

Raadsvoorstel



Onderwerp Maatschappelijk parkeerregime Stadspark
Telnr. 14 050 Bijlagen 1

Registratienummer 198821-2025
Classificatie ☒ Openbaar ☐ Geheim ☐ Vertrouwelijk (bij gebruik van
persoonsgegevens)

Portefeuillehouder **Broeksma**

Langetermijn agenda (LTA) LTA ja: ☒ Maand 9 Jaar 2025
Raad LTA nee: ☐ Niet op LTA

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. het maatschappelijk parkeerregime in het Stadspark vast te stellen, waarbij per 1 oktober 2025 het volgende parkeerregime geldt: eerste drie uur kosten €0,36 per uur, daarna geldt het reguliere parkeertarief;
- II. de Verordening op de heffing en invordering van parkeerbelastingen 2025 te wijzigen conform het bijgevoegde wijzigingsbesluit en dit bekend te maken via overheid.nl.

Samenvatting

Om meer grip te krijgen op de parkeerdruk en -overlast in de groeiende stad Groningen, is er in een bepaald deel hiervan betaald parkeren van kracht. De groei van dit gebied in de afgelopen jaren, heeft ertoe geleid dat de voorzieningen en functies hierbinnen diverser zijn geworden. Bepaalde maatschappelijk voorzieningen komen nu in het betaald parkeergebied te liggen. Hierbij concluderen wij dat in het Stadspark de maatschappelijke waarde en de clustering van de aanwezige voorzieningen vraagt om een maatwerk parkeerregime. Ten behoeve van het gewenste bezoek van de maatschappelijke voorzieningen in het park, stellen wij voor om een maatschappelijk parkeerregime in het Stadspark in te voeren, waarbij voor de eerste drie uur €0,36 per uur wordt betaald. Daarna geldt het reguliere parkeertarief. Hiermee houden wij het Stadspark en zijn maatschappelijke voorzieningen bereikbaar voor een breed palet aan doelgroepen.

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

Groningen groeit hard. Dit betekent dat erop een beperkt grondgebied steeds meer mensen moeten wonen, werken, spelen, verblijven en zich vervoeren. De groei van de stad willen wij daarbij zoveel mogelijk middels inbreiding faciliteren, waarbij een hoge leefkwaliteit centraal staat. In een openbare ruimte met een hoge leefkwaliteit is er genoeg ruimte voor lopen, fietsen, ontmoeten, spelen en groen. Deze ruimte wordt vrijgespeeld om onder andere de ruimte voor de rijdende en geparkeerde auto te beperken. Om hier grip op te krijgen geldt er in een bepaald gebied in de stad Groningen betaald parkeren. De afgelopen jaren is dit betaald parkeergebied verder uitgebreid om het ongewenste waterbedefferect aan de randen van het gebied tegen te gaan. Dit heeft er ook toe geleid dat het gebied waar betaald parkeren van kracht is, een zeer divers gebied bestrijkt met allerlei verschillende (maatschappelijke) voorzieningen.

Hierbij rijst de vraag of het betaald parkeren in bepaalde gevallen niet het maatschappelijk gewenste parkeerverkeer te veel belemmert. Hierbij doelen wij op de bereikbaarheid van bepaalde clusters van maatschappelijke voorzieningen die door de inrichting van het betaald parkeren het gebruik ervan ontmoedigt. Tijdens de ontwikkeling van de Kadernota Stadspark, is naar voren gekomen dat dit het geval zou zijn in het Stadspark. Hier wordt per 1 oktober dit jaar betaald parkeren ingevoerd, nadat dit al in 2021 werd vastgesteld maar in verband met de visie op het Stadspark werd uitgesteld. In het Stadspark gaat een regulier parkeertarief van €2,70 per uur gelden. Dit willen wij middels dit raadsvoorstel voor de invoering aanpassen naar een maatwerk maatschappelijk parkeerregime waar voor de eerste drie uur €0,36 per uur wordt betaald. Daarna geldt het reguliere parkeertarief. Zo wordt het gewenste gebruik van de kinderboerderij, de voetbal- en atletiekvereniging, het skatepark, de tuindersvereniging en het algehele recreatieve gebruik van het park zelf in een hogere mate gefaciliteerd, terwijl de parkeeroverlast van forenzen wordt voorkomen.

Kader

In juni van vorig jaar is het raadsvoorstel ‘Pakket parkeermaatregelen’ vastgesteld, met daarin het voorstel om betaald parkeren in te voeren in het Stadspark en aan te sluiten op de vierde zone betaald parkeren. In het Stadspark zal per 1 oktober 2025 van maandag t/m vrijdag van 09:00 – 19:00 uur betaald parkeren van kracht zijn. Het kortparkeertarief dat hier zal gaan gelden bedraagt €2,70 per uur met een maximale parkeertijd van 24 uur.

Met de invoering van het betaald parkeren in het Stadspark sluiten wij aan op de toekomstvisie en beleidskoers in de beleidsdocumenten ‘Mobiliteitsvisie – Groningen, goed op weg’ en de Parkeervisie – Ruimte voor de straat’, waarin afstand wordt gedaan van de autologica. Er komt meer ruimte voor lopen, fietsen, groen en ontmoeten, waarbij de rijdende en geparkeerde auto juist wordt beperkt. Om dit te realiseren geldt nu de stelregel: Parkeren is betaald, tenzij dit anders is bepaald. Betaald parkeren kan als maatregel ingezet worden om bepaalde knelpunten in de openbare ruimte op te lossen. Hierbij willen wij ook voorkomen dat de knelpunten verschuiven.

Daarnaast sluiten wij met de invoering van een maatwerk parkeerregime in het Stadspark aan bij het beleidsdocument ‘Herijking visie Stadspark: Stadspark, park voor de stad’ uit 2021. Door in een bepaalde mate het gewenste parkeerverkeer bij de maatschappelijke voorzieningen van het park te faciliteren, maken wij het mogelijk het park bereikbaar te maken voor een breder palet aan doelgroepen en zo aan te sluiten bij de ambitie voor het Stadspark. Het reguliere betaald parkeren ontmoedigt daarnaast de gebiedsvreemde en ongewenste langparkeerder in het park. Dit sluit aan op één van de hoofdlijnen van de herijking van de visie: het terugdringen van het autoverkeer in het park.

Argumenten en afwegingen

Gezien de toenemende druk op de openbare ruimte en de wens om zaken als wandelen, fietsen, ontmoeten en groen hierin een plaats te bieden, is het noodzakelijk om het sturingsmechanisme van betaald parkeren te hanteren. Dit instrument biedt de mogelijkheid om voorwaarden en/of een financiële stimulans aan te brengen ten behoeve van een gezonde en duurzame openbare ruimte. Aan het stallen van het privébezit, de auto, in de openbare ruimte zitten bepaalde gevolgen en is niet onvoorwaardelijk. De concrete inrichting van het parkeerregime, de verschillende knoppen waaraan gedraaid kan worden, biedt de mogelijkheid om een bepaalde prioritering aan te brengen in het gewenste en ongewenste parkeerverkeer.

Het Stadspark heeft een grote waarde voor de stad met daarnaast ook een groot regionaal bereik. Echter komt de potentie van het park nog te weinig tot uiting. In 2021 heeft er daarom ook een herijking van de visie op Stadspark plaatsgevonden, waarin de bestaande ambitie nogmaals is benadrukt en geconcretiseerd is in verschillende doelstellingen

en hoofdlijnen. Daaropvolgend wordt er op dit moment gewerkt aan de Kadernota Stadspark. Deze zal op een later moment besproken worden in de gemeenteraad. In de totstandkoming van deze nota zijn er gesprekken gevoerd met de verschillende belanghebbenden in het Stadspark en daarbij was het parkeren meermaals onderwerp van gesprek. Men gaf hierbij onder andere aan dat bepaalde bezoekers, medewerkers en/of vrijwilligers afhankelijk zijn van de auto en door het betaald parkeren op kosten worden gejaagd of niet meer zouden komen.

In het raadsvoorstel ‘Pakket parkeermaatregelen’ is ervoor gekozen om binnen het parkeren een onderscheid te maken tussen verschillende soorten parkeerders. De auto van een bewoner wordt hierin bijvoorbeeld geprioriteerd boven wijkvreemd verkeer middels een bewonersvergunning. De bewoner kan hierbij ongelimiteerd parkeren in zijn eigen parkeergebied tegen een relatief laag tarief, terwijl de wijkvreemde parkeerder een aanzienlijk hoger kortparkeertarief betaalt. Daarnaast is ook de wijkcentrumzone geïntroduceerd waar het winkelend publiek wordt gefaciliteerd voor het kortparkeren middels een lager starttarief van € 0,50 voor de eerste 1,5 uur. In deze zones is gekeken naar het gewenste gebruik van deze specifieke gebieden, terwijl het ontmoedigende effect van betaald parkeren voor het overige gebruik geborgd blijft. Deze redeneerlijn willen wij doorzetten in het maatschappelijke parkeerregime, waarbij het desbetreffende gebied aan de volgende uitgangspunten moet voldoen:

1. Clustering van maatschappelijke voorzieningen
In het desbetreffende gebied komen allerlei verschillende maatschappelijke voorzieningen samen op een klein grondgebied. Het betreft een clustering van bepaalde voorzieningen die een maatschappelijke rol vervullen binnen de gemeente. Het bereik van deze voorzieningen is veelal niet beperkt tot de gemeentegrenzen en heeft een regionale functie.
2. Behoud ontmoediging ongewenst parkeerverkeer
De functie van het betaald parkeren heeft meermaals laten zien dat het werkt en dat ongewenste (overlast gevende) parkeerders hierdoor worden geweerd. Het is dus belangrijk dat betaald parkeren wel van kracht blijft. Echter kan er wel aan bepaalde knoppen gedraaid worden om gewenst autobezocht van de maatschappelijk voorzieningen in een bepaalde mate te faciliteren. De langparkeerder die elders zijn eindbestemming heeft, wordt ontmoedigd er te parkeren, terwijl de kort parkerende bezoeker van de maatschappelijke voorziening tegen een laag tarief kan parkeren.
3. Homogeniteit voorzieningen
Het algehele betaald parkeergebied betreft een diverse mix van allerlei verschillende voorzieningen. In het gebied waar het maatschappelijke parkeerregime van kracht zou zijn, dient deze diversiteit van voorzieningen beperkt te zijn. Bij een homogene samenstelling van voorzieningen kan er namelijk gericht een alternatief maatwerk parkeerregime ingevoerd worden zonder andere gebruikers ongewenst te beïnvloeden.

Het Stadspark leent zich daarom uitermate goed voor dit maatschappelijke parkeerregime. Het park, als groene oase nabij de stad, vervult als recreatiegebied een maatschappelijke functie, waarbij de verschillende voorzieningen, zoals de kinderboerderij, atletiekvereniging, voetbalclub en tuindersvereniging, daarnaast ook een belangrijke maatschappelijke functie vervullen. Er woont niemand in dit park en de bedrijvigheid is zeer beperkt. Deze homogeniteit van maatschappelijke voorzieningen maakt het daarnaast mogelijk om gericht een maatwerk parkeerregime in te richten dat een bepaald gewenst gebruik faciliteert en juist het ongewenste gebruik, de langparkeerder, ontmoedigt. De unieke aard van het Stadspark vraagt om een maatwerk parkeerregime.

Naast de hierboven aangegeven argumenten voor het invoeren van maatwerk parkeerregime, zijn er ook verschillende kanttekeningen bij dit regime. Ten eerste zal een lager starttarief, de eerste 3 uur voor €0,36 per uur, het ontmoedigende effect van het betaald parkeren gedeeltelijk wegnemen. Dit kan ertoe leiden dat er alsnog ongewenst parkeerverkeer ontstaat. Deze tariefstelling kan namelijk invloed hebben op het gebruik van de parkeergarage Martiniplaza. Het is nu en ook straks goedkoper om (kort) in het Stadspark te parkeren dan gebruik te maken van de parkeervoorziening bij Martiniplaza. Dit levert een risico op. Echter vinden wij dit niet opwegen tegen de baten van het maatwerk parkeerregime met betrekking tot de maatschappelijke voorzieningen in het park.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Zoals eerder aangegeven is er in het lopende proces om tot de Kadernota Stadspark te komen, contact geweest met de verschillende belanghebbenden in het Stadspark. Bij deze gesprekken is het onderwerp parkeren ook ter sprake gekomen. Dit heeft geleid tot het voorliggende raadsvoorstel met een maatschappelijk parkeerregime voor het Stadspark.

Financiële consequenties

Op dit moment is er nog geen betaald parkeren van kracht in het Stadspark. Dit zal per 1 oktober 2025 ingevoerd worden. Dit voorstel zal een bepaalde impact hebben op de toekomstige opbrengsten, aangezien er voor de eerste drie uur een parkeertarief van €0,36 per uur geldt, terwijl eerder vastgesteld is dat dit €2,70 per uur zou zijn. De gevolgen hiervan zijn beperkt en kunnen opgevangen worden in de parkeerbegroting. Het lagere aangepaste parkeertarief is afgestemd met het Parkeerbedrijf.

De reden dat het parkeertarief op €0,36 is uitgekomen, heeft te maken met de softwarematige inrichting van een parkeerautomaat. Er kan minimaal per 5 minuten betaald worden voor het parkeren. Dat betekent dat het uurtarief deelbaar moet zijn door 12, waarbij het niet mogelijk is dat een cent gedeeld wordt. Daarnaast sluiten wij aan bij de tarifiering van de wijkcentrumzone. In beide gevallen betaal je voor één uur parkeren hetzelfde bedrag.

Overige consequenties

N.v.t.

Vervolg

Bij vaststelling van dit raadsvoorstel, zal de Verordening op de heffing en invordering van parkeerbelastingen 2025 aangepast worden. Vervolgens zullen de geplaatste parkeerautomaten voorzien worden van het maatschappelijk parkeerregime, zodat bij de invoering van het betaald parkeren per 1 oktober van dit jaar ook het nieuwe maatwerk regime van toepassing is.

Lange Termijn Agenda

LTA maand 9 2025.