

Raadsvoorstel



Onderwerp **Ontwerpleidraad Leefkwaliteit Openbare Ruimte 'Nieuwe Ruimte'**
Steller/telnr. E. Kloen/ 8284 Bijlagen 2

Classificatie **• Openbaar** Geheim

Vertrouwelijk

Portefeuillehouder

Van der Schaaf

Langetermijn agenda (LTA)
Raad

LTA ja: **Maand 12** **Jaar 2021**
LTA nee: **Niet op LTA**

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit

de ontwerpleidraad Leefkwaliteit Openbare Ruimte 'Nieuwe Ruimte' vast te stellen.

Samenvatting

De ontwerpleidraad Leefkwaliteit Openbare Ruimte 'Nieuwe Ruimte' (hierna: Leidraad) is een inspiratiedocument voor toekomstige projecten. Een beeldend product waarin met foto's, profielen, 3D-beelden en korte toelichtingen een veranderende openbare ruimte in beeld wordt gebracht. Een openbare ruimte waarbij meer ruimte is voor groen, sporten, spelen en ontmoeten. De Leidraad betekent een koersverandering. Niet langer is mobiliteit maatgevend, maar toegankelijkheid, veiligheid, beleving, gezondheid, mobiliteit, sociale interactie, ecologie, klimaatadaptatie, economie en cultuurhistorie maken samen de straat. In de Leidraad worden principes en uitgangspunten benoemd voor verschillende typen gebieden en wijken in Groningen. De Leidraad brengt consequenties voor alle thema's en gebruikers van de ruimte in beeld. Daarbij is in het bijzonder de koppeling gezocht met de mobiliteitsvisie. Juist op de plekken waar de auto minder belangrijk wordt, ontstaan kansen om de leefkwaliteit te vergroten.

B&W-besluit d.d.: 5 oktober 2021

Afgehandeld en naar archief

Paraaf

Datum

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

De afgelopen jaren is de druk op de openbare ruimte fors toegenomen. Het aantal inwoners in de stad en de omliggende dorpen is gegroeid, maar de openbare ruimte is niet in dezelfde mate meegegroeid. Er komen meer bezoekers in onze binnenstad en er ligt een grotere druk op de wijken doordat werknemers van buiten de stad er bijvoorbeeld hun auto parkeren. Ook moet onze gemeente toegankelijk zijn voor iedereen, jong en oud, en met of zonder beperking. We willen een inclusieve openbare ruimte.

Er zijn veel meer mensen die dezelfde ruimte willen gebruiken. Daarbij gaat het om de druk van meer inwoners en bezoekers, maar ook van verschillende concurrerende, soms nieuwe functies. Er zijn allerlei functies die beslag leggen op dezelfde openbare ruimte, zoals: verkeer, parkeren, ruimte om te lopen, spelen, groen, water, terrassen, fietsparkeren (bovengronds). En ondergronds de ruimte voor cunetten, kabels & leidingen, etc.

In het gebruik en de druk verschuiven de accenten. Zo brengt het veranderende klimaat problemen als hitte en wateroverlast met zich mee. Het bieden van oplossingen daarvoor vraagt om meer ruimte voor bomen, groen en water. Het is noodzakelijk meer koelte te bieden en het duurzaam opvangen van meer hemelwater mogelijk te maken. De energietransitie brengt in de ondergrond ook nieuwe vragen met zich mee: mogelijk minder ruimte voor gasleidingen, maar de vraag naar warmtenetwerken en bijvoorbeeld ondergrondse ruimte voor warmte-koude opslag neemt toe. Dit zijn fikse ruimtebeslagen in de toch al volle ondergrond. De nieuwe ruimtevragen voortkomend uit de energietransitie en de noodzaak een klimaatbestendige ruimte te realiseren leiden tot nog meer druk en verschuivende panelen. Tenslotte is het zo dat bij enquêtes onder inwoners van onze gemeente in bredere zin steeds sterker de behoefte aan meer ruimte voor groen en ontmoeting wordt aangegeven.

Bovengenoemde ontwikkelingen waren aanleiding voor uw college om in het coalitieakkoord Gezond, Groen, Gelukkig Groningen (2019-2022) de mens centraal te stellen en het herwinnen van de openbare ruimte aan te kondigen. Het coalitieakkoord zegt er het volgende over: “Nu de gemeente steeds verder groeit, is het herwinnen van openbare ruimte een belangrijke opgave voor de komende periode. De aantrekkelijkheid van de binnenstad, de wijken en de dorpen is gebaat bij voldoende openbare ruimte. Om dit te waarborgen nemen we het gebruik van de openbare ruimte kritisch onder de loep. Het terugbrengen van auto- en fietsparkeren en uitstallingen in de openbare ruimte betekent meer ruimte voor groen, sporten, spelen en ontmoeten en levert zo een positieve bijdrage aan de gezondheid.”

Het coalitieakkoord introduceerde daarvoor de ‘Leidraad Openbare Ruimte’ als hulpmiddel met als doelstelling: het leveren van inspiratie en een kwaliteitskader van een herwonnen openbare ruimte, waarin de druk anders is verdeeld en waarin meer ruimte is voor ‘groen, sporten, spelen en ontmoeten’. De Leidraad moet helpen om een nieuwe balans te vinden en zo nodig keuzes te maken tussen alle claims die op de openbare ruimte worden gelegd.

Kader

De Leidraad richt zich op de openbare ruimte van de straten van de stad en de dorpen van Groningen. Diverse beleidskaders vormen het vertrekpunt voor de Leidraad. Het gaat om o.a.: omgevingsvisie Next City, groenplan ‘Vitamine G’, uitvoeringsagenda Klimaatbestendig Groningen, actieplan Toegankelijk Groningen, Gezonde Stad, Visie op de Ondergrond, Fietsstrategie, Boomstructuurplan ‘Sterke Stammen’.

The Next City

In omgevingsvisie ‘The Next City’ (2018) zijn strategische keuzes gemaakt voor de toekomstige ontwikkeling van de stad, met het accent op de fysieke leefomgeving. De gemeente bouwt de komende jaren 20.000 woningen, vertimmerd de binnenstad, het stationsgebied en de ringwegen en versnelt de energietransitie. Maar hoe blijft een snel groeiende stad compact, aantrekkelijk, leefbaar en gezond voor alle inwoners? Gesteld wordt dat het verhogen van de Groningse leefkwaliteit het antwoord is op die vraag.

Over de inrichting van de openbare ruimte worden de volgende strategische keuzes gemaakt:

- Investeren in slimme, obstakelvrije fietsroutes naar drukke plekken en werken aan snelle paden naar de omliggende kernen. Daarnaast de voetganger meer ruimte geven. Nu al in de binnenstad en in de toekomst ook elders in de gemeente;

- Meer ruimte geven aan groen en leefruimte in de straat. Openbare ruimte is openbaar. Het is daarom niet langer vanzelfsprekend dat de auto de eerste rechten heeft op het gebruik van de openbare ruimte. Immers, elke parkeerplaats minder is 10 vierkante meter openbare ruimte erbij;
- Versterken van het groen en verbinden stad en regio. Groen en water beter bereikbaar en beleefbaar maken. Door vergroenen en versterken van het water wordt de gemeente ook klimaatadaptiever.

Koppeling mobiliteitsvisie

In het bijzonder is voor de Leidraad de koppeling gezocht met de Mobiliteitsvisie. Juist op plekken waar bijv. de snelheid naar beneden wordt gebracht van 50 naar 30 km/u of waar een knip wordt aangebracht voor autoverkeer ontstaan kansen voor leefkwaliteit. Die koppeling is er ook met de uitbreiding van het betaald parkeren (derde schil). Betaald parkeren is een belangrijke voorwaarde om invulling te geven aan mooie plannen voor straten en wijken. Het geeft ons een stuur om het aantal geparkeerde auto's te verlagen, parkeeroverlast terug te dringen en forenzen en wijkvreemd verkeer tot een andere parkeerkeuze te nopen. Besluitvorming over zowel de Mobiliteitsvisie als de Leidraad vindt in december 2021 plaats in de raad. De Leidraad is het spannende, innovatieve document die deze beleidsdocumenten verbindt door met analyse en beelden aan te tonen wat mogelijk is.

Omdat in 2017 al een leidraad voor de openbare ruimte voor de Binnenstad ('Nieuwe Stadsruimtes') is opgesteld, wordt de binnenstad buiten beschouwing gelaten in de Leidraad. Wel is met de projectgroep Binnenstad gesproken over de lessen die zijn geleerd op gebied van o.a. toegankelijkheid, verandering vs. adaptiviteit en verwachtingenmanagement.

Motie inzake toegankelijke trottoirs en voetpaden

Begin dit jaar heeft uw raad een motie van PvdA aangenomen over de aanpak ten behoeve van toegankelijke trottoirs en voetpaden. In de motie wordt verzocht om de toegankelijkheid te integreren bij de uitwerking van de Leidraad, te komen met een aanpak voor toegankelijke stoepen en voetpaden en de werkgroep Toegankelijk Groningen te betrekken. Aanleiding was dat veel trottoirs en voetpaden diverse obstakels en gebreken vertoonden, zoals: losse tegels, plassen water, slecht geparkeerde fietsen/ auto's en andere onvolkomenheden.

Het thema 'toegankelijkheid' wordt in de Leidraad meegenomen als belangrijk onderdeel van de tien dimensies voor de straat. Namelijk bij de dimensies 'de straat is voor iedereen' (dus ook voor ouderen en mensen met een beperking) en 'de straat is veilig' (met name voor de kwetsbare mensen in de samenleving). Als maatregelen worden daarbij genoemd: rolstoeltoegankelijke oversteekplaatsen, een straat zonder grote niveaoverschillen, voorkom obstakels en bundel inrichtingselementen, pas geleidelijnen toe op drukke plekken, ontwerp met natuurlijke gidslijnen, ontwerp de straat voor alle leeftijden van 0-99, ontwerp de straat overzichtelijk/ leesbaar. Deze maatregelen zijn van toepassing verklaard op alle straattypologieën. In de voorbeelduitwerkingen wordt antwoord gegeven op de ambities voor de straat en daarmee dus ook het waarborgen van de toegankelijkheid. In de Leidraad wordt, in aansluiting op de motie, gefocust op de toegankelijkheid voor de voetganger: geen obstakels en gebreken in de openbare ruimte. De Leidraad is besproken met de werkgroep Toegankelijk Groningen (zie: 'maatschappelijk draagvlak en participatie'), waarbij uitgebreid is stilgestaan bij de diverse straatuitwerkingen in de Leidraad.

In de motie wordt gevraagd om een 'aanpak ten behoeve van toegankelijke trottoirs en voetpaden in dorpen en wijken als onderdeel van de op te stellen leidraad openbare ruimte'. Wij komen hier in de Leidraad grotendeels aan tegemoet. Benadrukt wordt dat de Leidraad een inspiratiedocument is voor toekomstige projecten. Het gaat om ontwerpprincipes, dus nog geen concrete aanpak.

Ten aanzien van het beheer van de stoepen/ trottoirs is aan het begin van dit jaar (bij behandeling van de motie) geconstateerd dat op sommige plekken de stoepen gebreken vertonen. Eén van de oorzaken was de aanleg van glasvezel; de trottoirs werden eerst tijdelijk hersteld. Hierover kwamen veel meldingen binnen. De gemeente is hierover in gesprek gegaan met KPN en de aannemer om afspraken te maken. Dat heeft de volle aandacht en vanuit de gemeente is continue een toezichthouder op de projecten aanwezig. In oktober wordt de aanpak geëvalueerd. De evaluatie wordt gedeeld met de raad. Het algemene beeld is dat de aanpak werkt en er minder klachten uit de wijken binnenkomen. Daarnaast wordt specifiek voor de binnenstad de laatste hand gelegd aan een aanpak om de openbare ruimte weer te herwinnen. Vanwege de coronacrisis is tijdelijk meer openbare ruimte weggegeven om te voldoen aan de coronamaatregelen en om de binnenstad veilig te houden. De maatregelen worden nu langzaam afgeschaald, wat ook betekent dat de openbare ruimte weer wordt teruggeclaimd. Daarvoor wordt een campagne opgezet om mensen te informeren. Daarbij hoort ook dat in de binnenstad straks weer strenger wordt gehandhaafd op gebied van o.a. fietsparkeren, terrasruimte en -inrichting, parkeerplaatsen, uitstallingen, etc.

Argumenten en afwegingen

Methodiek

Afgelopen najaar heeft bureau Felixx uit Rotterdam de opdracht gekregen om de Leidraad op te stellen. Felixx bestaat uit een team van landschapsarchitecten, klimaatdeskundigen en technisch ingenieurs. Aanvullend op de eigen expertise hebben zij voor de Leidraad het team uitgebreid met Goudappel Coffeng (mobiliteit) en Stipo (participatie). Marco te Brömmelstoet (hoogleraar Urban Mobility Futures, Universiteit van Amsterdam) vervolledigt het team als expert en fietsprofessor.

Felixx hanteert voor de Leidraad een omgekeerd planproces. Normaal gesproken wordt bij planprocessen begonnen op de schaal van de stad als geheel. Bereikbaarheid, mobiliteit en infrastructurele verbindingen vormen de basis. Het straatprofiel is dan het uiteindelijke resultaat van het organiseren van de grootschalige (mobiliteits)netwerken op kleine schaal. Voor de leidraad wordt juist gestart vanuit de schaal waarop de menselijke maat het meest sturend is: de straat. De Leidraad gaat daarbij uit van een multi-dimensionaal perspectief op de straten van Groningen. Dat is een koerswending te noemen. Immers, niet langer is mobiliteit maatgevend, maar toegankelijkheid, veiligheid, beleving, gezondheid, sociale interactie, ecologie, klimaatadaptatie, economie en cultuurhistorie maken sámen de straat. Met als gevolg dat ruimte ontstaat voor meer expressieve en integrale landschappen.

De Leidraad zet drie middelen in om stappen te zetten richting het herwinnen van de openbare ruimte. In de enorme diversiteit aan straten binnen de gemeente maakt de Leidraad een organisatie van straattypologieën. Het gaat om veertien straattypologieën die samen het stedelijk weefsel van Groningen vertegenwoordigen (o.a. stadsradialen, concentrische straten, dorpsstraten, woonerven, bedrijfsstraten, straten buiten bebouwde kom). Per straattypologie is een representatieve straat in Groningen uitgekozen, waar verschillende opgaven en condities worden gestapeld. Zo zijn straten geselecteerd met een diversiteit aan mobiliteitsfuncties, een onderscheidend ecologisch profiel of met een specifieke brede programmering. Er is daardoor ontworpen aan een rijk palet aan openbare ruimte, straatmilieus en plekken binnen het stedelijk weefsel en de dorpskernen. Uit de ontwerpen van de specifieke straatstukken zijn generieke ontwerpoplossingen gedestilleerd, die bruikbaar zijn voor vergelijkbare straten in Groningen.

De ontwerpprincipes van de straattypologieën vormden vervolgens de basis voor ontwerpstudies op buurt-schaal. Op de schaal van de buurt zijn er 6 soorten stedelijk weefsel gekozen die representatief zijn voor de verschillende buurten van de gemeente. Dit zijn: de vroege uitbreiding, de naoorlogse uitbreiding, woonerfwijk, stadsrand, dorpskern en bedrijventerrein. We testten per buurt met vertegenwoordigers van de buurt ter plaatse hoe de nieuwe straattypologieën kunnen leiden tot een alternatieve organisatie van de buurten en wat de consequenties zijn van keuzes die zijn gemaakt op straatniveau. Het resultaat is strategische raamwerken per buurt (mobiliteit, groen-blauw, sociaal en beleving), met maatregelen en verfijningen voor zowel de buurtschaal als de straattypologieën.

Als tegenhanger van de representatieve ontwerpen is een drietal iconische plekken uitgewerkt. Dit zijn unieke plekken die op een voetstuk zijn geplaatst om te verleiden en te inspireren. Het zijn plekken waar mensen aan gehecht zijn, waar het nieuw perspectief op de openbare ruimte tot de verbeelding zal spreken. Deze voorbeeldstellende ontwerpen hebben als doel om actuele problemen een zetje te geven, waardoor mogelijk een trendbreuk kan ontstaan. De keuze is hierbij gevallen op: Stationsweg (voorplein station), Aweg (route naar Suikerzijde) en Eikenlaan t.p.v. de Vensterschool (drukste fietsroute van Nederland).

Wijzigingen voorlopige en definitieve versie

Met de collegebrief d.d. 29-6-2021 heeft u kennis kunnen nemen van de voorlopige versie van de Leidraad. Op woensdag 22-9-2021 vond een inhoudelijke raadsessie plaats over de voorlopige versie van de Leidraad. De afgelopen maanden is hard gewerkt aan de definitieve versie van de Leidraad.

Belangrijkste toevoegingen zijn:

- Bijlage met uitwerking van Oosterhamrikzone volgens principe van Leidraad (wordt op een later moment ingevoegd, tegelijk met bespreking mobiliteitsvisie);
- Hoofdstuk met beschrijving van de uitkomsten van de bijeenkomst 'In gesprek over de Leidraad' d.d. 5-7-2021;
- Een naam gevonden voor de Leidraad die beter de lading dekt: 'Nieuwe Ruimte', met als ondertitel 'ontwerpleidraad Leefkwaliteit Openbare Ruimte'.
- Essay van Marco te Brömmelstoet (fietsprofessor/ hoogleraar UvA) in de Inleiding als duiding van de Leidraad in een bredere context;
- Uitkomst gesprekken Fietsersbond en werkgroep Toegankelijk Groningen verwerkt (o.a. toevoeging 'fietsstraat' als typologie);

- Bijlage met ontwerpprincipes aangevuld: Buurtstraat (GOW 30/50), ‘Kunst op straat’-percentageregeling, beheerlijnen openbare ruimte, regenwaterstroomschema, richtlijn Fietsvriendelijke Voorzieningen.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

De keuze voor de verschillende straten en buurten die zijn uitgewerkt in de Leidraad zijn tot stand gekomen in afstemming met de Gebiedsteams. Periodiek vond afstemming plaats met een brede interne klankbordgroep, Atelier Stadsbouwmeester en Atelier Bereikbaarheid.

Daarnaast hebben de volgende gesprekken plaatsgevonden:

Buurtbewoners

Tijdens het opstellen van de Leidraad zijn afgelopen april in zes buurten ‘belevingswandelingen’ georganiseerd met (vertegenwoordigers van) bewoners, ondernemers, belangstellenden en het gebiedsteam. Het betrof per buurtsessie telkens een groep van ca. 10 mensen, die vanwege de corona-maatregelen in tweetallen opsplitsen in de buurt. Elk duo kreeg daarbij één thema mee (beleving, leefbaarheid, mobiliteit of programma) waardoor zij gedwongen werden om met een specifieke blik te kijken naar de buurt. Tijdens de wandelingen zijn de indrukken op een kaart aangegeven, de opgaven en aandachtspunten benoemd en vertaald naar buurtopgaven. De sessies hebben hele nuttige en verrassende informatie opgeleverd voor de Leidraad.

Werkgroep Toegankelijkheid

De Leidraad is begin juni besproken met de werkgroep Toegankelijk Groningen. Tijdens het gesprek is uitgebreid stilgestaan bij de diverse straatuitwerkingen in de Leidraad. De reacties waren overwegend positief, met voor een aantal straten ook verbeterpunten die verwerkt zijn in het voorliggende document. Als voorbeeld: als een straat zonder niveauverschillen wordt aangelegd is dat fijn voor rolstoelgebruikers, maar niet voor blinden en slechtzienden. Oplossing daarvoor is om een subtiel hoogteverschil (max. 2 cm) aan te brengen tussen stoep/ straat of door gebruik te maken van materiaal met verschillende ruwheid. De principes voor een toegankelijke openbare ruimte uit het document ‘Lokale inclusie punten WTG’ zijn integraal overgenomen in de bijlage van de Leidraad.

Fietsersbond

Begin juli vond een gesprek plaats met leden van de Fietsersbond over de Leidraad. De Fietsersbond kon zich goed vinden in de opzet en werd enthousiast van de uitwerkingen. Voornaamste opmerking was dat de ‘fietsstraat’ als typologie nog geen plek had gekregen in de Leidraad. Mede naar aanleiding van het overleg is besloten om de straatuitwerking voor de typologie ‘concentrische buurtstraat’ (Van Iddekingeweg) uit te werken als ‘fietsstraat’. Tevens is hier aanvullende informatie toegevoegd over ‘fietsstraten’ in het algemeen, met een toelichting op de Bessemoerstraat als goed voorbeeld. Na afloop heeft de Fietsersbond principes voor fietsvriendelijke voorzieningen gedeeld, die integraal zijn overgenomen in de bijlage van de Leidraad.

Bijeenkomst ‘In gesprek over de Leidraad’

Op 5 juli 2021 vond de bijeenkomst ‘In gesprek over de Leidraad’ plaats in Forum Groningen. Tijdens de avond werden inwoners, belangengroepen en andere geïnteresseerden bijgepraat over de voorlopige versie van de Leidraad. Tijdens de avond werd een vraaggesprek gevoerd met o.a. de verantwoordelijk wethouders en de programmamanager Leefkwaliteit over het nut/noodzaak van de Leidraad en lichte bureau Felixx de Leidraad toe. De avond was fysiek (max. 50 man) en online (ca. 90 mensen) te volgen. Tijdens de avond konden vanuit de zaal en vanuit de chat vragen worden gesteld, waar veel gebruik van gemaakt werd. Belangrijkste thema’s die aan de orde kwamen tijdens de avond waren: koerswending, praktische uitvoering, toegankelijkheid en sociale impact. Een verslag van de avond is toegevoegd in het laatste hoofdstuk van de Leidraad. De bijeenkomst is terug te kijken via: <http://gemeente.groningen.nl/leidraad-openbare-ruimte>.

Zoals hierboven beschreven is de Leidraad tot stand gekomen in een participatief proces. Over de Leidraad vindt geen formele inspraak plaats. De inspraak vindt plaats als een straat wordt aangepakt. De Leidraad geeft een doorkijk om op een andere wijze te kijken naar de stad. Boodschap is dat maatwerk nodig blijft als een straat wordt heringericht. De Leidraad is daar een goede handleiding bij.

Financiële consequenties

De interne en externe plankosten voor het opstellen van de Leidraad komen uit op ca. € 175.000,- en worden gedekt vanuit het programma Leefkwaliteit.

De Leidraad kan veel maatschappelijke waarde toevoegen aan de openbare ruimte van de straten in Groningen, maar betekent ook een verzwaring van de onderhoudskosten. Er is voor één van de voorbeelduitwerkingen in de Leidraad de jaarlijkse kosten voor het dagelijks onderhoud en de vervangingsreservering aan het eind van de levensduur doorgerekend in de huidige en toekomstige situatie. Daarbij is de keuze gemaakt voor de Bedumerweg, waar veel thema's samenkomen. Uitkomst is dat de jaarlijkse kosten voor dagelijks onderhoud ongeveer met een derde toenemen. De vervangingsreservering na afloop van de levensduur blijft ongeveer gelijk. Deze resultaten zijn niet 1-op-1 te vertalen naar de andere voorbeeldstraten, maar geven wel een globaal beeld. Als een project in uitvoering gaat moet ook geld geregeld worden voor deze hogere onderhoudskosten.

De kosten die met de afzonderlijke projecten samenhangen worden te zijner tijd bij de voorstellen voor die projecten voorgelegd, voor zover ze niet binnen de reguliere begroting vallen. Bij voorstellen voor projecten die dekking meenemen en als er een probleem/ opgave ontstaat, wordt dit bij toekomstige begrotingen betrokken.

Weliswaar kan door de toepassing van de Leidraad sprake zijn van teruglopende parkeeropbrengsten, maar dit zal naar verwachting geen significant effect hebben op de totale parkeerkeerbeexploitatie door de uitbreiding van het gebied met betaald parkeren (derde schil).

Overige consequenties

Het herwinnen van de openbare ruimte is één van de vijf hoofdsporen in het coalitieakkoord. Het herwinnen van openbare ruimte heeft impact op andere andere beleidsterreinen. In de bijlage van de Leidraad voegen we een 'Agenda voor andere beleidsterreinen' toe, waarin o.a. wordt benoemd: de benodigde parkeermaatregelen per straattypologie en een doorrekening van de beheerkosten voor het voorbeeld Bedumerweg in de huidige en toekomstige situatie (zie: 'financiële consequenties').

Parkeren

Zoals eerder genoemd, is betaald parkeren een belangrijke randvoorwaarde om ingrepen te kunnen doen in de openbare ruimte. In gebieden waar parkeren gratis is, kunnen we alleen verlokken: we kunnen mensen *vragen* een andere parkeerkeuze te maken. Ook kunnen we de fysieke ruimte anders inrichten, bijvoorbeeld door parkeerplaatsen op te heffen of te clusteren aan de rand van een wijk of straat. Zo kunnen we openbare ruimte herwinnen. We kunnen de parkeerdruk echter niet naar beneden brengen door bijvoorbeeld mensen met een eigen parkeerplek uit te sluiten van het recht op een vergunning op straat of door geen bezoekerspassen uit te geven: in gebieden waar parkeren gratis is, geven we geen vergunningen of bezoekerspassen uit.

In gebieden waar wél betaald parkeren geldt, hebben we een breed instrumentarium om de parkeerdruk te reguleren. We kunnen bijvoorbeeld een quotum aan vergunningen i.c.m. een wachtlijst hanteren, zoals we in de binnenstad al langer doen. Ook kunnen we ophouden met het uitgeven van tweede vergunningen, of we kunnen bewoners met een eigen plek uitsluiten van het recht op een vergunning op straat. Ook kunnen we ophouden met het uitgeven van bezoekerspassen. Ook een andere prijsstelling op straat kan kortparkeerders laten nadenken over aantrekkelijker alternatieven, zoals een gratis P+R-terrein aan de rand van de stad. Ook deelauto's zijn in gebieden waar betaald parkeren geldt een interessante mobiliteitsoplossing. In gebieden waar je je eigen auto gratis naast een deelauto kunt parkeren is dat minder het geval.

Per straattypologie in de Leidraad wordt op basis van de Parkeervisie geformuleerd of en in welke mate het mogelijk is om het parkeren terug te dringen en zo ja, welke maatregelen daarvoor kunnen worden ingezet.

Vervolg

De Leidraad vormt het (beleidsmatig) kader van waaruit het operationele handboek openbare ruimte kan worden aangepast. In het handboek openbare ruimte worden de vernieuwde normen en randvoorwaarden voor praktische uitvoering en inrichting van de openbare ruimte gebundeld.

De Leidraad is een inspiratiedocument voor toekomstige projecten. Straten worden regelmatig aangepakt voor bijvoorbeeld de vervanging van kabels & leidingen, de aanleg van Warmtenet of in het kader van de wijk- en dorpsvernieuwing. De Leidraad biedt dan beeldende ideeën voor een nieuwe inrichting. Deze beelden kunnen helpen in het gesprek met buurten en straten over de kans de leefkwaliteit te verhogen als er bijvoorbeeld minder parkeerplaatsen terugkomen. De Leidraad is het startdocument voor het gesprek met de bewoners.

Wij merken dat de Leidraad sinds de publicatie van de voorlopige versie eind juni 2021 intern al breed wordt omarmd en toegepast, bij o.a. de Gebiedsteams (o.a. pleinen Schildersbuurt, woonerven Lewenborg, kindervariant Indische Buurt), projectmanagers (o.a. Stationsgebied/ Parkweg, Coendersborg) en team Energie (koppellans Warmtenet Vinkhuizen).

Wij denken dat het goed is om te starten met een aantal van deze projecten als 'pilot', waarbij de Leidraad in de praktijk wordt getest en waarbij er ruimte is om te leren/ reflecteren.

Suggestie is ook om een interne opleiding te organiseren over het werken met de Leidraad. Dat kan specifiek Gronings gemaakt worden: Groenvisie, Klimaatagenda, Mobiliteitsvisie en Leidraad. Hoe maken we onze openbare ruimte klimaatbestendig, gezond, gericht op de wandelaar, etc. En wat vraagt dit vanuit beheer, ontwerp, aanleg, kosten, etc. Een brede opleiding, met een algemeen deel voor iedereen (integraal beheerders, stadsingenieurs, ontwerpers, projectleiders) en een specifiek deel per doelgroep (ontwerp/beheer/aanleg). Idealiter met intervisie en 'working on the job'. Mogelijk kan daarbij de link gemaakt worden met initiatieven als bijv. www.wijkmakers.nl of met co-financiering vanuit programma's waar de gemeente Groningen al onderdeel van uitmaakt.

Lange Termijn Agenda

De Leidraad staat (i.c.m. de mobiliteitsvisie) op de LTA voor december 2021.

**Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,**

**burgemeester,
Koen Schuiling**

**secretaris,
Christien Bronda**

Dit raadsvoorstel is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.