers is de zaterdagmiddag. Er staan dan 61 werknemers met ontheffing of abonnement gelijktijdig geparkeerd in het fiscale gebied. Uitgaande van een reductie van 90% door het weren van de werknemers levert dat een extra ruimte van 54 parkeerplaatsen.

- Door ontwikkeling vervallen 133 bestaande parkeerplaatsen op maaiveld.
- Weren langparkeerders (90%) in fiscaal gebied: extra ruimte 54 parkeerplaatsen.
- Bezettingsgraad fiscaal gebied op zaterdag van 62% naar 68%,
- Uitgaande van 85% nog 78 pp beschikbaar.
- Bezettingsgraad fiscaal gebied op vrijdag van 65% naar 61%.
- Uitgaande van 85% nog 111 pp beschikbaar.

2012 maatgevende momenten		
Maximaal aantal geparkeerde voertuigen op piekmoment		
	Haderaplein + Voorhorst	Fiscaal gebied
Vrijdag	278	385
Zaterdag	151	370
Maximaal gelijktijd geparkeerde werknemers met ontheffing/abonnement (= maximale besparing door weren werknemers)		
	Haderaplein + Voorhorst	Fiscaal gebied
Vrijdag	58*	114**
Zaterdag	28***	61***

\* Vrijdag 17:00, \*\* Vrijdag 16:00, \*\*\* Zaterdag 15:00



### 5.3 Signalen van ondernemers

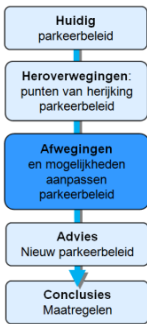
Op 23 april 2013 heeft een bijeenkomst met ondernemers plaatsgevonden op het gemeentehuis, waarbij gesproken is over het parkeren in het centrum en de herijking van het parkeerbeleid. De door Grontmij gegeven presentatie is als bijlage 1 bij dit rapport gevoegd. Het verslag van de bijeenkomst is opgenomen in bijlage 2.

Vanuit hun dagelijkse betrokkenheid bij het parkeren (een deel van de klanten is immers auto-gebruiker en parkeert in de omgeving van de winkel) hebben ondernemers in het centrum een aantal signalen gegeven omtrent het functioneren van het parkeren. Onderstaand worden belangrijke signalen weergegeven.

- Er zijn in de huidige situatie voldoende parkeerplaatsen.
- Een deel van de bezoekers vindt de parkeerregulering ingewikkeld.
- Veel mensen kennen de parkeergarage niet / weten deze niet te vinden.
- Wens om waar mogelijk achteraf betalen in te voeren.
- Wens voor weren lang parkeerders werknemers.
- Oldehof: veel parkeerplaatsen worden bezet door werknemers.
- Klanten ervaren het huidige systeem van vooraf betalen als onvriendelijk. Je loopt kans op een bon.
- Op bepaalde locaties worden parkeerplaatsen gemist: bijvoorbeeld in de Kerkstraat en op de Rijksstraatweg/Raadhuisplein.
- Betaald parkeren opheffen? Blauwe zone invoeren? Helemaal vrij laten?
- Betalen wordt niet als probleem gezien, als het maar klantvriendelijk kan.
- Nadrukkelijke wens: eenheid in beleid, helderheid. Geen verwarring in regime.
- Discussie over op sommige plekken kort kunnen parkeren en op andere plekken wat langer?
- Suggestie: benutten P&R Haren als locatie voor lang parkeren (of bezoekers), met busverbinding/pendel vanaf P&R naar centrum.
- Aandachtspunt: tijdens bouw op Raadhuisplein. Dan voldoende capaciteit hebben voor bezoekers in het centrum. Voor die tijd weren langparkeerders?
- Appiel op parkeren door ondernemers buiten het centrum.
- Suggestie: slimme toepassing parkeertarieven. Parkeergarage goedkoper om aantrekkelijker te maken?
- Differentiatie in tarieven? Zet busjes in parkeergarage.
- Mensen betalen liever dan kans op boete.
- Mogelijkheden ondernemers: klanten 'uitrijkaart' aanbieden.
- Tijdsduur er af?
- Opmerking: is wel rekening gehouden met feit dat parkeerdruk verder af neemt (recessie)?
- Mensen moeten voor de deur van bestemming kunnen komen (winkel).
- Bewoners moeten ontheffing houden.
- Wordt als groot knelpunt ervaren: het laden en lossen bij de winkels. Zowel klanten als ondernemers lopen grote kans op bon. Niet meteen verbaliseren, eerst waarschuwen.
- Parkeerautomaten zijn vaak stuk.
- Betoog: lang parkeerders weren, parkeergarage beter aanduiden, achteraf betalen (slagbomen), belparkeren en probleem is opgelost.

*Welke parkeermaatregelen worden omarmd*

- Achteraf betalen;
  - belparkeren;
  - terreinen afsluiten met slagbomen.
- Werknemers / langparkeerders weren;
  - lang parkeer locatie Kerklaan.
- Parkeerverwijssysteem: met name beter aanduiden van parkeergarage.



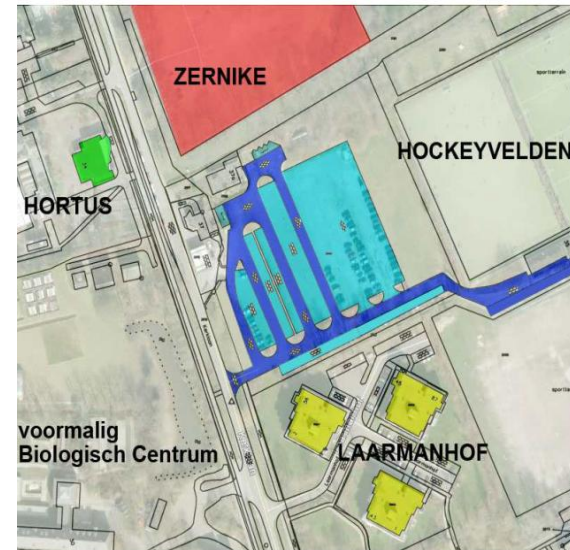
## 5.4 Afwegingen aanpassen parkeerbeleid (onderdelen A t/m F)

Op basis van de analyse van de huidige situatie en de signalen van de ondernemers worden in deze paragraaf per onderdeel de afwegingen en mogelijkheden beschreven voor het aanpassen van het parkeerbeleid.

### A. Beperken lang parkeren centrum

Op grond van de belangen en effecten zoals gepresenteerd bij de raadsbehandeling van de ontwikkeling Raadhuisplein, zouden langparkeerders moeten worden geweerd uit het centrum. Wanneer de keuze wordt gemaakt om lang parkeerders (werknemers) uit het centrum te weren, moet stringenter worden omgegaan met het verstrekken van ontheffingen en abonnementen. In de huidige situatie kan iedereen een abonnement voor de parkeergarage kopen. Ontheffingen voor het fiscale gebied worden verstrekt aan bewoners van het fiscale gebied, aan werknemers binnen het fiscale gebied en aan bewoners van het schilgebied.

Het beperken van het lang parkeren in het centrum is gericht op het beperken van lang parkeren door werknemers. Onderdeel van de keuze voor model 4 met optimalisatie voor de ontwikkeling op het Raadhuisplein is het weren van deze lang parkeerders. Dat is bij dat model (op vrijdag en zaterdag) nodig om voldoende parkeerruimte aan de bezoekers van het centrum te bieden.



Het is wenselijk de langparkeerder een heldere plaats te bieden buiten het centrum. Voor de helderheid gebeurt dat bij voorkeur op één locatie met voldoende capaciteit voor alle langparkeerders. Locaties waar capaciteit aanwezig is voor het opvangen van langparkeerders zijn de parkeerplaats aan de Kerklaan en mogelijk de P&R Haren na uitbreiding (terrein staat in huidige situatie veelal vol). De P&R Haren is niet bedoeld als overloop voorziening voor het centrum van Haren, maar voor het faciliteren van de vervoersstroom naar Groningen. De focus is daarom gericht op het inrichten van de parkeerplaats Kerklaan als locatie voor het lang parkeren.

In het kader van de nieuwbouw van het Zernike College is een parkeeronderzoek uitgevoerd om de totale toekomstige parkeerbehoefte (inclusief Zernike) van de voorzieningen rondom de parkeerplaats in beeld te brengen en te relateren aan de beschikbare capaciteit. Die capaciteit bedraagt 307 parkeerplaatsen. De restcapaciteit na de nieuwbouw van het Zernike bedraagt op vrijdag 186 parkeerplaatsen en op zaterdag 168 parkeerplaatsen. Er is voldoende restcapaciteit voor het opvangen van de langparkeerders.

De loopafstand van deze parkeerplaats tot het centrum bedraagt circa 900 meter. Voor werkgerelateerde verplaatsingen is dit een acceptabele afstand. Als aanvullende voorziening kan op de locatie kan het principe van Park & Bike toegepast worden: het op de locatie stalling van fietsen die als natransport van parkeerplaats tot centrum gebruikt kunnen worden.

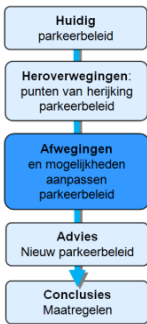
Een stallingvoorziening voor Park & Bike kan een goede fietsenstalling met fietskluizen zijn of bijvoorbeeld een volledig geautomatiseerd systeem, waarbij met een pasje een fiets uit een automaat gehaald kan worden.

**Aan de Boksumerdyk in Goutum net onder Leeuwarden is een "Park en bike" in gebruik genomen. Met plaats voor 54 auto's en een 'fietsautomaat'.**



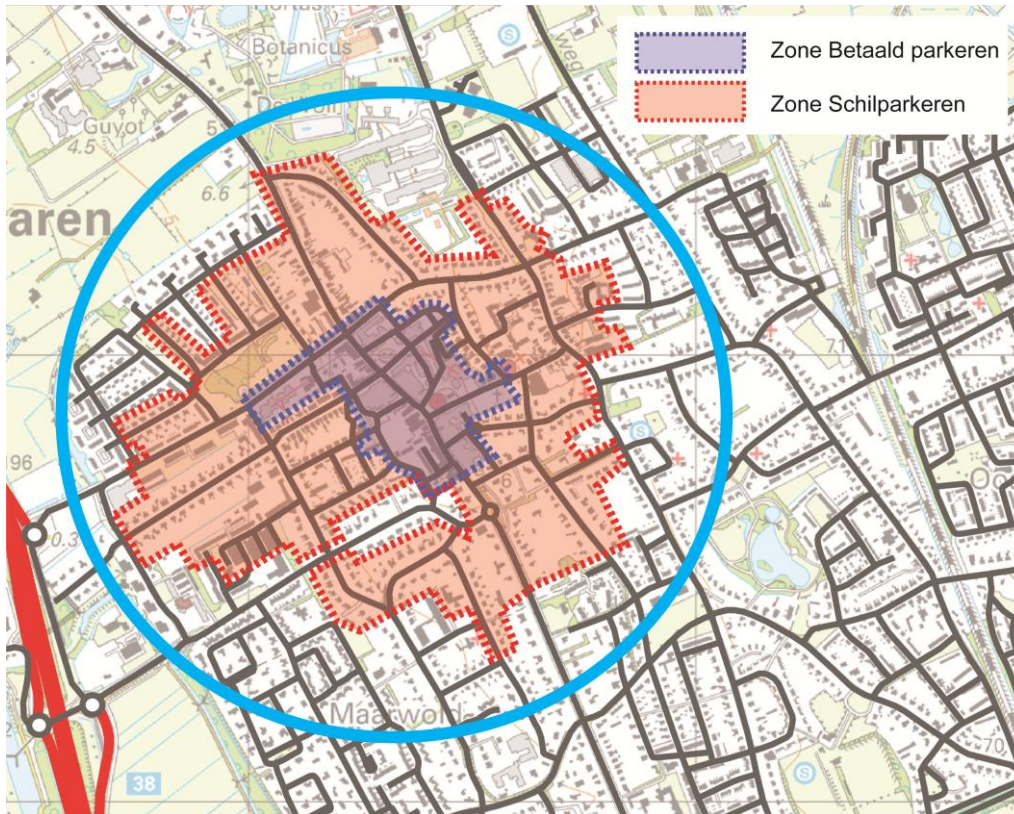
De automaat betreft in dit geval de zogenaamde Bikedispenser, een geautomatiseerde fietsenstalling met 50 dienstfietsen. Die kunnen met een pasje 'uit de muur' worden gehaald. De voorziening past in het beleid van provincie Fryslân, Rijkswaterstaat en de gemeente Leeuwarden om de bereikbaarheid van de stad en de regio op peil te houden. Daarin wordt de komende tien jaar fors in geïnvesteerd, onder meer in het programma Leeuwarden Vrij-Baan. In dat verband werd onder meer een convenant met het bedrijfsleven

afgesloten. Om het gebruik van de speciale fietsen voor werknemers van de aangesloten convenantpartners aantrekkelijk te maken is gebruik van de bikedispenser de komende twee jaar gratis.



## B. Aanpassen gebied schilparkeren

Bij de keuze voor het werven van lang parkeren door werknemers in het fiscale gebied, zal (in overleg met bewoners) de zone voor het schilparkeren moeten worden aangepast. Dit om overlast van langparkeerders in woonstraten (gelegen aan de randen van het huidige schilgebied) te voorkomen. Onderstaande afbeelding toont de maximale omvang van het schilgebied. De grootte van het gebied (straal van de cirkel) is gelijk aan de afstand van de parkeerplaats voor lang parkeren aan de Kerklaan tot het centrum.



## C. Verbeteringen parkeerregulering

In deze paragraaf wordt puntsgewijs ingegaan op aandachtspunten en mogelijkheden bij het verbeteren van de parkeerregulering, gericht op het de bezoeker waar mogelijk klantvriendelijker / gemakkelijker te maken. Het gaat hierbij om:

- invoeren achteraf betaald parkeren waar mogelijk;
- introduceren belparkeren;
- schilparkeren – systeem wijzigen van vergunning op woning naar vergunning op kenteken;
- klantvriendelijker vormgeving systeem van verlening ontheffingen en vergunningen: aanvragen en wijzigingen via internet mogelijk maken.

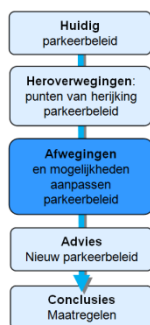
### *Straatparkeren ('on street')*

In het centrum is het primair de bedoeling om de bezoekers en andere 'noodzakelijke' parkeerders een parkeerplaats te bieden. Door het tegengaan van parkeren door gebiedsvreemde en door niet-noodzakelijke doelgroepen blijft zo veel mogelijk parkeerruimte voor de bezoekers beschikbaar.

Door voor doelgroepen waarvoor geen parkeerplaats in het centrum beschikbaar is, op korte afstand buiten het centrum parkeerruimte beschikbaar te stellen, blijft het centrum toch voor alle groepen bereikbaar.

Dit geldt evenzo voor het woongebied rondom het centrum – het schilgebied. Gebiedsvreemd parkeren – zoals door werkenden in het centrum - wordt hier bovendien als storend ervaren en is ongewenst. Daarom is in het schilgebied een specifieke regulering ingevoerd.

Voor bewoners is volgens de huidige regulering per woning een gratis parkeervergunning beschikbaar.



Dit is voor de bewoners erg gemakkelijk in het gebruik, maar kan leiden tot onbedoeld gebruik van de vergunning door anderen dan de bewoner (bijvoorbeeld omdat deze de auto gewoon op de eigen oprit kan parkeren). Voor het functioneren van het woongebied is het belangrijk dat er goede en gemakkelijke mogelijkheden zijn voor privébezoek en bijvoorbeeld mantelzorg. Up-to-date vergunningbeheer met de mogelijkheid voor de vergunninghouder om via internet aanvragen en wijzigingen te regelen draagt bij aan het gebruiksgemak en biedt de gemeente de mogelijkheid tot zo efficiënt mogelijk beheer.

Parkeerregulering in de vorm van betaald parkeren brengt onvermijdelijk enig ongemak met zich mee voor de gebruiker (zoals lopen naar de parkeerautomaat om te betalen, rekening houden met de parkeertijd) en dit wordt als nadelig ervaren. Door het gemak van het betalen voor parkeren zo groot mogelijk te maken, is het nadelige aspect te verkleinen. Dit kan worden bereikt door toepassing van betaaltechnieken zoals belparkeren waarvoor men niet meer naar de parkeerautomaat hoeft te lopen en door het zoveel mogelijk toepassen van betaling achteraf.



Bij belparkeren heeft de parkeerder een account geopend bij een provider (een eenmalige handeling via internet), via welke de parkeertransactie wordt geadmistreerd. Het verschuldigde parkeergeld wordt achteraf geïncasseerd. De parkeerder hoeft de 'parkeeractie' alleen maar via de mobiele telefoon aan en af te melden. De gemeente faciliteert dit door middel van bebording en toegesneden parkeerhandhaving. De ervaring in andere gemeenten leert dat circa 10% tot 20% van de parkeerders gebruik maakt van deze mogelijkheid.

Achteraf betalen is te realiseren door middel van slagboom parkeren, zoals nu al in de parkeergarage Voorhorst wordt toegepast. Dit kan bij parkeerterreinen worden overwogen. Door deze maatregel wordt het parkeerregime als 'off street' van kracht. Het is niet altijd mogelijk om – zonder al te veel parkeerplaatsen te verliezen of de bereikbaarheid teveel te belemmeren - bestaande parkeerterreinen te veranderen in achteraf betaald parkeren. Dit moet per locatie worden bezien.

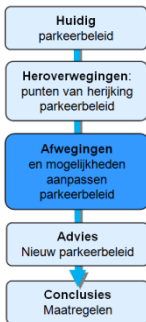
#### *Parkeergarage ('off street')*

Het parkeren in parkeergarages heeft primair tot doel om bezoekers te faciliteren en scoort goed als het gaat om betaalgemak (achteraf betalen). Door het de bezoekers zo gemakkelijk mogelijk te maken om in en uit te rijden en te betalen, wordt parkeren in de parkeergarage zo aantrekkelijk mogelijk.

#### **D. Beleid voor ontheffingen en vergunningen**

Het verbeteren van het beleid voor het verlenen en verstrekken van ontheffingen voor het fiscale gebied en vergunningen voor het schilgebied is gericht op:

- het klantvriendelijker vorm geven van het aanvragen (of wijzigen) van een ontheffing of vergunning;
- het professionaliseren van het systeem van aanvraag en uitgifte;
- het stringenter toepassen van criteria voor ontheffingen van het fiscale gebied;
- het verbeteren van de mogelijkheden voor het laden en lossen door ondernemers.



### Verbeteren systeem van aanvraag en uitgifte van ontheffingen en vergunningen

Het klantvriendelijker maken van de aanvraag en het professionaliseren van het systeem van aanvraag en uitgifte kan worden gerealiseerd door het toepassen van een digitaal systeem. Ontheffingen en vergunningen kunnen hierbij via internet worden aangevraagd. In Groningen wordt voor ontheffingen en vergunningen gewerkt met dergelijk systeem, waarbij de ontheffing of vergunning niet bestaat uit een geprint papier (zoals in Haren), maar uit een pasje. Dat pasje kan door de parkeercontroleur worden gescand. Dit systeem vermindert de fraudegevoeligheid die het huidige systeem kent.

Vergunningen kunnen in Groningen digitaal worden aangevraagd, met gebruikmaking van de DigiD code. Dit systeem is klantvriendelijker voor de aanvrager, die dan niet meer naar de balie van het gemeentehuis hoeft. Voor de gemeente is het efficiënter doordat aanvraag en verwerking in grote mate geautomatiseerd verloopt.

Overwogen kan worden om aan te sluiten bij de systemen die in Groningen worden gehanteerd: aanvraag van ontheffingen en vergunningen, fysieke uitvoering vergunning en ontheffing (pasje) en ook belparkeren. Het vergunningen en ontheffingen systeem met pasjes vereenvoudigd tegen de controle bij het verstrekken van ontheffingen voor het laden en lossen door bedrijven (per laad/los activiteit kan hieraan tijdslimiet worden gekoppeld, bijvoorbeeld 1 uur). Ook deze ontheffingen kunnen dan door de controleur gescand worden.

### Stringentere ontheffingverlening

Uitgangspunt hierbij is dat het lang parkeren door werknemers in het fiscaal gebied beperkt wordt. Voor het straatparkeren kunnen in de huidige situatie door werknemers in het fiscale gebied ontheffingen worden aangevraagd, waarbij er in overleg per ontheffing maximaal 5 kentekens op een ontheffing fiscaal gebied genoteerd worden. In samenspraak met ondernemers zal kritisch gekeken moeten worden naar het verlenen van ontheffingen. Uitgangspunt hierbij moet zijn dat er in principe geen ontheffingen voor het fiscale gebied gegeven worden, tenzij dat voor de bedrijfsvoering strikt noodzakelijk is. Daarbij zal ook gekeken moeten worden naar het maximale aantal voertuigen per bedrijf dat voor een ontheffing in aanmerking komt.

### Laden en lossen (in fiscaal gebied en in schilstraten)

In de huidige situatie worden knelpunten ervaren ten aanzien van het laden en lossen. Deze knelpunten zijn aangegeven door de ondernemers, die de stringente controle (en de aanzienlijke kans op een boete) voor zowel zichzelf als de klant als knelpunt zien

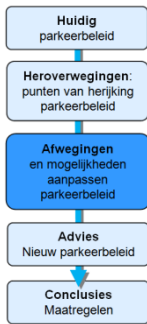
Ingevolge vaste jurisprudentie dient onder laden en lossen te worden verstaan het onmiddellijk nadat het voertuig tot stilstand is gebracht bij voortdurende inladen of uitladen van goederen van enige omvang en van enig gewicht, gedurende de tijd die daarvoor nodig is.

Concreet komt dit er op neer dat een klant zijn voertuig dient te parkeren op de daarvoor bestemde plaats bij het uitzoeken of doen van een aankoop. Het voertuig kan vervolgens op een laad en losplaats worden gezet voor het daadwerkelijk inladen van de goederen van enige omvang en van enig gewicht: grote(re) goederen met een aanzienlijk gewicht. Hierbij moet ook worden beschouwd dat dergelijke goederen veelal door bedrijven aan huis geleverd (kunnen) worden.

Voor ondernemers zelf is het laden en lossen een terugkerende bezigheid en onderdeel van de bedrijfsvoering. Bij het uitvoeren van de laad en los handeling kunnen ondernemers of medewerkers door klanten 'gestoord' worden, waardoor er geen sprake meer is van bij voortdurende inladen of uitladen van goederen. Om ondernemers hierin tegemoet te komen kan worden overwogen voor het laden en lossen ontheffingen te verlenen, met daaraan gekoppeld een tijdsduur van bijvoorbeeld een uur. Voor een goede werking van dit systeem is aan- en afmelden van de laad- en losactiviteit nodig (evenals met belparkeren).

### Bezoek in schilstraten

Een overweging voor het makkelijker maken voor bezoeker om te parkeren in het schilgebied is om dit gebied op te nemen in het fiscale gebied. Bewoners (en bedrijven) kunnen daar ontheffingen voor aanvragen. Alle bezoek kan dan, weliswaar tegen betaling, in het gebied parkeren. Dit zorgt er voor dat er één systeem van reguleren is, wat de duidelijkheid voor de gebruikers ten goede komt.



### E. Verbeteringen parkeerverwijzing

Voor het verbeteren van het gebruik van de parkeergarage en uit het oogpunt van klantvriendelijkheid in het vinden van minder in het oog liggende parkeerruimte is het wenselijk om verbeteringen in de parkeerverwijzing aan te brengen. Het gaat hierbij om:

- vindbaarheid parkeergarage verbeteren;
  - benadrukken 'plaatsen vrij';
  - bord doodlopend Hortuslaan verwijderen, kan misleidend werken;
  - voor voetgangers aanduiding parkeergarage vanaf Brinkhorst verbeteren;
- parkeerplaats Oldehof verwijzen;
- lang parkeerterrein Kerklaan verwijzen.



### F. Parkeerregime commerciële parkeerplaats Haderaplein

Als onderdeel van de ontwikkeling op het Raadhuisplein is voorzien in de realisatie van 132 parkeerplaatsen ten behoeve van de commerciële ontwikkeling. De vraag is welk regime wenselijk is aan te houden op deze commerciële parkeerplaats Haderaplein.

In de praktijk zal het zo zijn dat (een deel van de) bezoekers die de auto op dit parkeerterrein hebben geparkeerd ook andere winkels in het centrum bezoeken, waarbij de auto op de commerciële parkeerplaats blijft staan. Dergelijk dubbelgebruik van parkeerruimte is ook gewenst. Het zorgt voor een optimale benutting van de beschikbare parkeerruimte.

Deze situatie is vergelijkbaar met de huidige situatie bij de Albert Heijn aan de Kerkstraat. Dit terrein is met slagbomen afgesloten. Het is voor iedereen toegankelijk. Klanten van de Albert Heijn die binnen een uur het parkeerterrein verlaten parkeren gratis. Na het eerste uur wordt (aan Albert Heijn) betaald voor het parkeren. Het is wenselijk dat dit systeem ook gehanteerd wordt bij de nieuwe commerciële parkeerplaats.

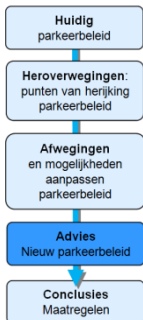
*Extra punt van overweging: aanpassen laden/lossen Molenweg*

Op de Molenweg tussen de Rijksstraatweg en De Schakel treden in de huidige situatie knelpunten in de doorstroming, en dientengevolge in de verkeersveiligheid op, wanneer het laden en lossen door vrachtverkeer op de rijbaan plaats vindt. Het laden en lossen vindt op de rijbaan plaats wanneer de laad- en losstrook door personenauto's bezet wordt.

Het doel bij het treffen van maatregelen op deze locatie is het laden en lossen faciliteren zonder ongewenst gebruik door het fysiek verhinderen van het ongewenste gebruik. Concreet komt dit er op neer dat deze ruimte alleen nog door vrachtwagens gebruikt kan worden.



## 6 Advies



In dit hoofdstuk wordt het advies gegeven voor de herijking van het parkeerbeleid, om daarmee te komen tot nieuw parkeerbeleid. Alvorens in stap 3 is te gaan op het advies per onderdeel A t/m F zoals in de vorige hoofdstukken beschreven, wordt in de stap 1 de visie en de hoofdlijnen van het parkeerbeleid nog eens kort uiteengezet. Vervolgens worden in stap 2 de noodzakelijke heroverwegingen van onderdelen van het bestaande parkeerbeleid en overwegingen bij de aanpassing van onderdelen van het parkeerbeleid nog eens herhaald. Na het opnieuw scherp neerzetten van deze achtergronden wordt in stap 3 het advies gegeven voor concrete uitwerkingen om daarmee uitvoering te geven aan het nieuwe parkeerbeleid.

### 6.1 Stap 1: visie – hoofdlijnen parkeerbeleid

#### 6.1.1 Doelstellingen

De volgende doelen zijn geformuleerd voor het parkeerbeleid van de gemeente Haren:

- Aan bezoekers blijvend voldoende parkeergelegenheid in het centrum van Haren bieden, waarbij het de bezoeker zo gemakkelijk / klantvriendelijk mogelijk wordt gemaakt.
- Bewoners moeten dicht bij de woning over voldoende parkeerruimte kunnen beschikken.
- Ondernemers tegemoet komen bij de uitoefening van hun onderneming voor wat betreft bedrijfsmatig parkeren, voor zover dit niet leidt tot nadeel voor bezoekers en een balans kan worden gevonden met het belang van bewoners.
- Voor langparkeerders in relatie tot werkgelegenheid in het centrum is alleen parkeergelegenheid in het centrum beschikbaar voor zover de parkeerplaatsen niet nodig zijn voor andere functies; voor het overige wordt aan deze groep parkeergelegenheid buiten het centrum op loopafstand geboden.

#### 6.1.2 Hoofdlijnen herijking parkeerbeleid

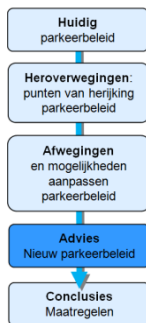
In dit hoofdstuk is advies opgenomen voor de herijking van het parkeerbeleid in Haren. Het nieuwe beleid is conform de doelstellingen geënt op:

- bieden van voldoende parkeerruimte voor bezoekers;
- duidelijkheid: uniform beleid dat voor de bezoeker helder is;
- ondernemers 'tegemoet' komen (laden – lossen);
- bezoeker makkelijker maken: waar mogelijk wegnemen tijdsdruk betaald parkeren, belparkeren, slagbomen: achteraf betalen;
- anticiperen op ontwikkelingen (ook ten tijde van bouw Raadhuisplein voldoende capaciteit bieden);
- systeem van ontheffingen en vergunningenverlening eenvoudiger en klantvriendelijker maken;
- betere handhaving: oa schilparkeren, op kenteken;
- 'professionalisering' systeem van uitgifte vergunningen en ontheffingen: klantvriendelijker voor de aanvrager en efficiënter voor de gemeente, systemen Groningen toepassen;
- evaluatiemoment inbouwen (na ontwikkeling Raadhuisplein).

### 6.2 Stap 2: noodzakelijke heroverwegingen en overwegingen bij herijking

In hoofdstuk 4 zijn de noodzakelijke heroverwegingen van onderdelen van het huidige parkeerbeleid beschreven. Hierbij is aangegeven dat regulering van het parkeren in het centrum nodig is om te voldoen aan de doelstellingen. Verschillende vormen van regulering zijn hierbij tegen elkaar afgezet: betaald parkeren versus blauwe zone. Ook is ingegaan op volledig vrij parkeren. In hoofdstuk 4 is reeds aangegeven dat geadviseerd wordt het betaald parkeren te handhaven.





### Noodzakelijke heroverwegingen

Gegeven de ervaren knelpunten en wensen, gegeven de doelstellingen en gegeven de ontwikkeling op het Raadhuisplein zijn een aantal heroverwegingen ten aanzien van het parkeren in het centrum van Haren noodzakelijk. Het gaat hierbij om:

- A. Beperken lang parkeren centrum
- B. Aanpassen gebied schilparkeren
- C. Aanbevelingen verbeteringen parkeerregulering
- D. Beleid voor verlenen ontheffingen / vergunningen
- E. Verbeteringen parkeerverwijzing
- F. Welk regime aan te houden op commerciële parkeerplaats Haderaplein

### Overwegingen

- Functioneren betaald parkeren.
  - Advies over in stand houden betaald parkeren of blauwe zone: zijn er voordelen van opheffen betaald parkeren?
  - Exploitatie: inzicht in effecten wijzigingen parkeerbeleid. Fiscaal versus blauwe zone.
- Weren lang parkeren, nut en noodzaak.
  - Benodigde aanvullende maatregelen bij weren lang parkeren: aanpassen ontheffingenbeleid en beleid schilparkeren. Schilstraat gebied uitbreiden?
- Verbeteringen parkeerregulering: klantvriendelijker systemen, achteraf betalen, belparkeren. Waar liggen hiervoor de mogelijkheden?
- Stringentere criteria verlening ontheffingen, hoe in te vullen?
- Op welke wijze kan het systeem van aanvraag en uitgifte van ontheffingen en vergunningen geprofessionaliseerd worden en klantvriendelijker worden gemaakt?
- Hoe kunnen de mogelijkheden voor het laden en lossen door ondernemers verbeterd worden?
- Op welke wijze de parkeerverwijzing te verbeteren en welke parkeervoorzieningen daarin opnemen?

### 6.3 Stap 3: concrete uitwerkingen: uitvoering geven aan beleid

Op basis van de noodzakelijke heroverwegingen zijn in deze paragraaf de geadviseerde aanpassingen aan het parkeerbeleid en de concrete uitwerking daarvan opgenomen.

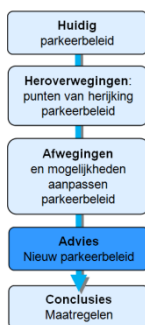
#### Advies

- Handhaven betaald parkeren.
- A. Beperken lang parkeren centrum
- B. Aanpassen gebied schilparkeren.
- C. Verbeteren parkeerregulering.
- D. Aanpassen en professionaliseren beleid voor verlenen ontheffingen / vergunningen.
- E. Verbeteren parkeerverwijzing.
- F. Wenselijk regime op commerciële parkeerplaats Haderaplein.

#### 6.3.1 Handhaven betaald parkeren

Het doel van de parkeerregulering is het bieden van voldoende parkeerruimte aan bezoekers van het centrum (kort parkeren). In de praktijk voldoet de regulering door middel van betaald parkeren goed. Een groot deel van het parkeren in het centrum van Haren bestaat uit kort parkeren: op alle dagen bestaat circa 80% van het parkeren uit parkeren korter dan 2,5 uur. Het is daarbij na circa 10 jaar een gewoonte geworden voor de bezoekers, voor wie ook het tariefniveau van € 0,60 per uur geen belemmering vormt.

Weliswaar vergen de benodigde parkeerapparatuur, handhaving en beheer een financiële inspanning door de gemeente, het betaald parkeren levert per saldo een positief financieel resultaat op. In 2010 is op het product betaald parkeren (fiscaal gebied & parkeergarage) een positief resultaat gehaald van € 260.634,-.



Toepassing van een blauwe-zoneregeling, waarbij parkeerdere niet behoeven te betalen, zou voor de gemeente financieel nadelig zijn doordat er geen opbrengsten zijn uit parkeren en de kosten voor (stringente) handhaving hoger zijn dan de opbrengsten. Bovendien zou er dan geen enkele stimulans meer zijn voor gebruik van de parkeergarage, met extra druk op de aantrekkelijkste locaties op maaiveld tot gevolg. Betaald parkeren biedt daarnaast meer flexibiliteit dan een blauwe zone. Op basis van tarifiering kan gestuurd worden in het parkeren.

Zoals in de inleiding is beschreven, is het doel van de herijking van het parkeerbeleid ook om het de bezoeker waar mogelijk makkelijker/ klantvriendelijker te maken. In de huidige situatie wordt de tijdsdruk door het vooraf betaald parkeren als knelpunt ervaren. Regulering doormiddel van betaald parkeren biedt (voor een deel van het parkeerareaal in het centrum) mogelijkheden om deze tijdsdruk weg te nemen door achteraf te betalen.

Deze flexibiliteit heeft regulering doormiddel van een blauwe zone niet. Regulering doormiddel van betaald parkeren biedt derhalve meer mogelijkheden om het de bezoeker makkelijker / klantvriendelijker te maken.

Het goed en klantvriendelijk bieden van voldoende parkeerruimte tegen een aanvaardbaar tarief wordt hierbij klantvriendelijker geacht dan het gratis ter beschikking stellen van parkeerplaatsen waarnaar gezocht moet worden.

Het betaald parkeren is in 2000 ingevoerd omdat de noodzaak was ontstaan om het parkeren te reguleren en om financiële dekking te verkrijgen voor de investering in de toen gerealiseerde parkeergarage. Alleen het betaald parkeren zorgt voor een financiële dekking. Volledig vrij parkeren en regulering doormiddel van blauwe zone doet dat niet.

Berekend is dat het volledig opheffen van het betaald parkeren leidt tot een derving van circa € 600.000,- (peiljaar 2010) ten opzichte van betaald parkeren. Het invoeren van een blauwe zone is financieel nog nadeliger, omdat voor een juiste werking van een blauwe zone stringente handhaving noodzakelijk is. Op veel plaatsen werken blauwe zones niet naar behoren vanwege geen of onvoldoende handhaving.

**Advies:** voor het goed laten functioneren van het parkeren in Haren het betaald parkeren in stand houden.

### 6.3.2 A. Beperken lang parkeren centrum

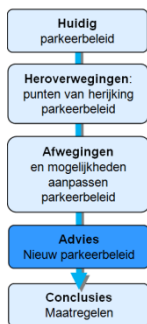
Op basis van de parkeeronderzoeken kan geconstateerd worden dat er voor bezoekers voldoende ruimte in het centrum is om te parkeren. Op grond van de huidige parkeercijfers is er uit capaciteitsoverwegingen geen noodzaak tot het bijstellen van het beleid.

Door de invulling van het gebied Raadhuisplein – Haderaplein en de keuze voor model 4 met optimalisatie, is het nodig lang parkeren door werknemers te weren om voor bezoekers van het centrum voldoende parkeercapaciteit te waarborgen. Het lang parkeren door werknemers in het centrum zal moeten worden beperkt.

Als de noodzaak bestaat om langparkeerdere te weren zijn er twee mogelijkheden om dit concreet door te voeren:

- (hogere) tariefstelling voor ontheffingen; verwacht wordt dat dit er vanzelf toe leidt dat potentiële aanvragers een afweging maken en er minder vraag naar ontheffingen ontstaat;
- de uitgiftevoorwaarden voor parkeervergunningen aanscherpen, bijvoorbeeld door eisen te stellen aan:
  - maximum uitgifte naar rato van bedrijfsoppervlak (wordt in veel gemeenten toegepast);
  - noodzaak om de auto dichtbij te hebben vanwege beroepsuitoefening.

Voor de helderheid van het parkeerbeleid is het wenselijk zo weinig mogelijk uitzonderingen te maken. Ook de ondernemers vragen om helder systeem. Derhalve wordt geadviseerd het weren van lang parkeerdere in te voeren voor de gehele week, en niet te voorzien in ontheffingen alleen van zondag tot en met donderdag (hoewel dat capaciteittechnisch mogelijk kan). Dit biedt bezoekers gedurende de week ook maximale ruimte ten tijde van de realisatie van de ontwikkeling Raadhuisplein. Geadviseerd wordt na realisatie van de ontwikkeling Raadhuisplein te evalueren hoe het parkeren werkt.



### Locatie lang parkeren Kerklaan

Geadviseerd wordt de geweerde langparkeerders een alternatieve parkeerlocatie aan te bieden, waarbij rekening wordt gehouden met de sociale veiligheid van de geparkeerde voertuigen. Mogelijke locaties zijn:

- Kerklaan;
- P&R Haren: in de huidige situatie heeft deze locatie nauwelijks nog vrije capaciteit, maar nadat de geplande uitbreiding heeft plaatsgevonden verbetert naar verwachting deze situatie. Hierbij wordt opgemerkt dat het transferium niet bedoeld is als overloop voorziening voor het centrum van Haren, maar voor het faciliteren van de vervoersstroom naar Groningen.

Uit het oogpunt van helderheid is het wenselijk een locatie te kiezen waar voldoende capaciteit is voor het opvangen van alle langparkeerders. De locatie Kerklaan biedt deze capaciteit. Geadviseerd wordt de locatie Kerklaan aan te wijzen als locatie voor lang parkeren, waarbij gekeken wordt naar optimalisatie van de inrichting door aanvullende verlichting en groenbeheer. Daarnaast wordt geadviseerd op de invalswegen te voorzien in parkeerverwijzing naar deze locatie voor lang parkeren. Als optionele aanvullende voorziening kan overwogen worden het Park & Bike principe in te zetten op deze locatie zodat de afstand van circa 900 meter tot het centrum indien gewenst per fiets kan worden afgelegd.

Het totale kostenniveau van het optimaliseren van de parkeerplaats Kerklaan inclusief parkeerverwijzing bedraagt circa € 35.000,-. Inclusief Park & Bike is dat circa € 85.000,- tot € 135.000,-

Advies: lang parkeerders (werknemers) weren uit het centrum en deze groep een alternatief bieden in de vorm de parkeerplaats aan de Kerklaan.

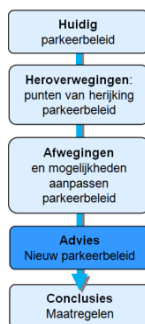
#### 6.3.3 B. Aanpassingen schilparkeren

Bij het weren van lang parkeren door werknemers in het fiscale gebied, zal (in overleg met bewoners) de zone voor het schilparkeren moeten worden uitgebreid. Dit om overlast van langparkeerders in woonstraten (gelegen aan de randen van het huidige schilgebied) te voorkomen. Door de parkeerregulering zoekt een deel van de groep langparkeerders die niet over een parkeerontheffing beschikt, naar een parkeerplaats juist buiten het reguleringsgebied. In de huidige situatie wordt tot uitbreiding overgegaan als een straat of straatgedeelte hierom unaniem verzoekt en zolang het gereguleerde gebied een aaneengesloten karakter blijft houden.

Deze handelwijze functioneert tot nu toe goed, hoewel soms een nadeel is dat uitbreiding van het gereguleerde gebied leidt tot een verschuiving van de parkeerdruk naar naburige straten. Het nadeel van het systeem is dat het bewerkelijk is voor de gemeente. De voordelen zijn dat het de mogelijkheden biedt om in te spelen op de lokale parkeersituatie en de wensen van de bewoners. De uitvoering van maatregelen kan daarmee rekenen op draagvlak. Derhalve wordt voorgesteld deze werkwijze te blijven hanteren.

De uitbreiding van de zone vindt bij voorkeur plaats als de betreffende bewoners hier positief tegenover staan. Voorgesteld wordt om een minimaal percentage voorstanders (bijvoorbeeld 75%) vast te leggen om een objectieve beslissing mogelijk te maken.

Om een beter beheer van de vergunningen mogelijk te maken verdient het verstrekken van vergunningen op kenteken de voorkeur. Zo kan worden tegengegaan dat vergunningen 'ruimer' worden gebruikt dan de bedoeling is. Voor vergunninghouders die, bijvoorbeeld door hun beroep, vaak een andere auto hebben, kan een mogelijkheid worden gecreëerd om via internet het actuele kenteken in te geven. Bij aanpassen van het vergunningensysteem kan worden overwogen om de kosten hiervoor (mede) te financieren uit het tegen betaling verstrekken van vergunningen. In veel gemeenten betalen bewoners voor een vergunning enkele tientjes op jaarbasis.



Bij het aanpassen van het parkeerbeleid op dit onderdeel is voor de handhaving nieuwe apparatuur nodig. Het kostenniveau hiervoor is circa € 20.000,-. Deze apparatuur is ook nodig voor de controle bij gebruikmaking van belparkeren (zie paragraaf 6.3.4) en voor het professionaliseren van het beleid voor verlenen ontheffingen / vergunningen (zie paragraaf 6.3.5).

Een bezoekersregeling voor privébezoek van bewoners van het gereguleerde gebied is eveneens via een internettoepassing klantvriendelijk vorm te geven.

Voor bezoekers van bewoners van het schilgebied zijn in de huidige situatie bezoekersschijven beschikbaar. Overwogen kan worden om bij keuze voor het digitaliseren van de parkeervergunningen, ook deze deelregeling via internet te laten functioneren. Denkbaar is een systeem waarbij een bewoner via internet het kenteken van de bezoeker kan ingeven, waarna de bezoeker zonder verdere handelingen een bepaalde tijd kan parkeren. Per adres kan een jaarlijks urenbudget worden vastgesteld om onbedoeld gebruik tegen te gaan.

Advies: gecombineerd met het weren van lang parkeren door werknemers in het fiscale gebied, de zone voor het schilparkeren uitbreiden. Hierbij een minimum percentage voorstanders (bijvoorbeeld 75%) vastleggen in het beleid om een objectieve beslissing mogelijk te maken. Het vergunningen systeem aanpassen naar vergunning op kenteken en klantvriendelijker maken door internettoepassing.

### 6.3.4 C. Verbeteringen parkeerregulering

#### *Achteraf betalen (slagboomparkeren)*

Om de gebruiksvriendelijkheid te vergroten wordt geadviseerd om de mogelijkheden voor achteraf betaald parkeren op de parkeerterreinen aan de Vondellaan bij de Molen, Oldehof en De Brinken nader uit te werken. Deze locaties zijn fysiek geschikt voor achteraf betalen.

Bij toepassing van dit systeem worden de terreinen afgesloten met slagbomen en wordt het betaald parkeren gereguleerd zoals in de parkeergarage. Deze vorm van reguleren vraagt vrij veel investering (slagbomen, kaartzuilen, betaalautomaat en centrale computer plus de bijbehorende detectievoorzieningen, straatwerk en bekabeling). De genoemde locaties hebben een relatief beperkt aantal parkeerplaatsen, waardoor de investering over een gering aantal parkeerplaatsen kan worden omgeslagen; derhalve een relatief hoge investering per parkeerplaats.

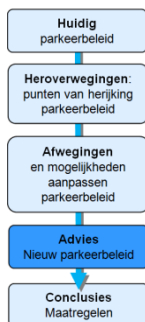
Het parkeerterrein De Brinken is in de huidige situatie minder geschikt voor deze vorm van achteraf betalen doordat er een doorgaande verkeersroute overheen loopt en voorts het parkeren vrij versnipperd is gesitueerd, waardoor het niet mogelijk is om alle parkeerplaatsen mee te nemen in het deelgebied achter de slagbomen, tenzij aan weerszijden op de Kroonkampweg een slagboominstallatie wordt geplaatst. In dat geval wordt de Kroonkampweg onderdeel van de parkeerplaats en kan 'doorgaand' verkeer niet meer via de Kroonkampweg rijden.

Door het plaatsen van slagboominstallatie zullen wel parkeerplaatsen verloren gaan, doordat de rijbaan ter plaatse verbreed moet worden. In het midden van de weg is circa 1 meter ruimte nodig voor het plaatsen van de slagboominstallatie. Overwogen kan worden om één toegang als ingang te gebruiken en de ander als uitgang. De rijbanen hoeven dan niet verbreed te worden. Een goede doorgang is ook nodig voor de hulpdiensten en voor bevoorrading van de winkels.

De investering voor een operationeel slagboomsysteem bedraagt circa 60.000,- per installatie. Voor het dagelijks beheer is vooral de intercomopvolging van belang. Deels is dit ook voor de huidige parkeergarage het geval. Voorgenoemde investeringsindicatie geldt voor de locaties bij de Molen en Oldehof. Voor de locatie De Brinken bedraagt deze investeringsindicatie globaal het dubbele, vanwege het feit dat op twee plaatsen op de Kroonkampweg slagboominstallaties geplaatst zullen moeten worden. De totale investeringsindicatie voor het invoeren van achteraf betaald parkeren op de drie locaties bedraagt € 220.000,-

Wanneer op alle drie locaties slagbomen worden toegepast, komt daarmee circa 40% van het huidige parkeerareaal op maaiveld achter slagbomen.

Voor het dagelijks beheer kan worden aangesloten op de bestaande oplossing voor parkeergarage de Voorhorst.



Advies: mogelijkheden voor achteraf betaald parkeren op de parkeerterreinen bij de Molen, Oldehof en De Brinken nader uitwerken.

*Achteraf betalen (belparkeren)*

Door het introduceren van ‘belparkeren’ wordt een tweede mogelijkheid geïntroduceerd om achteraf te betalen voor maaiveld parkeren. Bij ‘belparkeren’ heeft de parkeerder een account bij een parkeerprovider. Het begin en het eind van de parkeerhandeling geeft de parkeerder met de mobiele telefoon door aan de provider. Deze handelt vervolgens de financiële transactie af.

Er zijn verschillende providers die het product ‘betalen voor parkeren met de mobiele telefoon’ aanbieden. Hiermee wordt een vorm van achteraf betaald parkeren voor *on street* aangeboden. Gebruikers moeten een account aanmaken bij een provider die in de betreffende gemeente actief is.

Op straat is door middel van bordjes aan te geven in welke parkeerzone men zich bevindt. Dat kan ook met een sticker op een parkeerautomaat. Het centrum van Haren zou kunnen bestaan uit één zone.

De gebruiker hoeft zich alleen maar via bellen, SMS of app toepassing aan te melden als de parkeerhandeling begint en af te melden als deze eindigt. Achteraf worden de exacte parkeerkosten, mogelijk vermeerderd met een kleine vergoeding (afhankelijk van de provider) via de account van de bankrekening van de gebruiker geïncasseerd.

Als extra dienstverlening kan de provider waarschuwings- of controleberichten versturen opdat de gebruiker niet zijn lopende parkeeractie vergeet.

Om te komen tot het invoeren van belparkeren moet de gemeente een overeenkomst sluiten met een of meer providers. Afhankelijk van het systeem van de betreffende provider (voertuigherkenning op basis van een tag achter de voorruit, op basis van kenteken of anderszins) is het noodzakelijk om de gemeentelijke handhavers uit te rusten met de juiste draagbare terminals + scanners. De datastructuur achter belparkeren kan ook worden toegepast bij het schilparkeren en bezoekersparkeren.

De investering voor het implementeren van belparkeren bestaat voor de gemeente uit het aanpassen van de handhaafapparatuur of de aanschaf daarvan. De kosten daarvan bedragen circa € 20.000,-. De kosten voor het hebben van belparkeren zijn afhankelijk van de gekozen contractduur 2,5 tot 5 % van de parkeeromzet die via belparkeren wordt afgenomen.

Advies: introduceren belparkeren.

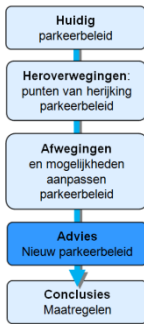
6.3.5 *D. Aanpassen en professionaliseren beleid voor ontheffingen / vergunningen*

*Aanpassingen ontheffingenbeleid*

Geadviseerd wordt het huidige ontheffingenbeleid aan te scherpen, alsmede de verstrekking van abonnementen voor de parkeergarage. Gestreefd moet worden naar een reductie van circa 90%. De reductie moet worden bewerkstelligd door het reduceren van de ontheffingen van personeel van werkgevers binnen het fiscale gebied. Uitgangspunt hierbij moet zijn dat er in principe geen ontheffingen voor het fiscale gebied gegeven worden, tenzij dat voor de bedrijfsvoering strikt noodzakelijk is. Daarbij zal ook gekeken moeten worden naar het maximale aantal voertuigen per bedrijf dat voor een ontheffing in aanmerking komt.

Ook moet als uitgangspunt worden gehanteerd dat bewoners in aanmerking blijven komen voor ontheffingen en abonnementen.

Advies: personeel van werkgevers binnen het fiscale gebied geen ontheffingen of abonnementen meer verlenen, reductie van 90% nastreven.



*Professionaliseren beleid voor verlenen ontheffingen / vergunningen*

Geadviseerd wordt een digitaal systeem voor aanvraag (of wijziging) van ontheffingen en vergunningen (ook bezoek) op te zetten, en gekoppeld hieraan voor de uitgifte. Het doen van de aanvraag wordt hiermee klantvriendelijker en het systeem van uitgifte professioneler en efficiënter. Geadviseerd wordt aan te sluiten bij de systemen die in Groningen functioneren (aanvraag van ontheffingen en vergunningen, fysieke uitvoering vergunning en ontheffing (pasje) en ook belparkeren).

Vergunningen kunnen in Groningen digitaal worden aangevraagd, met gebruikmaking van de DigiD code. Dit systeem is klantvriendelijker voor de aanvrager, die dan niet meer naar de balie van het gemeentehuis hoeft. Voor de gemeente is het efficiënter doordat aanvraag en verwerking in grote mate geautomatiseerd verloopt.

De jaarlijkse kosten voor een geautomatiseerd systeem bedragen globaal € 20.000 – € 50.000, afhankelijk van de functionaliteiten en koppelingen in het systeem. In de jaarlijkse kosten zitten de kosten voor licentie, servicebeheer, onderhoud en updates. Tegenover de kosten voor het inrichten en beheren van het systeem staat een besparing op personeelskosten en drukkosten.

Advies: inrichten digitaal systeem voor aanvragen en beheer van ontheffingen en vergunningen. Ontheffingen en vergunningen uitgeven in de vorm van een pasje.

*Laden en lossen*

Geadviseerd wordt de ondernemers tegemoet te komen in het verruimen van de mogelijkheden voor laden en lossen. Ondernemers kunnen hiervoor een ontheffing ontvangen voor het reguliere laden en lossen, waarbij aan de laad/los activiteit een tijdslimiet kan worden gekoppeld (bijvoorbeeld 1 uur). Wanneer deze ontheffingen aansluiten op het ‘pasjes systeem’ kunnen ook deze door de parkeercontroleur gescand worden.

Advies: mogelijkheden laden en lossen ondernemers verruimen.

6.3.6 *E. Verbeteringen parkeerverwijzing*

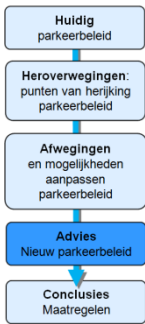
Voor het verbeteren van het gebruik van de parkeergarage en uit het oogpunt van klantvriendelijkheid in het vinden van minder in het oog liggende parkeerruimte wordt geadviseerd verbeteringen in de parkeerverwijzing aan te brengen. Het gaat hierbij om:

- bereikbaarheid parkeergarage verbeteren;
  - parkeerverwijssystemen, benadrukken ‘plaatsen vrij’;
  - bord doodlopend Hortuslaan verwijderen, kan misleidend werken;
  - voor voetgangers aanduiding parkeergarage vanaf Brinkhorst verbeteren;
- parkeerplaats Oldehof verwijzen;
- lang parkeerterrein Kerklaan verwijzen.



De totale investeringsindicatie voor het realiseren van bovengenoemde verbeteringen aan de parkeerverwijzing bedraagt globaal € 50.000,-

Advies: verbeteren of aanbrengen parkeerverwijzing naar parkeergarage Voorhorst en de parkeerterreinen aan de Oldehof en Kerklaan.



### 6.3.7 F. Regime commerciële parkeerplaats Haderaplein

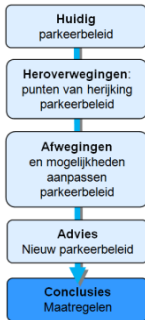
Geadviseerd wordt om te streven naar een parkeerregime ontwikkeling Raadhuisplein overeenkomstig huidige systeem bij de Albert Heijn in de Kerkstraat: indien bij de kassa van de commerciële voorziening wordt afgerekend en indien er korter dan 1 uur wordt geparkeerd, dan is het parkeren gratis. Indien er geen aankopen gedaan worden bij de commerciële voorziening, dan dient betaald te worden.

Het parkeertarief kan door de eigenaar worden bepaald. Het is wenselijk om buiten de openingstijden van de commerciële voorziening gratis gebruik te kunnen maken van de parkeer ruimte.

#### Overige adviespunten

- Waarborgen voldoende parkeerplaatsen ten tijde van bouw: tijdig weren lang parkeerders in het fiscale gebied (werknemers op maaiveld en in de parkeergarage)
- In combinatie met voorgaande uitbreiden schil en optimaliseren parkeerplaatsen lang parkeren Kerklaan, inclusief verwijzing.

## 7 Voorgesteld beleid en maatregelen



### 7.1 Herijking parkeerbeleid Haren

In dit hoofdstuk worden het voorgestelde beleid samengevat. Dat geldt ook voor de effecten en consequenties van het nieuwe beleid. De maatregelen voor de uitwerking van het beleid in één overzichtelijke tabel zijn opgenomen. Per maatregel is de investeringsindicatie opgenomen.

#### Hoofdpijnen herijking parkeerbeleid

- bieden van voldoende parkeerruimte voor bezoekers;
- duidelijkheid: uniform beleid dat voor de bezoeker helder is;
- ondernemers ‘tegemoet’ komen (laden – lossen);
- bezoeker makkelijker maken: waar mogelijk wegnemen tijdsdruk betaald parkeren, oa belparkeren, slagbomen: achteraf betalen;
- anticiperen op ontwikkelingen (tijdens bouw op raadhuisplein voldoende capaciteit bieden);
- systeem van ontheffing- en vergunningverlening eenvoudiger en klantvriendelijker maken;
- betere handhaving: oa schilparkeren, op kenteken.
- ‘professionalisering’ systeem van uitgifte vergunningen en ontheffingen: klantvriendelijker voor de aanvrager en efficiënter voor de gemeente, systemen Groningen toepassen;
- evaluatiemoment inbouwen (na ontwikkeling Raadhuisplein).

#### Welke onderdelen van het beleid handhaven

- Handhaven betaald parkeren.
- Handhaven schilzone.
- Handhaven ontheffingen en vergunningen voor bewoners.

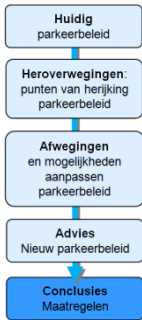
#### Op welke punten beleid aanpassen

- Voor het bieden van voldoende parkeerruimte voor bezoekers (anticiperen op ontwikkeling Raadhuisplein): stringenter ontheffingverlening en beperken uitgifte abonnementen: geen verstrekking meer aan werknemers. In overleg met ondernemers alleen ontheffingverlening indien noodzakelijk voor bedrijfsvoering.
- In relatie met het weren van de lang parkeerders: uitbreiden schilgebied om parkeeroverlast langs de randen van het huidige schilgebied te voorkomen.
- Voor het bieden van duidelijkheid en een uniform beleid: weren langparkeerders gedurende hele week, conform de tijden die gelden voor betaald parkeren (maandag tot en met zaterdag van 09.00 – 18.00 en vrijdag van 09.00 – 20.00). Op deze wijze ook voldoende parkeerruimte tijdens realisatie ontwikkeling Raadhuisplein.
- Evaluatie uitvoeren na realisatie.

#### Nieuwe beleidsonderdelen

- Mogelijkheden laden en lossen voor ondernemers vergroten.
- Systeem van aanvraag en verstrekking van ontheffingen en vergunningen klantvriendelijker maken en professionaliseren door toepassen digitaal systeem, waarbij per internet aanvraag kan worden gedaan of gewijzigd. Door toepassen van vergunningen en ontheffingen middels pasjes worden de handhaving eenvoudiger (scannen) en minder fraudegevoelig.
- Verbeteringen parkeerregulering:
  - invoeren achteraf betaald parkeren;
  - introduceren belparkeren;
  - schilparkeren: systeem wijzigen van vergunning op woning naar vergunning op kenteken;





- Verbeteringen parkeerverwijzing:
  - verwijzing locatie lang parkeren Kerklaan;
  - toepassen dynamische verwijzing parkeergarage met aanduiden 'plaatsen vrij';
  - bord doodlopend Hortuslaan verwijderen, kan misleidend werken;
  - voor voetgangers aanduiding parkeergarage vanaf Brinkhorst verbeteren;
  - parkeerplaats Oldehof verwijzen.

## 7.2 Effecten en consequenties beleid

### *Lang parkeren*

Op het gebied van het functioneren van het parkeren zijn de consequenties van het beleid met name merkbaar voor de lang parkerende werknemers. Zij dienen in de toekomst buiten het centrum te parkeren op de parkeerplaats voor lang parkeren aan de Kerklaan of elders buiten het uitgebreide schilgebied. Hierbij wordt opgemerkt dat een aanzienlijk deel van de werknemers die in de huidige situatie over een ontheffing op abonnement beschikt (>40%), woonachtig is in Haren. Van deze groep wordt verwacht dat een aanzienlijk deel voor de fiets zal gaan kiezen.

### *Bezoekers*

Voor de bezoekers van het centrum is ook in de toekomst voldoende parkeerruimte beschikbaar door het weren van de lang parkeerders. Voor de bezoekers geldt zij de parkeerplaatsen in het centrum beter kunnen vinden door de nieuwe parkeerverwijzing naar de parkeergarage en naar de Oldehof.

De consequenties voor deze groep zijn dat het (betaald) parkeren in Haren gebruiksvriendelijker zal worden doordat de mogelijkheden die er zijn voor achteraf betaald parkeren worden benut: waar mogelijk parkeerterreinen afsluiten met slagbomen (bij de Molen, Oldehof en eventueel De Brinken) en belparkeren.

### *Bewoners*

Voor bewoners verandert er niets. Zij kunnen evenals in de huidige situatie beschikken over ontheffingen voor het fiscaal gebied, vergunningen voor het schilgebied en/of abonnementen voor de parkeergarage.

### *Ondernemers*

Ondernemers worden tegemoet gekomen bij de uitoefening van hun onderneming voor wat betreft het laden en lossen.

In financiële zin heeft de uitwerking en uitvoering van het nieuwe beleid ook consequenties. Door het weren van de lang parkeerders (werknemers) is er sprake van een derving van inkomsten uit ontheffingen en abonnementen, in totaal naar verwachting totaal circa € 60.000,- op jaarbasis.

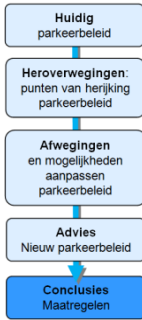
Vrij komende parkeerplaatsen worden gebruikt door betalende bezoekers. De beleidsmaatregelen hebben naar verwachting geen of beperkt effect op het aantal betalende bezoekers, waardoor hier geen noemenswaardige financiële effecten verwacht worden.

In de nieuwe situatie zal wel sprake zijn van een hogere bezettingsgraad van de parkeergarage, wat een betere exploitatie oplevert.

Een aandachtspunt ten aanzien van achteraf betaald parkeren is dat de inkomsten lager zijn dan bij het vooraf betaald parkeren. Hierbij kan gerekend worden met circa 10% lagere inkomsten. Dit leidt naar verwachting tot een derving van circa € 25.000,- op jaarbasis.

In de huidige situatie (peiljaar 2010) wordt op jaarbasis circa € 70.000,- aan boetes geïnd. Door het achteraf betalen waar mogelijk in te voeren, zullen er minder boetes worden uitgeschreven.

Daarnaast zijn kosten verbonden aan de voorgestelde maatregelen voor de uitvoering van de herijking van het parkeerbeleid. Deze maatregelen zijn opgenomen in de tabel op de volgende pagina, waarbij een kostenniveau is aangegeven.

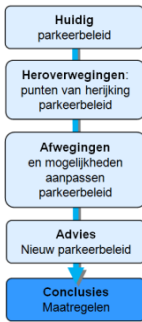


### 7.3 Uitwerking beleid in maatregelen

In de volgende tabel zijn de maatregelen voor de uitwerking van het voorgestelde nieuwe beleid opgenomen en van een kostenniveau voorzien. De opgenomen maatregelen zijn in de eerdere hoofdstukken beschreven.

Maatregelen aanpassing parkeren Haren		
Maatregel	Uitwerking	Kostenniveau
<b>A. Beperken lang parkeren werknemers</b>		
Werknemers	Geen ontheffingen of abonnementen meer, tenzij strikt noodzakelijk. Reductie 90%.	Derving inkomsten ontheffingen en abonnementen: € 60.000 per jaar. Parkeerplaatsen komen ter beschikking aan betalende bezoeker, betere exploitatie parkeergarage.
Optimaliseren parkeerplaats Kerklaan	Kleinschalige maatregelen, verlichting, groenbeheer	€ 25.000 investering.
Park & Bike Kerklaan	Fietssteunpunt.	€ 50.000 - € 100.000 investering.
Transferium – Haren (pendel)	Eigen pendel gemeente.	-
<b>B. Uitbreiding schilgebied</b>		
Uitbreiden schil	Op aanvraag schilgebied uitbreiden, indien >75% voorstanders.	-
<b>C. Verbeteringen parkeerregulering</b>		
Belparkeren	Contract met provider, aanbrengen zoneaanduiding op straat.	€ 20.000 vast (apparatuur handhaving) € 5.000 per jaar
Achteraf betalen Oldehof	Slagboom installatie in- en uitgaand. Aanpassen toegang.	€ 60.000 investering.
Achteraf betalen bij de Molen	Slagboom installatie in- en uitgaand. Aanpassen toegang.	€ 60.000 investering.
Achteraf betalen De Brinken	Slagboom installatie in- en uitgaand (2x). Aanpassen toegang.	€ 100.000 investering.
	Schatting derving inkomsten door achteraf betalen (incl. belparkeren). Excl. besparing op handhaving.	€ 25.000 per jaar
<b>D. Aanpassen en professionaliseren beleid voor verlenen ontheffingen / vergunningen</b>		
Ontheffingen ondernemers laden/lossen	Ontheffing voor maximaal 1 uur gebruik maken van laad en losplaats	-
Inrichten digitaal systeem voor aanvragen of wijzigen ontheffingen en vergunningen via internet, professionaliseren systeem van beheer en uitgifte. Verschijningsvorm ontheffingen en vergunningen: pasjes.	Ontheffingen en vergunningen met pasjes, schilparkeren op kenteken.	€ 20.000 – € 50.000 per jaar
	Digitaal beheerssysteem	Exclusief besparing personeelskosten gemeente.
	Digitaal kunnen aanvragen en wijzigen van parkeervergunning	
	Aanschaf apparatuur handhaving	€ 20.000*
<b>E. Verbeteren parkeerverwijzing</b>		
Verbeteren parkeerverwijzing parkeergarage Voorhorst	Dynamische verwijzing op 2 plaatsen.	€ 25.000 investering, afhankelijk van uitwerking / dataverkeer
Parkeerverwijzing Kerklaan	Statische borden.	€ 10.000 investering.
Verbeteren parkeerverwijzing / entree parkeergarage voetgangers	Verbeteren zichtbaarheid voetgangersniveau bij toegang Brinkhorst.	€ 5.000 investering.
Verbeteren vindbaarheid voor parkeerverwijzing naar Oldehof	Aanbrengen bebording op straat.	€ 2.500 investering.
<b>Overige maatregelen</b>		
Acties / stimulering parkeergarage		-
Aanpak laden / lossen Molenweg	Fysieke maatregel waardoor alleen vrachtverkeer gebruik kan maken van laad / los ruimte.	€ 5.000 investering.
Communicatie	Informatie beleid en mogelijkheden. Stimulering gebruik parkeergarage.	€ 5.000 - € 10.000 investering.

\* Deze investering is niet nodig als de investering voor apparatuur handhaving al is gedaan voor belparkeren.



De communicatie is in de voorgaande hoofdstukken nog niet beschreven. Geadviseerd wordt om het nieuwe parkeerbeleid uitgebreid te communiceren. Hiermee wordt helderheid gegeven over het nieuwe beleid, zodat de mogelijkheden die er zijn om het parkeren gebruiksvriendelijker te maken ook worden benut. Geadviseerd wordt om specifieke aandacht aan het stimuleren van het gebruik van de parkeergarage te schenken.

De in de tabel opgenomen maatregelen leveren elk hun bijdrage aan het verbeteren van het parkeerbeleid en het vergroten van de klantvriendelijkheid van de regulering. De maatregelen kunnen afzonderlijk van elkaar worden uitgevoerd. De ene maatregel sluit de andere niet uit. Wanneer alle maatregelen worden uitgevoerd levert dat een maximale bijdrage op aan het verbeteren van het parkeren in Haren.

Gekoppeld aan het gekozen model voor de ontwikkeling op het Raadhuisplein is het weren van de lang parkeerders (werknemers) nodig om de bezoekers blijvend voldoende capaciteit te bieden. Om dit uit te voeren moet de verstrekking van ontheffingen en abonnementen worden aangepast (geen verstrekking meer tenzij strikte noodzaak). Om de dan uit het centrum geweerde langparkeerders een goed alternatief te bieden, is voorgesteld een optimalisatie van de parkeerplaats aan de Kerklaan uit te voeren. Hier is voldoende capaciteit aanwezig. Het realiseren van een Park & Bike voorziening op de parkeerplaats Kerklaan is een optionele maatregel. Gekoppeld aan het weren van de lang parkeerders is geadviseerd het schilgebied uit te breiden om parkeeroverlast aan de randen van het huidige schilgebied te voorkomen. Voor het verbeteren van de parkeerregulering is het invoeren van belparkeren en achteraf betaald parkeren door toepassing van slagbomen voorgesteld. De maatregelen kunnen afzonderlijk van elkaar worden uitgevoerd en leveren gezamenlijk de grootste bijdrage aan het klantvriendelijker maken van het betaald parkeren.

In de onderstaande tabel is het kostenniveau van de totale investering per onderdeel aangegeven. Tevens zijn de verwachte dervingen in inkomsten weergegeven.

Maatregelen aanpassing parkeren Haren		
Maatregel	Kostenniveau investering	Kostenniveau derving
<b>A &amp; B. Beperken lang parkeren werknemers, uitbreiden schil</b> Optimaliseren parkeerplaats Kerklaan <i>Optioneel: Park &amp; Bike</i>	€ 25.000 € 50.000 - € 100.000	€ 60.000 per jaar
<b>C. Verbeteringen parkeerregulering</b>	€ 240.000 Daarbij € 5.000 per jaar	€ 25.000 per jaar
<b>D. Aanpassen en professionaliseren beleid voor verlenen ontheffingen / vergunningen</b>	€ 20.000 - € 50.000 per jaar*	
<b>E. Verbeteren parkeerverwijzing</b>	€ 42.500	
<b>Overige maatregelen</b>	€ 10.000 - € 15.000	

\* Kosten bij C zijn inclusief benodigde aanschaf apparatuur handhaving voor belparkeren. Indien hier niet voor gekozen wordt is bij D deze extra investering van € 20.000 nodig.

Het totale kostenniveau van de investering voor de onderdelen A t/m E bedraagt circa € 350.000,- Dit is exclusief de optionele Park & Bike voorziening Kerklaan.

## Bijlage 1

Presentatie overleg ondernemers 23-04-2013

# Parkeren centrum Haren

---

## Herijking parkeerbeleid



planning connecting  
respecting  
the future

## Agenda

---

2

- Opening
- Toelichting Grontmij
  - Huidig parkeerbeleid: wat en waarom
  - Huidig parkeersysteem: wijze van reguleren
  - Heroverwegingen: ontwikkelingen en wensen
  - Huidige parkeersituatie (bezetting / duur / motief)
  - Afwegingen: aanpassingen en verbeteringen
  - Nieuw parkeerbeleid
- Met elkaar van gedachten wisselen
  - Keuzemogelijkheden, effecten en consequenties
- Afsluiting



## Huidig parkeerbeleid

---

3

- Doel: ondersteunen van de aanwezige maatschappelijke functies, zoals wonen, werken en winkelen. Waar dit conflicten met zich meebrengt wordt het parkeerbeleid ingezet om een zo goed mogelijk evenwicht tussen de verschillende functies te waarborgen.

### *Achtergronden betaald parkeren*

- Lang parkeren zonder relatie met het centrum weren uit het centrum.
- Politieke wens: minimale opbrengst van hfl. 200.000
- Keuze Koopcentrum: medefinanciering parkeergarage of invoering betaald parkeren
- 2000: invoering betaald parkeren in huidige vorm



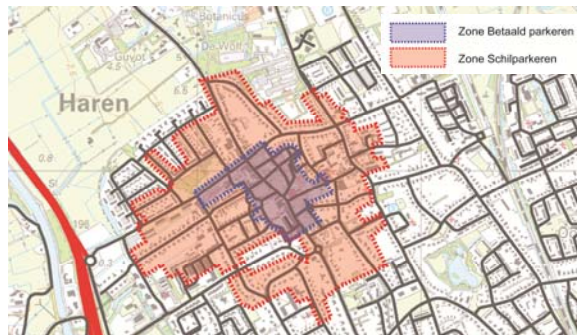
## Huidig parkeerbeleid

---

4

### **Parkeren in Haren**

- In het centrum van het dorp geldt 'betaald parkeren'
- In het gebied om het centrum ('de schilstraten') geldt een parkeerverbod voor niet-aanwonenden
- Buiten het centrum en de schilstraten mag vrij geparkeerd worden



# Huidig parkeerbeleid

5

## Parkeren in Haren 2013

Gemeente Haren



Zones	Parkeermogelijkheid	Voor wie?	Hoeveel / hoelang?	Tarieven	Meenemen	Waar aanvragen?
Fiscaal gebied (centrum Haren)	Parkeermeters *	Iedereen	Maximaal 2 uur en 30 minuten	€ 0,60 per 30 minuten	n.v.t.	n.v.t.
	Parkeergarage **	Iedereen	24 uur per dag	€ 0,50 per 25 minuten	n.v.t.	n.v.t.
	Ontheffing fiscaal	Bewoner fiscaal Werknemer fiscaal Bewoner schil	Onbeperkt	€ 14,30 per maand + € 6,10 admin. kosten per ontheffing	Kentekenbewijs + legitimatiebewijs	Gemeentehuis
	Abonnement parkeergarage	Iedereen	1 per auto	€ 58,30 per maand + € 6,10 admin. kosten per abonnement	Kentekenbewijs + legitimatiebewijs	Gemeentehuis
	Dagkaart fiscaal	Bewoner fiscaal Werknemer fiscaal	Onbeperkt	€ 6,- per dag	Kentekenbewijs + legitimatiebewijs	Gemeentehuis
	Dagkaart voetgangersgebied	Werknemer die auto nodig heeft voor werkzaamheden	In overleg	€ 6,- per dag	Kentekenbewijs + legitimatiebewijs	Gemeentehuis
	Dagkaart parkeerverbodzone	Werknemer die auto nodig heeft voor werkzaamheden	In overleg	€ 6,- per dag	Kentekenbewijs + legitimatiebewijs	Gemeentehuis
Schilgebied (straten rondom centrum Haren)	Vergunning schil	Bewoner schil Bedrijf gevestigd in schil	1 per adres	gratis	n.v.t.	Wordt aangestuurd indien woonachtig op 01-01-2013
	2 <sup>e</sup> vergunning schil	Bewoner schil Bedrijf gevestigd in schil Bewoner fiscaal	1 per adres	€ 48,- tot einde kalenderjaar	Legitimatiebewijs	Gemeentehuis
	Dagkaart schil	Werknemer die auto nodig heeft voor werkzaamheden	In overleg	€ 6,- per dag	Kentekenbewijs + legitimatiebewijs	Gemeentehuis
	Bezoekersschijf	Bewoner schil Bedrijf schil	Bewoner: 1 Bedrijf: 4	€ 16,20 per bezoekersschijf	Legitimatiebewijs	Gemeentehuis

\* Van maandag t/m zaterdag van 09.00-18.00 uur en vrijdag van 09.00-20.00 uur. Op (extra) koopavonden geldt betaald parkeren tot 20.00 uur. Zondag gratis.

\*\* In parkeergarage Voorhorst kan 24 uur per dag geparkeerd worden.

- Medische Dienstverlening kan een vergunning schil en/of een ontheffing fiscaal kopen.

- In overleg kunnen er maximaal 5 kentekens op een ontheffing fiscaal gebied genoteerd worden. Kosten € 224,25 + administratiekosten à € 6,10 per ontheffing.

## Fiscaal gebied

6

### Parkeren op straat

- Zone betaald parkeren aangegeven met het bovenste bord op de foto  
Het onderste bord geeft aan dat alleen in aangegeven vakken mag worden geparkeerd
- Borden zijn zoneborden en worden niet herhaald
- Parkeermeters, betalen vooraf



### Parkeren in parkeergarage

- Parkeerverwijzing op Rijksstraatweg, Vondellaan, Molenweg en Hortuslaan
- Voordelen: betalen achteraf, geen maximale parkeerduur



## Parkeren vergunninghouders - schilgebied

---

7

- Parkeren in de vakken door vergunninghouders
- Doel: voorkomen overlast door lang parkeerders die een parkeerplaats zoeken buiten zone betaald parkeren
- Werkwijze: per straat kan verzoek worden gedaan voor opname in schilgebied



## Heroverwegingen

---

8

- Ontwikkelingen en wensen maken dat nagedacht moet worden over parkeerbeleid in het centrum van Haren
- **Doel: bezoeker blijvend voldoende parkeergelegenheid in het centrum van Haren bieden, waarbij het de bezoeker waar mogelijk makkelijker/klantvriendelijker wordt gemaakt.**
- Onderdelen heroverwegingen
  - Beperken lang parkeren centrum
  - Aanpassen gebied schilparkeren
  - Aanbevelingen verbeteringen parkeerregulering
  - Beleid formuleren voor 'bijzondere situaties'
  - Verbeteringen parkeerverwijzing
  - Welk regime aan te houden op commerciële parkeerplaats Haderaplein



## Afwegingen – huidige situatie

9

- Voor maken van afwegingen is inzicht in huidige functioneren parkeren nodig en inzicht in toekomstige ontwikkelingen
- Analyse huidige situatie
  - Wat is de bezettingsgraad in het centrum van Haren?
  - Gebruik ontheffingen en abonnementen
  - Wat is de parkeerduur in het centrum van Haren?
  - Wat is het aandeel bewoners, werknemers en bezoekers
  - Ontwikkelingen parkeren - vergelijking met 2009
- Evaluatie huidig parkeerbeleid: hoe functioneert het nu?



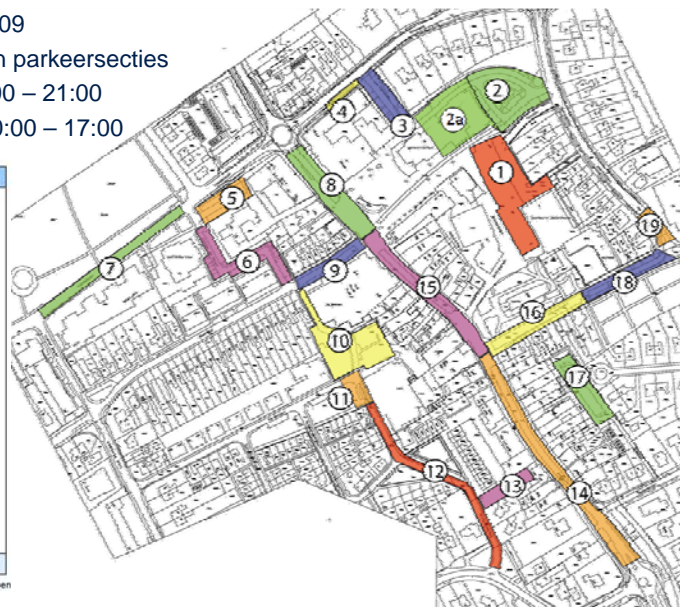
## Parkeeronderzoek 2012

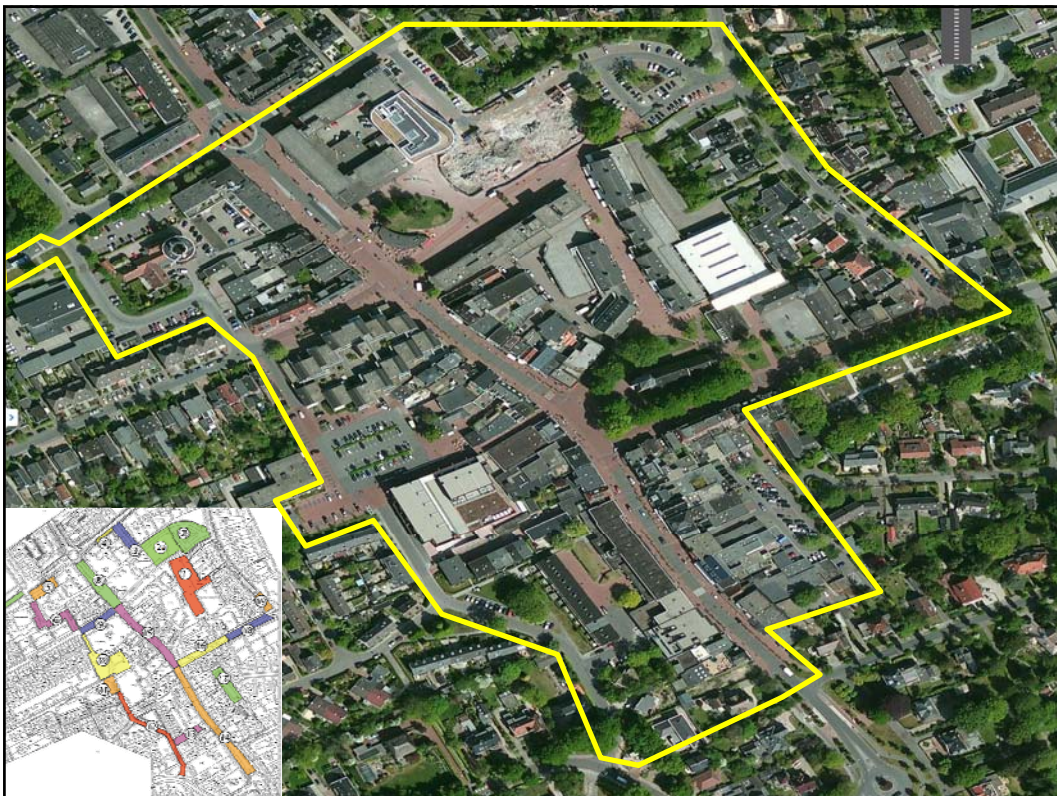
10

- Herhaling onderzoek 2009
- Indeling fiscaal gebied in parkeersecties
- Vrijdag 14 sept van 06:00 – 21:00
- Zaterdag 15 sept van 10:00 – 17:00

Sectie	Naam	Capaciteit
1	Parkeergarage Voorhorst	163
2	Haderaplein (groot)	71
2a	Haderaplein (locatie oude gemeentehuis)	62
3	De Schakel	16*
4	Molenweg	3
5	Vondellaan, parkeerterrein bij de molen	34
6	Achter de Molen	32
7	Vondellaan, op straat	21
8	Rijksstraatweg (tussen Meerweg en rotonde)	1
9	Meenweg (tussen Rijksstraatweg en Achter de Molen)	2
10	C1000	82
11	Torenlaan	20
12	Kroonkampweg	18
13	Action	12
14	Rijksstraatweg (tussen rotonde en Kerkstraat)	1
15	Rijksstraatweg (tussen Kerkstraat en Meerweg)	0
16	Kerkstraat (tussen Rijksstraatweg en klokhuis)	0
17	Oldehof	42
18	Kerkstraat (tegenover begraafplaats)	10
19	Hortuslaan (ter hoogte van Kerkstraat)	7
<b>Totaal</b>		<b>597</b>

\* Sectie De Schakel omvat 21 parkeerplaatsen, waarvan 5 op kenteken en 16 open

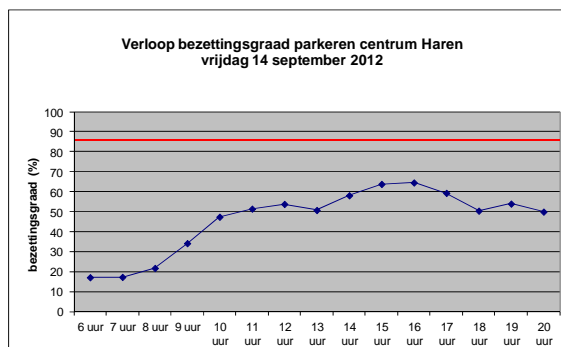




## Bezettingsgraad vrijdag

12

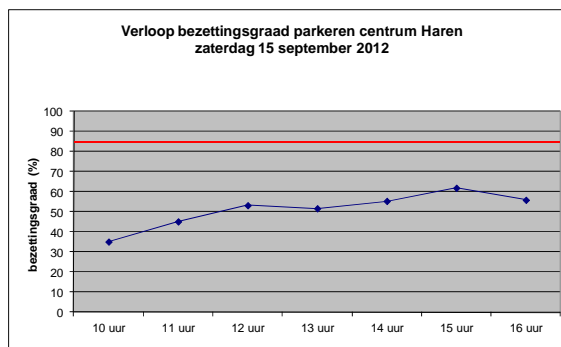
- Bezigting centrum Haren op piekmoment vrijdagmiddag: 65%
- Bezigting grotere secties op piekmoment:
  - Oldehof 90%
  - Haderaplein locatie voormalig gemeentehuis 89%
  - Kroonkampweg 83%
  - Achter de Molen 78%
  - De Schakel 69%
  - Achter C1000 68%
  - Parkeergarage Voorhorst 55%
  - Torenlaan 50%
  - Haderaplein groot 45%
- > 200 parkeerplaatsen vrij
  - Bij max. bezettingsgraad 85% zijn dat 122 plaatsen



## Bezettingsgraad zaterdag

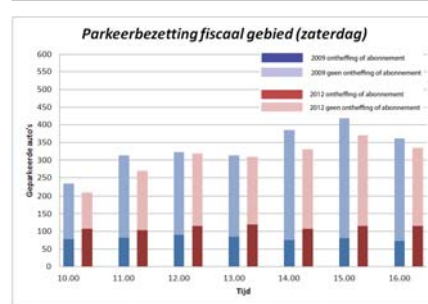
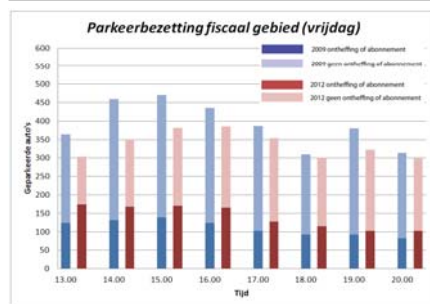
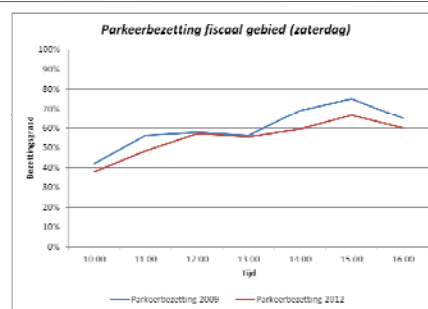
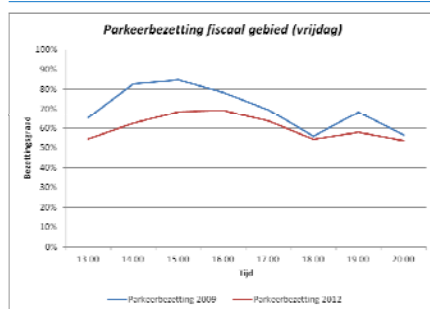
13

- Bezetting centrum Haren op piekmoment zaterdagmiddag: 62%
- Bezetting grotere secties op piekmoment:
  - Oldehof 90%
  - Haderaplein locatie voormalig gemeentehuis 89%
  - Kroonkampweg 89%
  - Achter C1000 84%
  - De Schakel 69%
  - Achter de Molen 53%
  - Haderaplein groot 44%
  - Parkeergarage Voorhorst 33%
- > 200 parkeerplaatsen vrij
  - Bij max. bezettingsgraad 85% zijn dat 137 plaatsen



## Vergelijking 2012 met 2009

14



## Parkeerduur

15

	< 1,5 uur		1,5 - 2,5 uur		2,5 - 3,5 uur		3,5 - 4,5 uur		> 4,5 uur		totaal
	abs.	rel.	abs.	rel.	abs.	rel.	abs.	rel.	abs.	rel.	abs.
vrijdag	1355	69%	284	14%	78	4%	56	3%	194	10%	1967
zaterdag	947	74%	187	15%	34	3%	26	2%	94	7%	1288

- Op vrijdag parkeert 83% korter dan 2,5 uur. Op zaterdag is dat 89%.
- Op vrijdag grotere aandelen (>20%) langparkeerders (> 4,5 uur) in secties:
  - Action 32%, Achter de Molen 27%, Kroonkampweg 20%, De Schakel 20%
- Op zaterdag grotere aandelen langparkeerders (>4,5 uur) in secties:
  - Kroonkampweg 26%, Achter de Molen 24%, Action 22%
- Parkeergarage Voorhorst: vrij/za: 17% / 12%
- Haderaplein locatie voormalig gemeentehuis: 7% / 3%
- Haderaplein groot: 17% / 10%
- NB: percentages gebaseerd op totaal aantal parkeerwisselingen per dag.
- In absolute zin op piekmomenten meeste langparkeerders op Haderaplein, Voorhorst, Achter de Molen en Oldehof (bewoners en werknemers)



## Motief parkeerders

16

- Piekmoment vrijdagmiddag:
  - 57% bezoekers
  - 30% werknemers (met name Achter de Molen en Haderaplein voorm. gemeentehuis)
  - 13% bewoners
- Piekmoment zaterdagmiddag:
  - 69% bezoekers
  - 16% werknemers (met name Achter de Molen en Haderaplein voorm. gemeentehuis)
  - 15% bewoners



## Aantal ontheffingen en abonnementen

17

- Situatie 2012

Verdeling ontheffingen en abonnementen					
<b>Parkeerareaal fiscale zone:</b>					
434 betaalde parkeerplaatsen; 163 parkeergarage Voorhorst → totaal 597 plaatsen					
<b>Ontheffingen en abonnementen:</b>					
421 uitgegeven, waarvan circa 90 aan bewoners					
NB: aantal ontheffingen en ontheffingen kan fluctueren, waardoor per jaar kleine verschillen bestaan					
NB: aantallen ontheffingen voor overige werknemers zijn uitgegeven voor medische beroepen, marktcoolplui, schilders etc.					
	Bewoners	Ambtenaren gemeente	Personeel van bedrijven binnen fiscaal gebied	Overige werknemers	Totaal
Parkeeronthefingen fiscale zone	60	33	183	45	321
Abonnementen parkeergarage	30	68	2	0	100
<b>Totaal</b>	<b>90</b>	<b>101</b>	<b>185</b>	<b>45</b>	<b>421</b>



## Gebruik ontheffingen en abonnementen

18

- Piekmoment vrijdagmiddag
  - Gelijktijdig 135 ontheffingen
    - 32 bewoners
    - 103 werknemers
  - Gelijktijdig 30 abnm Pgarage
    - 19 bewoners
    - 11 werknemers
- Piekmoment zaterdagmiddag
  - Gelijktijdig 94 ontheffingen
    - 37 bewoners
    - 57 werknemers
  - Gelijktijdig 22 abnm Pgarage
    - 17 bewoners
    - 5 werknemers

Overzicht parkeren met ontheffing en abonnement op piekmomenten vrijdag 16.00 en zaterdag 15.00							
Sectie	Cap.	Vrijdag				Zaterdag	
		Bez.	Onthef/ abon.		Bez.	Onthef/ abon.	
			Bewoner	Werkn.		Bewoner	Werkn.
1 Parkeergarage Voorhorst	163	90	19	11	54	17	5
2 Haderaplein (groot)	71	32	0	14	31	1	3
2a Haderaplein (locatie oude gemeentehuis)	62	55	5	28	55	6	18
3 De Schakel	16*	11	4	5	11	4	1
4 Molenweg	3	3	1	0	3	2	0
5 Vondellaan, parkeerterrein bij de molen	34	12	0	5	18	1	2
6 Achter de Molen	32	25	2	20	25	4	10
7 Vondellaan, op straat	21	0	0	0	0	0	0
8 Rijkstraatweg (Meerweg - rotonde)	1	7	0	4	3	0	2
9 Meerweg (Rijkstraatweg - Achter de Molen)	2	2	0	2	2	0	1
10 C1000	82	56	0	0	69	0	0
11 Torentaan	20	8	0	0	17	0	0
12 Kroonkampweg	18	15	2	6	16	4	8
13 Acton	12	8	4	2	9	1	6
14 Rijkstraatweg (rotonde - Kerkstraat)	1	8	1	2	4	0	0
15 Rijkstraatweg (Kerkstraat - Meerweg)	0	1	0	0	1	0	0
16 Kerkstraat (Rijkstraatweg - klokhuis)	0	0	0	0	3	0	0
17 Oldehof	42	38	13	12	38	14	4
18 Kerkstraat (tegenover begraafplaats)	10	7	0	1	8	0	0
19 Hortuslaan (ter hoogte van Kerkstraat)	7	7	0	2	3	1	1
<b>Totaal</b>	<b>597</b>	<b>385</b>	<b>51</b>	<b>114</b>	<b>370</b>	<b>55</b>	<b>61</b>



## Afwegingen – ontwikkelingen

19

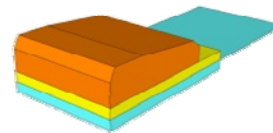
- Onderzoek parkeren Raadhuisplein – Haderaplein
  - Parkeerbehoefte nieuwe ontwikkeling
  - Huidige karakteristieken Haderaplein, Voorhorst en fiscaal gebied
  - Modellenstudie (keuze Raad) en effect op parkeren
    - Beperken lang parkeren centrum
    - Mogelijke locaties lang parkeren



## Ontwikkeling Raadhuisplein

20

- Supermarkt 2000 m2 bvo, overige detailhandel 800 m2 bvo, 24 appartementen
- Parkeerbehoefte voor nieuwe commerciële functies: 132 parkeerplaatsen
- Parkeerbehoefte appartementen: 43 parkeerplaatsen
- Modellenstudie Raadhuisplein
- Keuze gemeenteraad model 4 met optimalisaties
  - Weren langparkeerders fiscaal gebied
  - Alleen noodzakelijk op vrijdagmiddag en zaterdag



## Ontwikkeling Raadhuisplein

21

- Door ontwikkeling vervallen 133 bestaande parkeerplaatsen op maaiveld
- Weren langparkeerders (90%) in fiscaal gebied: besparing 54 parkeerplaatsen
- Bezettingsgraad fiscaal gebied op zaterdag van 62% naar 68%
  - Uitgaande van 85% nog 78 pp beschikbaar
- Bezettingsgraad fiscaal gebied op vrijdag van 65% naar 61%
  - Uitgaande van 85% nog 111 pp beschikbaar
- Huidige bezetting Voorhorst vrijdag: 55%
- Huidige bezetting Voorhorst zaterdag: 33%
- Weren lang parkeren (werknemers) Voorhorst
  - Aanzienlijke restcapaciteit
- Wat komt terug: 132 pp commercieel (mogelijk dubbelgebruik) en 43 voor appartementen

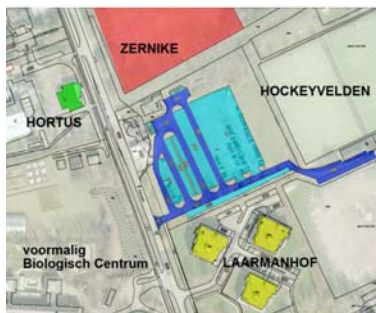
2012 maatgevende momenten		
Maximaal aantal geparkeerde voertuigen op piekmoment		
	Haderaplein + Voorhorst	Fiscaal gebied
Vrijdag	278	385
Zaterdag	151	370
Maximaal gelijktijd geparkeerde werknemers met ontheffing/abonnement (= maximale besparing door weren werknemers)		
	Haderaplein + Voorhorst	Fiscaal gebied
Vrijdag	58	114
Zaterdag	28	61



## Afwegingen – bijstelling parkeerbeleid

22

- Beperken lang parkeren centrum: stringenter ontheffingenbeleid
  - Aanwijzen locaties voor lang parkeren
  - Locatie Kerklaan, capaciteit 307 pp
  - Restcapaciteit na bouw Zernike: vrijdag 186 pp, zaterdag 168 pp
  - Voldoende capaciteit voor opvangen langparkeerders
  - Loopafstand ca. 900 meter, mogelijkheden Park&Bike



07-02-2011

Aan de Boksumerdyk in Goutum net onder Leeuwarden is een "Park en bike" in gebruik genomen. Met plaats voor 54 auto's en een 'fietsautomaat'.



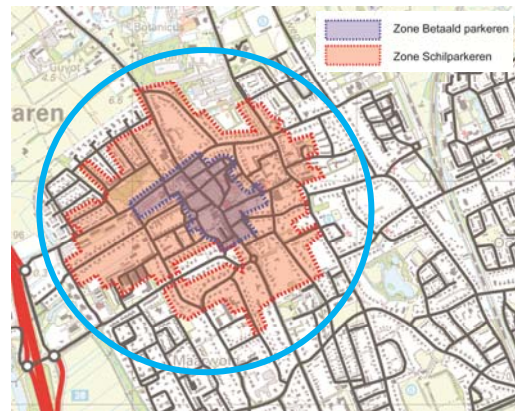
De automaat betreft in dit geval de zogenaamde Bikedispenser, een geautomatiseerde fietsverstalling met 50 dienstfietsen. Die kunnen met een pasje 'uit de muur' worden gehaald. De voorziening past in het beleid van provincie Fryslân, Rijkswaterstaat en de gemeente Leeuwarden om de bereikbaarheid van de stad en de regio op peil te houden. Daarin wordt de komende tien jaar fors in geïnvesteerd, onder meer in het programma Leeuwarden Vrij-Baan. In dat verband werd onder meer een convenant met het bedrijfsleven afgesloten. Om het gebruik van de speciale fietsen voor werknemers van de aangesloten convenantpartners aantrekkelijk te maken is gebruik van de bikedispenser de komende twee jaar gratis.



## Afwegingen – bijstelling parkeerbeleid

23

- Aanpassen gebied schilparkeren
- Voorkomen overlast langparkeerders in woonstraten
- Maximale omvang schilgebied tot locatie lang parkeren
- Uitbreiding schilgebied obv 'aanvraag' bewoners
  - Draagvlak: uitbreiding als >75% bewoners voor schilparkeren



## Afwegingen – bijstelling parkeerbeleid

24

- Aanbevelingen verbeteringen parkeerregulering
  - Invoeren achteraf betaald parkeren waar mogelijk
  - Introduceren belparkeren
  - Schilparkeren – systeem wijzigen van ontheffing op woning naar ontheffing op kenteken
- Beleid voor 'bijzondere situaties'
  - Ontheffingen per bedrijf
  - Laden en lossen (in fiscaal gebied en in schilstraten)
  - Hoe om te gaan met bezoek in schilstraten
- Verbeteren parkeerverwijssystem
- Parkeerregime op commerciële parkeerplaats Haderaplein
- Aanpassen laden/lossen Molenweg tussen De Schakel en Rijksstraatweg



## Parkeren gereguleerd

---

### **Straatparkeren ('on street')**

- geen regulering → langparkeren nadelig voor bereikbaarheid
- blauwe zone → voor gemeente wel kosten, geen opbrengst  
→ nauwelijks sturingsmodelijkheden locaties  
→ nauwelijks sturing richting 'off street'
- betaald parkeren → voor gemeente zowel kosten als opbrengsten
- laden en lossen

### **Parkeergarage / slagboomterrein ('off street')**

- meestal onderdeel van vastgoed
- gebruik correspondeert met 'on street' parkeren
- parkeerders stimuleren tot gebruik parkeergarage



## Parkeren gereguleerd → toepassing voor Haren

---

### **Straatparkeren ('on street')**

- Centrum / bezoek gebied:
  - faciliteren bezoekers en 'noodzakelijke' overige parkeerders
  - beperken parkeren gebiedsvreemd en niet-noodzakelijk
- Woongebied rondom het centrum
  - Faciliteren bewoners en hun bezoek
- Parkeerlocatie voor niet-noodzakelijke centrum parkeerders

### **Parkeergarage / slagboomterrein ('off street')**

- Faciliteren bezoekers en 'noodzakelijke' overige parkeerders



## Parkeren gereguleerd → toepassing voor Haren

---

### **Straatparkeren ('on street')**

- Centrum / bezoek gebied:  
faciliteren bezoekers en 'noodzakelijke' overige parkeerders
  
- Selectiecriteria m.b.t. 'noodzakelijke'
- Gebruiksvriendelijk betaald parkeren (*"leuker kunnen we het niet maken..."*):  
gemak vergroten
  - opheffen maximale parkeerduur ?
  
  - achteraf betaald parkeren
  - parkeren achter slagboom en achteraf betalen bij betaalautomaat
  - 'mobiel parkeren'



## Parkeren gereguleerd → achteraf betalen (1)

### **Achteraf betaald parkeren / slagboom**

- afsluiting rondom van het terrein voor auto's
  
- aanzienlijke investering i.v.m. slagboominstallatie, betaalautomaat (ordegrootte € 60.000 per locatie)
  
- aandachtspunt: overige bereikbaarheid locatie (o.a. bevoorrading)
  
- in Haren centrum concreet mogelijk:      Oldehof, Achter de Molen  
nader bezien:                                      De Brinken



## Parkeren gereguleerd → achteraf betalen (2)

### Mobiel parkeren

- gemeente sluit overeenkomst met één of meer providers (er zijn in totaal 4 providers op de markt; Groningen-stad biedt Parkmobile, Parkline);
- parkeerders kunnen een account openen en via deze account achteraf betalen; de provider brengt kleine *fee* in rekening bij de parkeerder;
- gemeente faciliteert door bebording (met zonenummers);
- toerusten van handhavers met scanmogelijkheid → investering door gemeente



## Parkeren gereguleerd → parkeren bewoners schil

### Woongebied rondom het centrum:

#### Faciliteren bewoners en hun bezoek

- kentekenbeheer door de bewoner via internet
- regeling voor bezoek o.b.v. bezoekerspas  
bijvoorbeeld aan-/afmelding bezoeker door de bewoner via internet  
toesnijden op wensen m.b.t. bijvoorbeeld Mantelzorg

#### Belang gemeente

- vergunningbeheer op basis van kenteken voertuig
- vergunningen niet meer kosteloos ?
- voorwaarde verstrekking (o.a. in relatie tot eigen terrein parkeren)
- uitbreiden van het gebied ? → consequente toetsingsmethode o.b.v. meerderheid onder bewoners en gebleken parkeerdruk



## Parkeren gereguleerd → parkeergarage

### Parkeergarage ('off street')

- Aantrekkelijker maken voor gebruikers
  - kentekenherkenning
  - tariefoptimalisatie
  - incentives / aanbiedingen
  - ...
- Parkeerverwijzing naar parkeergarage
  - benadrukken 'plaatsen vrij'



## Laden/lossen Molenweg

32

### Laden en lossen faciliteren zonder ongewenst gebruik

- Fysiek verhinderen ongewenst gebruik
- Knelpunt: doorstroming verkeer
- Voorkomen laden/lossen vrachtverkeer op rijbaan



## Einde presentatie

---

33

- Bedankt voor uw aandacht. Heeft u vragen ?

## Bijlage 2

Verslag overleg ondernemers 23-04-2013



Notities bijeenkomst Parkeerbeleid Centrum 23 april 2013

**Aanwezig** : Grontmij: de heren R. van der Velde en J. Quee  
Gemeente: de heren T. Berends, G. de Boer, W. Eggens, A. Heijerman, J. ten Hoor en mevrouw I.M. Ousema-Wieringa (verslag)  
Ondernemers: 18 (12 bedrijven)  
Raadsleden: 1  
Ondernemend Haren: 2

**Vraag:** Of er überhaupt een parkeerprobleem is. Dat is er zeker voor een groot deel van de week niet maar kennelijk 2 dagen per week wel. Misschien zet de lijn zich wel voort dat de parkeerdruk afneemt.

Voorstel om slimmer met de parkeerplekken om te gaan door betere verwijzing.

Langparkeerders aan de Oldehof zijn voor een groot deel service auto's van bedrijven waarvan het personeel op vrijdag en zaterdag niet werkt.

Ondernemers met een vergunning weigeren om hun auto's daar neer te zetten is niet acceptabel. De Kerklaan is te ver weg.

De nu afgegeven vergunning voor b.v. Feenstra is alleen geldig op de Oldehof.

Misschien moet daar ook eens kritisch naar gekeken worden.

**Antwoord:** Volgens de gemeente is de vergunning ook op de andere plaatsen geldig. Dit wordt uitgezocht..

**Vraag:** In 2009 en 2012 zijn metingen verricht en is bewezen dat er voldoende parkeerruimte in het centrum is. De ontwikkelingen Raadhuisplein nopen wel om te kijken hoe het in de nabije toekomst moet worden. De commerciële ontwikkeling op het Raadhuisplein vraagt ook om na te denken over de toekomstige situatie. Daarbij ontstaat de vraag of er dan voldoende ruimte is op openbaar terrein.

**Antwoord:** Als er een supermarkt komt op het Raadhuisplein wordt de parkeervoorziening die onder het pand gerealiseerd wordt in principe voor de supermarkt. Voor de berekeningen daarvan is er vanuit gegaan dat een aantal parkeerplaatsen onttrokken gaat worden aan het openbaar gebied.

**Vraag:** Is het een optie om een buslijn langs het transferium te laten rijden naar het centrum om het voor langparkeerders aantrekkelijker te maken hun auto daar te laten staan.

**Vraag:** Hoe kunnen we de kopende klant van het Transferium ook naar het centrum van Haren krijgen.

**Vraag:** Is ook bedacht om het betaald parkeren af te schaffen? Met blauwe zone worden de langparkeerders ook uit het centrum geweerd. Om toch geld te genereren zou een bijdrage gevraagd kunnen worden bij het parkeren op het Transferium.

**Antwoord:** Dat is nog niet onderzocht. Er is wel een beeld bij dat het hele centrum dan vol komt te staan met werkers. Blauwe zone moet wel gehandhaafd worden en daar komt weer een financiële component om de hoek kijken.

**Vraag:** Waarom geen herijking van het bestaande beleid

**Vraag:** De zorg wordt uitgesproken dat Haren parkeerplaatsen over heeft en de omliggende gemeenten plaatsen tekort komen. Dit komt o.a. door het parkeerbeleid. Klanten hebben niet de rust om uitgebreid te winkelen omdat betaald parkeren een druk met zich meebrengt. Hoe is een oplossing te bedenken waarbij de consument duidelijk is hoe het regiem is en waar de parkeergelegenheden zijn.

**Vraag:** Deze discussie loopt al jaren en het wordt hoog tijd dat er duidelijkheid komt over het parkeren.

**Antwoord:** Verzoek om duidelijkheid is helder en daar moet zoveel mogelijk naar toe gewerkt worden evenals het klantvriendelijk maken. Er zijn voorbeelden van blauwe zones waar dat ook niet altijd even succesvol is. Doel moet zijn dat er parkeerplaatsen genoeg zijn en het vinden van die plaatsen duidelijk aangegeven staat. Uitgangspunt

blijft dat het centrum zo veel mogelijk en zo goed mogelijk beschikbaar blijft voor bezoekers.

**Vraag:** De manier van denken heeft betaald parkeren als uitgangspunt. Uitgangspunt kan ook zijn vrij parkeren. Een mogelijkheid zou zijn om op verschillende plekken op verschillende manier te kunnen parkeren. Dat zou in de hand gewerkt kunnen worden door bijvoorbeeld mobiel betalen. Kort en lang parkeren moet op bepaalde plekken mogelijk zijn. De Kerkstraat zou hier geschikt voor zijn. Ook bijvoorbeeld aan de Rijksstraatweg in het centrum zou dit een oplossing zijn. Nu is alleen laden en lossen daar toegestaan. Het gaat klanten niet zozeer om het betaald parkeren maar om het feit dat je op veel plekken niet mag staan. Zuidlaren wordt als voorbeeld genoemd met het parkeren langs de doorgaande weg. De indeling van de Rijksstraatweg heeft volledig de plank misgeslagen. De veiligheid is ver zoek. De parkeerdruk op zich is het probleem niet maar het parkeerregiem wel. De handhaving klopt op sommige plaatsen niet. Er zou nu gefocust moeten worden op de kansen die er nu liggen: Er is grote kritiek op de wijze van handhaving wanneer de meters niet functioneren. De bezoekers aantallen dalen en de gemeente moet als doel hebben dat de gemeente ook baat heeft bij bezoekers naar het centrum te halen.

Er wordt kritiek geuit dat het onderzoek op 1 vrijdag heeft plaatsgevonden en 1 zaterdag. Het snel uitschrijven van parkeerboetes wordt als zeer frustrerend ervaren. Feit blijft dat op verkeerde plekken wel parkeerruimte is. Belangrijk punt is om parkeergarage duidelijker aan te geven. Zaken zouden in detail beter geregeld kunnen worden en dan is de grote angel al voor een deel eruit. De vraag is hoe de oudere klant dit zal ervaren. Er moet ook gekeken worden om het parkeren op bepaalde onderdelen klantvriendelijk te maken. Laden en lossen en de handhaving daarop zijn punten waar naar gekeken moet worden. Voorstel is om achteraf betaald parkeren te onderzoeken, waarbij de doelgroep ouderen niet vergeten moet worden.

**Antwoord:** De gemeente heeft betaald parkeren wel in de begroting staan en het ligt niet voor de hand om daarvan af te stappen. Bij gratis parkeren zou de parkeergarage ook gratis moeten worden. De raad zal daar dan een uitspraak over moeten doen.

**Vraag:** Onderzoek te doen naar betaald parkeren en blauwe zone om een aantal zaken te reguleren. Hiermee weer je ook langparkeerders. Bij blauwe zone mis je dan wel de opbrengsten. De afbetaling van de parkeergarage is dan wel een probleem. De gemeente moet zorgen dat de exploitatie van de parkeergarage beter wordt.

**Antwoord:** De gemeente zal kijken welke afspraken gemaakt kunnen worden, zodat er een parkeerbeleid komt waar velen zich in kunnen vinden. Achteraf betaald parkeren lijkt wel een betere oplossing. Ondernemers zouden ook een rol kunnen spelen door klanten de kosten terug te betalen bij aankoop. Langparkeerders moeten nog wel gefaciliteerd worden. Parkeerterreinen zouden slagbomen kunnen krijgen en op de ene plek betaal je meer dan bij de andere.

**Vraag:** Is er ook een recessiecorrectie meegenomen in het voorstel?

**Antwoord:** Dat is niet meegenomen. Parkeerbeleid en het eventueel aanpassen daarvan is niet afhankelijk van het gereedkomen van het Raadhuisplein. Een aantal problemen zal zich pas voordoen als er ontwikkeld gaat worden. Vooruitlopend daarop moet goed geregeld zijn dat de parkeerplaatsen die er zijn, voor bezoekers zijn. Dan blijft de kortparkeervraag nog over op een aantal plekken. Daar zal naar gekeken worden.

**Vraag:** Achter de Molen en Oldehof zijn af te sluiten. Er bestaan ook parkeermeters waar je inlogt en uitlogt. Wel kijken naar het gebruiksgemak. Het is technisch wel mogelijk maar er moet gekeken worden hoe dat praktisch toepasbaar is.

De vraag is of er onderzoek gedaan is naar de ervaring van de consument.

**Antwoord:** Daar is geen onderzoek naar gedaan. Wel is bekend dat achteraf betalen, passend bij de daadwerkelijk bestede tijd, wel de grootste voorkeur heeft. Betalen via pin is een veel gebuikte methode.

**Vraag:** Een slagboom levert niet meer vrije plekken op bij de Oldehof. Het verzoek is om het beleid aan te passen voor wat betreft ontheffingen op met name dit soort plekken, waarbij wel rekening gehouden moet worden met bewoners.



**Conclusie:**

Het gaat voor een groot deel over bekende dingen, maar met nieuw beleid kan gekeken worden naar nieuwe mogelijkheden. Klantvriendelijkheid is heel belangrijk. Kort parkeren ook versus langparkeerders. Maatwerk leveren om het dorpsgevoel weer terug te geven. Achteraf betalen. Eenduidigheid en maatwerk. In de komende tijd (begin juni) zal de uitwerking van deze avond met elkaar besproken worden om aan te geven wat de mogelijkheden zijn. De raad gaat er uiteindelijk over hoe het vormgegeven gaat worden, ook met name wat het financiële deel betreft. De signalering van de parkeergarage is een belangrijk punt en de mogelijkheid om ondernemers de parkeerkosten aan de klant te vergoeden. Mobiel parkeren/betaald parkeren met bijvoorbeeld Haren als 1 zone. Parkeermeters kunnen ondersteunend blijven aan mensen die op die manier willen blijven betalen.