

Onderwerp Voortgang pakket parkeermaatregelen
ter informatie

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon	14 050	Bijlage(n)	1	Ons kenmerk	264466-2025
Datum	1-10-2025	Uw brief van		Uw kenmerk	

Geachte lezer,

Uw raad stelde op 10 juli 2024 het Pakket parkeermaatregelen vast. Tussen 1 januari 2025 en 1 januari 2026 werken we aan de invoering van deze 14 samenhangende parkeermaatregelen. Op verzoek van uw raad informeren we u over de voortgang tot dusver. In deze brief benoemen we de belangrijkste effecten en geven we deze een duiding. In de bijlage vindt u het rapport met alle technische informatie.

In deze brief delen we óók een voorstel om de tarieven voor de bezoekersvergunning én de maatschappelijke parkeervergunning te verlagen. We zien dat we met de nieuwe bezoekersvergunning meer ophalen dan begroot. We vinden het redelijk, gezien de meeropbrengsten, de tarieven weer te verlagen. Het voorstel voor deze lagere tarieven nemen we op in het raadsvoorstel belastingtarieven 2026.

Een korte terugblik

Het pakket aan parkeermaatregelen dat uw raad vorig jaar vaststelde is een voortzetting van het parkeerbeleid dat we de afgelopen 60 jaar hebben gevoerd. In de bijlage onderaan deze brief schetsen we ontwikkeling van 60 jaar parkeerbeleid en de uitdagingen waar we nu voor staan.

De parkeermaatregelen kwamen tot stand nadat veel bewoners, belangenorganisaties en ondernemers zich bij ons meldden. Ze schreven brieven, ze belden en ze verzochten ons om maatregelen te nemen. Ze wezen ons onder andere op de beperkingen van de voormalige bezoekersvergunning (vanwege het weeksaldo), vroegen ons maatregelen te nemen tegen parkeeroverlast en gaven aan meer ruimte voor groen, leefkwaliteit en fietsparkeren in hun straat terug te brengen.

We verruimden daarom de tijdsvensters en de kortparkeertarieven. Daardoor is de parkeerdruk afgenomen. Deze ruimte kunnen en willen we nu benutten met ruimte

voor fietsen, lopen en verblijven én voor groen en klimaatadaptatie. Gelijktijdig, laten we de beschikbare parkeerruimte zo goed mogelijk ten goede komen aan bewoners en hun bezoek. De nieuwe bezoekersvergunning verlichtte de lasten voor het merendeel van de bewoners: zowel bewoners mét als zonder auto. De tarieven voor de eerste bewonersvergunning hielden we daarbij gelijk.

Ondanks de uitbreiding van de tijden, de kortparkeertarieven en de parkeergebieden, zetten we ons in om het maatschappelijke verkeer zo goed mogelijk te faciliteren. We maken dat mogelijk met allerlei parkeervergunningen voor specifieke doelgroepen. Zo introduceerden we de afgelopen tijd de mantelzorgvergunning, de gedeelde parkeervergunning, de laadvergunning en de maatschappelijke parkeervergunning. Maar weinig gemeenten in Nederland bieden een dergelijk breed scala aan parkeervergunningen voor specifieke doelgroepen.

Een voortgangsrapportage

Zo goed als we dat tot nu toe kunnen, delen we de eerste gebruikscijfers. In 2026 volgt, conform de LTA, de evaluatie zelf. We richten ons in deze rapportage op de volgende drie onderdelen:

- 1. De nieuwe bezoekersvergunning**
- 2. Parkeergebieden, tijden en tarieven**
- 3. Nieuwe parkeervergunningen**

Voordat we beginnen aan de inhoud is het noodzakelijk om eerst een disclaimer te geven: we bevinden ons pas halverwege het kalenderjaar. Het is dus onmogelijk om volwaardige conclusies te trekken over bijvoorbeeld de invloed van de bezoekersvergunning. We beschikken nog over onvoldoende data. Volwaardig evalueren kan pas nadat een volledig kalenderjaar is verstreken.

Ook zijn we nog niet klaar met het invoeren van de maatregelen. Op 1 oktober volgt nog de invoering van betaald parkeren (in de vorm van een maatschappelijk parkeerregime) in het Stadspark. Daarna, op 1 januari 2026, voeren we de wijzigingen door in de parkeergebieden van Haren. Hierdoor kunnen we maar heel voorzichtig uitspraken doen over onder andere de vraag of we het pakket aan maatregelen ten minste kostenneutraal kunnen uitvoeren.

1. De nieuwe bezoekersvergunning

We zien dat onze verwachtingen ten aanzien van de bezoekersvergunning meer dan uitkomen. Tot nu toe is het aantal vergunninghouders al met bijna 5.000 vergunninghouders (21,2%) gestegen. Deze groei zien we terug in alle parkeergebieden van de gemeente Groningen, ook als we corrigeren voor de uitbreiding van betaald parkeren in de Wijert-Zuid. De nieuwe bezoekersvergunning lijkt dus een oplossing voor bewoners waarvoor de oude bezoekersvergunning te duur was. Elkaar bezoeken hebben we dus eenvoudiger en aantrekkelijker gemaakt.

Ook gingen de kosten tot nu toe voor verreweg de meeste bewoners met een bezoekersvergunning fors omlaag. Als we de lijn doortrekken, lijkt het erop dat voor 85% van de gebruikers de nieuwe vergunning aan het eind van dit jaar goedkoper zal uitvallen. De gemiddelde vergunninghouder bespaart daarmee aan het eind van het jaar ruim €30,- ten opzichte van voorgaande jaren.

Deze kostenbesparing gaat niet voor iedereen op. In de parkeergebieden waar we betaald parkeren 's avonds en op zondag uitbreiden, zien we dat het gebruik logischerwijs hoger ligt. Met name van bewoners uit deze gebieden uit hun zorgen. Om verschillende redenen, zoals het hebben van een latrelatie, een oppas-aan-huis of een schoonmaker, gebruiken bewoners erg veel bezoekersuren.

Bezoek vinden we namelijk van belang. Elkaar kunnen bezoeken is een essentieel onderdeel van ons sociaal, maatschappelijk en economisch leven. Met de bezoekersvergunning verlichten we de lasten voor veel bewoners van onze gemeente: zowel bewoners met als zonder auto. Mede vanwege bewoners die bij ons aangeven veel uren te gebruiken, vanwege het hebben van een LAT-relatie, een oppas-aan-huis of thuiszorg, stellen we voor om zowel het vergunningstarief als het bijkooptarief van de bezoekersvergunning te verlagen.

Verderop in deze brief is dit voorstel opgenomen. We nemen dit voorstel op in het raadsvoorstel m.b.t. de belastingtarieven 2026 dat in november aan uw raad voorligt.

Voor alle gebruikscijfers en aanvullende informatie van de bezoekersvergunning verwijzen we u naar hoofdstuk 3 op pagina 16 van het technisch rapport. Voor de doorrekening van een aantal scenario's voor besparingen op de bezoekersvergunning verwijzen we naar hoofdstuk 4 op pagina 23.

2. Parkeergebieden, tijdsvensters en tarieven

De tijden en de kortparkeertarieven in diverse parkeergebieden zijn sinds 1 januari 2026 uitgebreid. Het gaat om de parkeergebieden rondom het centrum: Hortusbuurt, Binnenstad-Oost, de Meeuwen/Oosterpoort, Rivierenbuurt, Grunobuurt/Laanhuizen, Zeeheldenbuurt, Schildersbuurt en de Oranjewijk. Hier introduceerden we een éénduidig regime, met betaald parkeren zowel 's avonds als op zondag. Het kortparkeertarief bedraagt €4,50. In de Oosterparkwijk, de Korrewegwijk en de Hoogte besloot uw raad om de avond na 19:00 buiten het tijdsvenster te houden, maar het kortparkeertarief vast te stellen op €4,50.

In het voorjaar van 2025 onderzochten we wederom de parkeerdruk. De eerste resultaten hiervan delen we in hoofdstuk 7 van het technisch rapport. In zeven van de acht parkeergebieden rondom het centrum - waar 's avonds ook betaald parkeren geldt - daalde de parkeerdruk op een gemiddelde werkdagavond. Het gaat bijvoorbeeld in de Rivierenbuurt over een daling van 5%, in Kostverloren over 3% en Oosterpoort/de Meeuwen zelfs over 7%.

Het lijkt er daardoor op dat – door de parkeermaatregelen – er nu meer ruimte is ontstaan voor auto's van bewoners en hun bezoek, maar ook dat er meer mogelijkheden zijn om parkeerplaatsen anders te gaan benutten. Door de uitbreiding van betaald parkeren 's avonds én het verhoogde kortparkeertarief stimuleren we namelijk het gebruik van de parkeergarage, de P+R en andere vervoersmethoden om naar je bestemming af te reizen. Gelijktijdig bieden we maatschappelijk verkeer een oplossing via de verschillende parkeervergunningen.

Wat ook opvalt is de stijging van de parkeerdruk in de wijken waar 's avonds het parkeren gratis bleef. Het betreft de Oosterparkwijk (+5%) en de Korrewegwijk (+3%). Vooral in straten nabij de binnenstad en het UMCG vormt het gratis parkeren

Volgvel 3

in de avond een aantrekkingskracht voor vreemdparkerders. Bewoners klagen daar nog steeds over. Ook voor woningbouwontwikkelingen in de Oosterhamrikzone en Stadshavens vormt dit een risico. Enerzijds willen ontwikkelaars hoogwaardige parkeervoorzieningen realiseren op eigen terrein, maar anderzijds blijft het parkeren op straat in de avond gratis.

We vinden het uiteraard belangrijk dat we bezoek van en maatschappelijke dienstverlening aan bewoners zoveel mogelijk faciliteren. Dit willen we echter doen door parkeervergunningen, waaronder de bezoekersvergunning, de maatschappelijke parkeervergunning of de mantelzorgvergunning, onder aantrekkelijke voorwaarden beschikbaar te maken.

Met de nieuwe parkeergebieden hebben we de onduidelijkheid die voortkwam uit de voormalige begrenzing ook opgelost. Niet langer ontvangen we meldingen van mensen die hun auto per ongeluk in het verkeerde parkeergebied hadden neergezet, en daardoor tegen een naheffing aanliepen.

Voor de technische gegevens verwijzen we u door naar hoofdstuk 7 van het technisch rapport op pagina 28 over de verandering van de parkeerdruk.

3. Nieuwe parkeervergunningen en nieuwe vergunningstarieven

De afgelopen periode zagen de mantelzorgvergunning, de gedeelde parkeervergunning, de laadvergunning en, iets verder terug, de maatschappelijke parkeervergunning het licht. Maatschappelijk verkeer voorzien we met deze vergunningen in hun parkeerbehoefte. Het stelt ons in staat om specifieke parkeerbehoeftes gericht te faciliteren, zonder dat we daarvoor te maken hebben met een nadelige bijvangst.

We zien dat dit werkt. In aantallen zien we dat de vergunningen goed afgenomen worden. We delen een overzicht van het gebruik en de ontwikkeling van de vergunningen in het technisch rapport in hoofdstuk 5 op pagina 25.

Kort delen we in deze brief onze bevindingen t.a.v. de maatschappelijke parkeervergunning en de wijzigingen die we per 1 januari 2026 doorvoeren.

De maatschappelijke parkeervergunning

Maatschappelijke organisaties kregen steeds meer te maken met de uitbreiding van betaald parkeren. Ze konden daardoor niet langer kosteloos parkeren, indien ze niet beschikken over voldoende parkeren op eigen terrein. Uw raad nam daarom een motie aan om een pilot met een maatschappelijke parkeervergunning te onderzoeken. Op 1 juli 2024 werd de maatschappelijke parkeervergunning formeel ingevoerd.

De maatschappelijke parkeervergunning geeft maatschappelijke organisaties de mogelijkheid om per week 32 tot 41 uur per week (afhankelijk van de parkeerzone) te parkeren. De regel is dat maatschappelijke organisaties gecombineerd maximaal 5 bedrijfs- en maatschappelijke parkeervergunningen mogen bezitten. Mits zorgvuldig onderbouwd in een mobiliteitsplan, kunnen organisaties bij uitzondering meer vergunningen ontvangen. Eén vergunning kost nu €131,40.

In het raadsvoorstel gaven we aan een pilot van twee jaar te starten. Tegen het eind van de pilot zouden we terugkomen met een evaluatie. Daarom onderzochten we de cijfers en vroegen we de organisaties naar hun ervaringen. De volledige evaluatie vindt u terug in het technische rapport.

Op basis van de evaluatie (zie hoofdstuk 6 op pagina 26) concluderen we dat de maatschappelijke parkeervergunning een waardevol parkeerproduct is, maar dat een aantal aanpassingen het product in kwaliteit zullen verbeteren. Daarom willen we per 1 januari 2026 de volgende wijzigingen doorvoeren:

- Het weeksaldo verruilen we met een maandsaldo van 150 uur. Daarmee geven we de organisaties meer flexibiliteit over de inzet van de uren.
- We maken het mogelijk voor de organisaties om de uren ter waarde van maximaal 5 vergunningen op één vergunning met één unieke meld- en pincode per organisatie te zetten.
- We voegen de volgende SBI-codes toe aan de lijst met maatschappelijke organisaties:
 - 94.9: Levensbeschouwelijke en politieke organisaties, belangen- en ideële organisaties, hobbyclubs
- Juist voor maatschappelijke organisaties en vrijwilligerswerk willen we voorkomen dat de kosten oplopen. Uit de evaluatie kwam het tarief naar voren als reden om de vergunning niet of in mindere mate te gebruiken. Daarom willen we het tarief van de maatschappelijke parkeervergunning halveren van €131,40 naar €65,70.

Tarieven parkeervergunningen

We sluiten de voortgang van de maatregelen af met een overzicht van de bewoners- en bedrijvenvergunningen. Grotendeels lieten we deze ongemoeid, behalve de tweede bewonersvergunningen. Het tarief van deze vergunning werd verdrievoudigd. Ook is het sinds 1 januari 2025 niet langer mogelijk om in een aantal parkeergebieden deze tweede bewonersvergunning aan te vragen.

Het valt op dat het aantal eerste bewonersvergunningen stijgt. Het gaat om een groei van zo'n 900 eerste bewonersvergunningen (+3,4%) tussen 2024 en 2025. Meer bewoners van parkeergebieden waar betaald parkeren geldt, hebben dus een auto. We hebben hierbij al gecorrigeerd voor de uitbreiding van betaald parkeren in De Wijert-Zuid en Oosterhoogebrug.

Ondanks de groei van de eerste bewonersvergunningen, daalt de parkeerdruk dus wel. Bewoners hebben nu meer ruimte om voor hun eigen auto een plekje te vinden. En de ruimte die nu ontstaan is, kunnen we inzetten voor een andere functies. We zien dat bewoners daar ons nu ook om vragen. Ze zouden graag kijken in hoeverre we straten, bijvoorbeeld in de Oosterpoort, kunnen vergroenen.

Het aantal tweede bewonersvergunningen daalt echter flink. Het gaat om 316 minder tweede bewonersvergunningen (-15,1%). Het lijkt dat de verhoging van het tarief dit effect teweeg heeft gebracht. Bewoners die al een tweede bewonersvergunning hadden, gaven we namelijk de mogelijkheid om hun vergunning te verlengen.

Verdere technische gegevens delen we in hoofdstuk 8 op pagina 29.

Financiën parkeren

Betaald parkeren is geen doel, maar een middel. Het is een middel waarmee we sturing krijgen op de parkerende auto in de openbare ruimte. Dat we hierbij inkomsten genereren, is eigenlijk een bijvangst. Toch gaat het om serieuze bedragen. Deze bedragen worden voor een aanzienlijk deel toegevoegd aan de reële begroting.

Het extra resultaat van het parkeerbedrijf maakt onderdeel uit van het totale jaarrekeningresultaat en wordt toegevoegd aan de algemene reserve. Uw raad beslist uiteindelijk over de inzet van deze reserve. Zo besloot u eerder bij de behandeling van het voorstel *‘Terugdringen parkeeroverlast in een groter gebied’* om €400.000 van het parkeerresultaat structureel in te zetten voor het verbeteren van de leefomgeving in wijken met betaald parkeren. Denk hierbij aan de plaatsing van fietsvlonders, speeltoestellen of het toevoegen van groen aan de straat. Ook wordt er vanaf 2026 een extra €1 miljoen structureel toegevoegd aan reële begroting vanuit het Parkeerbedrijf.

We vinden dat inkomsten uit mobiliteit juist ten goede moeten komen aan de mobiliteitstransitie. Al langer stellen we daarom de parkeeropbrengsten ten goede aan het realiseren van fietsenstallingen in de binnenstad. De komende jaren gaan we daarmee door. We werken namelijk aan de ontwikkeling van nieuwe stallingen aan de west- en de zuidzijde van de binnenstad.

Ook zien we het belang om parkeren in de grote projecten goed te organiseren in voorzieningen. Om deze voorzieningen te financieren zijn waarschijnlijk extra middelen nodig. Al met al willen we de opbrengsten van parkeren daarom sparen in een mobiliteitstransitiefonds. Incidenteel kunnen we, indien de ontwikkeling van de begroting parkeren daar ruimte voor biedt, maximaal €4 miljoen van het verwachte resultaat van het Parkeerbedrijf in de jaren 2026 – 2029 toevoegen aan dit fonds voor investeringen in fietsparkeervoorzieningen en parkeergarages. Hiervoor wordt een afzonderlijke reserve opgemaakt.

De afgelopen jaren is er op onderdelen van de begroting sprake geweest van afwijkingen. Enerzijds komt dit doordat we bewust conservatief hebben begroot – het effect van nieuwe parkeermaatregelen was vooraf moeilijk in te schatten. Anderzijds speelt het zogeheten 'inhaaleffect' na corona een rol: we zien dat de parkeeromzet zich na Covid herstelt. Omdat de begroting al vroeg in het jaar wordt opgesteld, waren deze positieve ontwikkelingen op dat moment vaak nog niet zichtbaar in de cijfers. Daardoor liepen we enigszins achter de feiten aan. Nu we richting een stabielere situatie gaan, verwachten we dat de afwijkingen zullen afnemen.

Tegelijkertijd is een positief resultaat op parkeren niet een vaststaand gegeven. Er blijven risico's. Macro-economische ontwikkelingen, schommelingen in de rentestand en keuzes over het opheffen van parkeerplaatsen op straat, zoals aan de Diepenring, beïnvloeden direct het resultaat. Ook nemen onderhouds- en beheerlasten toe. Niet alleen worden onze voorzieningen ouder, het intensieve gebruik van bijvoorbeeld onze parkeergarages in de binnenstad, met name parkeergarage Forum, maar ook fietsenstallingen Grote Markt en Nieuwe Markt, zorgen voor extra lasten. Tot slot blijven de bezoekerscijfers in onze parkeervoorzieningen in het Europapark achter én

is de ontwikkeling van het Laadbedrijf onzeker. Veel van deze kosten van het Parkeerbedrijf liggen vast. Daardoor is sturing maar beperkt mogelijk.

Bijsturen

Een belangrijke voorwaarde voor het pakket parkeermaatregelen is ten minste een kostenneutraal resultaat. Het lijkt erop dat we deze doelstelling behalen, al is het ingewikkeld om het resultaat exact te duiden. Het resultaat heeft namelijk niet alleen te maken met de parkeermaatregelen zelf, maar ook met andere factoren, zoals demografische veranderingen, de conjunctuur of de groeiende aantrekkingskracht van Groningen. Ook is het totale effect van de parkeermaatregelen nog lang niet zichtbaar. En er volgt op 1 januari 2026 nog de wijzigingen in Haren. We verwachten dat de inkomsten hierdoor dalen.

Voor de inkomsten uit de bezoekersvergunning kunnen we echter beter de omzet duiden gezien de aard van de vergunning. Deze bestaat namelijk enkel uit de aanschafstarief en het aantal uren dat bewoners bijkopen. We schatten in dat we tegen het eind van het jaar €600.000 - €900.000 boven de begroting van 2025 uitkomen, juist vanwege de groei van het aantal vergunninghouders én omdat we rekening hielden met een vergunningstarief van €25,- in plaats van de huidige €37,50 die als gevolg van het amendement bij het raadsvoorstel Pakket parkeermaatregelen tot stand kwam.

Zoals gesteld is bezoeken een essentieel onderdeel van ons sociaal, maatschappelijk en economisch leven. Omdat bewoners aangeven dat de kosten voor het ontvangen van bezoek hoog oplopen én omdat we verwachten boven begroting uit te komen, stellen we voor om het vergunningstarief te verlagen van €37,50 naar €25,- én het bijkooptarief te verlagen van €0,50 naar €0,40. In dit nieuwe voorstel zouden de kosten van een oppasouder die bijvoorbeeld 40 weken één dag per week oppast dalen van €122,50 naar €93,-.

We bieden alle vergunninghouders, en met name de grootgebruikers, hiermee een kostenverlichting. We schatten in dat de jaarlijkse inkomsten op de bezoekersvergunning hiermee dalen met een bedrag tussen de €480.000 en de €655.000. Dit is gelijk aan de ruimte die er naar verwachting structureel vanaf 2026 ontstaat als gevolg van de groei van het aantal vergunninghouders. We stellen deze wijzigingen aan u voor in het raadsvoorstel aangaande de belastingtarieven 2026.

Het startsaldo willen we gelijk houden aan 150 uur. Passen we dit startsaldo aan, dan dienen vergunninghouders - vanwege technische redenen - per 1 januari 2026 opnieuw een vergunning aan te vragen. Daardoor zouden inloggegevens en opgeslagen kentekens verloren raken. We stellen daarom voor om een extra verlaging door te voeren in de tarieven. Deze verlaging heeft in feite hetzelfde (financiële) effect als het verhogen van het startsaldo.

Door de uitbreiding van de tijdsvensters en de kortparkeertarieven zijn meer vreemdparkerders gaan kiezen voor de parkeergarages en de P+R's. Daardoor daalde de parkeerdruk op straat, waardoor er meer ruimte ontstaat voor bewoners en hun bezoek, maar ook ruimte om straten anders in te richten, met meer voor lopen, fietsen, en verblijven én voor groen en klimaatadaptatie.

Volgvel 7

We streven er uiteraard naar bezoek en dienstverlening aan bewoners, zoals thuiszorg, glazenwassers of makelaars, zo veel mogelijk te faciliteren. Dat bereiken we echter eerder door bewoners en bedrijven parkeervergunningen tegen aantrekkelijke voorwaarden en tarieven te verlenen, bijvoorbeeld via de mantelzorgvergunning, de maatschappelijke parkeervergunning en de bezoekersvergunning. Juist daarom stellen we aanvullend voor om het tarief van de maatschappelijke parkeervergunning te halveren van €131,40 naar €65,70. Het kortparkeertarief en de tijdsvensters is daarvoor een minder geschikte knop.

Vervolg

In november buigt uw raad zich over de belastingtarieven voor het kalenderjaar 2026, waaronder de tarieven van de parkeervergunningen. Daarin doen we het voorstel om het vergunningstarief van de bezoekersvergunning te verlagen naar €25,- en het bijkooptarief naar €0,40 per uur. Ook het vergunningstarief van de maatschappelijke parkeervergunning willen we halveren van €131,40 naar €65,70.

Deze brief en de bijlage geven u verder een update over de eerste effecten van de nieuwe parkeermaatregelen, zodat het u de juiste achtergrond geeft om met elkaar het gesprek over de parkeertarieven te voeren. In 2026 zullen we bij uw raad terugkomen met een volwaardige evaluatie van de parkeermaatregelen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,
Roelien Kamminga

secretaris,
Sander Gerritsen

Deze brief is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.

Bijlage I. Overzicht 60 jaar parkeerbeleid

In veel opzichten is 2025 een jubileumjaar in de Groningse parkeergeschiedenis. 60 jaar geleden gooide burgemeester Jan Tuin voor het eerst een dubbeltje in een parkeermeter op de Vismarkt. Daarmee legde de toenmalige burgemeester het fundament voor het huidige parkeerbeleid.



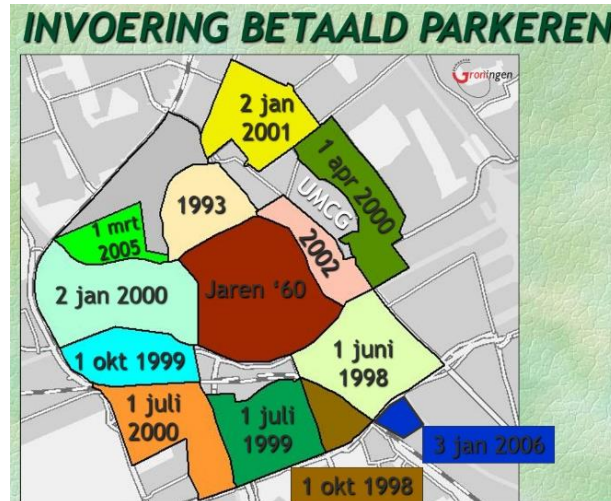
Afbeelding I. Parkeren op de Vismarkt rond 1960

De bouw van parkeergarages in de binnenstad volgde daarna. De eerste garage werd gerealiseerd op de oude percelen van de Gronam aan het Kattendiep op 1 augustus 1969. Later kwamen de garages aan de Kleine Peperstraat, de Naberpassage en, niet te missen, de Haddingestraat daarbij. Na 50 jaar gediend te hebben als parkeergarage, werken we nu aan een invulling met ruimte voor woningbouw, een fietsenstalling, kleinschalige commerciële functies en een hoogwaardige groene openbare ruimte.

De wegen en straten in het centrum konden het doorgaande- en het bestemmingsverkeer niet aan. Het centrum werd daardoor moeilijk bereikbaar, de verkeersveiligheid verslechterde en bewoners en bezoekers ondervonden steeds meer hinder van lawaai en stank. Daarom stelde het toenmalige college een uitzonderlijk plan op: het Verkeerscirculatieplan. Op 19 september 1977 trad het plan in werking. Naast de bekende wijzigingen in het autonetwerk, liep dit samen op met de uitbreiding van betaald parkeren binnen de Diepenring. Er gold een maximale parkeerduur van 1 á 2 uur op straat. Langparkeerders moesten voortaan hun plek vinden in één van de parkeergarages.

In de volgende decennia bleef het particuliere autobezit stijgen. Het aantal personenauto's per 1000 inwoners in Nederland steeg van 293 auto's in 1980 naar 400 auto's in 2000¹. Bewoners rondom het centrum zagen dat steeds meer centrumbezoekers kozen voor de straten in hun wijk. Eind jaren '90 resulteerde dat in nieuwe uitbreidingsplannen van het betaald parkeren. Rondom dezelfde periode gingen ook nieuwe parkeergarages aan de Ossenmarkt, Westerhaven, Rademarkt en Bios open.

¹ Centraal Bureau voor de Statistiek, De groei van het Nederlandse personenautopark, gepubliceerd 4 februari 2020 via <https://www.cbs.nl/nl-nl/longread/statistische-trends/2019/de-groei-van-het-nederlandse-personenautopark?onpage=true>



Afbeelding II. Uitbreidingen betaald parkeren rondom 2000

De invoering van betaald parkeren blijkt overigens niet alleen een stadse aangelegenheid. Ook dit jaar 25 jaar geleden implementeerde de toenmalige gemeente Haren betaald parkeren in het centrum. Enkele jaren daarvoor realiseerde de gemeente parkeergarage Voorhorst om het groeiende aantal bezoekers van het dorp op te vangen. Met de invoering van betaald parkeren ontstond er sturing op de verdeling van de verschillende lang- en kortparkeerders.

Om het parkeren in Groningen goed te managen, werd langzamerhand steeds duidelijker dat een professionele organisatie onmisbaar is. Daarom richtte de gemeente Groningen - dit jaar 25 jaar geleden - het Parkeerbedrijf op. Het Parkeerbedrijf exploiteert anno 2025 circa 35.000 betaalde straatparkeerplaatsen, 8 parkeergarages (waarvan 2 verhuurd aan derden), 7 buurtstallingen, 4 fietsenstallingen en 6 P+R terreinen. Daarnaast zijn er op dit moment 2 nieuwe parkeervoorzieningen, 1 buurtstalling en 3 fietsenstallingen in ontwikkeling.

Parkeerbeleid als sleutel voor ruimtelijke ordening en mobiliteit

De afgelopen 60 jaar was het parkeerbeleid vooral een verdelingsvraagstuk. We wilden de beschikbare parkeerplaatsen zo goed mogelijk verdelen over bewoners, hun bezoek, forenzen, bezoekers van de binnenstad en andere doelgroepen. Met de invoering van betaald parkeren kregen we hierop grip. Betalen voor parkeren is daarbij nooit een doel op zich geweest, maar een middel om te sturen op wie waar en hoe lang parkeert. Dit blijft tot op de dag van vandaag één van de belangrijkste doelstellingen van ons parkeerbeleid.

Tegelijkertijd gaat het parkeerbeleid vandaag de dag over veel meer dan alleen het verdelen en ordenen van auto's over de openbare ruimte. Tegenwoordig willen we namelijk veel meer met die ruimte: niet alleen plek voor auto's, maar ook voor groen, klimaatadaptatie en een aantrekkelijke leefomgeving, voor iedereen. Met parkeerbeleid krijgen we hierop regie.

Daarnaast raakt het parkeren aan bredere mobiliteitsvraagstukken waar Groningen voor staat. Parkeerbeleid heeft een direct invloed op hoe mensen zich verplaatsen.

Daarmee is het een cruciaal instrument om ruimte te maken voor duurzamer en slimmer vervoer, en zo bij te dragen aan de mobiliteitstransitie. We lichten dit kort toe.

Ruimtelijke ordening

Groningen groeit. Naar verwachting heeft de gemeente Groningen voor het eind van 2029 al 250.000 inwoners. In de loop van 2034 zullen we de grens van 260.000 inwoners passeren. Deze groei vangen we op in de bestaande stad. Dat brengt uitdagingen mee, want de ruimte die we hebben is schaars. Er moet veel gebeuren. We willen betaalbare huizen bouwen, we willen een groene en klimaatadaptieve openbare ruimte die voor iedereen toegankelijk is en we willen duurzame energie opwekken en meer biodiverse natuur.

Echter, elke vierkante of kubieke meter die de auto inneemt, kunnen we hier niet aan ten goede laten komen. Om meer leefruimte te creëren, willen we daarom de dominantie en het ruimtegebruik van de auto verkleinen. Op dit moment ontbreekt het ons echter op veel plaatsen in de gemeente aan een mechanisme om sturing te hebben op de parkerende auto. Maar ook, vergt het slimme keuzes in hoe we parkeren in gebiedsontwikkelingen integreren. Door de inzet op parkeergebouwen en -garages kunnen we het parkeren uit de openbare ruimte halen. Het realiseren van dergelijke voorzieningen vraagt echter ook om flankerende maatregelen voor het parkeren op straat.

Mobiliteitstransitie

Groningen wordt steeds aantrekkelijker. We zien dat in de groei van ons inwoneraantal, maar ook in het aantal bezoekers van onze gemeente. Dagelijks zien we meer dan 360.000 vervoersbewegingen naar onze gemeente. Voor iedereen willen we onze gemeente bereikbaar houden. Dat is echter niet langer houdbaar als we alleen maar inzetten op de auto. Onze focus ligt daarom op het stimuleren van vervoer dat weinig ruimte inneemt, schoon en gezond is. Fietser, voetganger, openbaar vervoer, de P+R en deelmobiliteit krijgen letterlijk en figuurlijk veel meer ruimte. De autologica laten we los.

Parkeerbeleid legt een fundament voor deze mobiliteitstransitie. Met parkeerbeleid stimuleren we forenzen te kiezen voor de P+R, parkeergarages en/of het openbaar vervoer. Juist door voorwaarden te stellen aan het verstrekken van parkeervergunningen in wijken verhogen we de interesse om met elkaar deelauto-initiatieven op te zetten en het bezit van tweede auto's te heroverwegen. Maar ook, verlagen we met betaald parkeren de mate van autoverkeer door wijken en stimuleren we de keuze om vaker een reis met de fiets of te voet te maken.

Stadshavens, de Hooze Hunze en de Nieuwe Held

Sturing hebben op parkeren is voor de ruimtelijke ordening en de mobiliteitstransitie in Groningen dus van wezenlijk belang. Aan de hand van drie woningbouwprojecten illustreren we dit kort verder.

Aan het Eemskanaal werken we aan de realisatie van Stadshavens: een groene, stedelijke wijk waar je prettig kunt wonen, werken en verblijven. De woonstraten worden autovrij, speciaal ingericht voor voetgangers en fietsers, zonder doorgaand verkeer. Om dit te bereiken realiseren de ontwikkelaars hoogwaardige gebouwde parkeervoorzieningen. Bewoners, hun bezoek en logistiek verkeer vinden hier hun

plekje. De investering in deze voorzieningen moet men terugverdienen. Daar zit een andere tariefstelling aan gebonden dan we die kennen voor het parkeren op straat met behulp van parkeervergunningen. De verleiding zal daarom groot zijn om een gratis parkeerplek op straat te vinden in naastgelegen woonwijken wanneer het tijdsvenster dat toelaat.

Een vergelijkbaar vraagstuk zien we in de Hooze Hunze. De ontwikkelaars werken hier aan een plan om de oude Hunzeloo terug te brengen in het landschap. Aan de nieuwe (of eigenlijk 'oude') oevers komen 200 sociale huurwoningen en vrijesectorwoningen. Het parkeren lost men op in een half verdiepte parkeervoorziening. In het openbaar gebied is daardoor ruimte voor water, groen en ontmoeting. Om de parkeervoorzieningen exploitabel te maken, is betaald parkeren een belangrijke randvoorwaarde. De kans is namelijk groot dat zonder betaald parkeren de voorziening leeg zal staan, omdat het parkeren op straat in Oosterhoogebrug en de Ulgersmaborg gratis is. De ontwikkelaars schreven uw raad hierover eerder een brief in aanloop tot het besluit over het pakket parkeermaatregelen.

In de Westflank van de stad maken we plannen om 11.000 woningen toe te voegen. Voor een deel komen de woningen terecht in de Nieuwe Held, een gevarieerde wijk met veel groen, water en verschillende soorten woningen. Het parkeren vindt plaats op maaiveld, deels in de openbare ruimte. In de Nieuwe Held beogen we ook een voorzieningencentrum met daaronder een parkeergarage.



Afbeelding III. De Hunzeloo terug in het landschap

We willen grip houden op het aantal auto's in de wijk, juist om te voorkomen dat autogebruik en -bezit in de openbare ruimte de overhand krijgt. Met betaald parkeren is dat mogelijk.

Ook willen we voorkomen dat parkeerverlast op andere plaatsen ontstaat, doordat bezoekers van het voorzieningencentrum niet in de parkeergarage parkeren, maar uitwijken naar gratis parkeerplaatsen in de omgeving. Het alternatief zou dan zijn om een parkeerterrein op maaiveld te realiseren. We weten echter dat precies deze verharde open plekken stipt op één staan in de hittestressmonitor. Streven we dus naar wijken met een aantrekkelijk voorzieningencentrum, waar je niet alleen komt en gaat, maar waar je ook in gezamenlijkheid eventjes bent, dan is sturing op parkeren een randvoorwaarde.