

Onderwerp **Parkeren in de openbare ruimte**
ter bespreking
Steller **Stijn Ringnalda**



De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon	06 52 72 39 14	Bijlage(n)	0	Ons kenmerk	139583-2023
Datum	26 april 2023	Uw brief van		Uw kenmerk	

Geachte heer, mevrouw,

Het was 16 december 1963 toen de raad voor het eerst betaald parkeren invoerde. Op het A-kerkhof, Kwinkenplein en een deel van de Oude Ebbingestraat komen in totaal 74 parkeermeters. De Vismarkt en de Grote Markt Noordoost- en Oostzijde worden een ‘blauwe zone’ met 170 plaatsen. Het duurt uiteindelijk tot 1 februari 1965 voordat de invoering echt een feit is. Burgemeester Jan Tuin gooit een dubbeltje in een parkeermeter en deelt daarna aan automobilisten op de Vismarkt gratis parkeerschijven uit. Op 25 mei 1965 geeft de Groningse politierechter voor het eerst naheffingen voor parkeermeterovertreders: voorlopig betalen zij 7,50 gulden.

De verdere groei van het autoverkeer vroeg om meer maatregelen. De eerste stap was de bouw van parkeergarages, eerst in de oude percelen van de Gronam aan het Kattendiep op 1 augustus 1969, later gevolgd door garages aan de Kleine Peperstraat, de Naberpassage en de Haddingestraat. Ook aan de randen van de binnenstad realiseerden we parkeerterreinen op de Westerhaven en de Ossenmarkt, om verkeer naar de binnenstad voortijds af te vangen. Toch bleek de realisatie van garages onvoldoende. Om overlast van rijdende en geparkeerde auto’s verder te ontmoedigen stelde het college een uitzonderlijk plan op: het Verkeerscirculatieplan. Op 19 september 1977 werd het plan in werking gesteld. Groningen nam hiermee het voortouw in het afschalen van autoverkeer in stedelijk gebied.¹

Sindsdien bleven we stap voor stap het betaald parkeergebied uitbreiden. Dat deden we in schillen. De eerste schil – de binnenstad – werd volledig betaald in de jaren ‘70. Autoverkeer naar de binnenstad begon zich te verplaatsen naar onze schilwijken,

¹ Van parkeermeters en schijven naar parkeergarages, Beno Hofman, Bereikbaarheidskrant Groningen Bereikbaar. Gepubliceerd op 6 juni 2015.

Volgvel 1

onder andere Hortusbuurt, Binnenstad-Oost, Oosterpoort, Herewegbuurt, Rivierenbuurt, Badstratenbuurt en de Schildersbuurt. Om parkeeroverlast tegen te gaan volgden gefaseerd de invoering van betaald parkeren in deze tweede schil A in de jaren '80 en '90. De stad groeide verder. Meer woningen en meer banen leidden tot meer auto's. Deze auto's zochten de plekken op waar het parkeren nog gratis kon. Dat waren de wijken van de tweede schil B: onder andere de Korrewegbuurt, Oosterparkbuurt, Professorenbuurt, Noorderplantsoen, Oranjebuurt in de jaren '00 en '10.

Leefkwaliteit in alles wat we doen voorop

Groningen blijft groeien. We spraken met het Rijk af dat er 20.000 woningen worden bijgebouwd in 10 jaar. Dat is een vijfde van de huidige voorraad. We zijn blij met deze groei, maar het betekent ook dat steeds meer inwoners (en bezoekers) gebruik willen maken van de openbare ruimte. Die openbare ruimte groeit in de bestaande stad niet mee. De stad verdicht dus. De druk op de openbare ruimte neemt daardoor steeds verder toe.

Het dwingt ons tot het maken van keuzen, en we kiezen ervoor leefkwaliteit in alles wat we doen voorop te zetten. We willen dat onze openbare ruimte veilig en toegankelijk is, geschikt is om elkaar te ontmoeten, te sporten en te spelen, de sociale samenhang versterkt, en ruimte biedt aan meer openbaar groen en klimaatadaptatie. Dat stelden we samen met de raad vast in een breed aantal toonaangevende visies: de Parkeervisie 2018, de Mobiliteitsvisie 2021 en de Omgevingsvisie Levende Ruimte 2022.

We sluiten hiermee aan bij wat veel bewoners van Groningen belangrijk vinden. Dat bleek al uit het onderzoek wat we deden bij het schrijven van de Parkeervisie 2018. Groningers hechten aan een straat die schoon, heel en veilig is. Ze zien graag groen en bomen in hun straat, en vinden het fijn om in een straat te wonen die toegankelijk is en ruimte biedt om te spelen. Veel Groningers hechten ook belang aan het parkeren van de auto ergens in de nabijheid. Direct voor de deur parkeren hoeft voor veel mensen niet, maar een plekje in de straat is wel fijn.

Betaald parkeren in de derde schil

In veel wijken in Groningen waar parkeren nog gratis was, stond juist dat aspect van een straat waar het fijn wonen is onder druk, net zoals we dat de afgelopen jaren al eerder zagen. Veel straten in deze wijken kenden een erg hoge parkeerdruk. Ze staan vol met geparkeerde auto's, terwijl veel van deze auto's hun bestemming niet in de wijk hadden. Het waren forenzen of bewoners en bezoekers van wijken waar parkeren al wel betaald is. Daardoor hadden bewoners onvoldoende ruimte om hun eigen auto kwijt te kunnen. Ze moesten rondjes rijden om na een werkdag om een plekje te vinden of konden helemaal geen plek vinden, ze zagen stoepen of uitritten geblokkeerd worden of durfden niet meer weg met de auto uit angst bij terugkomst geen plekje meer te kunnen vinden.

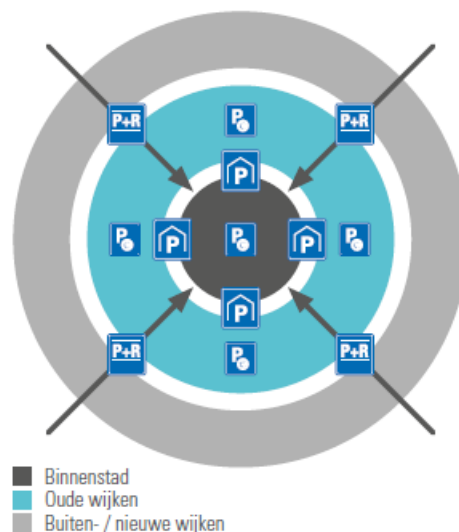
Tegelijkertijd was er in deze straten geen ruimte voor alle andere functies van de straat. Niet alleen kunnen bewoners hun auto niet kwijt, er is ook weinig ruimte voor groen of om te spelen. Weinig ruimte voor een brede stoep, een vrijliggend fietspad of de andere functies die Groningers graag zien in hun straat. Openbare ruimte is schaars,

Volgvel 2

en wat er aan ruimte is wordt voor een groot deel opgesoupeerd door de (gratis) geparkeerde auto.

Die parkeeroverlast wilden we (weer) oplossen. Tegelijkertijd wilden we een sturingsmechanisme hebben waarmee we de functie van de auto in straten kunnen beïnvloeden. Dat sturingsmechanisme is betaald parkeren. Met betaald parkeren hebben we de cruciale knoppen in handen om de functie van de geparkeerde auto op straat te beïnvloeden. Daarom stelden we in april 2021 voor aan de raad om betaald parkeren in te voeren in de wijken van de derde schil. Dat waren Helpman, Coendersborg, West-Indische Buurt, Oosterparkwijk (Florabuurt), Paddepoel, Selwerd, de Hoogte, uitbreiding van Tuinwijk, De Wijert-Noord, Corpus den Hoorn en Hoornse Meer. De raad stelde het voorstel met een meerderheid vast: 28 stemmen voor en 15 tegen.

Geparkeerde auto's gebruiken structureel veel openbare ruimte. Een gemiddelde auto kent al snel een omvang van (ten minste) 10m². Dat is openbare ruimte die wordt geclaimd voor privégebruik. In een stad waar openbare ruimte schaars is en schaarser wordt, is privégebruik van die ruimte niet vanzelfsprekend. Het beprijken van ruimtegebruik vinden we daarom gerechtvaardigd. Deze ruimte kunnen we goed gebruiken voor andere functies. In de derde schil hanteren we een tarief van €51,10 voor de eerste bewonersvergunning en de bezoekersvergunning. Dat is net iets meer dan €4,- per maand.



Figuur 1. Parkeren in de stad

‘Er is hier geen parkeeroverlast!’

We begrijpen dat niet iedereen blij was met de invoering van betaald parkeren in de derde schil. Zo dienden bewoners van de Hoornse Meer het afgelopen najaar een digitale petitie in. Deze werd meer dan 1000 keer ondertekend. De oproep was duidelijk: ‘er is hier geen parkeeroverlast!’. Het invoeren van betaald parkeren zou een niet bestaand probleem oplossen.

Toch losten we met betaald parkeren voor veel mensen wél een probleem op. Binnen deze wijken was het druk met forenzen, vreemdparkerders en bewoners van wijken waar parkeren al betaald was. Zij parkeerden daar nog gratis. Bewoners klaagden

Volgvel 3

daarover, ook in de Hoornse Meer. De bewoners van deze straten vroegen ons om die parkeeroverlast op te lossen, omdat ze bij thuiskomst vaak geen parkeerplek in hun straat kunnen vinden. Autoverkeer was in deze wijken wanhopig op zoek naar een laatste plekje, met allerlei gevolgen voor de leefkwaliteit en de verkeersveiligheid. Door betaald parkeren in te voeren creëerden we weer ruimte in de straat, en brachten we een einde aan zoekverkeer in de wijk. Forenzen, vreemdparkeerders en bewoners van wijken waar parkeren al betaald is moeten nu een andere parkeerkeuze maken.

Om te voorkomen dat we de parkeeroverlast alleen maar verplaatsen naar straten waar parkeren nog wél gratis was, besloten we in een groter gebied in één keer maatregelen. Zouden we alleen maatregelen genomen hebben in straten waar op dit moment wél problemen waren, dan verplaatsten we het probleem alleen maar. We duwen het als het ware voor ons uit. Dat wilden we voorkomen, en daarom kozen we ervoor een probleem op te lossen voordat het zich voordeed.

Draagvlak is daarbij een lastige kwestie. In de Parkeervisie 2018 gingen we daar al op in: *‘Wat is draagvlak precies? Op dit moment ontbreekt het aan een eenduidige definitie. Over het algemeen wordt aangenomen dat er draagvlak is, als 50% +1 het met het voorstel eens is. Maar stel dat er sprake is van ernstige overlast bij 30% van de bewoners van een wijk (of soms zelfs een enkele straat) en maatregelen worden niet ingevoerd omdat de overige 70% geen overlast ervaart, benadelen we dan die 30% niet enorm?’* In het raadsvoorstel ‘Terugdringen parkeeroverlast in een groter gebied’ stelden we vervolgens voor niet expliciet op zoek te gaan naar draagvlak. Zoals een briefschrijver aangaf ‘het is [...] onredelijk om delen van de wijk die de urgentie niet aan den lijve ondervinden, mee te laten beslissen over de hinder die wij dagelijks ervaren’.

De petitie verzocht het college om betaald parkeren uit te stellen. Dit verzoek was niet nieuw. Uw raad heeft zich ook twee maal gebogen over een uitstel. In 2021 diende uw raad al een amendement in op het oorspronkelijke raadsvoorstel. Het amendement verzocht het college Corpus den Hoorn en Hoornse Meer uit het raadsvoorstel te schrappen omdat parkeeroverlast gering zou zijn. Ook in het najaar van 2022 diende uw raad opnieuw een motie in om het betaald parkeren in Corpus den Hoorn en Hoornse Meer uit te stellen. Zowel het amendement als de motie werden na stemming van de raad beide verworpen. De raad heeft daarmee overtuigend uitgesproken betaald parkeren in de gehele derde schil in te voeren.

Met de initiatiefnemers van de petitie gingen we in gesprek. Dat was een gesprek waarin we kennis namen van de frustraties van de bewoners: ‘er is hier geen parkeeroverlast’. We begrijpen die frustraties goed. We hebben hier de afgelopen jaren en decennia vaker mee te maken gehad. Ook anders dan in de andere wijken was het gat tussen besluit (april 2021) en invoering (maart 2023) groot. Hierdoor werd een aantal bewoners verrast door de komst van betaald parkeren. Dit had beter gekund. We realiseren ons dat we bewoners eerder hadden moeten meenemen. Tegelijkertijd stelden we ook gezamenlijk vast dat onze standpunten uit elkaar lagen. We concludeerden dat we geen nieuwe argumenten hoorden op basis waarvan we ons besluit zouden moeten heroverwegen.

Ruimte in de straat

Dat we meer ruimte gemaakt hebben door betaald parkeren wordt nu duidelijk. Bewoners laten ons dit dan ook weten. Zij geven aan dat de wijk weer een stuk leefbaarder is geworden, dat ze verlost zijn van de ellende en overlast van het intensief vreemdparkeren en dat er weer voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn om hun eigen auto te parkeren. Zij laten ook weten dat de verkeersveiligheid is verbeterd. Schoolgaande kinderen hoeven zich niet meer zorgen te maken om vreemdparkerers die op jacht zijn naar een laatste gratis parkeerplaats.

Maar ook zien we dit in onze parkeerdrukmetingen: het aantal geparkeerde auto's in de openbare ruimte neemt af in de wijken waar betaald parkeren is ingevoerd. In 2018 en 2022 onderzochten we de drukte op straat. Bij de meeste wijken uit de derde schil gold in april 2022 nog geen betaald parkeren. We kunnen dus niet een voor en na situatie schetsen voor alle wijken. Dat kunnen wel doen voor de Oosterparkwijk, Helpman en Coendersborg. In gold in 2022 al wel betaald parkeren. In de Oosterparkwijk stonden overdag in 2022 gemiddeld 300 – 350 auto's minder geparkeerd dan in 2018. Dat is een daling van 11%. In Helpman gaat het om 200 – 250 auto's (12%) en in Coendersborg om 75 – 100 stuks (7%).

Benutten van de ruimte

Na de invoering van betaald parkeren in de derde schil ontstaat ruimte die op een andere manier benut kan worden; zo kunnen we werken aan mooiere, betere en groenere straten, buurten en wijken. Recent hebben we dan ook in uitvoeringsprogramma's, zoals de Doorwaadbare Stad, of in de wijkvernieuwingsprojecten geld gebudgetteerd voor het herinrichten van straten. Tevens besluit uw raad later dit jaar opnieuw over de inzet van de meeropbrengsten uit betaald parkeren.

Betaald parkeren schept dus niet alleen fysiek ruimte, maar het creëert ook de financiële ruimte voor herinrichting, vergroening of een bredere stoep. We brengen de parkeerdruk omlaag, maar de auto's die er nog wél staan betalen mee aan het speeltuintje om de hoek, het groen voor de deur of de ontmoetingsplek – waar de buurt dan ook maar voor kiest. Als de buurt heel graag alle parkeerplekken in stand wil houden om de kans op een vrij plekje voor de deur te vergroten, is dat ook een keuze. De bal ligt bij de buurt.

Het leveren van maatwerk

De invoering van betaald parkeren bracht ook knelpunten naar boven. Met bewoners en organisaties die tegen de grenzen aanlopen van ons parkeerbeleid gaan we altijd in gesprek. Ook wijkgebonden vraagstukken pakken we op. We kijken naar waar het wringt en beoordelen in hoeverre we een tegemoetkoming of een aanpassing van ons parkeerbeleid gepast is. Dat noemen we het leveren van maatwerk. We leverden maatwerk op verschillende manieren.

Werkgevers

Verschillende werkgevers, waaronder scholen en zorginstellingen, zijn/waren nog erg afhankelijk van de auto. Zij ervaren problemen met het maximaal aantal te verkrijgen bedrijfsvergunningen. We verzochten deze werkgevers om mobiliteitsplannen aan te leveren. In het mobiliteitsplan geeft de werkgever aan hoe zij nu, straks en later anders reizen stimuleert. Dat is reizen door gebruik van de P+R, OV, fiets en deelmobiliteit.

Volgvel 5

We verlangen daarmee dat de organisatie de noodzaak voor meer parkeervergunningen aantoonst. Aan de hand van het mobiliteitsplan gingen we met de werkgever in gesprek en leverden we maatwerk. Zo bereikten we overeenkomsten met onder andere TSN, de Fiduciaschool, Praktijkschool de Bolster, basisschool de Triangel, het Montessori Lyceum en het Maartenshof en zijn we met een tal van werkgevers nog in gesprek.

Mantelzorg

Uw raad verzocht ons in de wensen en bedenkingenprocedure mantelzorgers graag een tegemoetkoming te zien voor mantelzorgers. In Groningen kennen we (gelukkig) veel mantelzorgers. Bijna een kwart van de Groningers verleent mantelzorg. We waarderen het werk van mantelzorgers enorm. Daarom ondersteunen we mantelzorgers zo veel mogelijk en hebben we aan deze wens een invulling gegeven.

Wel kunnen mantelverzorgers de ‘kaart met waardering’ met kortingscoupons voor acties of activiteiten ontvangen. Ook subsidiëren we een steunpunt voor mantelzorgers via Humanitas en kunnen mantelzorgers terecht bij de WIJ-teams. Daar vinden ze een luisterend oor, en kunnen ze terecht voor raad, advies of lotgenotencontact. Zo geven we uiting aan onze waardering voor hun inzet en zorg. Op die manier proberen we de draagkracht van mantelzorgers te versterken en tegelijk hun draaglast te beperken

Vanwege de administratieve en bureaucratische last en de lastigheid een helder toetsingskader op te stellen is het niet goed mogelijk om al die mantelzorgers een korting te geven op parkeertarieven. Daarom uiten we de waardering voor mantelzorgers vooral door het ondersteunen van bovengenoemde collectieve voorzieningen. Op die manier ondersteunen we óók de mantelzorgers die geen auto hebben of hun auto niet gebruiken bij het verlenen van mantelzorg.

Toch begrijpen we dat mensen hun mantelzorger willen laten parkeren. Daarom kennen we de bezoekersvergunning. Die geeft (afhankelijk van het parkeerregime in de wijk) recht op 16-25 uur parkeren per week. Mocht iemand nu mantelzorg nodig hebben die niet op te vangen is binnen de reguliere 16 uur, dan komen we hem of haar tegemoet. Dit regelden we met de bezoekersvergunning waarop extra uren gezet kunnen worden voor mantelzorgers.

Herplaatsen betaalautomaten

Organisaties en bewoners verzoeken ons om parkeerautomaten te verplaatsen. De loopafstand voor bezoekers en klanten is in sommige gevallen groter dan gewenst. We denken ook hier in oplossingen en beoordelen of we betaalautomaten kunnen herplaatsen. Zo hebben we de afgelopen maanden meerdere betaalautomaten verplaatst en komen we verzoeken tegemoet. Ook terwijl meer dan 75% van de mensen die per uur betaalt voor een parkeerplaats, dit tegenwoordig digitaal doet.

Sportpark het Noorden

Op sommige plaatsen aan de rand van het huidige betaald parkeergebied zagen we opnieuw het waterbedeffect optreden, zo ook bij Sportpark het Noorden. Bewoners en bezoekers van de noordelijke wijken parkeerden hun auto hier aan de Plataanlaan. Bezoekers van het sportpark konden hierdoor maar beperkt hun auto parkeren. Op verzoek van de verenigingen gingen we in gesprek en hebben we gezamenlijk naar

Volgvel 6

oplossingen gezocht. Deze vonden we in een parkeerverbod dat overdag geldt op weekdays. Vreemdparkerders worden daardoor nu geweerd.

Parkeerverboden

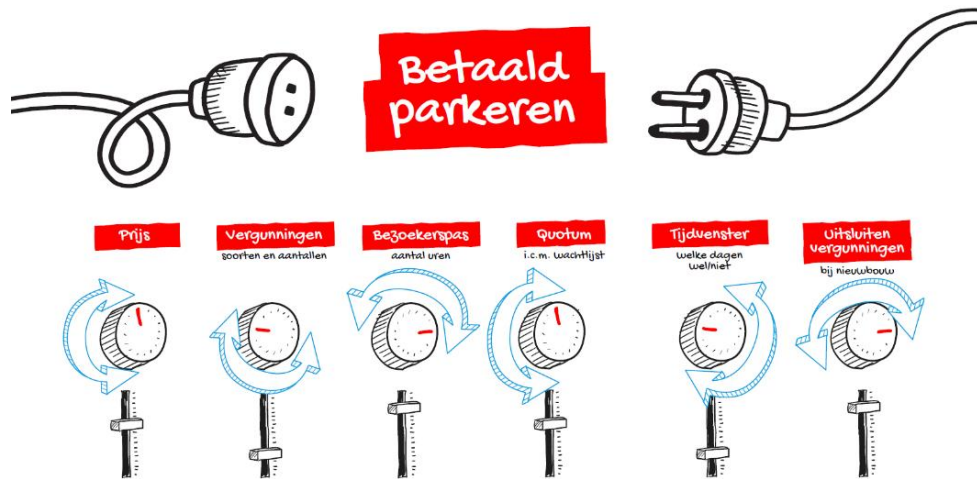
Ook op andere plaatsen aan de rand van de derde schil zien we weer parkeeroverlast weer, zo bijvoorbeeld in Klein Martijn en de Villabuurt. Langs wijkinvalswegen werd opnieuw vreemd geparkeerd. Dat bracht de verkeersveiligheid in gevaar. Hulpdiensten konden er niet meer langs en belangrijke zichtlijnen werden ontnomen. Met buurtbewoners gingen we in gesprek, en voerden we parkeerverboden in om vreemdparkeren tegen te gaan.

Afstemmen tijdsvensters met bewoners

Om te zorgen dat bewoners van Selwerd, De Hoogte en de Tuinwijk in hun hele wijk kunnen parkeren met hun bewonersvergunning, zochten we aansluiting bij de delen van Selwerd, De Hoogte en de Tuinwijk waar al betaald parkeren gold. Daarom gold in geheel Selwerd en Tuinwijk vanaf 01-05 betaald parkeren van maandag tot en met vrijdag tot 22.00u. Het Wijkplatform Selwerd en verscheidene bewoners en andere belanghebbenden verzochten ons in het voorjaar van 2022 de tijden waarbinnen in Selwerd voor parkeren betaald aan te passen. In het naastgelegen Paddepoel moet namelijk tot 18.00u. betaald worden. Dit verschil leidt er bijvoorbeeld toe dat bezoek 's avonds in Paddepoel wél gratis kan parkeren, maar in Selwerd niet. Dat geldt ook voor bezoekers aan een sportvereniging of een bijeenkomst in het wijkcentrum. We begrepen deze vraag, en zijn van mening dat deze vraag niet onterecht was. De raad stelden de wijziging vast later in het najaar van 2022.

En nu verder?

Betaald parkeren is een sturingsmechanisme. Het geeft ons de knoppen waaraan we kunnen draaien waarmee we de functie van de auto op straat verder te beïnvloeden. Zo kunnen we het aantal vergunningen dat we in een wijk verlenen maximaliseren op 1 of 2. Huishoudens kunnen dan niet meer dan dit aantal bewonersvergunningen aanvragen. Daarmee koppelen we de functie van de auto aan het karakter van een wijk. We stellen ons voor dat onze schilwijken zich lenen voor een lager autobezit, dan wijken buiten de ring. Ook kunnen we ervoor zorgen dat woningbouwcomplexen met een eigen parkeerterrein geen vergunning ontvangen. Zij zullen hierdoor niet meer in de openbare ruimte parkeren. Het aantal uren op de bezoekerspas is ook een knop. We werken de komende jaren door aan het afstellen van de knoppen.



Figuur 2. De knoppen van betaald parkeren

Een nieuwe bezoekersvergunning

De bezoekersvergunning is één van deze knoppen. Het aantal uren op de vergunning stemmen we af om de op het aantal uren dat er in de wijk betaald moet worden voor het parkeren. In de derde schil zijn dat 16 bezoekers uren. Dat past bij een tijdsvenster van maandag tot zaterdag van 9:00 tot 18:00. Bezoek 's avonds en op zondag hoeft niet te betalen. Parkeren is vanaf 18.00u. gratis. In andere wijken waar langer betaald parkeren geldt (bijvoorbeeld ook in de avond en op zondag), ontvangen bewoners meer bezoekersuren. Zo is de bezoekersvergunning voor iedereen nu gelijk.

Toch willen we de bezoekersvergunning eens goed tegen het licht houden. In de praktijk zien we dat het gebruik van de bezoekersvergunning verschilt. Er is een groep bewoners die wekelijks uren te kort komt. Zij zijn gebaat bij meer bezoekersuren. Een andere groep gebruikt de bezoekerspas maar zeer beperkt, en betalen verhoudingsgewijs veel geld voor een gering gebruik. Daarom onderzoeken we of het mogelijk is over te gaan op een systeem wat gebruik van de pas beprijsd, en niet slechts het bezit van een bezoekersvergunning. Bewoners krijgen een vast aantal bezoekersuren per jaar. Aan de hand van hun behoefte kunnen zij het parkeersaldo opwaarderen tot een bepaald maximum. We streven later dit kalenderjaar de raad te informeren over het onderzoek naar een nieuwe bezoekersvergunning.

De maatschappelijke parkeervergunning

Een andere knop die we installeren is een nieuwe vergunning: de maatschappelijke parkeervergunning. Uw raad heeft in de vergadering van woensdag 26 januari 2022 een motie aangenomen om de invoering van een maatschappelijke parkeervergunning te onderzoeken. In de brief aan uw raad van 21 december 2022 deelden wij de resultaten van dit onderzoek. Hierin gaven wij ook de voorlopige voorwaarden waaronder de maatschappelijke parkeervergunning ingevoerd zou kunnen worden. Uw raad besprak de brief tijdens de politieke woensdag van 11 januari 2023. Opmerkingen van uw raad zijn meegenomen in dit voorstel om de maatschappelijke parkeervergunning in te voeren. In juni ligt de invoering van de maatschappelijke parkeervergunning besluitvormend aan u voor.

Parkeren op eigen terrein

De openbare ruimte willen we in mindere mate bestemmen voor parkeren. Juist daarom vinden we dat ontwikkelaars en woningbouwcorporaties parkeerplaatsen op eigen terrein realiseren. Omdat we willen dat bewoners deze parkeergelegenheid gebruiken, komen zij in principe niet in aanmerking voor het recht op een parkeervergunning in de openbare ruimte. Anders parkeren zij alsnog op straat.

Voor die parkeergelegenheid vragen ontwikkelaars en corporaties een prijs. Die prijs ligt meestal hoger dan de prijs van een plek op straat. Dat is op zich niet onlogisch: ontwikkelaars en corporaties maken voor die parkeergelegenheid immers ook kosten in aanleg, beheer, onderhoud en bebording en / of een slagboom met bijbehorende beheers- en onderhoudscontracten.

We willen dat het verschil met het tarief op straat beperkt blijft, en dat er voor de parkeergelegenheid enkel een kostendekkend tarief wordt gevraagd. Waar dit verschil groter is, voeren we het gesprek met de woningbouwcorporaties of de ontwikkelaar. We vragen dan om een onderbouwing, en informeren wat de overwegingen zijn om een hoger tarief te vragen. Uiteindelijk blijft de beheerder zelf in de lead. Deze bepaalt de hoogte van het parkeertarief.

Stadspark

De invoering van betaald parkeren in het Stadspark stelden we eerder uit. Het is nog niet duidelijk hoe het verkeer in het park er de komende jaren uit gaat zien. Het Stadspark krijgt namelijk een nieuwe inrichting, waardoor er ook parkeervakken op andere plekken komen. Het plaatsen van de betaalautomaten stemmen we af met de nieuwe inrichting van de parkeervakken. Ook moet er nog worden nagedacht over het tijdsvenster. In 2023 werkt de gemeente de plannen voor de invoering van betaald parkeren in het Stadspark verder uit.

Parkeren bij wijkcentra

Binnen het betaald parkeergebied zijn bijzondere gebieden te vinden. Dat zijn gebieden die afwijken van het algemene parkeerregime. Wijkcentra zijn hiervan een voorbeeld. Wijkcentra vormen een belangrijke aankooplocatie voor dagelijkse boodschappen en frequent benodigde niet-dagelijkse producten voor onze inwoners. In de Detailhandels- en horecavisie: Ruimte voor Retail 2021 benoemden we deze wijkcentra.

Wijkcentra	Parkeerregime
Selwerd	Blauwe zone
Overwinningsplein	Betaald parkeren sinds de jaren '90
Van Lenneplein	Blauwe zone
Helperplein	Eerste 1,5 uur gratis, maar kopen gratis parkeerrecht
De Beren	Parkeren in garage
Paddepoel	Geen openbaar gebied

Figuur 3. Wijkcentra in betaald parkeergebied

Bij de wijkcentra gelden verschillende parkeerregimes. Bij een aantal faciliteren we kortdurend gratis parkeren. Dat doen we echter op verschillende manieren. Bij andere locaties moet betaald worden voor parkeren, of parkeert men in de garage. In ons parkeerbeleid streven we naar eenduidige parkeerregimes. Grote verschillen in tijdsvensters in wijken maken ons parkeerbeleid onoverzichtelijk. Bij gelijksoortige

Volgvel 9

wijkcentra gelegen in betaald parkeergebied zou een gelijk parkeerregime moeten gelden: gelijke monniken, gelijke kappen.

Ook zien we overlast en misbruik van parkeren ontstaan bij wijkcentra, met name bij wijkcentra waar we gratis parkeren faciliteren. Veelvuldig wordt er langer geparkeerd dan toegestaan. Werknemers parkeren hun auto langdurig op deze parkeerplaatsen en ook bezoekers van bewoners of van andere functies blijven langer dan is vastgesteld, ook gebruiken maar weinig bezoekers de blauwe parkeerschijf. We ontvangen hierover klachten. Klanten kunnen soms maar beperkt een parkeerplaats vinden.

Handhaven op parkeerduur is ingewikkeld. De scanauto controleert alleen op het hebben van parkeerrecht, en niet de parkeerduur. Een parkeerrecht krijg je als je een vergunning hebt, betaald bij een parkeerautomaat of mobiel parkeert (door het kenteken aan te melden via een app). Het handmatig controleren op parkeerduur is arbeidsintensief. Het gevolg van een minimale handhaving is misbruik.

We vinden dat wijkcentra aantrekkelijke winkelgebieden moeten zijn. We vinden het belangrijk dat wijkcentra ruimte bieden voor de weekmarkt, voor openbaar groen en een prettige verblijfsomgeving hebben. Het moet ook een plek zijn waar winkelend publiek elkaar kan ontmoeten en waar ruimte is voor bedrijvigheid in de openbare ruimte. Klanten moeten zich veilig, zorgeloos en aantrekkelijk kunnen verplaatsen bij wijkcentra. Gratis parkeren staat haaks op deze ambities. Het stimuleert klanten bovendien om altijd maar voor de auto te kiezen om hun aankopen te doen, in plaats van andere vormen van vervoer.

Bij gelijke wijkcentra zijn we voornemens hetzelfde parkeerregime in te voeren: de wijkcentrazone. In deze zone wordt voor het eerste uur een tarief gevraagd van €0,50 voor het eerste uur. Dat is doorsnee voldoende tijd voor bezoekers van de wijkcentra om hun aankopen te kunnen doen. Daarna rekenen we het standaard kortparkeertarief. Bij alle wijkcentra in betaald parkeergebied is dat €2,50. Op deze manier creëren we een gelijk speelveld voor alle ondernemers gevestigd in wijkcentra.

Opnieuw het waterbedeffect

Op verschillende plaatsen zien we opnieuw het waterbedeffect optreden.

Vreemdparkeerders vinden een plaats aan de randen van de derde schil, onder andere in de Wijert-Zuid, de Hunze, de Villabuurt, Klein Martijn en de Hoornse Park.

Bewoners klagen over parkeeroverlast. Met deze bewoners gaan we in gesprek. We kijken op welke manier we nu kleine verkeersmaatregelen kunnen nemen, zoals het invoeren van een parkeerverbod. Dit deden we al bijvoorbeeld al in Klein Martijn. Zo lossen we snel problemen op, maar uiteindelijk niet alles. Ook willen we de parkeeroverlast in de wijk bespreekbaar maken. We beraden ons over hoe we structureel parkeeroverlast ook hier kunnen tegengaan.

Hoe gaat dat in andere gemeenten?

Groningen is niet uniek in het uitbreiden van betaald parkeren. In andere grote gemeenten zien we gelijke ontwikkelingen. In Utrecht is een aanpak vastgesteld om betaald parkeren in de hele stad in te voeren. Dat gaat buurt per buurt over een periode van 12 jaar. Ook in Amsterdam breidt het betaald parkeergebied zich verder uit tot wijken buiten de ring. Zo zal in 2024 betaald parkeren ingevoerd in Nieuw-West en Zuidoost, en zal op zaterdag 24 uur per dag betaald parkeren gelden in het centrum.

Volgvel 10

Zestig jaar na de eerste invoering van betaald parkeren in de gemeente Groningen bereiken we een nieuw ijkpunt. De uitbreiding van de derde schil is af. Woensdag 10 mei spreekt uwe raad meningsvormend over de uitbreiding van het betaald parkeergebied in onze gemeente. Met deze brief beogen wij u een breed beeld te geven over het betaald parkeren zodat u goed het debat kunt voeren.

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.