

Onderwerp Op weg naar een nieuwe visie op parkeren

Steller Ronald Klaassen

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon	050-3678944	Bijlage(n)	Ons kenmerk	5510052
Datum	10-02-2016	Uw brief van	Uw kenmerk	

Geachte heer, mevrouw,

Er is alle aanleiding om het parkeerbeleid in de stad opnieuw te bezien. De stad groeit, harder dan gedacht, maar de ruimte groeit niet mee. De druk op de openbare ruimte neemt toe. Niet alleen in de binnenstad, maar ook steeds meer in de wijken. Discussies over invoering van betaald parkeren verlopen niet altijd even gemakkelijk en soms lopen we tegen de grenzen van ons instrumentarium aan. Elektrische auto's en deelauto's worden steeds populairder, de zelfrijdende auto komt eraan en ICT-ontwikkelingen gaan razendsnel. Parkeren gaat over veel meer dan de vraag waar auto's neergezet worden: het gaat erover hoe de stad functioneert en hoe het mensen in staat stelt met meer kwaliteit te leven.

Graag willen wij met uw raad hierover een eerste, brede gedachtenwisseling aangaan. Als vervolg daarop willen we ook de discussie met de stad voeren. In deze brief geven we daartoe de aanzet en mogelijke denkrichtingen.

Aanleiding

Een belangrijke aanleiding is de motie "herijking visie op parkeren" die uw raad in november 2014 heeft aangenomen. In deze visie verzoekt de raad het college "*Te komen met een herijkte totaalvisie op (betaald) parkeren, waaruit blijkt hoe door het differentiëren van de parkeertarieven de diverse beleidsdoelstellingen (bereikbaarheid, duurzame mobiliteit, leefbaarheid door minder straatparkeren, bezettingsgraad parkeergarages en het hebben van een financieel verantwoord functionerend parkeerbedrijf) beter kunnen worden bereikt.*"

Ook lopen wij bij een aantal actuele discussies over betaald parkeren, zoals in de Professorenbuurt, tegen het beperkte parkeerinstrumentarium aan. Daardoor komen interessante ideeën van bewoners om de parkeerdruk tegen te gaan vaak moeilijk van de grond.

Een andere constatering is dat tariefsverhogingen in de wijken vaak, maar niet altijd direct leiden tot zichtbare resultaten. Bewoners hebben soms het gevoel dat ze weinig terugkrijgen in hun directe woonomgeving bij invoering/verhoging van tarieven voor betaald parkeren.

Specifiek voor de binnenstad hebben we in de Binnenstadsvisie aangegeven hoe wij ons stadscentrum klaar willen maken voor de toekomst. We willen meer ruimte maken voor voetgangers en fietsers. Dit kan consequenties hebben voor het parkeren in de binnenstad.

Kader

Naast de bovenstaande concrete aanleidingen is het ook goed om het parkeerbeleid te plaatsen in een breder perspectief.

Ons mobiliteitsbeleid is gebaseerd op de Netwerkanalyse en het Bereikbaarheidsplan uit 2013. Groningen is een compacte stad, met korte verplaatsingsafstanden en het hoogste fietsgebruik in Nederland. Maar ook met een belangrijke regiofunctie en een grote dagelijkse pendel, zowel voor werk als studie. We werken vanuit ons mobiliteitsbeleid al tientallen jaren consequent aan het compact houden van onze stad en het tegelijkertijd zorgen voor een goede bereikbaarheid. We bieden de automobilist diverse opties aan en zorgen tegelijkertijd ervoor dat we de alternatieven goed op orde hebben.

Eerder al, in 2010, heeft uw raad de nota "Parkeren in de Stad - Duurzaam Bereikbaar! 2010-2020" vastgesteld. Daarin is ons parkeerbeleid vastgelegd. Veel ambities en maatregelen uit 2010 zijn al in de praktijk gebracht en aan andere wordt hard gewerkt.

Bredere urgentie

Ondertussen zijn we halverwege de looptijd van deze nota en zien we nieuwe trends, die invloed gaan hebben op het parkeergedrag van mensen en dus het ruimtegebruik in de stad:

- De opkomst van elektrische auto's zal leiden tot ander mobiliteitsgedrag. We zien ook steeds vaker verzoeken voor het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte;
- De opkomst van de zelfrijdende auto. Maakt deze het autorijden laagdrempeliger en komen er dus meer auto's? Of is er juist minder ruimte nodig?
- Autodelen wordt, met name onder jongere mensen, steeds populairder. Jongeren vinden autobezit steeds minder belangrijk;
- Ontwikkelingen en innovaties op het gebied van ICT zullen zich in versterkte mate voortzetten;
- Wonen in de binnenstad wordt steeds populairder en mensen die daarvoor kiezen zullen in de toekomst vaker bereid zijn iets verder te lopen. Wij vinden dat gegeven de schaarse openbare ruimte in de binnenstad goed verdedigbaar. Bovendien blijkt dit ook zo te functioneren bij vergelijkbare situaties in andere steden, zowel in Nederland als daarbuiten.
- Hetzelfde geldt voor bezoek aan de binnenstad. Beleving speelt een belangrijkere rol dan snel een boodschap kunnen doen. Bereikbaarheid van de binnenstad wordt daarmee belangrijker dan het parkeren voor de deur.

Daarnaast groeit de stad veel harder dan we in 2010 dachten. De verwachting is dat deze groei zich in elk geval tot 2025 nog doorzet richting 225.000 inwoners, en misschien zelfs versnelt richting 250.000 of nog meer inwoners in 2040. Wonen, werken en recreëren in de stad wordt steeds populairder. Tegelijkertijd gaat de krimp in het ommeland onverminderd door. Daardoor neemt de wederzijdse afhankelijkheid tussen stad en regio toe. De banen zijn steeds meer in de stad te vinden en steeds vaker zullen mensen een beroep doen op allerlei soorten stedelijke voorzieningen. Die zich bovendien ook steeds meer concentreren in de gemeente Groningen. De druk op de stad neemt dus toe.

We hebben ook ambities op ander terreinen. Zo willen we in 2035 energieneutraal zijn. Dit is hard nodig, want we willen onze afhankelijkheid van het aardgas verminderen, niet alleen vanwege de aardbevingen maar ook omdat we een bijdrage willen leveren aan de wereldwijde energietransitie en klimaatproblematiek. Onlangs hebben we geconstateerd dat we er in het huidige tempo niet in slagen om de doelstelling in 2035 te halen. Er is een versnelling nodig. We moeten ook in ons mobiliteitsbeleid kijken waar we extra inzet op kunnen leggen.

Een andere ontwikkeling die we hier willen noemen, is de andere manier van werken van de gemeente. We leggen minder van bovenaf op en doen meer in samenwerking en co-creatie. Ons college heeft daarom in 2014 het gebiedsgericht werken ingevoerd, met gebiedsteams en wijkwethouders. Initiatieven uit de samenleving willen we faciliteren en begeleiden, en als dat nodig is wijken we van ons beleid af of passen we ons beleid aan. Parkeerbeleid leent zich bij uitstek voor een gebiedsgerichte aanpak

Tot slot noemen we de invoering van de Omgevingswet in 2018. De Omgevingswet verplicht gemeenten om al het relevante beleid op het fysieke domein, dus ook parkeren, in één document te integreren (de Omgevingsvisie). Hoe we met het parkeerbeleid moeten omgaan in het kader van de Omgevingswet weten we nog niet. Wel moeten we zoveel mogelijk anticiperen daarop bij de vaststelling van nieuw beleid in de aanloop naar 2018. Vandaar dat we gestart zijn met de voorbereidingen voor de nieuwe Omgevingsvisie: The Next City. Het antwoord op de parkeeropgave zal een grote impact hebben hoe de stad van de toekomst er uit ziet en functioneert.

Wenkend perspectief is noodzakelijk

Naar aanleiding van de motie van november 2014 zijn we voortvarend aan de slag gegaan met de herijking van het parkeerbeleid. We hebben dit in eerste instantie opgevat als een herijking van de bestaande parkeernota op een aantal onderdelen. Gedurende het proces zijn wij echter tot de conclusie gekomen dat er meer noodzakelijk is. Wij merken in de discussie over parkeren in de wijken dat er bij mensen vraag is naar een bredere discussie over de inrichting van straten en de mogelijkheden voor spelen of groen. Op dit moment kunnen we daar met het gemeentelijke parkeerinstrumentarium nog beperkt navolging aan geven. Het differentiëren van de parkeertarieven om doelstellingen te kunnen halen is zeker een van de mogelijkheden, maar tarieven zijn in feite een resultante van de discussie en geen doel op zich. Bijvoorbeeld tijdens het experiment 'Leefstraten' tijdens Let's gro hebben we gezien dat mensen hun parkeergedrag wel willen veranderen, als men daar wel iets voor terug krijgt; een goed alternatief of een mooiere straat. We hebben dus eerst een perspectief nodig, een leidraad waar we de komende jaren geleidelijk naar toe willen werken.

Omggaan met de schaarse openbare ruimte

Met parkeerbeleid verdelen we de schaarse openbare ruimte in de stad. We streven naar een optimaal gebruik en naar een rechtvaardige verdeling van deze ruimte. Niet alleen verkeerskundige of financiële, maar ook ruimtelijke, economische, vastgoedkundige, ecologische en organisatorische belangen moeten daarbij steeds worden afgewogen.

Deze afweging wordt steeds ingewikkelder. Een groot deel van de groei van de stad zal in de bestaande stad plaatsvinden. Naast jongeren willen ook steeds meer eenpersoonshuishoudens graag in de stad wonen. De druk op de openbare ruimte in de bestaande stad neemt daardoor steeds meer toe en de leefbaarheid komt steeds verder onder druk te staan. Binnenstedelijke ruimte is schaars en gewild, ontwikkeling is duur en we willen het groen in de stad behouden. Dat betekent dat het drukker wordt op straat. Dat is vooral merkbaar in de binnenstad, maar ook in de andere wijken zullen we dit gaan merken.

De kern van de boodschap is dat wij veel slimmer willen én moeten omgaan met de beschikbare ruimte: letterlijk en figuurlijk ruimte creëren en keuzes maken. Met name ruimte voor de voetganger, want een van de oogsten van Let's Gro is dat deze nog meer dan nu prioriteit moet krijgen in onze stad.

We werken hard aan de autobereikbaarheid van de stad (aanpak Ring Zuid, Groningen Bereikbaar). Met de Netwerkanalyse en de HOV-Visie hebben we ons OV-netwerk toekomstbestendig gemaakt. We hebben een nieuwe fietsstrategie ontwikkeld en in de Binnenstadvisie versterken we de positie van de voetganger. Een logische volgende stap is nadenken over het parkeren in de stad.

Onze strategie daarbij is dat we niet nu ineens ons hele parkeerbeleid wijzigen. Onze inzet is om een aantal principes en uitgangspunten te formuleren en vervolgens met kleine stappen steeds vooruitgang te boeken. Deze kleine stappen pakken we projectmatig aan, waarbij we nieuwe gevallen anders willen behandelen dan oude. Stappen die we gaan zetten doen we vanuit het 'no-regret' principe.

Parkeren als instrument

Het parkeerbeleid is daarbij geen doel op zich, maar een middel om maatschappelijke doelen te bereiken. We kunnen het parkeerbeleid daarbij opsplitsen in drie deelvraagstukken: de binnenstad, het parkeren in de wijken en aan de rand van de stad. We geven daarbij steeds een ambitie aan en een aantal denkrichtingen.

Binnenstad

Ambitie

We willen de openbare ruimte in de binnenstad versterken en de beschikbare ruimte beter benutten. De voetganger heeft bij herinrichting de hoogste prioriteit. Om daarvoor ruimte te maken, willen we in de binnenstad prioriteit leggen bij de kwaliteit van de openbare ruimte. De bereikbaarheid van de binnenstad staat voorop, maar dat hoeft niet overal voor de deur mogelijk te zijn.

Denkrichtingen

We willen onderzoeken of bewonersparkeren op de Diepenring naar openbare garages kan en bezoekersparkeren kan worden verminderd. In delen van de binnenstad bekijken we of we alleen bewonersparkeren kunnen toestaan, maar dan wel goede alternatieven aanbieden in parkeergarages, die goed en snel bereikbaar moeten zijn via de Diepenring. Daarbij is er wel een oplossing nodig voor tariefverschil vergunningen straat en garages. Een andere manier om ruimte te maken op straat is om terughoudender om te gaan met tweede vergunningen of niet altijd het maximale aantal vergunningen ook daadwerkelijk uit te geven. We zien daarbij een projectmatige aanpak voor ons, met maatwerk voor specifieke situaties en doelgroepen zoals mindervaliden.

Parkeren in wijken

Ambitie

We willen consequenter en duidelijk zijn en het zogenaamde 'waterbedeffect' zoveel mogelijk voorkomen. Ook willen we meer ruimte bieden voor initiatief en onze gereedschapskist vergroten.

Denkrichtingen

We willen de mogelijkheden vergroten om kwaliteit terug te brengen in de wijken bij invoering van betaald parkeren of verhoging van tarieven. Dat kan door een herinrichting maar ook anderszins. We staan open voor pilots om alternatieven voor betaald parkeren te verkennen. We staan in dat kader ook positief tegenover leefstraten, maar wel onder een aantal voorwaarden. Het moet bijvoorbeeld niet zo zijn dat het parkeren verplaatst wordt naar de omliggende straten. Ook willen we in de wijken kijken of we in de toekomst terughoudender kunnen omgaan met het uitgeven van het aantal vergunningen. Nieuwbouw heeft consequenties voor de parkeerdruk. We willen vooraf duidelijk zijn bij nieuwbouw richting ontwikkelaars en toekomstige bewoners om latere discussies over parkeren in de wijken te voorkomen.

Rand van de stad:

Ambitie

We willen ons P+R beleid voortzetten en uitbreiden want P+R is goed voor de leefbaarheid én bereikbaarheid van de stad. We blijven daarbij P+R positief stimuleren, we willen het gebruik van de P+R-terreinen daarom de komende jaren gratis houden. We willen voorkomen dat mensen afhaken en weer met de auto onnodig naar de binnenstad gaan, want we hebben een goed alternatief.

Denkrichtingen

We willen een visie ontwikkelen op functies bij P+R terreinen. Nieuwe functies zijn goed voor de sociale veiligheid en maakt deze terreinen aantrekkelijker voor bezoekers. We willen afspraken met de Regio maken over instandhouding van P+R-terreinen. Uiteindelijk willen we de klanttevredenheid P+R van 7,6 naar 8 verhogen.

De paradox van het parkeerbedrijf

Het parkeerbeleid- en bedrijf staat ten dienste van het mobiliteitsbeleid. Het is dan ook niet voor niets dat het parkeerbedrijf financieel bijdraagt aan beheer van P+R-terreinen en fietsenstallingen in de binnenstad. We hebben grote stappen gezet in het gezonder maken van de financiële situatie van het parkeerbedrijf. Voor de komende drie jaren zit het parkeerbedrijf in relatief rustig vaarwater.

Tegelijkertijd zijn de risico's nog steeds fors: enerzijds door de exploitatie van de Forumgarage, de Damsterdiepgarage, veranderende bezoeken aan de binnenstad en de opkomst van internetwinkelen. Anderzijds hebben ook trends invloed op het autobezit en daarmee de parkeerbehoefte. In de jaarverslagen en het meerjarenraming van het parkeerbedrijf kunt u hier meer over lezen.

Uw raad heeft terecht al vaker gewezen op de paradox van het parkeerbedrijf. Aan de ene kant staat het parkeerbedrijf ten dienste van de maatschappelijke doelstellingen. Aan de andere kant heeft dit direct invloed op de financiële situatie van het parkeerbedrijf. Dit doet zich voor bij de bovengenoemde bijdragen. Maar ook bij de uitbreiding van P+R in relatie tot bezettingsgraad van parkeergarages of bij bewonersparkeren in openbare garages doet dit zich voor. En dat terwijl het parkeerbedrijf tegelijkertijd financiële verantwoording moet afleggen over de bedrijfsvoering. We willen daarom de consequenties voor het parkeerbedrijf bij keuzes transparanter zichtbaar maken zodat het onderdeel wordt van de integrale afweging.

Daarnaast willen we de financiële mogelijkheden onderzoeken om bij discussies over betaald parkeren meer terug te investeren in de wijken. Dat kunnen fysieke resultaten zijn (bv. een herinrichting), maar ook bijvoorbeeld op het gebied van sociale veiligheid. Daarbij hebben we wel te maken met wetgeving. Enerzijds de Wet op de Venootschapsbelasting (VPB) die maakt dat we over eventuele winst van het parkeerbedrijf belasting moeten afdragen. Anderzijds de Wet Markt en Overheid die maakt dat al onze kosten in de prijzen verwerkt moeten zijn. Bovendien is de orde van grootte van een fysieke investering anders dan de opbrengst van betaald parkeren. Dus hierbij past zeer nadrukkelijk een winstwaarschuwing.

Vervolg

We willen de stad nadrukkelijk betrekken bij deze heroriëntatie op het parkeerbeleid. Dit onderwerp leent zich goed voor een interactief proces met de stad: bewoners, ondernemers, bezoekers, maar ook andere commerciële aanbieders van parkeergarages. We zouden voor de zomer 2016 een stadsgesprek en een aantal expertmeetings kunnen organiseren rondom bovenstaande onderwerpen.

Vragen aan uw raad

Voordat we hierover een brede discussie met de stad aan gaan, willen we uw raad graag de gelegenheid geven hierover een eerste gedachtenwisseling aan te gaan. Herkent u zich in de problematiek en de richting die wij schetsen? Is dit voldoende basis voor het gesprek met de stad en daarna voor concrete voorstellen voor visie en uitvoering? Ook horen we graag van u of er zaken instaan die we niet verder moeten uitwerken.

We vragen u om deze brief te bespreken en ons college aandachtspunten mee te geven voor het vervolgtraject. Mede op basis daarvan zullen we het gesprek met de stad voor de zomer 2016 voeren en willen we in het najaar met concrete voorstellen komen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink