

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

Op 4 april 2024 deelden we met uw raad het voornemen om 14 samenhangende parkeermaatregelen te nemen (kenmerk:100822-2024). We verzochten uw raad om uw wensen en bedenkingen uit te spreken. We hebben ons tot deze wensen en bedenkingen verhouden, evenals tot de reacties van bewoners, ondernemers en belangenbehartigers.

Met het pakket parkeermaatregelen verlichten we de lasten voor alle bewoners van onze de gemeente: zowel bewoners met als zonder auto. De bezoekersvergunning hebben we op basis van de wensen en bedenkingen van meerdere raadsfracties nogmaals herzien. Op basis van dit voorstel resulteert dit voor 77% van de vergunninghouders in een kostenverlichting. De gemiddelde vergunninghouder gaat naar verwachting ten minste €25,- per jaar besparen. Daarbij houden we al rekening met de uitbreiding van de tijdsvensters in de parkeergebieden. Ook wordt voor een grote groep bewoners die naar verhouding minder bezoek ontvangen de vergunning nu een interessante optie. Zij laten bezoek nu voor een hoog tarief kortparkeren op straat¹. Dat is niet langer nodig.

Voor meerdere doelgroepen bieden we met het pakket oplossingen. Allerlei vormen van maatschappelijk bezoek aan huis vereenvoudigen we. Mantelzorgers bieden we een beter product. Met de afschaffing van het weksaldo kunnen bewoners kraam- en thuiszorg voor een acceptabele prijs laten parkeren. De gedeelde parkeervergunning biedt bewoners zonder een eigen auto gebruik te maken van bewoners met een auto. En de laadvergunning is een oplossing voor bewoners die niet kunnen laden op eigen terrein.

In Haren zal voor veel bewoners, bezoekers en ondernemers de maatregelen gunstig uitpakken. Bewoners in Haren gaan minder betalen voor het parkeren van één auto. Ook hun bezoek hoeft niet langer het kortparkeertarief te betalen op straat. Voortaan kunnen zij eenvoudiger en goedkoper parkeren door middel van de nieuwe bezoekersvergunning. Ondernemers gaan er ook op vooruit: werknemers die één auto parkeren betalen minder én hun klanten kunnen voor een aantrekkelijker tarief parkeren in de Voorhorst, op de Brinken of de Oldenhof. Bovendien – in lijn met wensen en bedenkingen van verschillende raadsfracties – verlagen we het tarief voor de tweede bedrijfsvergunning in Haren. Tot slot geldt voor alle ondernemers in de gemeente dat zij voor een lager tarief de bedrijvendagvergunning kunnen gaan afnemen.

Met de uitbreiding van de tijdsvensters en het kortparkeertarief stimuleren we dat vreemdparkers een andere keuze maken. Zij gaan vaker kiezen voor de P+R, voor de parkeergarage, voor de bezoekersvergunning of kiezen voor een ander vervoersmiddel. Daardoor ontstaat meer ruimte op straat voor bewoners om hun eigen auto te parkeren. Door deze maatregel kunnen we bijleggen op de kostenbesparing die aan bewoners (met en zonder auto) en ondernemers ten goede komt. We verhouden ons daarbij tot de wens van raadsfracties dat veelal een eindtijd van 21:00 voldoende is. In wijken waar daarvoor de ruimte is, herzien we het voorstel.

We leggen het pakket met parkeermaatregelen nu ter besluitvorming aan uw raad voor. Onder de ‘argumenten en afwegingen’ leest u uitgebreid het voorstel per maatregel. Ook leest u daarin terug (en in het bijgevoegde raadplegingsrapport) hoe we ons verhouden hebben tot de wensen en bedenkingen.

Kader

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 auto.² 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 we 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.

¹ Kortparkeren houdt in dat men het parkeertarief op straat betaalt bij de parkeerautomaat of via de parkeerapps van serviceproviders.

² Autobezit in Groningen. [Basismonitor Groningen](#) op basis van CBS. Gepubliceerd in 2017.

Tegelijkertijd sluiten we onze ogen niet voor de realiteit dat inwoners van dorpen en het landelijk gebied 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.

Bij onze grotere gebiedsontwikkelingen, waaronder in Suikerzijde en Stadshavens, zetten we in 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.

Van schillen naar zones met duidelijke parkeerregimes

De parkeerzones willen we heroverwegen. 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.

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.

Argumenten en afwegingen

1. Tarief bewonersvergunningen tweede en derde zone

De motie verzocht ons het vergunningstarief in de tweede zone te verlagen. Zoals we in de brief ook al aangaven, zien we hier 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 €4,50³ 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 parkeren, 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. We hebben uw wensen en bedenkingen op dit punt dan ook nog eens goed beoordeeld. Met de aanpassingen bij de andere maatregelen zijn we van mening dat we met het gehele pakket meer ruimte bieden voor de verlichting van kosten. We doen dit onder andere met een nieuwe bezoekersvergunning. Deze leidt niet alleen tot een kostenverlichting voor bewoners met een auto. Juist bewoners zonder een auto profiteren ook van deze kostenverlaging.

2. Invoering nieuwe bezoekersvergunning

De bezoekersvergunning is aan vernieuwing toe. De huidige vergunning beprijsd 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 beprijsd 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 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. Meerdere raadsfracties spraken op dit punt uit hiermee te blij te zijn.

Uw raad verzocht ons nog eens kritisch naar het startsaldo, het vergunningstarief en het bijkooptarief te kijken: bieden we bewoners voldoende flexibiliteit? Houden we voldoende rekening met de uitbreiding van de parkeerregimes (maatregel 3)? Wij hebben ons in dit nieuwe voorstel tot deze wensen en bedenkingen verhouden. We stellen daarom voor een bezoekersvergunning in te voeren met een startsaldo van 100 uur voor een vergunningstarief van €25,- met een bijkooptarief van €0,50 per uur en de optie om bij te kopen tot 800 uur per jaar.

Op basis van de gebruikerscijfers van 2023 schatten we in dat we met de nieuwe bezoekersvergunning het fors goedkoper maken. Ruim 77% van de huidige gebruikers gaat in het nieuwe systeem minder betalen. En meer dan 50% van de huidige vergunninghouders heeft met het startsaldo voldoende bezoekersuren voor het gehele kalenderjaar. Zij hoeven dus geen uren bij te kopen.

Sociale cohesie

In het raadplegingsrapport staan we uitgebreid stil bij verschillende reacties. Toch willen we er een aantal uitlichten. Bewoners geven aan dat de huidige vergunning de sociale cohesie versterkt. Men wisselt namelijk veelal bezoekersuren uit in de buurt. We vinden het fijn dat bewoners elkaar helpen en ondersteunen. Ook als het op parkeren aankomt. In de nieuwe bezoekersvergunning hebben we ons hiertoe verhouden. Een groot deel van de bewoners zal aan het startsaldo voldoende hebben. 53% gebruikt immers minder dan 100 uur. We behouden daardoor het sociale aspect van het uitwisselen van uren. Maar tegelijkertijd maken we de bezoekersvergunning ook aantrekkelijker voor bewoners die minder bezoek ontvangen en nu wellicht niet mee kunnen profiteren van de cohesie in de buurt.

³ Alle bedragen in dit raadsvoorstel zijn gegeven het prijspeil van 2024. In het geval van nieuwe parkeervergunningen zijn de tarieven die we hier opnemen leidend bij de invoering.

Restitutie

In de nieuwe bezoekersvergunning kunnen op maat uren worden aangekocht. De vergunninghouder kan dit aantal zelf bepalen naar mate de behoefte. We willen alleen voorkomen dat vergunning gebruikt wordt als spaartegoed. Om die reden wordt het niet mogelijk om aangekochte uren te restitueren of mee te nemen naar een volgend kalenderjaar. Gebruikers van de vergunning maken we duidelijk dat zij niet meer uren moeten aankopen dan dat zij jaarlijks nodig zijn. Ook is het ingewikkeld om restitutie van het vergunningstarief mogelijk te maken. Vergunninghouders zouden dan de vergunning kunnen beëindigen, het resterende vergunningstarief voor de overgebleven maanden in ontvangst nemen en opnieuw een vergunning kunnen aanvragen (met een startsaldo van 100 uur). Dat willen we voorkomen.

Mantelzorgers

Mantelzorgers willen we met de nieuwe bezoekersvergunning zo veel mogelijk ondersteunen. Ze ontvangen nu extra uren op de bezoekersvergunning: 25 uur per week. Daarmee geven we mantelzorgers meer parkeeruren. 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. Ontvangers van mantelzorg bieden we daarom een aparte mantelzorgvergunning. Daarop staat een startsaldo van 600 uur, tegen een vergunningstarief van €25, een bijkooptarief van €0,50 en de optie om bij te kopen tot 1000 uur per jaar.

3. Parkeerregimes van 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. We willen een nieuw indeling met een ander tijdsvenster en kortparkeertarief aan uw raad voorstellen.

Parkeren in de tweede zone

De tweede parkeerzone bestaat uit een lappendeken van verschillende tijdsvensters. 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. Vreemdparkeerders weten deze plaatsen vaak nog goed te vinden. Ze vermijden de parkeergarages, omdat het straatparkeren gratis of goedkoper is. Juist in deze wijken is de parkeerdruk mede daardoor hoog. Een gelijk tijdsvenster - inclusief de avond en de zondag – sluit beter aan bij de hedendaagse winkelopeningstijden: parkeren was op zondag immers altijd gratis, omdat de winkels op zondag tóch niet open waren.

In de onderstaande kaart ziet u de voorgestelde tijdsvensters voor de parkeergebieden. We stellen uw raad voor om in de parkeergebieden direct grenzend aan de binnenstad een tijdsvenster in te voeren van maandag tot zaterdag van 9:00 tot 00:00 en zondag van 12:00 tot 17:00 met een kortparkeertarief van €4,50. Dit betreft de parkeergebieden: Hortusbuurt, Binnenstad-Oost, Kop van Oost, Oosterpoort, Zeeheldenbuurt/Badstratenbuurt, Schildersbuurt/Parkeergebied Westerhaven. In de parkeergebieden Oosterparkwijk, Korrewegwijk/Professorenbuurt-Oost, de Hoogte, Herewegbuurt/Rivierenbuurt, Grunobuurt/Laanhuizen en Oranjebuurt/Noorderplantsoenbuurt stellen we een tijdsvenster voor van maandag tot zaterdag van 9:00 tot 21:00 met een kortparkeertarief van €4,50.

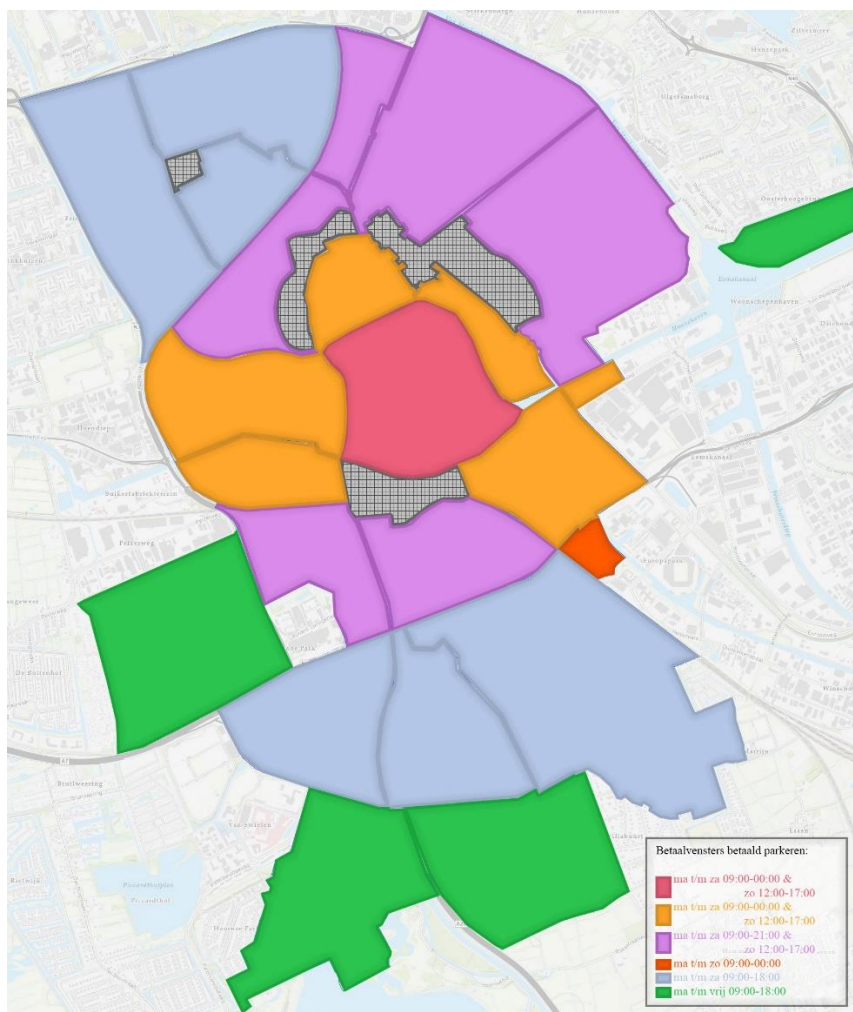
Meerdere raadsfracties gaven aan een eindtijd van 21:00 voldoende te vinden. 00:00 zou in veel gevallen overbodig zijn. Met deze aangepaste maatregel verhouden we ons tot deze wens. In de tweede zone B stellen we daarom nu een vroegere eindtijd voor. Echter willen we in de tweede zone A vasthouden aan 00:00 als eindtijd. In de parkeergebieden van de tweede zone A willen we de tijdsvensters goed op de parkeergebieden laten aansluiten waar het betaald parkeren tot 00:00 al langer geldt. Jaarlijks wordt er namelijk tegen meer dan 1600 boetes bezwaar gemaakt, omdat men niet wist wanneer er betaald moest worden voor parkeren. Bovendien zien we in deze wijken dat er in de avonden regelmatig parkeeroverlast ontstaat, omdat het parkeren dan nog gratis is.

Met deze uitbreiding verlagen we de parkeerdruk in deze wijken door vreemdparkeerders te stimuleren andere parkeerkeuzes te maken, zoals parkeergarages, de P+R of het OV. Bewoners krijgen daardoor meer ruimte 's avonds en op zondag om hun eigen auto te parkeren. Zij blijven voor het parkeren van hun eigen auto hetzelfde vergunningstarief betalen. Met de nieuwe bezoekersvergunning parkeert hun bezoek gemakkelijker en goedkoper.

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. Met de uitbreiding van de parkeerregimes in de tweede zone is het goed mogelijk dat het waterbedeefteffect naar de derde zone verder wordt versterkt. Bewoners vragen ons dan ook om het tijdsvenster verder uit te breiden, bijvoorbeeld met één uur naar 19:00. We stellen voor nu vast te houden aan het huidige tijdsvenster. De ontwikkelingen in de derde zone houden we in het oog en met bewoners(verenigingen) blijven we in gesprek.

Over het parkeren in de vierde zone leest u meer onder maatregel 13.



Afbeelding 1. Nieuwe tijdsvensters van de parkeergebieden

Feestdagen

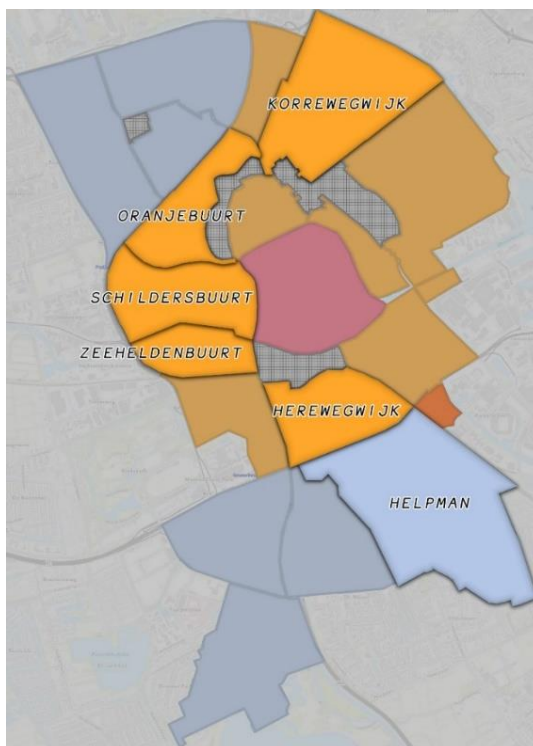
We zien dat het op verschillende feestdagen het erg druk is in verschillende wijken. Op meerdere feestdagen is het parkeren namelijk gratis. Daardoor parkeren bijvoorbeeld veel bezoekers van de binnenstad of bezoekers van evenementen op feestdagen gratis in wijken. Wanneer winkels geopend zijn en er verkeersaantrekkende evenementen worden georganiseerd, hoeft het parkeren niet gratis te zijn. Tegelijkertijd willen we wel gemak behouden voor het bezoeken van familie en vrienden op feestdagen. We stellen voor om het gratis parkeren op feestdagen als volgt in te delen:

- Eerste en tweede zone: 1^e Paasdag, 1^e Pinksterdag en 1^e Kerstdag is het gratis parkeren;
- Derde en vierde zone: 1^e Paasdag, 1^e Pinksterdag, 1^e Kerstdag, Goede Vrijdag, Nieuwjaarsdag, 2^e Paasdag, Hemelvaartsdag, 2^e Pinksterdag, 2^e Kerstdag is het gratis parkeren.

4. Aanpassing parkeergebieden

We zien dat de grenzen van verschillende parkeergebieden leiden tot onduidelijkheid. Daardoor worden er boetes uitgedeeld die voorkomen hadden kunnen worden. De volgende aanpassingen van parkeergebieden stellen we voor:

- Parkeergebied Helpman (voormalig Helpman, Helpman-West en Coendersborg)
- Parkeergebied Schildersbuurt (voormalig parkeergebied Westerhaven en Schildersbuurt)
- Parkeergebied Zeeheldenbuurt/Badstratenbuurt (voormalig Zeeheldenbuurt en Badstratenbuurt)
- Parkeergebied Herewegbuurt/Rivierenbuurt (voormalig Herewegbuurt en Rivierenbuurt)
- Parkeergebied Korrewegwijk (voormalig Professorenbuurt-Oost en Korreweg)
- Parkeergebied Oranjewijk (voormalig parkeergebied Oranjebuurt en Noorderplantsoenbuurt)



Afbeelding II. Samenvoegen parkeergebieden

Tijdens de meningsvormende sessie over de brief werd voorgesteld om ook de Hoogte de betrekken bij het nieuwe parkeergebied Korrewegwijk. We zouden dit willen ontraden. Zouden we de Hoogte met de Korrewegwijk verenigen, dan ontstaat er een nieuw parkeergebied met ruim 5000 parkeerplaatsen. De Korrewegwijk zou dan verreweg het grootste parkeergebied worden. In het parkeergebied komen meerdere voorzieningen te liggen die in grotere mate auto's aantrekken. We verwachten dat al met al door deze samenvoeging het aantal autobewegingen binnen het parkeergebied zal gaan toenemen. Juist dat willen we voorkomen. Bovendien vinden we de huidige grens op de Bedumerweg duidelijk, anders dan bijvoorbeeld de grens met de Professorenbuurt-Oost.

5. Invoering 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 Lenneplein mag er gratis voor 2 uur geparkeerd worden in een blauwe zone en bij het Overwinningsplein 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 wijkcentrum. In de Detailhandels- en horecavisie 'Ruimte voor Retail 2021' categoriseerden we de wijkcentra in onze gemeente. In tabel I worden ze benoemd.

We zien parkeeroverlast 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 niet of nauwelijks handhaven bij deze parkeerterreinen. We willen zo veel mogelijk handhaven op het parkeren 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 een prijsprikkel stimuleren we dat bezoekers de kosten van parkeren meewegen in de keuze voor het vervoersmiddel.

<i>Wijkcentra</i>	<i>Huidig parkeerregime</i>	<i>Voorgesteld parkeerregime</i>
<i>Selwerd</i>	2 uur gratis	Wijkcentrumzone
<i>Overwinningsplein</i>	Betaald parkeren	Wijkcentrumzone
<i>Van Lenneplein</i>	2 uur gratis	Wijkcentrumzone
<i>Helperplein</i>	1,5 uur gratis (ticket afhalen)	Wijkcentrumzone
<i>Haren (dorpscentra)</i>	Betaald parkeren	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 1. Verschillende parkeerregimes bij gelijke wijkcentra

Om een gelijk speelveld voor ondernemers te creëren, overlast tegen te gaan en daarop te kunnen haven en duurzame mobiliteit te stimuleren, stellen we voor de wijkcentrumzone in te voeren. 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.

Het kortparkeren kan worden gedaan bij de parkeerautomaten. Maar ook kan men ervoor kiezen deze te voldoen via verschillende apps van serviceproviders. Sterker nog, we zien dat bijna ruim 80% van deze transacties inmiddels digitaal wordt gedaan. Het aanbieden van kortparkeren op straat via digitale producten is een commerciële markt. Deze commerciële partijen opereren landelijk en bieden verschillende apps met verschillende abonnementen en prijzen. Voor consumenten die vaker kortparkeren worden andere opties geboden. Kortparkeerders kunnen diensten afnemen bij deze marktpartijen naar mate hun eigen behoefte. In sommige gevallen betekent het dat men extra transactiekosten moet betalen per aanmelding via de app. Maar in andere gevallen worden deze transactiekosten verkend met bijvoorbeeld maandelijkse abonnementskosten. Uiteindelijk hebben wij op deze markt maar beperkt sturing.

6. Quotum op het aantal parkeervergunningen

We willen voorkomen dat we in de toekomst meer parkeervergunningen gaan uitgeven dan er parkeerplaatsen te vinden zijn. Daarom willen we nu een quotum invoeren in alle wijken voordat het probleem ontstaat. Deze willen we invoeren op 100%. Dit houdt in dat het aantal bewonersvergunningen dat we uitgeven wordt gemaximaliseerd aan het aantal parkeerplaatsen in een parkeergebied. Neemt het aantal parkeerplaatsen in een parkeergebied af, dan brengen we het quotum naar beneden. Voor nu nemen we andere parkeervergunningen niet op in dit quotum.

Het installeren van een quotum is een collegebevoegdheid. De Nadere regels op de Parkeerverordening zien toe op de voorwaarden waaronder vergunningen worden uitgegeven.

Enkele raadsfracties merkten op dat het ook mogelijk is om meer parkeerplaatsen aan te leggen. In de Mobiliteitsvisie ‘Groningen Goed op Weg’ stelden we vast dat we voor de bestaande stad geen extra parkeercapaciteit creëren in de openbare ruimte. De huidige parkeercapaciteit is voldoende. In een gemeente waar de openbare ruimte schaars is leidt meer parkeerplaatsen tot minder ruimte voor leefkwaliteit, klimaatadaptatie en fietsen.

In de tabel op pagina 28 van het technisch rapport geven we het aantal bewonersvergunningen en parkeerplaatsen weer. Daaruit blijkt dat de invoering van een quotum nu of in de komende jaren nog niet gaat leiden tot de vorming van een wachtlijst. Sterker nog, we verwachten eerder het quotum nog verder naar beneden te moeten afstellen, voordat de maatregel daadwerkelijk effect zal gaan hebben. Met het installeren van het quotum nu zetten we echter wel een eerste stap. Als de situatie dat vereist, dan heroverwegen we het verlagen van het quotum naar bijvoorbeeld 97 of 95%, zoals uitgesproken door een andere raadsfractie.

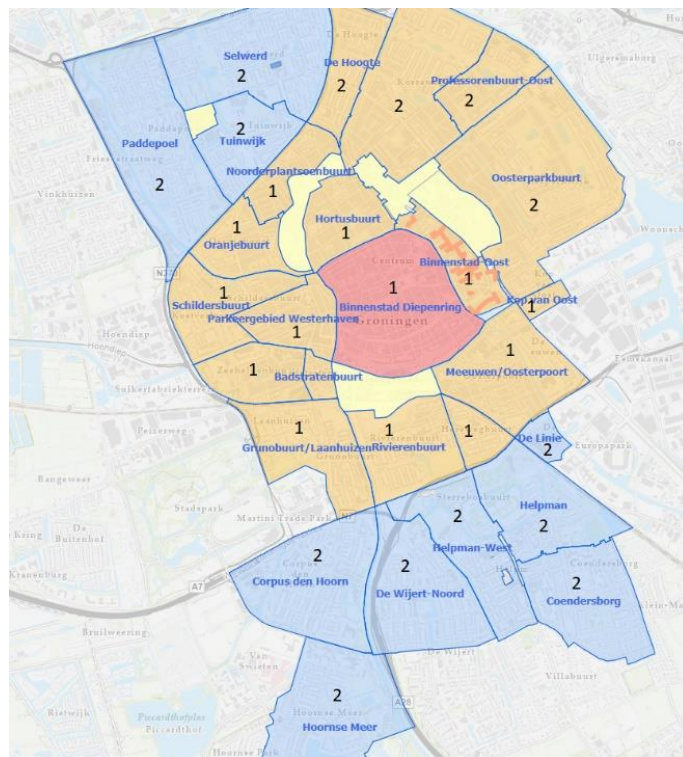
7. Maximaal één of twee bewonersvergunningen

We willen een maximum van één bewonersvergunning per adres instellen in de wijken van de tweede parkeerzone. Al langer is dit van toepassing in de binnenstad. In de tweede zone B en de derde zone geldt een maximum van twee bewonersvergunningen. Evenals het quotum is dit een collegebevoegdheid. Zie ter verduidelijking onderstaande afbeelding.

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. We creëren daarmee de mogelijkheid om bij de herinrichting van straten meer groen en minder parkeren toe te voegen.

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.

We stellen voor te werken met een uitsterfconstructie. Bestaande parkeervergunningen voor de tweede auto kunnen bewoners blijven vernieuwen. 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. Voor nieuwe bewoners van deze wijken geldt dat ze vooraf op de hoogte zijn van de regelgeving. Zij kunnen ervoor kiezen om hun tweede auto in een andere parkeervoorziening (gemeentelijk danwel privaat) te parkeren. Deze zijn vrijwel altijd op een acceptabele loopafstand in deze wijken te vinden. Maar ook kunnen zij het bezit van een tweede auto heroverwegen en bijvoorbeeld gebruik maken van deelauto's die in deze wijken veelvuldig aanwezig zijn.



Afbeelding III. Maximaal één of twee bewonersvergunning

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. We stellen voor de prijs van de tweede vergunning te verhogen met een factor 3. Dit houdt in

dat de tweede bewonersvergunning in de tweede zone stijgt naar €384,30 en in de derde zone naar €164,70. Hiermee stimuleren we een andere keuze te maken voor het bezit van een tweede auto.

9. Verlaging bedrijvendagvergunning

Bedrijven kunnen een dagvergunning aanvragen om te parkeren in het centrum (€48,15) of in de andere parkeergebieden (€34,06). Het product wordt vooral gebruikt door onderhoudsbedrijven en andere dienstverleners. Het tarief van de vergunningen staat niet in verhouding met het kortparkeertarief op straat. Het betalen van het kortparkeertarief via parkeerapps of bij de parkeerautomaat is namelijk goedkoper dan het aanschaffen van deze vergunning. We vinden dat acht kortparkeeruren gelijk zouden mogen staan aan het tarief van de dagvergunning. In het centrum en in de tweede zone bedraagt het nieuwe tarief €36,-. In de andere wijken wordt het tarief €21,60.

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. Deze kent de volgende voorwaarde:

- De laadvergunning is een bezoekersvergunning waarmee bewoners hun eigen auto kunnen parkeren en laden in de openbare ruimte.
- Op de laadvergunning staan per week 8 parkeeruren. Het vergunningstarief bedraagt €15,-. Met dit tarief compenseren we onze administratieve kosten voor het ontwikkelen van de vergunning.
- Op de vergunning kan enkel één kenteken worden geregistreerd. De aanvrager moet aantonen dat dit een elektrische auto is.
- De vergunning wordt enkel verstrekt aan adressen die uitgesloten zijn van het aanvragen van een parkeervergunning.
- Met de laadvergunning mag alleen geparkeerd worden op plaatsen bestemd voor elektrisch laden

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 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 uw raad voor te stellen de gedeelde parkeervergunning in te voeren.

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. We voeren de volgende voorwaarde in:

- De gedeelde parkeervergunning wordt enkel aan een koppel van twee bewoners verleend. Zij ontvangen beide een parkeervergunning voor het vergunningsgebied waar zij woonachtig zijn. Beide bewoners moeten dan ook woonachtig zijn in de gemeente Groningen.
- Het hoogste tarief voor de parkeervergunning wordt in rekening gebracht, het laagste tarief vervalt.
- De parkeervergunningen dienen de eerste keer aan het loket door de twee personen aangevraagd te worden. Vervolgens is het mogelijk deze jaarlijks online te verlengen.

- Als een van de twee personen verhuist/opzegt, vervallen beide parkeervergunningen.
- Beide bewoners mogen niet uitgesloten zijn voor een parkeervergunning op straat.
- Wanneer één van de twee personen in de binnenstad woont, wordt de gedeelde parkeervergunning alleen verleend als deze persoon ook de kentekenhouders is. We willen niet dat de parkeervergunningen leiden tot meer auto's in de binnenstad.

We geven een aantal voorbeelden ter verduidelijking:

1. Bewoner uit de Schildersbuurt + bewoner (en kentekenhouders) uit Selwerd
De Schildersbuurt ligt in de tweede zone, Selwerd ligt in de derde zone. Het tarief van de tweede zone is van toepassing. Voor het parkeren in Selwerd ontvangt het koppel een gratis parkeervergunning.
2. Bewoner (en kentekenhouders) uit de binnenstad + bewoner uit de Oosterparkwijk
De binnenstad ligt in de eerste zone, de Oosterparkwijk ligt in de tweede zone. Het tarief van de eerste zone is van toepassing. Voor de Oosterparkwijk ontvangt het koppel een gratis parkeervergunning.
3. Bewoner uit Helpman (en kentekenhouders) + bewoner uit de binnenstad
Voorwaarde voor de gedeelde parkeervergunning is dat wanneer een van de twee personen in de binnenstad woont, deze persoon ook de kentekenhouders moet zijn. Aangezien dat in dit scenario niet het geval is, wordt de gedeelde parkeervergunning niet verleend.
4. Bewoner uit Assen (en kentekenhouders) + bewoner uit Paddepoel
De voorwaarde is dat beide bewoners woonachtig zijn in de gemeente Groningen. Daarom is het niet mogelijk om een gedeelde parkeervergunning aan te vragen.

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. Daardoor blijven parkeerplaatsen voor bewoners beschikbaar, en stimuleren we bezoekers van de binnenstad te parkeren in garages. Tevens is hierdoor de doorloop op straat hoog. Daarvan profiteren ondernemers. Deze regel werd echter bij de uitbreiding van betaald parkeren in 2021 ook doorgevoerd in de derde zone. Door parkeerders in de derde zone 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 willen uw raad daarom voorstellen om een maximale parkeertijd van 24 uur in te stellen in de derde en de vierde zone.

13. Een stuur op stadsbreed parkeren (vierde zone)

We stellen voor de Hoornse Meer, bedrijventerrein Oosterhoogebrug, het Stadspark en de Wijert-Zuid toe te voegen aan de nieuwe vierde parkeerzone van de gemeente Groningen. Daar geldt betaald parkeren van maandag tot vrijdag van 9:00 tot 18:00. Het weekend en de avond blijft gratis zodat bewoners optimaal bezoek kunnen faciliteren. Daarmee komen we tegemoet aan een nadrukkelijke wens van bewoners van de Hoornse Meer. Op bedrijventerrein Oosterhoogebrug stellen we een kortparkeertarief van €0,50 voor de eerste anderhalf uur voor, gelijk aan de wijkcentrumzone. We willen hiervoor een pilot starten van twee jaar. De pilot achten we geslaagd wanneer ook met dit tijdsventer parkeerverlast voorkomt. Mocht dit het geval zijn dan heroverwegen we het tijdsventer.

Bewoners en een aantal raadsfracties verzochten ons ook andere tijdsvensters te overwegen, zoals 10:00 tot 14:00. We verwachten dat forenzen en bezoekers van de grotere (zorg)instellingen rondom de wijk bij dit tijdsventer (weer) aangetrokken worden. Zo weten we dat medewerkers van werkinstellingen ook middag- en avonddiensten draaien. Zij zouden dan voor een gratis parkeerplaats kiezen op straat en op de piekmomenten alsnog parkeerverlast veroorzaken. Bewoners verzochten ons juist om deze reden betaald parkeren in te voeren. Daardoor stimuleren we medewerkers een andere parkeerkeuze te maken.

Ook zal de kans dat men zich vergist in de verschillende tijdsvensters van parkeergebieden groter worden. Juist vanwege het belang van duidelijke tijdsvensters willen we deze zoveel mogelijk op elkaar laten aansluiten. Bezoek van bewoners

compenseren we met de nieuwe bezoekersvergunning. Het ontvangen van bezoek gedurende het tijdsvenster van betaald parkeren wordt eenvoudiger en goedkoper.

Verdere uitbreidingen

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. Vreemdparkerders 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. Betaald parkeren zien we daarin als een geschikt mechanisme om te sturen op de rol van de geparkeerde auto op straat.

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.

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.

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 parkeerzonemodel 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. De nieuwe vergunningen, tarieven en tijdsvensters zijn zichtbaar in tabel I en II. Het betekent ook dat de andere parkeervergunningen, zoals de mantelzorgvergunning of de maatschappelijke parkeervergunning, in Haren vergeven gaan worden, ondanks dat deze niet vermeld staan in de tabel.

Parkeren in het centrum

Vanwege de schaarste van de openbare ruimte en de aantrekkingskracht van de voorzieningen in het centrum op het parkeren zien we een aansluiting van het centrum van Haren bij de tweede zone van het betaalde parkeergebied als passend. Dat houdt in dat dezelfde producten, voorwaarden en verhoudingen in tarifieringen in het centrum zouden gelden. Deze vermelden we in het eerdere 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 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. Het wordt goedkoper om het centrum te bezoeken. 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.

Verlaging bedrijvenvergunning

Een aantal raadsfracties verzochten ons om ook nogmaals kritisch te kijken naar de bedrijvenvergunningen. Met name het tarief van de tweede tot vijfde bedrijfsvergunning is in verhouding tot de eerste buitensporig hoog. De fracties doen de oproep om het tarief in Haren te laten verschillen van het tarief in de andere parkeergebieden van de gemeente.

We kunnen ons vinden in deze wens. Haren is een dorp met een grote regiofunctie. In mindere mate beschikken ondernemers in het centrum tevens over parkeerplaatsen op eigen terrein. We stellen voor om het tarief van de tweede bedrijfsvergunning daarom te verlagen van €570,96 naar €274,45. Ondernemers die voorheen 2 bedrijfsvergunningen afnamen blijven zodoende hetzelfde tarief betalen. Voor de derde en volgende blijft het tarief van €570,96 gelden.

Centrum Haren (tweede zone)	Tarieven
<i>Bewonersvergunning</i>	€ 128,10
<i>Tweede bewonersvergunning</i>	€ 384,30
<i>Bedrijvenvergunning</i>	€ 128,10
<i>Tweede bedrijvenvergunning</i>	€ 274,45
<i>Vanaf de derde bedrijvenvergunning</i>	€ 570,96
<i>Bezoekersvergunning</i>	€ 25,-
<i>Kortparkeertarief</i>	€2,70*

**bij Voorhorst, de Brinken en Oldehof geldt voor de eerste anderhalf uur €0,50*

Tabel II. Parkeertarieven centrum Haren

Vijfde zone

De huidige vergunninghouderszone laten we grotendeels ongewijzigd. Er blijft een vergunninghouderszone van kracht met hetzelfde tijdsvenster. We noemen het enkel de vijfde zone vanwege de aansluiting op de logica van de parkeergebieden van de gemeente Groningen. Men mag dus alleen in de openbare ruimte parkeren als men een vergunning bezit. Deze moeten straks alleen digitaal afgenomen worden in plaats van fysiek. Daardoor zijn we beter in staat om goed te handhaven en hebben we meer zicht op het aantal en soort vergunningen dat uitgegeven wordt. In de vijfde zone geven we dezelfde parkeervergunningen uit voor hetzelfde tarief dat geldt in de vierde zone. Het kortparkeren op straat is echter niet mogelijk.

Zone vergunninghouders (vijfde zone)	Tarieven
<i>Bewonersvergunning</i>	€ 51,10
<i>Tweede bewonersvergunning</i>	€ 164,70
<i>Bezoekersvergunning</i>	€ 25,-
<i>Bedrijvenvergunning</i>	€ 128,10
<i>Tweede bedrijvenvergunning</i>	€ 274,45
<i>Vanaf de derde bedrijvenvergunning</i>	€ 570,96
<i>Kortparkeertarief</i>	Geen*

**in de vergunninghouderszone kan alleen geparkeerd worden met een vergunning*

Tabel III. Parkeertarieven vergunninghouderszone

Toekomstige ontwikkelingen

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 verlaging zullen we dan moeten zoeken in de vergunningsuitgifte en de tarifiering.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

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. We lichtten onze plannen toe op bewonersavonden in de wijk, spraken met de Economische Koepel en ondernemersverenigingen en verzochten belangenorganisaties om hun opinie ten aanzien van onze ideeën. Het pakket parkeermaatregelen is gebaseerd op het vastgestelde parkeerbeleid in onder andere de Parkeervisie 2019 en het raadsbesluit 'Terugdringen parkeerverlast in een groter gebied'. De ontvangen meldingen en verkregen inzichten hebben we in het pakket verwerkt.

Tegelijkertijd willen we 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 hebben we nogmaals – als onderdeel van de wensen en bedenkingenprocedure – bewoners, belangenorganisaties en ondernemers geraadpleegd. We stuurden een brief uit waarin we het voorstel toelichtte en deden het verzoek om daarop te reageren.

In de bijlage van dit raadsvoorstel vindt u het raadplegingsrapport. In totaal ontvingen we 68 reacties ontvangen. In het rapport bundelen we alle reacties. We geven bij elke reactie aan hoe we ons verhouden tot deze reactie. Op meerdere punten zijn maatregelen ten opzichte van de brief aan de raad gewijzigd.

Naast de schriftelijke raadpleging organiseerden we ook twee focusgroepen met bewoners: één in de Oosterpoort en één in de Oosterparkwijk. Met deze focusgroepen wilden we kwalitatief een uitgebreider gesprek tot stand laten komen over de voorgenomen maatregelen. In een focusgroep voerden bewoners hierover ongeveer twee uur het gesprek. In de bijlage 'focusgroepen' worden de bevindingen gedeeld. Mede op basis hiervan zijn de maatregelen ten opzichte van de eerdere brief gewijzigd. In de focusgroepen kwam onder meer naar voren dat het uitwisselen van bezoekersuren de sociale cohesie in de buurt versterkt. En dat men zich zorgen maakt over of de vergunning daadwerkelijk wel goedkoper zal worden. Met de herziening van de variabelen van de vergunning denken we beide punten hierin verwerkt te hebben.

Financiële consequenties

De voorwaarde voor het pakket parkeermaatregelen is dat de inkomsten 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.

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 gaat het uitvoeren van de maatregelen gepaard gaan met kosten.

In de onderstaande tabel geven we een globale inschatting van de financiële consequenties per maatregel. We kunnen en willen deze niet op een bedrag zetten, omdat het moeilijk is in te schatten in welke mate de veranderingen in het parkeerbeleid leiden tot ander parkeergedrag (en daarmee andere inkomsten). We schatten in dat het pakket op deze wijze ten minste kostenneutraal uitvalt. Met de plussen kunnen we de minnen uit het voorstel naar verwachting dekken.

Op basis van de gebruikersdata van 2023 van de bezoekersvergunning schatten we in dat $\frac{3}{4}$ van de vergunninghouders met de nieuwe bezoekersvergunning minder gaat betalen. De gemiddelde vergunninghouder gaat fors minder geld uitgeven aan de bezoekersvergunning. Daarbij houden we rekening met de veranderende tijdsvensters. Met deze verandering van het tijdsvenster en de verhoging van het kortparkeertarief verwachten we extra inkomsten te genereren. Uiteindelijk zal dat er weer toe leiden dat men vaker de bezoekersvergunning zal gebruiken of dat er andere parkeerkeuzes gemaakt worden. De vraag is echter: in welke mate? De voortgang daarvan monitoren we in 2025 volgens de reguliere rapportagecyclus.

Maatregelen	Financiële gevolgen gemeentekas	Financiële gevolgen doelgroep
1. Tarieven bewonersvergunningen	0	0
2. Bezoekersvergunning	--	++
Mantelzorgvergunning	-	+

3. Parkeerregime tweede zone	++	-
4. Aanpassen parkeergebieden	0	+
5. Wijkcentrumzone	-	+
6. Quotum	0	0
7. Maximaal één of twee bewonersvergunningen	-	0
8. Verhoging tarief tweede bewonersvergunning	++	--
9. Verlaging bedrijvendagvergunning	--	++
10. Laadvergunning	-	+
11. Gedeelde parkeervergunning	-	+
12. Maximale parkeertijd	0	0
13. Een stuur op stadsbreed parkeren (invoering vierde zone)	+	-
14. Parkeren in Haren		
<i>Tweede zone (centrum)</i>	--	++
<i>Vijfde zone (vergunninghouders)</i>	+	-
15. Verlaging bedrijvenvergunning	-	+

Tabel IV. Inschatting financiële consequenties

Resultaat Parkeerbedrijf

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.

Overige consequenties

Aanpassing Beleidsregel Parkeernormen 2024

Parkeernormen worden gebruikt om vast te stellen hoeveel parkeerplaatsen voor auto en fiets nodig zijn bij bouwinitiatieven. In deze Beleidsregel Parkeernormen wordt voor burgers, bedrijven en ontwikkelaars duidelijk hoe we in de praktijk met deze parkeerbehoefte omgaan. Het aanpassen van de beleidsregel is een collegebevoegdheid. We willen uw raad op de hoogte stellen van een aantal wijzigingen die het college heeft aangebracht:

- *Aanpassen Artikel 1 – begrippen (toevoeging bouwinitiatief)*

Er bestaat onduidelijkheid over het begrip ‘bouwinitiatief’ in de Beleidsregel parkeernormen. Er werd niet duidelijk geformuleerd of een bouwinitiatief ook van toepassing is op een renovatie, een optopping of op een sloop-nieuwbouwproject, en of in zulke gevallen de Beleidsregel parkeernormen moet worden toegepast. We maken in de nieuwe beleidsregel duidelijk dat we onder een bouwinitiatief een bouwplan, de bouwplannen of de gebruikswijziging verstaan, met verbouwingen of uitbreidingen inbegrepen.

- *Aanpassen Artikel 5 – Aantallen*

Op dit moment staat opgenomen dat wanneer de autoparkeerbehoefte voor niet-zijnde woningbouw in zone B uit drie of minder parkeerplaatsen bestaat, deze niet hoeft worden gerealiseerd. Deze regel willen we ook toepassen voor woningbouwprojecten. Initiatiefnemers van kleine woningbouwprojecten kunnen er dan voor kiezen om de parkeervraag niet op te lossen op eigen terrein. Daarbij geldt wel dat er géén parkeervergunningen verstrekt worden voor het parkeren op straat. Bij de vergunningverlening zien we namelijk regelmatig dat het perceel te klein is voor de aanleg van parkeerplaatsen. Ook is de parkeerdruk op straat al hoog. Het betreft vaak locaties waar het gemiddelde autobezit al laag is. Daardoor neigen kleine woningbouwprojecten niet vergund te worden omdat er niet wordt voldaan aan de voorwaarden voor het parkeren. Met deze maatregel versnellen we de woningbouw, onder de voorwaarde dat initiatiefnemers de woning vermarkten zonder inbegrepen van parkeren.

- *Aanpassing Artikel 7 van afwijken naar Aanvullende beoordelingsregels*

In de vorige versie van deze beleidsregel was in artikel 7 een (binnenplanse) afwijkingsbevoegdheid opgenomen. Onder de Omgevingswet is de binnenplanse afwijkingsbevoegdheid niet teruggekeerd. Een generieke afwijkingsbevoegdheid is geregeld in artikel 4:84 Algemene wet bestuursrecht. Daarin staat dat het bestuursorgaan handelt overeenkomstig deze beleidsregel, tenzij dat voor een of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen. Het opnemen van een afwijkingsbevoegdheid in deze beleidsregel is daarom niet noodzakelijk. Het college van burgemeester en wethouders kan in het geval van een bijzondere omstandigheid en wanneer er sprake is van onevenredigheid, afwijken van deze beleidsregel. In de nieuwe Beleidsregel Parkeernormen hebben we hiervoor gecorrigeerd.

Het herziene artikel 7 verduidelijkt tevens onze aanvullende beoordelingsregels. Er bestond onduidelijkheid over het initiatief voor het opstellen van een mobiliteitsplan. Deze ligt bij de ontwikkelaar. Deze moet aantonen dat er een zwaarwegend belang is waardoor niet of niet volledig aan de parkeernorm kan worden voldaan. In dat mobiliteitsplan moet de ontwikkelaar nu onderbouwen in welke mate het gebruik van openbaar vervoer, deelfietsen en/of deelauto's een alternatief is. Het oplossen van (een deel van) de parkeernorm in de openbare ruimte mag niet leiden tot een negatief effect op de leefkwaliteit en de klimaatadaptatie van de openbare ruimte binnen en buiten het plangebied. Als dit blijkt, dan staan we het oplossen van de parkeerdruk op straat nu toe tot een parkeerdruk van 85% (voorheen 80%). Een straat met een parkeerdruk van 80% op zijn piek laat nog voldoende ruimte over voor het parkeren van auto's.

- *Aanpassing Artikel 8 – Ontwikkelzone*

In de huidige beleidsregel parkeernormen staat beschreven dat parkeernormen voor ontwikkelzones worden vastgesteld in de gebiedsvisie. Strikt gelezen houdt dit in dat er per (betreffende) ontwikkelzone een gebiedsvisie moet worden opgesteld waarin de parkeernormen staan opgenomen. Juridisch is dit ongewenst. De term 'gebiedsvisie' is namelijk niet 'beschermd' in wet- en regelgeving (zoals een bestemmingsplan of een omgevingsvergunning). Ook is het de vraag of het wenselijk is om parkeernormen voor ontwikkelzones op te nemen in diverse besluitdocumenten die betrekking hebben op een gebied. Juist de Beleidsregels Parkeernormen (evenals andere beleidsregels) zijn bedacht om één heldere en vindbare beleidsregel op te stellen waarin de parkeernormen die gelden in de gemeente Groningen gevonden kunnen worden. Om deze redenen worden parkeernormen voor ontwikkelzones vanaf nu verder opgenomen in de beleidsregels.

- *Aanpassing Artikel 14 - normen sociale huur en bezoekersnorm*

De woningbouwcorporaties twijfelden aan de juistheid van de bezoekersparkeernorm en de norm voor de sociale huur. Er zou worden gebouwd voor de leegstand. Dat vinden we kwalijk. We willen ambitieuze normen stellen. Zo verlagen we de dominantie van de auto ook op nieuwe woonlocaties van onze stad. Om die reden onderzochten we de afgelopen maanden de parkeernormen.

Op basis van de resultaten zien we aanleiding om de normen in zones B (niet-betaald) en C te verlagen. Daar is het autobezit lager dan de norm voorschrijft. Ook zien we een aanleiding om te differentiëren naar omvang van de sociale huurwoning. Het autobezit verschilt namelijk gegeven de omvang van de sociale huurwoning. In de huidige beleidsregel parkeernormen doen we dat niet: voor alle woningen geldt een gelijke parkeernorm.

Er zijn diverse studies gedaan naar de bezoekersnormen in verschillende gemeenten. We beoordeelden diverse publicaties van Vexpan, de TU Delft en verschillende adviesbureaus. Deze rapportages maken allen duidelijk dat de bezoekersnorm niet in overeenstemming is met de huidige mate waarin bewoners bezoek laten parkeren. De bezoekersnorm is daarom verlaagd naar 0,1 in zone A, 0,1 in zone B en 0,2 in zone C.

- *Aanpassen Artikel 22 – fietsparkeernormen*

Bij de vorige aanpassing van de beleidsregel parkeernormen (kenmerk 337553-2021) sloten we inhoudelijk aan bij de normen uit de beleidsregel van Amsterdam. We zien dat deze normen zijn verouderd, en dat er bij de aanvraag voor de omgevingsvergunning frequent andere normen worden toegepast die in lijn zijn met de normen van de Amsterdamse Bouwbrief. In het voorstel destijds gaven we dan ook aan dat we de Groningse versie kunnen updaten wanneer dat nodig is. De normen zijn daarom aangepast naar de normen vanuit de Amsterdamse Bouwbrief.

- *Aanpassing Bijlage I – kaart*

De begrenzing van de huidige kaart leidde bij de toetsers van de omgevingsvergunning tot lastigheden bij het bepalen van een parkeernorm. Een aantal grenzen loopt dwars over straten waardoor er verschillende parkeernormen zouden moeten worden toegepast voor gebieden met eenzelfde autobezit. De begrenzing van de huidige kaart leidde bij de toetsers van de omgevingsvergunning tot lastigheden bij het bepalen van een parkeernorm. Een aantal grenzen loopt dwars over straten waardoor er verschillende parkeernormen zouden moeten worden toegepast voor gebieden met eenzelfde autobezit. Deze grenzen hebben we herzien.

Daarbij hebben we het toepassingsgebied van zone A uitgebreid naar een aantal wijken aangrenzend aan de binnenstad. In zone A kan een 0-norm worden toegepast. Ontwikkelaars hoeven dan geen parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. We zien dat bewoners op deze plekken in mindere mate een auto bezitten. Een 0-norm sluit dan aan bij het stedelijk karakter van deze wijken. Het is aan de ontwikkelaar/corporatie welke parkeeroplossing zij willen vermarkten, zolang het aantal plekken wat ze realiseren tussen het minimum en het maximum ligt.

Met projectontwikkelaars/corporaties wordt afgesproken dat er een zinsnede in de huur- c.q. koopovereenkomst wordt opgenomen dat de koper/huurder ervan heeft kennisgenomen dat er geen parkeervergunningen in de openbare ruimte worden verstrekt. We kunnen ze daar niet toe dwingen. Daarom zal ook de gemeente zelf breed communiceren dat voor adressen ontstaan na de vaststelling van deze beleidsregel in principe geen parkeervergunningen worden afgegeven.

Vervolg

Inwerkingtreding

We vragen uw raad om nu te besluiten over het gehele pakket met parkeermaatregelen. Uw raad doet dat door de nieuwe Parkeerverordening 2025 vast te stellen. Bij het jaarlijkse voorstel over de belastingtarieven van komend najaar nemen we de nieuwe tarieven en de tijdsvensters mee. We vragen uw raad om daarvoor nu het voornemen uit te spreken om deze maatregelen op te nemen in de Verordening op de heffing en invordering van parkeerbelastingen 2025. Het wijzigen van de Nadere regels op de Parkeerverordening is een bevoegdheid van het college. Het invoeren van een quotum en het maximaliseren van één of twee bewonersvergunningen per parkeergebied is dan ook een collegebevoegdheid.

Een overzicht van de inwerkingtreding van de maatregelen delen we in onderstaande tabel. De meeste maatregelen effectueren we per 1 januari. Voor een aantal maatregelen geldt dat we deze later in 2025 introduceren. Het invoeren van alle maatregelen per 1 januari 2025 heeft namelijk een nadelige invloed op het zorgvuldig kunnen behandelen van alle vergunningsaanvragen door het Loket. Of het beperkt ons om duidelijk te communiceren richting bewoners en ondernemers over de veranderingen. We stellen daarom onderstaande data van inwerkingtreding voor.

Maatregelen	Inwerkingtreding
1. Tarieven bewonersvergunningen	Nvt
2. Bezoekersvergunning	1 januari 2025
Mantelzorgvergunning	1 januari 2025
3. Parkeerregime tweede zone	1 januari 2025
4. Aanpassen parkeergebieden	1 april 2025
5. Wijkcentrumzone	
Helperplein	1 april 2025
Overwinningsplein	1 januari 2025
Selwerd	1 april 2025
Van Lenneplaan	1 april 2025
6. Quotum	1 april 2025
7. Maximaal één of twee bewonersvergunningen	1 januari 2025
8. Verhoging tarief tweede bewonersvergunning	1 januari 2025
9. Verlaging bedrijvendagvergunning	1 januari 2025
10. Laadvergunning	1 april 2025
11. Gedeelde parkeervergunning	1 juni 2025
12. Maximale parkeertijd	1 januari 2025
13. Een stuur op stadsbreed parkeren (invoering vierde zone)	
Hoornse Meer	1 januari 2025
De Wijert-Zuid	1 juni 2025
Oosterhoogebrug	1 april 2025
Stadspark	1 oktober 2025
14. Parkeren in Haren	1 januari 2026

Tabel V. Inwerkingtreding parkeermaatregelen

Evalueren

Met de nieuwe parkeermaatregelen gaat het parkeerbeleid op schop. We verwachten dat bewoners, bezoekers en vreemdparkerders andere parkeerkeuzes gaan maken. Deze keuzes willen we goed gaan monitoren: slaat het gebruik van de bezoekersvergunning goed aan? Wat worden de inkomsten uit het kortparkeren? Uiteindelijk streven we naar een kostenneutraal resultaat. In de loop van 2025 zullen we evalueren hoe het kortparkeren en het gebruik van vergunningsproducten vordert. Als we zien dat inkomsten achterblijven dan zullen we moeten draaien aan de knoppen van de tarieven en daarvoor terugkomen bij uw raad.

Communicatie

Een aantal raadsfracties deelden met ons het belang van goede communicatie over de wijzigingen voor bewoners. De meeste maatregelen treden in werking op 1 januari 2025. Voor bewoners betekent dat een nieuwe bezoekersvergunning, een ander tijdvenster en/of een ander tarief voor de tweede bewonersvergunning. Voor ondernemers verlagen we de bedrijvendagvergunning en de bedrijvenvergunning. We werken voor de zomer een communicatieplan/-strategie uit met een separate projectgroep. Daarin zullen we zo goed als mogelijk borgen dat bewoners en ondernemers zorgvuldig en duidelijk worden geïnformeerd over wat de wijzigingen van het parkeerbeleid voor hen betekent.

Lange Termijn Agenda

Het pakket parkeermaatregelen staat voor Q3 (juli) op de LTA.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

loco-burgemeester,
Mirjam Wijnja

secretaris,
Christien Bronda

Dit raadsvoorstel is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.