


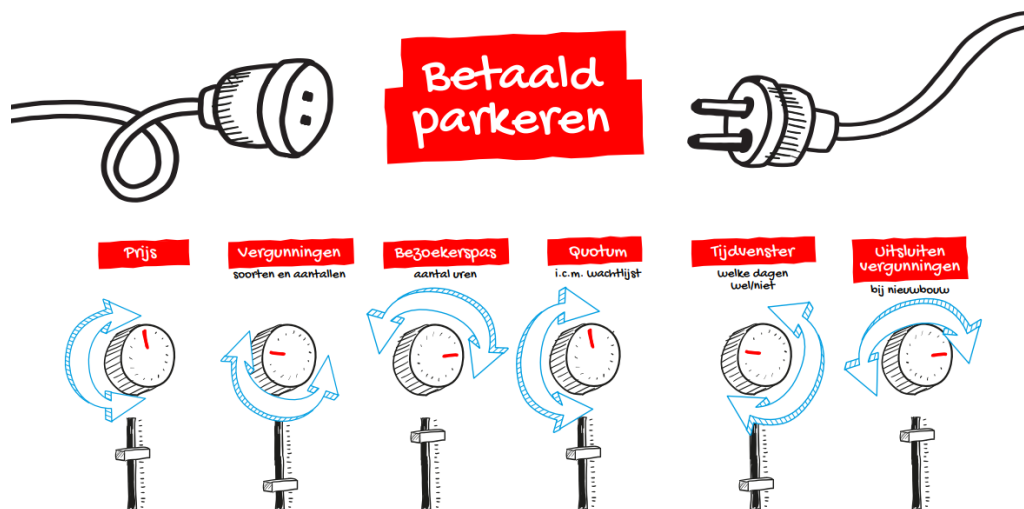
Onderwerp Pakket Parkeermaatregelen
wensen en bedenkingen

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 14 050 Bijlage(n) 3 Ons kenmerk 38310-2024
Datum 4-4-2024 Uw brief van Uw kenmerk 

Geachte lezer,

Op 28 april 2021 nam uw raad de motie ‘Onderzoek eerlijke tarieven betaald parkeren’ aan. Uw raad verzocht ons te onderzoeken “*op welke manier het tarief van de zogenaamde tweede schil kan worden aangepast aan het voorgestelde tarief voor de derde ring, zodat ook inwoners met een laag inkomen in de tweede ring tegemoetgekomen kunnen worden.*” Dit hebben wij onderzocht. Maar we zijn verdergegaan. Het parkeren hangt namelijk met elkaar samen. Met het invoeren van betaald parkeren in een gebied installeerden we de knoppen van betaald parkeren. Draaien we aan één knop, dan heeft dat een effect op de mogelijkheden die we hebben bij andere knoppen. Daarom willen we uw raad laten reflecteren op het parkeren in zijn geheel in plaats van aan losse knoppen te draaien.



Afbeelding 1. De knoppen van betaald parkeren

We willen met uw raad een pakket aan samenhangende parkeermaatregelen bespreken. Het zijn er 14. We vragen uw raad om uw wensen en bedingen uit te spreken. Deze vragen we gericht per maatregel. U vindt hiervan een overzicht in de afsluitende alinea op pagina 19. Met het totale pakket parkeermaatregelen willen we het parkeren verduidelijken. Binnen de huidige schillen van het betaald parkeren gelden verschillende parkeerregimes. Met het parkeerregime bedoelen we het tijdsvenster, de tarieven en andere regels die gelden in een zone. Deze parkeerregimes willen we heroverwegen.

Van schillen naar zones met duidelijke parkeerregimes

Voorheen gebruikten we de term schillen. Deze impliceert dat enkel de afstand vanaf de binnenstad leidend moet zijn in het bepalen van een parkeerregime. Niet langer vinden we dat het geval. Er zijn meerdere factoren die bepalen welk parkeerregime we zouden moeten toepassen in een wijk, zoals de schaarste van de openbare ruimte en de aantrekkingskracht van voorzieningen. We streven er uiteindelijk naar dat binnen een parkeerzone de knoppen van betaald parkeren zo veel mogelijk gelijk afgesteld staan.

Door de knoppen gelijk te stellen maken we ons parkeerbeleid helder en duidelijk. We zien dat er op dit moment een lappendeken aan verschillende parkeerregimes in de gemeente bestaat. Dat werkt verwarrend voor mensen die parkeren op straat. Hierdoor worden geregeld boetes (formeel: naheffingen) uitgeschreven die voorkomen hadden kunnen worden. Duidelijke parkeerregimes zorgen er ook voor dat we beter kunnen handhaven en daarmee parkeeroverlast tegengaan. Op plaatsen waar gratis voor een bepaalde tijdsduur geparkeerd kan worden kunnen we slecht handhaven, zoals in blauwe zones.

In veel straten en wijken zien we dat de parkeerdruk hoog is. Bewoners ervaren daardoor overlast. De beschikbare parkeerruimte willen we zo goed mogelijk inzetten voor bewoners en hun bezoek. Bezoek is van belang. Elkaar kunnen bezoeken is een essentieel onderdeel van ons sociaal, maatschappelijk en economisch leven. Het versterkt de sociale samenhang en vermindert de kans op eenzaamheid. De parkeermaatregelen moet het bezoek van mantelzorgers, dienstverleners, vrienden en familie aan onze bewoners vergemakkelijken.

Nog te vaak kiezen juist forenzen, bezoekers van de binnenstad en andere wijkvreemde parkeerders voor een (gratis) parkeerplaats op straat. Voor deze groep zetten we in op goede alternatieven. We hebben royale P+R terreinen aan de randen van de stad, we realiseren aantrekkelijke doorfietsroutes en zetten in op hoogwaardig openbaar vervoer. Als er toch gekozen wordt voor een parkeerplaats in de stad, dan zijn er de parkeergarages: liever een auto in een parkeergarage dan op straat geparkeerd. Met de parkeermaatregelen stimuleren we deze mobiliteitskeuze. Zo zetten we in op duurzame mobiliteit, zoals we in de Mobiliteitsvisie 'Groningen Goed op Weg 2021' gezamenlijk vaststelden.

Een autoluwe openbare ruimte

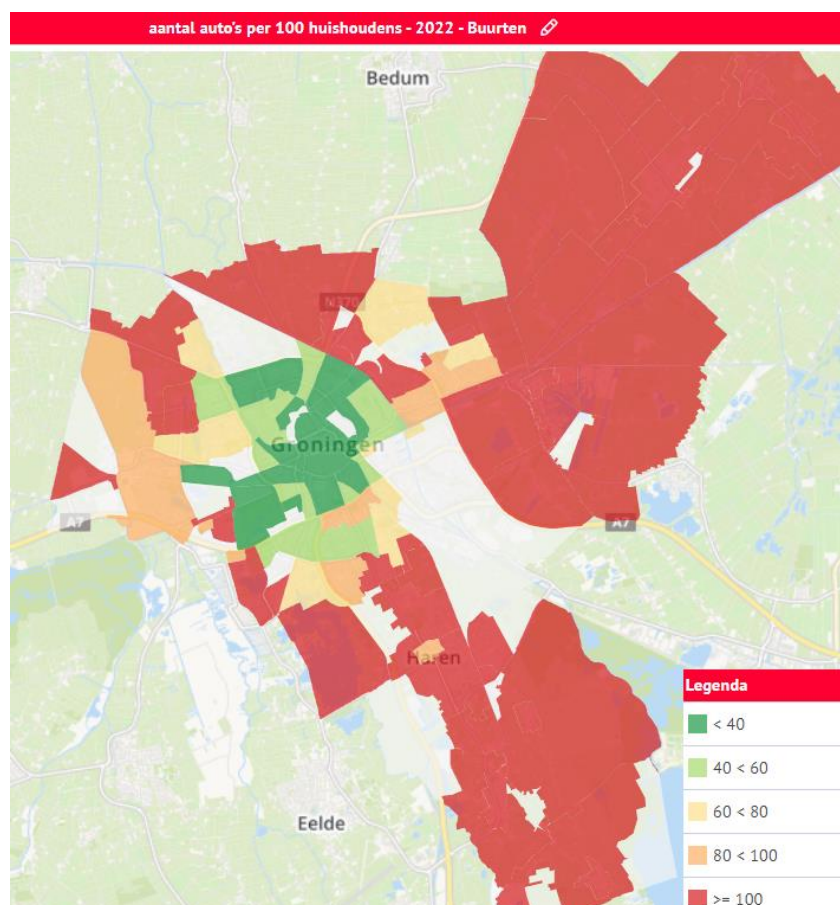
Het autobezit in de gemeente Groningen is het laagst van heel Nederland, samen met Amsterdam en Delft. In onze gemeente bezit ruim de helft van de huishoudens geen

Volgvel 2

auto.¹ Bij het inrichten van de openbare ruimte dienen we dan ook kritisch te zijn wiens behoefte we met welke inrichting voorzien. In de Parkeervisie 'Ruimte voor de straat 2019' kwam al naar voren dat bewoners het liefst zien dat een straat schoon, veilig en goed onderhouden is. Met veel groen door de aanwezigheid van bomen, stuiken en planten. En een straat die toegankelijk is voor iedereen.

Bij herinrichtingsprojecten zijn dan ook hard bezig om dat wat bewoners willen terug te brengen in hun straat. Het is daarom nodig om ruimte ten opzichte van parkeerplaatsen te herwinnen. Zo zijn er met bewoners plannen gemaakt voor een herinrichting van de Kerklaan. Er wordt ruimte voor groen, ontmoeten en fietsparkeren toegevoegd door 20% minder parkeerplaatsen terug te brengen in het nieuwe ontwerp. In meer straten willen we dit - waar dat kan - bereiken. Het is dan wel van belang om de parkeerdruk op een zorgvuldige manier te verlagen. Die zorgvuldigheid bieden we met dit pakket.

Tegelijkertijd sluiten we onze ogen niet voor de realiteit dat inwoners van dorpen en het landelijk meer afhankelijk zijn van de auto. We willen ervoor zorgen dat de stad goed bereikbaar is en blijft voor bewoners van de regio. Daarvoor zetten we in op passende vergunningsproducten waarmee zij bijvoorbeeld onder aantrekkelijke voorwaarden bewoners van de stad kunnen bezoeken. Voor bezoek aan de binnenstad zetten we in op de P+R's en parkeergarages.



Afbeelding 2. Aantal auto's per 100 huishoudens (bron CBS 2022)

¹Autobezit in Groningen. [Basisonitor Groningen](#) op basis van CBS. Gepubliceerd in 2017.

Volgvel 3

Bij onze grotere gebiedsontwikkelingen, waaronder in Suikerzijde en Stadshavens, zetten we op een openbare ruimte die in principe vrij is van geparkeerde auto's. Het parkeren lossen we op in de realisatie van collectieve parkeervoorzieningen op eigen terrein. Straten kunnen we daardoor benutten met ruimte voor fietsen, lopen en verblijven én voor groen en klimaatadaptatie.

Randvoorwaarden voor parkeermaatregelen

Het betalen voor parkeren wordt in toenemende mate een digitale aangelegenheid. Ruim 80% van de transacties voor het kortparkeren op straat vindt plaats via een parkeerapp. Daarnaast nemen veel bewoners een digitale bewoners en bezoekersvergunning af. We vinden het van belang dat onze vergunningsproducten en betaalprocessen gebruiksvriendelijk en laagdrempelig zijn. Bewoners die minder digitaal vaardig zijn willen we ondersteunen. Hen bieden we de mogelijkheid te bellen of een afspraak te maken met het Loket Parkeren.

Een belangrijke randvoorwaarde voor het pakket aan parkeermaatregelen is een minstens budgetneutraal resultaat. We vinden het belangrijk dat de parkeerinkomsten uit het pakket ten minste gelijk blijven, en niet afnemen. De uiteindelijke maatregelen zullen leiden tot ander parkeergedrag. Het is ingewikkeld om daarop vooraf een voorschot te doen. Als het resultaat tegenvalt verwachten we dat het nodig is om nogmaals aan de knoppen te draaien, zoals het tarief van het kortparkeren of de parkeervergunningen.

Raadplegen bewoners, belangenorganisaties en ondernemers

Het pakket parkeermaatregelen komt niet uit de lucht vallen. Veel bewoners, belangenorganisaties en ondernemers melden zich bij ons. Ze schrijven brieven, ze bellen en ze verzoeken ons om maatregelen te nemen. Ze wijzen ons onder andere op de beperkingen van de bezoekersvergunning, vragen ons het tijdsvenster van betaald parkeren uit te breiden of de parkeerdruk op straat te verlagen.

Op eigen initiatief voeren we ook intensief het gesprek met belangenbehartigers. Zo spreken we bijvoorbeeld met ondernemersverenigingen, bewonersverenigingen, met vertegenwoordigers van religieuze organisaties, de Adviesgroep Mantelzorg en met woningbouwcorporaties. Het pakket parkeermaatregelen is gebaseerd op het vastgestelde parkeerbeleid in onder andere de Parkeervisie 2019 en het raadsbesluit 'Terugdringen parkeeroverlast in een groter gebied'. De ontvangen meldingen en verkregen inzichten hebben we in het pakket verwerkt.

We willen blijvend toetsen of we het gewenste effect van ons pakket met parkeermaatregelen bereiken: hebben we alle argumenten verzameld? Hebben we iets gemist? We proberen daarbij zo goed als mogelijk rekening te houden met de belangen van doelgroepen in onze gemeente. Daarom gaan we nogmaals – als onderdeel van de wensen en bedenkingenprocedure – bewoners, belangenorganisaties en ondernemers raadplegen. Dit zullen we doen in aanloop tot het opvolgende raadsvoorstel.

Inhoud

In deze brief delen we met uw raad 14 samenhangende maatregelen. We lopen ze bij langs en delen onze argumenten. In het technisch rapport toegevoegd als bijlage aan deze brief geven we uitgebreidere technische informatie over de betreffende

Volgvel 4

maatregel. Deze dient als achtergrond bij de verschillende maatregelen. We vragen uw raad om uw wensen en bedenkingen uit te spreken. Deze nemen we mee in het opstellen van het uiteindelijke raadsvoorstel. We bespreken met u achtereenvolgens:

- | | |
|---|-------------------|
| 1) Tarief bewonersvergunningen tweede en derde zone | <i>Volgvel 4</i> |
| 2) Invoering nieuwe bezoekersvergunning | <i>Volgvel 4</i> |
| 3) Parkeerregimes van het betaald parkeergebied | <i>Volgvel 5</i> |
| 4) Aanpassing parkeergebieden | <i>Volgvel 8</i> |
| 5) De wijkcentrumzone | <i>Volgvel 9</i> |
| 6) Quotum op het aantal parkeervergunningen | <i>Volgvel 11</i> |
| 7) Maximaal één of twee bewonersvergunningen | <i>Volgvel 11</i> |
| 8) Verhoging tarief tweede parkeervergunning | <i>Volgvel 11</i> |
| 9) Aanpassing bedrijvendagvergunning | <i>Volgvel 12</i> |
| 10) Invoering laadvergunning | <i>Volgvel 12</i> |
| 11) Invoering gedeelde parkeervergunning | <i>Volgvel 12</i> |
| 12) Maximale parkeertijd voor het kortparkeren | <i>Volgvel 13</i> |
| 13) Een stuur op stadsbreed parkeren | <i>Volgvel 13</i> |
| 14) Parkeren in Haren | <i>Volgvel 16</i> |

1) Tarief bewonersvergunningen tweede en derde zone

De motie verzocht ons het vergunningstarief in de tweede zone te verlagen. We zien behoorlijke nadelen. Een tariefverlaging verhoogt ook indirect de aantrekkelijkheid van het parkeren van auto's op straat, terwijl juist in de wijken van de tweede zone de parkeerdruk al hoog is. De parkeerdruk in deze straten willen we verlagen, zodat er meer ruimte ontstaat voor de andere functies van de openbare ruimte. Daarom vinden we het rechtvaardig om in de tweede zone een hoger tarief te rekenen dan in de derde zone, zoals dat nu het geval is.

We vinden de hoogte van de tarieven voor bewonersvergunningen acceptabel. In de derde zone betaalt men ongeveer €4,50 en in de tweede zone €10,50 per maand. In verhouding met de kosten voor het bezit van een auto zijn ze relatief laag, en vooral in vergelijking met bewoners die hun auto op een privaat parkeerterrein in een garage of achter een slagboom.

Uiteraard kunnen we de vraag voor lagere kosten goed begrijpen. Bestaanszekerheid voor bewoners met een laag inkomen is een belangrijk thema. Hen willen we verlichting in kosten bieden. In de andere samenhangende maatregelen van het pakket zoeken we ruimte voor deze verlichting. We doen dit onder andere met een nieuwe bezoekersvergunning. Dit heeft zowel effect op autobezitters als op niet-autobezitters.

2 | Invoering nieuwe bezoekersvergunning

De bezoekersvergunning is aan vernieuwing toe. De huidige vergunning beprijsst alleen het bezit van de vergunning: iedereen betaalt hetzelfde bedrag, ongeacht de mate waarin de vergunning gebruikt wordt. Hierdoor zien we dat veel gebruikers een behoorlijke prijs betalen voor het geringe gebruik van de vergunning. Dat willen we veranderen. Een systeem dat in gelijke mate het gebruik beprijsst vinden we eerlijker.

Bezoek is van belang. Elkaar kunnen bezoeken is een essentieel onderdeel van ons sociaal, maatschappelijk en economisch leven. Het versterkt de sociale samenhang en vermindert de kans op eenzaamheid. Het is belangrijk dat bewoners bezoekers kunnen

Volgvel 5

ontvangen. Ook als dit met de auto gebeurt. We willen het bezoekersparkeren vergemakkelijken.

Met de nieuwe bezoekersvergunning willen we een beter product bieden aan onze bewoners. Het huidige systeem kent een weksaldo. Deze werpt barrières op. Bewoners willen soms meer dan het weksaldo gebruiken, omdat iemand een verjaardagsfeest geeft of omdat kleinkinderen een weekend blijven logeren. Tegelijkertijd zijn er ook weken dat men geen enkel bezoekersuur gebruikt. Het weksaldo willen we daarom vervangen met een jaarsaldo. Zo geven we de bewoners de vrijheid zelf te kunnen kiezen wanneer en hoe lang hun bezoek parkeert.

Mantelzorgers willen we met de nieuwe bezoekersvergunning zo veel mogelijk voorzien. Ze ontvangen nu extra uren op de bezoekersvergunning: 25 uur per week. Daarmee geven we mantelzorgers meer parkeertijd. We ontvingen van mantelzorgers bericht dat in voorkomende gevallen dit aantal nog steeds onvoldoende is. In sommige weken bestaat de behoefte om frequenter langs te komen.

De nieuwe bezoekersvergunningen bestaan uit vier onderdelen: 1) het vergunningstarief, 2) het startsaldo in uren en 3) het bijkooptarief voor extra uren en 4) het bijkooptarief. In de bijlage delen we meer informatie en stellen we uw raad drie scenario's voor. Daarin ziet u de financiële consequenties voor de verschillende parkeergebieden. We vragen uw raad om daarop uw wensen en bedenkingen te geven. We hebben het streven de nieuwe bezoekersvergunning in te voeren op 1 januari 2025.

3 | Parkeerregimes in het betaald parkeergebied

Het betaalde parkeergebied is opgedeeld in parkeerzones (voorheen schillen). Omdat de term schillen impliceert dat alleen de afstand tot de binnenstad leidend is, willen we overschakelen naar het begrip parkeerzones. We vinden namelijk dat er meerdere factoren zijn die bepalen tot welke parkeerzone een gebied behoort, zoals de schaarste van de openbare ruimte, de parkeerdruk en de aantrekkingskracht van voorzieningen. De indeling van de parkeerzones willen we wijzigen en met uw raad bespreken.

Parkeren in de tweede zone²

De tweede parkeerzone bestaat uit een lappendeken van verschillende tijdsvensters. In afbeelding 3 geven we deze met verschillende kleuren weer (en in blauw de derde zone). Voor veel mensen die parkeren op straat is het daardoor onduidelijk welke regels er gelden. Hierdoor worden er veel onnodige parkeerboetes uitgeschreven.

Van parkeergebieden waar 's avonds en op zondag nog gratis geparkeerd kan worden ontvangen we regelmatig overlastmeldingen. Vreemdparkerders weten deze plaatsen vaak nog goed te vinden en vermijden de parkeergarage ook omdat het straatparkeren goedkoper is. Juist in deze wijken is de parkeerdruk daardoor hoog.

Een parkeerplaats op straat is op meerdere plaatsen nog goedkoper dan een plaats in de (gemeentelijke) parkeergarages. We zien dit onder meer terug in de Oosterpoort. Door het stellen van een hoger kortparkeertarief zouden we vreemdparkerders verleiden om te kiezen voor de parkeergarages of om gebruik te maken van de P+R terreinen, het Openbaar Vervoer en/of deelmobiliteit.

² De eerste zone bestaat uit de binnenstad (gebied binnen de Diepenring). We voorzien hier nu geen maatregelen.

Een gelijk tijdsvenster inclusief de avond en de zondag sluit ook beter aan bij de hedendaagse winkelopeningstijden: parkeren was op zondag immers altijd gratis, omdat de winkels op zondag tóch niet open waren.

In meerdere wijken van de tweede zone werken we aan de herinrichting van straten. Deze herinrichtingsplannen komen onder meer voort uit het door uw raad vastgestelde Uitvoeringsprogramma 'Doorwaadbare Stad 2022'. Het gaat onder meer over de Kerklaan, de Zaagmuldersweg of de Korreweg. We ambiëren om meer ruimte voor groen, voetgangers, fietsers, leefkwaliteit en klimaatadaptatie terug te brengen. Door de parkeerdruk te verlagen maken we dit mogelijk.

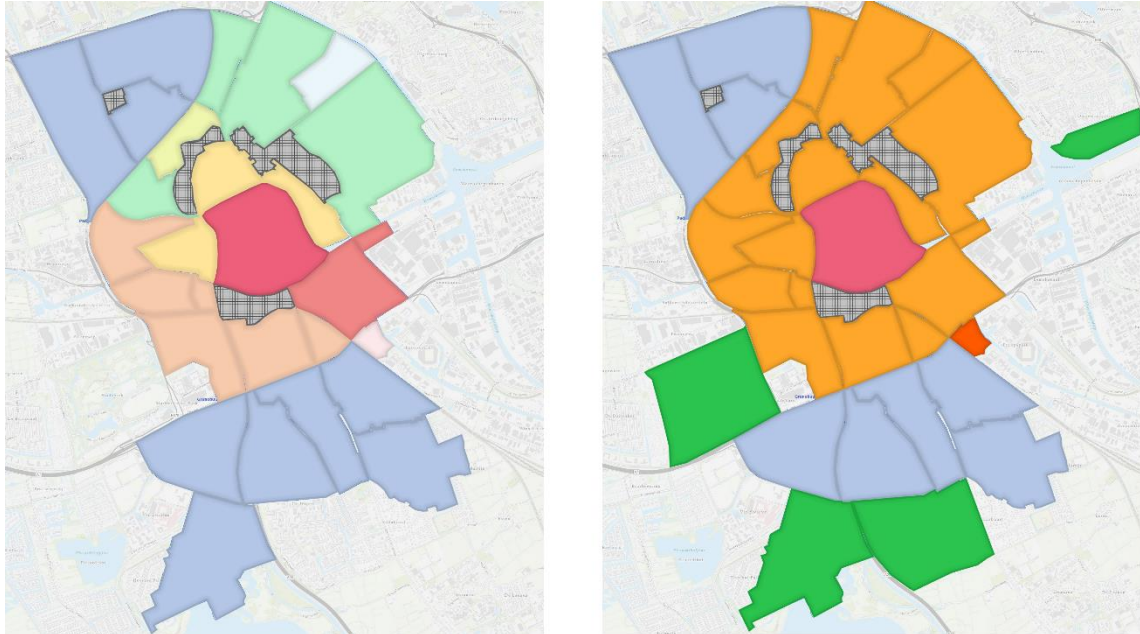
Voor bewoners zou een wijziging van het parkeerregime weinig consequenties hebben. Sterker nog, het terugdringen van het vreemdparkeren vergroot het gemak voor bewoners om een plekje te vinden. Ze zullen meer ruimte krijgen 's avonds en op zondag om hun eigen auto te parkeren. Daarvoor blijven ze hetzelfde bedrag betalen voor de afname van een bewonersvergunning. Met de nieuwe bezoekersvergunning parkeert hun bezoek gemakkelijker voor een lager tarief.

Parkeerders lopen door het lappendeken van tijdsvensters tegen onnodige parkeerboetes aan. Ze zich vergissen in de verschillende tijdsvensters van de parkeergebieden in de tweede zone. Dit is vervelend en onwenselijk. Daarbij wordt de openbare ruimte onnodig gevuld met borden die wijzen op verschillende tijdsvensters.

In de tweede zone streven we daarom naar de invoering van één parkeerregime, met één tijdsvenster en één kortparkeertarief. We gaan als het ware met het strijkijzer over de kreukelige parkeerregimes van de parkeergebieden. Daarbij hoort een tijdsvenster inclusief de avond en de zondag. Met dit nieuwe parkeerregime brengen we de parkeerdruk omlaag, maken we ruimte in de straat voor leefkwaliteit en klimaatadaptatie en stimuleren we een duurzame mobiliteitskeuze. We voeren een duidelijk parkeerregime in en daarmee voorkomen we onnodige parkeerboetes. Tot slot vergroten we het gemak voor bewoners en hun bezoekers om op drukke momenten hun auto te kunnen parkeren. In de bijlage delen we ons voorstel.

Parkeren in de derde zone

In 2023 ronden we de uitbreiding van het betaald parkeren in de derde zone af. Alle parkeergebieden kregen een gelijk tijdsvenster: maandag tot zaterdag van 9:00 tot 18:00. Hiermee voerden we een duidelijk parkeerregime in. We krijgen terug van bewoners dat hiermee de parkeerdruk in wijken aanzienlijk is verlaagd en de parkeeroverlast is teruggebracht. Toch zien bewoners van straten grenzend aan de tweede parkeerzone met enige regelmaat dat na 18:00 het vreemdparkeren op straat nog voorkomt. Ze vragen ons om het tijdsvenster uit te breiden, bijvoorbeeld met één uur naar 19:00.



Afbeelding 3. Parkeerregimes nu (links) en mogelijk straks (rechts)

Parkeren in de vierde zone

Op 10 mei 2023 spraken bewoners van de Hoornse Meer in bij de meningsvormende raad over het parkeren in de openbare ruimte. De bewoners verzochten ons een ander parkeerregime in te voeren. Ze zouden graag zien dat de zaterdag geen onderdeel uitmaakt van het tijdsvenster en dat deze op werkdagen wordt aangepast naar 10:00 tot 14:00. Op deze manier kunnen ze hun bezoek makkelijker ontvangen.

De wens vanuit de bewoners kunnen we begrijpen. Het faciliteren van bezoek aan bewoners vinden we van belang. Het wegnemen van de zaterdag uit het tijdsvenster kan dit voor meerdere bewoners vergemakkelijken. De Hoornse Meer kent ten opzichte van andere wijken in de derde zone een andere parkeerdynamiek: de parkeerdruk is lager (met name op zaterdag) doordat er minder verkeer wordt aangetrokken door winkels, sportclubs of werkgevers, er vinden in mindere mate woningbouwprojecten plaats en de wijk is met afstand het verst gelegen vanaf de binnenstad.

De Hoornse Meer kunnen we toevoegen aan een nieuw te creëren vierde parkeerzone van de gemeente Groningen. Het verschil met de derde zone is het tijdsvenster: er geldt geen betaald parkeren op zaterdag. We stellen voor om hiermee te experimenteren in een pilot van twee jaar. We willen ervoor waken dat er toch parkeeroverlast en een waterbedeffect ontstaat door het gratis parkeren. Mocht dit het geval zijn dan willen we de ruimte houden dit nader te bezien.

Er zijn nadelen aan een tijdsvenster van 10:00 tot 14:00 op werkdagen. Forenzen en bezoekers van de grotere (zorg)instellingen rondom de wijk kunnen bij dit tijdsvenster alsnog aangetrokken worden. Bewoners verzochten ons juist om betaald parkeren in te voeren om hen te stimuleren een andere parkeerkeuze te maken. Ook zal de kans dat men zich vergist in de verschillende tijdsvensters van parkeergebieden groter worden. Juist met dit pakket parkeermaatregelen willen we inzetten op gelijke en duidelijke parkeerregimes.

Volgvel 8

De vierde zone kan ook een oplossing zijn voor andere wijken en gebieden waar nu geen betaald parkeren is en parkeeroverlast ervaren wordt. Bij onderdeel 12 ‘Een stuur op stadsbreed parkeren’ gaan we daar verder op in.

We vragen uw raad wensen en bedenkingen uit te spreken op de voorgestelde parkeerregimes van de parkeerzones en de pilot met het parkeren in de vierde zone.

4 | Aanpassing parkeergebieden

Parkeergebieden Helpman, Helpman-West en Coendersborg

Het Wijkcomité Helpman verzocht ons de parkeergebieden in Helpman onder de loep te nemen. Bewoners beklagen zich regelmatig over de begrenzing van de gebieden. De grens op de Helper Brink en de Verlengde Hereweg veroorzaakt onduidelijkheid. Bewoners en hun bezoekers kunnen alleen aan hun kant van deze straten parkeren. Parkeren ze aan de verkeerde kant, dan riskeren ze een boete. Velen zijn daarvan niet op de hoogte. Daarom verzoekt het Wijkcomité ons om de parkeergebieden te verenigen.

Wij kunnen ons vinden in dit verzoek. We willen de grenzen van betaald parkeren plaatsen op harde infrastructurele structuren. Op dit moment is Helpman in drie parkeergebieden opgesplitst: Helpman, Helpman-West en Coendersborg. Het verenigen van Helpman in één parkeergebied zou het parkeren in Helpman verduidelijken. We bieden meer flexibiliteit aan bewoners en bezoekers om hun auto in hun eigen wijk te parkeren.

We zien daarbij weinig nadelen. We schatten in dat we het aantal autoverplaatsingen binnen de wijk niet vergroten. Het aantal openbare parkeerplaatsen in het verenigde Helpman is namelijk nog steeds kleiner dan in andere parkeergebieden, zoals de Oosterparkbuurt of Paddepoel. Ook voorkomen we autoverplaatsingen binnen de wijk door de invoering van de wijkcentrumzone. Daarover vertellen we meer bij maatregel 5 op de volgende pagina.

Parkeergebieden Schildersbuurt en Zeeheldenbuurt

In 2019 besloot uw raad om de voormalige parkeergebieden Schildersbuurt en de Zeeheldenbuurt in tweeën op te knippen (kenmerk: 61686-2019). Een deel van deze gebieden hadden te lijden onder geparkeerde auto's van bezoekers aan winkelgebied Westerhaven en de binnenstad. Daarom werd het kortparkeertarief verhoogd in de huidige parkeergebieden Westerhaven en Badstratenbuurt naar het binnenstadstarief én werd een nieuw tijdsvenster ingevoerd.

We zien dat de overlast van bezoekers van de binnenstad aanhoudt. Bewoners klagen daarover. Gezamenlijk met de wens om één parkeerregime te laten gelden in de tweede en het parkeren eenvoudiger te maken, willen we de grenzen opheffen tussen deze twee buurten. We gaan dan terug naar de voormalige parkeergebieden Schildersbuurt en Zeeheldenbuurt met één parkeerregime.

Parkeergebieden Noorderplantsoen/Oranjebuurt

Op 1 januari 2015 is in de Oranjebuurt-Noord en de Noorderplantsoenbuurt van Groningen een nieuw parkeerregime ingevoerd. Het betaald parkeren kent twee verschillende regimes voor de betreffende buurten. In de Noorderplantsoenbuurt is het doordeweeks betaald parkeren van 8:00-22:00 uur en op zaterdag van 8:00-18.00 uur.

Volgvel 9

In de Oranjestraat-Noord geldt een ander regime met maandag tot en met zaterdag betaald parkeren van 9:00-18:00 uur en op donderdag tot 21:00 uur. In de tweede zone streven we naar de invoering van een gelijk parkeerregime.

De parkeergebieden zijn op niet op een harde infrastructurele structuur begrensd. Deze loopt langs de Koninginnelaan en de Verlengde Grachtstraat. Het is daardoor onduidelijk op welke parkeerplaatsen welke regels gelden. Wanneer de parkeerregimes aan elkaar gelijk zijn kunnen we de grens van het parkeergebied opheffen.

Parkeergebieden Herewegbuurt/Rivierenbuurt

De grens van het betaald parkeren tussen de Herewegbuurt en de Rivierenbuurt ligt op de Verlengde Hereweg. Aan weerszijde van de straat kan worden geparkeerd. Bewoners en bezoekers riskeren daardoor geregeld een parkeerboete. Door de grens weg te halen maken we het parkeren eenvoudiger.

Parkeergebieden Professorenbuurt-Oost/Korreweg

De grens van het betaald parkeren in deze twee parkeergebieden ligt op het Oosterhamrikkanaal, het van Starckenborghkanaal, de Heymanslaan en de Korreweg. Het is voor velen onduidelijk op welke parkeerplaatsen welk parkeerregime geldt. De tijdsvensters wijken van elkaar af. Door de parkeerregimes aan elkaar gelijk te stellen maken we ons parkeerbeleid duidelijker. We voorkomen dat bewoners en hun bezoek tegen onnodige boetes aanlopen.

We vragen uw raad om wensen en bedenkingen uit te spreken op het samenvoegen van deze parkeergebieden.

5 | De wijkcentrumzone

Bij wijkcentra gelden op dit moment verschillende parkeerregimes. Aan het Helperplein moet men een gratis parkeerrecht afnemen voor 1,5 uur, bij Selwerd en de van Lennepaan mag er gratis voor 2 uur geparkeerd worden in een blauwe zone en bij het Overwinningplein geldt betaald parkeren. In ons parkeerbeleid streven we naar duidelijke parkeerregimes. Verschillende ondernemers vragen ons om de parkeerregimes bij wijkcentra aan elkaar gelijk te stellen. Het verschil zou meewegen in de keuze van klanten voor een wijkcentra. In de Detailhandels- en horecavisie 'Ruimte voor Retail 2021' categoriseerden we de wijkcentra in onze gemeente. In tabel I worden ze benoemd.

We zien parkeerverlast en oneigenlijk gebruik ontstaan bij wijkcentra waar het parkeren kortdurend gratis is. Er wordt geregeld langdurig geparkeerd door niet-klanten. We zien dat werkgevers, werknemers en bewoners ervoor kiezen hun auto te parkeren op het terrein zonder een parkeervergunning af te nemen. We kunnen slecht handhaven bij parkeerterrinen. Tegenwoordig handhaven we door middel van de scanauto. De scanauto controleert alleen op het bezit van parkeerrecht, maar niet op de parkeerduur.

We streven naar een aantrekkelijk verblijfsklimaat bij winkelgebieden. We hechten er waarde aan als wijkcentra ruimte bieden om met elkaar te zijn en om te zitten, met ruimte voor de weekmarkt, voor het parkeren van (bak)fietsen en voor openbaar groen. Het gratis parkeren bij wijkcentra stimuleert klanten om te kiezen voor de auto. Met

Volgvel 10

een prijsprikkel bevorderen we dat bezoekers de kosten van parkeren meewegen in de keuze voor het vervoersmiddel.

<i>Wijkcentra</i>	<i>Parkeerregime</i>	<i>Voorgesteld parkeerregime</i>
<i>Selwerd</i>	2 uur gratis	Wijkcentrumzone
<i>Overwinningsplein</i>	Betaald parkeren	Wijkcentrumzone
<i>Van Lennepaan</i>	2 uur gratis	Wijkcentrumzone
<i>Helperplein</i>	1,5 uur gratis (ticket afhalen)	Wijkcentrumzone
<i>Lewenborg</i>	Niet betaald	Geen betaald parkeren
<i>Vinkhuizen</i>	Niet betaald	Geen betaald parkeren
<i>Beijum</i>	Niet betaald	Geen betaald parkeren
<i>Paddepoel</i>	1,5 uur gratis, daarna €1,70 per uur	Privaatrechtelijk terrein

Tabel I. Verschillende parkeerregimes bij gelijke wijkcentra

Om een gelijk speelveld voor ondernemers te creëren, overlapt tegen te gaan en daarop te kunnen haven en duurzame mobiliteit te stimuleren, zien we de wijkcentrumzone als oplossing. Hierover informeerden wij uw raad al in de brief ‘Parkeren in de openbare ruimte’ (kenmerk: 154714-2023). In de wijkcentrumzone betalen bezoekers voor het eerste anderhalf uur €0,50. In anderhalf uur verwachten we dat bezoekers voldoende tijd hebben om de winkels te bezoeken en nog iets te eten en/of te drinken. Na de anderhalf uur geldt het reguliere straatparkeertarief van het parkeergebied. In de bovenstaande tabel noemen we de wijkcentra in de gemeente en het voorgestelde parkeerregime. Bij buurtcentra, zoals de Savornin Lohmanlaan of de Hoornse Meer, blijven we het huidige kortparkeertarief hanteren.

Aan het eind van 2023 deelden we ons voornemen met de ondernemers van de wijkcentra. Het raadplegingsrapport hebben we aan deze brief toegevoegd als bijlage. Samengevat zijn de ondernemers kritisch. Ze zien in het betalen voor parkeren een extra barrière voor hun klanten om met de auto af te reizen naar de wijkcentra. Het gaat de ondernemers met name om het moeten uitvoeren van een taak na het parkeren van de auto. De kosten zijn hier niet het probleem, maar de handeling van het betalen. Liever zien ze gratis parkeren voor een korte duur bij wijkcentra. Ondernemers verzochten ons wel om niet te kiezen voor één maar voor anderhalf uur. Aan deze oproep geven we gehoor.

We volgen hiermee ontwikkelingen in de rest van Nederland. Gemeente Den Haag hanteert al sinds 2016 de ‘groengele zone’ waarin men voor een laag tarief kan parkeren in winkelstraten, Rotterdam introduceerde in 2009 hetzelfde concept al met de ‘Stop en Shop-zone’.

We vragen uw raad om wensen en bedenkingen uit te spreken op het invoeren van de wijkcentrumzone bij deze wijkcentra.

Dorpscentra in Haren

In de detailhandels- en horecavisie noemden we naast de wijkcentra ook de dorpscentra. Dat zijn Hoogkerk, Ten Boer en Haren. In het centrum van Haren geldt al sinds 2000 betaald parkeren. Een aansluiting van Haren bij de filosofie van de wijkcentrumzone vinden we passend. Verderop onder de maatregel ‘Parkeren in Haren’ gaan we hier verder op in. De dorpscentra van Hoogkerk en Ten Boer kennen geen parkeerregime. Gebruikers van de dorpscentra zijn in grotere mate afhankelijk

van de auto om de winkels te bereiken. Ook is hier in mindere mate sprake van parkeeroverlast. Daarom nemen we geen maatregelen in Hoogkerk en Ten Boer.

6 | Quotum op het aantal parkeervergunningen

In november 2022 stelde uw raad het Uitvoeringsprogramma ‘Doorwaadbare Stad’ vast (kenmerk: 377081-2022). Daarin gaf uw raad aan wanneer en op welke wijze ons wegennet de komende jaren wordt aangepakt conform de Mobiliteitsvisie. Belangrijke doelen van de Doorwaadbare Stad zijn het herwinnen van de openbare ruimte op het verkeer en meer ruimte bieden voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit, groen, klimaatadaptatie en het organiseren van een prettiger verblijfsklimaat; meer ruimte voor fietsers en voetgangers; minder overlast van geluid en luchtverontreiniging en het verbeteren van de verkeersveiligheid.

In de uitwerking van deze projecten zullen er minder parkeerplaatsen terugkeren. Tegelijkertijd zien we dat de parkeerdruk vaak in meerdere wijken al (te) hoog is. We willen voorkomen dat we in de toekomst meer parkeervergunningen gaan uitgeven dan er parkeerplaatsen te vinden zijn. Daarom willen we nu al een quotum in alle wijken voorstellen. Een quotum voerden we overigens al eerder door in de binnenstad en de Binnenstad-Oost.

7 | Maximaal één of twee bewonersvergunningen

Met een quotum begrenzen we de groei. We dringen echter de druk van auto's in parkeergebieden waar de parkeerdruk nu al hoog is niet direct terug. In de wijken van de tweede zone is de parkeerdruk hoog. Hier stijgt de druk vaak tot fors boven de 85%. Daardoor hebben bewoners onvoldoende ruimte om hun eigen auto te parkeren. Ze moeten rondjes rijden om na een werkdag een plekje te vinden of kunnen helemaal geen plek vinden. Met een maximum op één of twee bewonersvergunningen per adres dringen we de parkeerdruk verder terug.

Deze maatregel is al langer van kracht in de binnenstad. Daar kunnen bewoners enkel één bewonersvergunning aanvragen, en komt men niet in aanmerking voor een bezoekersvergunning of een bedrijvenvergunning. Ook de gemeente Utrecht voerde deze maatregel ook al stadsbreed eerder door. In de bijlage is een afbeelding opgenomen met de voorgestelde maximum van één of twee per parkeergebied.

We willen werken met een uitsterfconstructie. Bestaande parkeervergunningen voor de tweede auto kunnen bewoners blijven vernieuwen. Voor nieuwe bewoners van deze wijken geldt dat ze vooraf op de hoogte zijn van de regelgeving. Het niet kunnen parkeren van een tweede (of derde) auto op straat wordt op deze manier meegenomen in de keuze om in een wijk te gaan wonen. We creëren daarmee de mogelijkheid om bij de herinrichting van straten meer groen en minder parkeren toe te voegen.

8 | Verhoging tarief tweede parkeervergunning

We vinden het minder vanzelfsprekend dat bewoners een tweede auto in de openbare ruimte parkeren. Bewoners die een tweede auto op straat parkeren betalen nu het dubbele ten opzichte van de eerste vergunning. We vinden dat we een stapje verder mogen gaan. De prijs van een tweede vergunning willen we substantieel hoger maken dan de eerste. In andere gemeenten, zoals Utrecht en Amsterdam, zien we ook dat er met een factor van 2,5 en soms zelfs 3 wordt gerekend. We vinden het passend om ons hierbij aan te sluiten. Op deze manier willen we ruimte op straat herwinnen en

Volgvel 12

bewoners stimuleren om een andere parkeerkeuze te maken voor hun tweede auto, dan wel door gebruik te maken van een deelauto.

We vragen uw raad om uw wensen en bedenkingen uit te spreken op maatregelen 6, 7 en 8 die gaan over het zorgvuldig terugdringen en voorkomen van een hoge parkeerdruk.

9 | Aanpassing bedrijvendagvergunning

Bedrijven kunnen een dagvergunning aanvragen om te parkeren in het centrum (€44,42) of in de andere parkeergebieden (€31,42). Het product wordt vooral gebruikt door onderhoudsbedrijven en andere dienstverleners. Het tarief van de vergunningen staat niet in verhouding met het kortparkeertarief. Het betalen van het kortparkeertarief via parkeerapps of bij de parkeerautomaat is goedkoper. We vinden dat acht kortparkeeruren gelijk zouden mogen staan aan het tarief van de dagvergunning. Met deze maatregel maken we het afnemen van dagvergunningen voor bedrijven goedkoper. We vervullen daarmee een wens van ondernemers om hun tegemoet te komen in hun parkeerkosten.

10 | Invoering laadvergunning

Automobilisten gaan steeds meer over van rijden op fossiele brandstoffen naar elektrisch rijden. Om deze transitie te stimuleren plaatsen we openbare laadpalen in onze woonwijken. Zo is er voor bewoners met een laadbehoefte altijd een laadpaal op loopafstand te bereiken. In Groningen is 70% procent van onze bewoners afhankelijk van deze openbare laadpalen. De overige bewoners hebben eigen parkeergelegenheid. Als ze laadinfrastructuur nodig hebben, moeten ze dit op eigen terrein realiseren.

In sommige gevallen is dit voor bepaalde inwoners lastig, bijvoorbeeld als ze afhankelijk zijn de VvE of huurbaas bij het aanleggen van laadinfra. Daarnaast worden zij ook uitgesloten van een bewonersvergunning op straat: juist omdat ze beschikken over een parkeerplaats op eigen terrein. Dat betekent dat deze bewoners in de avonden op straat moeten laden, dan wel gebonden zijn aan de geldende maximale parkeerduur, en daar het reguliere parkeertarief voor moeten betalen.

Deze bewoners willen we als onderdeel van de transitie van fossiel naar elektrisch rijden tegemoetkomen. Dat doen we door middel van een tijdelijke laadvergunning. De laadvergunning is een bezoekersvergunning waarmee bewoners hun eigen auto kunnen parkeren en laden in de openbare ruimte. De laadvergunning zal een laag aantal uren kennen, zodat het product niet voor andere doeleinden dan het laden wordt gebruikt.

We willen voorstellen om voor dit product een pilot op te zetten. We zien de laadvergunning als een tegemoetkoming naar de koplopers. Als de groei van het aandeel elektrische auto's doorzet, zal dit product mogelijk weer uit gefaseerd moeten worden. We willen immers voorkomen dat door dit product de investering in laadinfrastructuur op eigen terrein wordt afgewenteld op de openbare ruimte.

11 | Invoering gedeelde parkeervergunning

In de gemeente Groningen heeft ongeveer de helft van de huishoudens geen auto. Toch weten we dat niet-autobezittende huishoudens zo nu en dan een auto zouden willen gebruiken. Het gebruiken van een auto, zonder deze aan te schaffen, willen we

Volgvel 13

stimuleren. Dat kan door gebruik te maken van deelauto's of door een auto te huren. Ook het onderling gebruiken van auto's binnen een sociale kring zien we als een duurzaam alternatief. Deze vorm van slim auto's gebruiken willen we stimuleren. Dat willen we doen door middel van de gedeelde parkeervergunning.

De gedeelde parkeervergunning maakt het mogelijk dat twee bewoners in twee verschillende parkeergebieden dezelfde auto kunnen parkeren. Voor beide gebieden ontvangen bewoners een parkeervergunning voor dezelfde auto. De bewoners betalen het hoogste tarief van de bewonersvergunning. De vergunning voor het andere parkeergebied is gratis. Een koppel van twee bewoners betaalt dus één tarief. In de bijlage lichten we de werking van de gedeelde parkeervergunning toe met een voorbeeld.

12 | Maximale parkeertijd voor het kortparkeren

Forenzen, bezoekers van de binnenstad en andere parkeerders kiezen er met regelmaat voor om kort te parkeren. Kortparkeren houdt in dat men het reguliere straatparkeertarief betaalt bij de automaat of via een parkeerapp. Er kan nu voor maximaal twee uren op deze manier worden betaald (m.u.v. de binnenstad en een aantal andere straten). Dat is een maatregel die ertoe dient om het langparkeren in wijken rondom de binnenstad tegen te gaan. Deze regel werd echter ook doorgevoerd in de derde zone. Door parkeerders in de derde schil werden we gewezen op de limiterende werking van deze regel. In enkele gevallen zouden ze langer willen betalen voor het kortparkeren dan twee uur.

We kunnen ons vinden in deze wens. In de derde zone wordt in mindere mate overlast ervaren van het langdurig kortparkeren. Al is het de intentie om bewoners en hun bezoekers zoveel mogelijk te bedienen met de parkeervergunningen: de bewoners- en de bezoekersvergunning. Daarmee zijn ze niet gebonden aan maximale parkeertijden. De maximale parkeertijd geldt alleen voor het kortparkeren. We zijn voornemens om een uitbreiding van de maximale parkeertijd in de derde en de vierde zone naar vier uur mee te nemen in het opvolgende raadsvoorstel.

13 | Een stuur op stadsbreed parkeren

Groningen staat voor een forse woningbouwopgave. We willen jaarlijks ten minste 2000 woningen bouwen. De woningbouwopgave programmeren we voor twee derde in de bestaande stad. Daardoor verdicht de stad. In de verdichtende stad streven we naar een openbare ruimte die zoveel mogelijk ingevuld wordt met ruimte voor leefkwaliteit, klimaatadaptatie, lopen en fietsen. Op plekken waar de auto's 'weggewerkt' worden op een binnenterrein of geparkeerd worden op straat ontstaan vaak stenige situaties die maar beperkt bijdragen aan de leefkwaliteit en de klimaatdoelstellingen.

Een deel van de woningbouwopgave realiseren we in wijken waar het parkeren nog gratis is. We verlangen dat de nieuwe parkeervraag gerealiseerd wordt op eigen terrein. Elke initiatiefnemer van een bouwplan is hiervoor zelf verantwoordelijk. Voor het gebruik van de parkeervoorziening rekenen zij een prijs. Ze moeten namelijk de investering in de parkeervoorziening terugverdienen en het beheer op zich nemen. Daarbij willen ze voorkomen dat de voorziening gebruikt wordt door vreemdparkerders.

We zien dat er in toenemende mate gekozen wordt voor een (gratis) parkeerplaats in de openbare ruimte. Dat is het gevolg van het waterbedeffect vanuit andere wijken, maar ook omdat men niet altijd bereid is om een (betaald) abonnement af te nemen in een parkeervoorziening op eigen terrein. Juist omdat we inzetten op het parkeren op eigen terrein verwachten we dat parkeeroverlast in andere straten verder zal stijgen.

We willen echter dat men een duurzame mobiliteitskeuze maakt, en dat er wordt geparkeerd op plaatsen die voor verschillende doelgroepen zijn aangelegd. Betaald parkeren zien we daarin als een sturingsmechanisme. Bewoners van nieuwbouwcomplexen kunnen we dan uitsluiten voor de aanvraag van parkeervergunningen op straat. Hiermee voorkomen we dat de druk van geparkeerde auto's op straat door woningbouwontwikkelingen toeneemt.

In verschillende wijken zien we het waterbedeffect weer optreden. Vanwege de schaarste van gratis parkeerruimte klagen bewoners aan de grenzen van het betaald parkeergebied in toenemende mate over parkeeroverlast. Vreemdparkeerders vinden een gratis plaats aan de randen van de derde zone, waaronder in de Wijert-Zuid, de Hunze, Oosterhoogebrug, de Villabuurt, Vinkhuizen, de Piccardthof, het Hoornse Park of het Stadspark. We willen efficiënte maatregelen nemen om het waterbedeffect in deze wijken tegen te gaan. Het toevoegen van wijken aan de vierde zone van het betaald parkeergebied zou een optie kunnen zijn.

Zodra parkeeroverlast zich voordoet gaan we in gesprek met bewoners en bewonersverenigingen. We achterhalen de oorzaak en bespreken de mogelijke maatregelen waarmee we de parkeeroverlast tegen kunnen gaan. De buurt willen we zelf in de gelegenheid stellen om met voorstellen te komen en laten we onderdeel uitmaken van het proces.

Uiteindelijk zoeken we bij de invoering van betaald parkeren op voorhand niet naar draagvlak. Dat beschreven we ook in het raadsvoorstel 'Terugdringen parkeeroverlast in een groter gebied' uit 2021 (kenmerk: 136826-2021). Draagvlak voor betaald parkeren zou namelijk nooit volledig zijn. We zullen het alleen vinden in straten en buurten waar nu parkeeroverlast is. Parkeeroverlast alleen in gebieden aanpakken waar het plaatsvindt, betekent dat we het probleem slechts verschuiven.

De Wijert-Zuid

Op 10 mei 2023 spraken een aantal bewoners van de Wijert-Zuid in bij de meningsvormende raad over het parkeren in de openbare ruimte. De bewoners verzochten het college om de parkeeroverlast in hun wijk op te lossen en betaald parkeren in te voeren. We zegden toe de parkeeroverlast verder te onderzoeken, en na te denken over gepaste oplossingen.

Een adviesbureau onderzocht voor ons de parkeerdruk. Het onderzoek laat zien dat op de werkdagmiddag de parkeerdruk in de noordelijke straten hoog is. Foto's die bewoners met ons delen ondersteunen dit. De aanbeveling wordt gedaan om maatregelen te nemen om de druk te verminderen. Tegelijkertijd zien we dat de parkeerdruk in andere straten van de wijk laag is.

Om de verkeersveiligheid te garanderen voerden we al eerder een parkeerverbod in op de kop van de Queridolaan. Daarmee reduceerden we het aantal parkeerplaatsen fors.

Volgvel 15

We zien dat de parkeerdruk daardoor verderop in de wijk toeneemt. We denken dat het invoeren van parkeerregulering de enige manier zou zijn om de parkeeroverlast efficiënt op te lossen. Hiervoor zouden we aansluiting kunnen zoeken bij de vierde zone.

Stadspark

Veel forenzen gebruiken het Stadspark doordeweeks als P+R. Door aan te sluiten bij de vierde zone en betaald parkeren van 9:00 tot 18:00 van maandag tot vrijdag in te voeren verdringen we het vreemdparkeren uit het Stadspark. De parkeerplaatsen komen dan zo goed als mogelijk ten goede aan de voorzieningen van het Stadspark. Voor (jonge) sporters geldt dat ze vaak gebracht worden door hun ouders aan het eind van de middag. Voor deze parkeerbehoefte zouden we aan het eind van de middag het tarief voor het parkeren verlagen. Dat werd eerder ook al gedaan bij de parkeervoorziening bij het sportpark Corpus den Hoorn.

Bedrijventerreinen

Op bedrijventerreinen zien we steeds meer parkeeroverlast ontstaan door het vreemdparkeren. Forenzen, bewoners en hun bezoekers kiezen voor de gratis parkeerplaatsen op straat op bedrijventerreinen in plaats van de betaalde parkeerplaats achter de slagboom. Ondernemers beklagen zich over de geringe ruimte voor hun werknemers en klanten om te kunnen parkeren. Op dit moment ervaren vooral de bedrijventerreinen Oosterhoogebrug, Hoendiep en Driebond parkeeroverlast. Deze terreinen liggen dicht bij de huidige grens van het betaalde parkeergebied.

Bestaande bedrijventerreinen willen we toekomstbestendig maken en/of houden. Door onze woonambities en het verder verdichten van de bestaande stad, verwachten we dat parkeeroverlast ook op andere bedrijventerreinen verder zal toenemen. Daarmee stellen we ons de vraag of het openbaar parkeren op bedrijventerreinen nog langer noodzakelijk is. Het parkeren kan voor een groot deel ook worden gefaciliteerd op eigen terrein. We kunnen dan maximaal inzetten op een klimaatadaptieve en verkeersveilige straat met een uitstekende verblijfskwaliteit.

Aan de Regattaweg werd al eerder besloten betaald parkeren in te voeren. De invoering van het betaald parkeren zou op 1 oktober 2022 plaatsvinden, maar we stelden deze uit vanwege de planontwikkeling van de Eemstoren. De Vereniging Bedrijven Noordoost (VBNO) verzoekt ons nu om betaald parkeren op het hele bedrijventerrein Oosterhoogebrug in te voeren. Klanten en medewerkers ondervinden hinder van het vreemdparkeren.

Ook voor de realisatie van meer woningbouw op Oosterhoogebrug is betaald parkeren gewenst. De ontwikkelaar en de gemeente willen graag verder met de plannen voor de Eemstoren. Zodra betaald parkeren is ingevoerd wordt het mogelijk om lagere parkeernormen toe te passen. De autobehoeftte wordt namelijk lager, omdat bewoners betalen voor het parkeren van auto's. De noodzaak voor het bezit van met name een tweede auto wordt daardoor vaker heroverwogen.

Het invoeren van bedrijventerrein Oosterhoogebrug - als onderdeel van de vierde zone - zouden we een geschikte maatregel vinden om de parkeeroverlast op te lossen. Met het invoeren van betaald parkeren enkel aan de Regattaweg wordt deze overlast verder opgeschoven richting de ondernemers. We zouden daarbij aansluiting kunnen zoeken

Volgvel 16

bij de filosofie wijkcentrumzone (maatregel 5). De eerste anderhalf uur rekenen we dan €0,50. Daarna volgt het reguliere tarief van €2,70. Daarmee komen we klanten van ondernemers tegemoet. Dit alles vraagt nadere uitwerking en afstemming met VBNO als onderdeel van een toekomstbestendig Oosterhoogebrug.

We vragen uw raad om uw wensen en bedenkingen uit te spreken over de uitbreiding van betaald parkeren en het starten van een pilot met een vierde zone met daarin onder andere de Hoornse Meer, de Wijert-Zuid, Oosterhoogebrug en het Stadspark.

14 | Parkeren in Haren

Op dit moment heeft Haren een eigen parkeerbeleid. Het betaald parkeren van de voormalige gemeente Haren is namelijk sinds de gemeentelijke herindeling onveranderd gebleven. Haren kent een fiscale zone in het centrum en daaromheen een zone met parkeren voor vergunningshouders. Zie het technische rapport.

In de fiscale zone verlenen we digitale bewoners- en bedrijvenvergunningen. Voor een tweede en volgende bewoners- of bedrijvenvergunning wordt hetzelfde tarief gevraagd. Bewoners van het centrum van Haren kunnen op dit moment geen bezoekersvergunning aanvragen. Het bezoek parkeert tegen het kortparkeertarief.

In de zone voor vergunningshouders ontvangen alle huishoudens één gratis papieren bewonersvergunning. Bewoners (die in de openbare ruimte parkeren) plaatsen deze op het dashboard van de auto. Bij een verhuizing dient deze vergunning achter te blijven. Daarbovenop kunnen bewoners een tweede bewonersvergunning en een bezoekersvergunning aanvragen. Ook dat is een fysieke papieren vergunning. We kunnen slecht handhaven op deze fysieke vergunningen.

Bezoekers van het centrum van Haren betalen op dit moment €1,40 per uur voor het kortparkeren. Ondernemers geven aan dat ze klanten verliezen aan dorpen als Eelde of Zuidlaren, omdat het daar gratis parkeren is. Dezelfde zorgen worden geuit door ondernemers in het wijkcentrum Helperplein. Zij geven aan dat ze klanten zullen verliezen aan Haren als daar gratis parkeren gaat gelden.

Harmoniseren

We willen graag het parkeren in Haren en Groningen met elkaar harmoniseren. We zoeken aansluiting bij het parkeersonmodel en zetten in op de uitgifte van digitale parkeervergunningen. We zien betaald parkeren als een belangrijk sturingsinstrument om Haren aantrekkelijk en bereikbaar te houden: een winkelgebied waarin de openbare ruimte wordt opgesoupeerd door geparkeerde auto's biedt weinig verblijfskwaliteit. Het onwenselijke effect van (gratis) autoparkeren is duidelijk herkenbaar in andere omliggende dorpen.

Gezien de parkeerdynamiek in het centrum zien we een aansluiting van het centrum van Haren bij de tweede zone van het betaalde parkeergebied als passend vanwege de schaarste van de openbare ruimte en de aantrekkingskracht van de voorzieningen in het centrum op het parkeren. Dat houdt in dat dezelfde producten, voorwaarden en verhoudingen in tarifieringen in het centrum zouden gelden. Deze vermelden we in het technische rapport. Hiermee verlagen we de kosten voor ondernemers en bewoners van het centrum die één auto in het centrum parkeren. En stimuleren we werknemers

Volgvel 17

te kiezen voor de P+R. Ook geven we bewoners van het centrum de mogelijkheid om een bezoekersvergunning aan te vragen. Daarmee parkeert bezoek veelal goedkoper.

Voor het kortparkeren in het centrum zouden aansluiting kunnen zoeken bij de filosofie van de wijkcentrumzone: men betaalt voor het eerste anderhalf uur parkeren €0,50. Omdat Haren een dorp is (en geen wijk) noemen we het hier echter de dorpscentrumzone. In feite houdt het hetzelfde in. We willen deze zone invoeren op de parkeerterreinen de Brinken, Voorhorst en Oldehof. Hiermee komen we ondernemers tegemoet in hun wensen om het parkeren voor klanten aantrekkelijker te maken. Ook stimuleren we dat auto's geparkeerd worden op de terreinen die daarvoor zijn aangelegd. We trachten parkeeroverlast aan de Rijksstraatweg op deze manier te verminderen, ook door vaker te controleren op het foutief parkeren.

In de zone voor vergunninghouders buiten het centrum willen we digitale vergunningsproducten gaan uitgeven. Concreet houdt dit in dat bewoners in Haren digitale parkeervergunningen moeten aanvragen, net als in de rest van de gemeente. Dan zijn we beter in staat om goed te handhaven en hebben we meer zicht op het aantal en soort vergunningen dat uitgegeven wordt. We dienen ons af te vragen of en welk tarief daarbij gepast zou zijn.

De parkeerdruk in het centrum is nu nog beheersbaar. Gezien de toekomstige ontwikkelingen van het Raadhuisplein/Haderaplein kan deze in toenemende mate onder druk komen te staan. De herinrichting van het Haderaplein gebruiken we om nader te kijken naar de openbare ruimte in het centrum. Daarbij hoort het beter vindbaar maken van de bestaande parkeergebieden en het ontmoedigen van parkeren aan de Rijksstraatweg. Mogelijk wordt het dan noodzakelijk om aanvullende maatregelen te nemen om de parkeerdruk te verlagen. Deze zullen we dan moeten zoeken in de vergunningsuitgifte en de tarifiering.

We vragen uw raad om uw wensen en bedenkingen uit te spreken over de voorgestelde wijzigingen in het centrum en de vergunninghouderszone van Haren.

Financiële consequenties

De inkomsten uit parkeren zijn sinds de 'coronadip' hoger dan vooraf ingeschat. De baten zijn naar benadering in 2023 fors hoger dan begroot. Dat wordt vooral verklaard door een toename aan inkomsten uit het straatparkeren. Ook de baten vanuit de parkeergarages waren hoger dan verwacht.

Het is niet vanzelfsprekend dat het resultaat de komende jaren weer positief uitvalt. Sterker nog, voor de coronacrisis zagen we regelmatig een negatief resultaat op de begroting van parkeren. De inkomsten zijn in de toekomst onzeker. Ze hangen samen met de economische conjunctuur, de stand van de rente en de vraag naar parkeren. Daarop hebben wij vrijwel geen sturing. Als de rente stijgt kan dat voor de kapitaallasten van het Parkeerbedrijf consequenties hebben.

De maatregelen die voortkomen uit dit pakket zullen de onzekerheid van de inkomsten vergroten. Met de maatregelen zal namelijk ander parkeergedrag zich voordoen. Meer bezoekers en forenzen zullen kiezen voor de gratis P+R. Ook verwachten we dat de inkomsten uit kortparkeren teruglopen doordat er meer ingezet wordt op de

bezoekersvergunning. Tevens zal het uitvoeren van de maatregelen gepaard gaan met kosten.

Uiteindelijk kunnen we hierop nu nog geen voorschot doen. In de aanloop naar het raadsvoorstel zullen we een nadere inschatting maken van zowel de inkomsten als de kosten per maatregel. We vinden het belangrijk dat de parkeerinkomsten uit het pakket gelijk blijven, en niet afnemen. Als de inkomsten tegenvallen verwachten we dat het nodig is om aan de knoppen te draaien, zoals het tarief van het kortparkeren of de parkeervergunningen.

Het resultaat van het parkeerbedrijf wordt als onderdeel van het totale jaarrekeningresultaat toegevoegd aan de algemene reserve. Uw raad beslist over de inzet van deze algemene reserve. Zo besloot uw raad bij de behandeling van het voorstel 'Terugdringen parkeeroverlast in een groter gebied' een deel van het resultaat in te zetten voor het vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving in wijken met betaald parkeren. De hoogte daarvan is bepaald op €400.000,-. In de Begroting van het Parkeerbedrijf houden we sinds 2024 structureel rekening met deze afdracht. Deze kan onder andere ten goede komen aan fietsvlonders, de plaatsing van een speeltoestel of het toevoegen van groen aan de straat.

Parkeren en innovatie

Parkeren is een dynamisch werkveld. Technologische ontwikkelingen maken het steeds beter mogelijk om een ander parkeerbeleid te voeren. In diverse Europese steden wordt zo een hoger parkeertarief gerekend voor auto's met een grotere omvang, zoals SUV's.³ Ook zien we door digitalisering dat het mogelijk is om een beter inzicht te krijgen in de ontwikkeling van parkeerdruk en de actuele beschikbaarheid van parkeerplaatsen. Onze kortparkeertarieven zouden we in de toekomst kunnen relateren aan de parkeerdruk op straat. We sluiten aan bij deze ontwikkelingen en staan open voor het waar mogelijk experimenteren met deze initiatieven.

Tot slot

We deelden in deze brief met uw raad een pakket van 14 samenhangende parkeermaatregelen. Integraal willen we met uw raad kijken naar het parkeren. We vragen u om uw wensen en bedenkingen op dit pakket. Aan het eind van elke maatregelen staat de vraag naar wensen en bedenkingen benoemd. We benoemen ze hier tot slot opgesomd nog één maal:

- We vragen uw wensen en bedenkingen op de drie scenario's voor de bezoekersvergunning
- We vragen uw wensen en bedenkingen op voorgestelde parkeerregimes in de tweede en derde zone.
- We vragen uw wensen en bedenkingen op de harmonisering naar de parkeergebieden genoemd bij maatregel 4 .
- We vragen uw wensen en bedenkingen op de invoering van de wijkcentrumzone bij winkelcentra Overwinningsplein, Helperplein, Van Lenneplaan en Selwerd.
- We vragen uw wensen en bedenkingen op het invoeren van een quotum in alle parkeergebieden, het maximaliseren van het aantal uit te geven

³ Steden gaan strijd aan met 'autobesitas': in Frankrijk en Duitsland betalen SUV's meer parkeergeld, NRC, gepubliceerd op 12 juli 2023.

Volgvel 19

bewonersvergunningen per parkeergebied én het verhogen van het tarief voor de tweede bewonersvergunning.

- We vragen uw wensen en bedenkingen op de uitbreiding van betaald parkeren en het begin van een pilot met een vierde zone met daarin onder andere de Hoornse Meer, de Wijert-Zuid, Oosterhoogebrug en het Stadspark.
- We vragen uw wensen en bedenkingen op het harmoniseren van het gemeentelijk parkeerbeleid in Haren.

Bij het opstellen van het raadsvoorstel verhouden wij ons tot uw wensen en bedenkingen. Het raadsvoorstel willen we in juli besluitvormend aan uw raad voorleggen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,
Koen Schuiling

secretaris,
Christien Bronda

Deze brief is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.