

Onderwerp Projectofferte fietsparkeren binnenstad (flitsteam)
J.S. Bos
Steller



De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 8058 Bijlage(n) 1 Ons kenmerk 6459433
Datum 12 juli 2017 Uw brief van Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Graag informeren wij u over het onlangs opgestarte project Flitsteam fietsparkeren binnenstad. Geparkeerde fietsen leidt op diverse plekken in de binnenstad tot meerdere problemen: Overlast, onveiligheid en een rommelig en een onaantrekkelijk straatbeeld. Daarom willen we de knelpunten aanpakken en de toegankelijkheid van de stad te vergroten. Dat betekent meer ruimte creëren voor de voetganger en anders mobilen. Hiervoor is het nodig dat we voldoende nieuwe parkeerplekken realiseren voor fietsen.

De urgentie om op korte termijn met oplossingen te komen is groot. Daarvoor hebben we het project Flitsteam fietsparkeren binnenstad opgericht. Het project draagt bij aan een aantrekkelijke en toegankelijke binnenstad en fietsstad door de komende twee jaar op een daadkrachtige en creatieve wijze knelpunten van fietsparkeren binnen de aangegeven zoekgebieden in de binnenstad aan te pakken.

De financiële dekking van het project komt primair vanuit de Fietsstrategie aangevuld met een bijdrage vanuit het gebiedsprogramma. In de kwartaal voortgangsrapportage zal dit als een begrotingswijziging meegenomen worden. Indien oplossingen grotere structurele en/of extra investeringen vragen is een extra kredietbesluit van uw raad nodig.

Wij zetten er op in om nog dit jaar met de eerste zichtbare resultaten te komen. Zo krijgt onder andere het fietsvak Grote Markt binnen dit project een verder vervolg. Voor een verdere toelichting op het project en de aanpak verwijzen wij u naar de door ons vastgestelde projectofferte die bij deze brief is gevoegd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
Peter den Oudsten

de secretaris,
Peter Teesink

Projectofferte (PO)

(voorheen: 'Projectplan')



Programma Bereikbaarheid

Programmaleider : Ingrid Bolhuis
 Projectmanager en steller : Jeroen Bos
 Opgesteld/gewijzigd : 15 juni 2017

Bestemd voor behandeling in

(voor zover van toepassing)

Programma-overleg : -
 PO('s) : 3 juli 2017
 College : 11 juli 2017
 RC : Ter informatie
 Raad : Ter informatie

1. Naam project

Fietsparkeren Binnenstad (Flitsteam).

2. Aanleiding en probleem

Mede door het succes van ons fietsbeleid is de fiets veruit het belangrijkste vervoermiddel voor bezoekers van de binnenstad. Dit zorgt voor veel geparkeerde fietsen in de binnenstad. Voor deze fietsen is nu onvoldoende (stallings-)ruimte beschikbaar. Dit leidt tot meerdere problemen:

- Overlast

(lukraak) geparkeerde fietsen zorgen voor overlast voor gebruikers van de binnenstad; voetgangers, fietsers, (bevoorraders-)verkeer. Trottoirs, zebapaden, blinde-geleide routes e.d. worden belemmerd door geparkeerde fietsen en dat is hinderlijk. We willen meer ruimte creëren in de binnenstad voor met name voetgangers, fietsers en in het bijzonder anders mobiele (minder validen, ouderen die slecht ter been zijn, blinden, kinderwagens etc). Extra stallingsruimte voor de fiets is hierbij nodig.

- Onveiligheid

Vanuit het oogpunt van openbare orde en veiligheid ontstaan soms gevaarlijke situaties door grote hoeveelheden geparkeerde fietsen, met name tijdens uitgaansnachten. Hulpdiensten en binnenstadbezoekers worden hierdoor belemmerd en dit kan slecht uitpakken bij een calamiteit.

- Rommelig en onaantrekkelijk straatbeeld

Grote aantallen willekeurig gestalde fietsen zorgen voor een rommelig en onaantrekkelijk straatbeeld. Wij willen een aantrekkelijke binnenstad zijn en daar hoort dit niet bij.

Daarom willen we de knelpunten aanpakken en ruimte creëren voor de voetganger als ook meer kwaliteit bieden aan de fietser. Hiervoor is het nodig dat we voldoende parkeerplekken realiseren voor fietsen. Binnen de Fietsstrategie maken we onderscheid tussen de korte en lange termijn. Onder de lange termijn vallen (grote) inbandige en/of ondergrondse fietsenstallingen, zoals de fietsenstalling onder het Groninger Forum. Dit project richt zich vooral op maatregelen voor de korte termijn. De urgentie om op korte termijn met oplossingen te komen is gelet op de geconstateerde problemen groot.

3. Doel

Het Project draagt bij aan een aantrekkelijke en toegankelijke binnenstad en fietsstad door de komende twee jaar op een daadkrachtige en creatieve wijze knelpunten van fietsparkeren binnen de aangegeven zoekgebieden in de binnenstad aan te pakken.

4. Projectresultaat¹

Oplossen of verminderen van overlast van fietsparkeren in de aangegeven zoekgebieden door zichtbaar:

- (extra) fietsparkeerplekken te realiseren;
- zo nodig (handhavend) op te treden tegen 'fout' geparkeerde fietsen;
- gedragsverandering van de veroorzaker te stimuleren.

Hiermee levert het project (een bijdrage aan):

- Een aantrekkelijke binnenstad met meer ruimte voor voetgangers en fietsers, aansluitend op doelstelling van Binnenstad 050 ('ruimte voor jou').
- Een aantrekkelijke fietsstad door meer kwaliteit te leveren aan de fietser.
- Een veilige binnenstad doordat hulpverleners niet of beperkt worden gehinderd door grote aantallen geparkeerde fietsen en goede obstakelvrije vluchtroutes.
- Een toegankelijke binnenstad, in het bijzonder voor 'anders mobilen'.
- Duidelijkheid voor binnenstadbezoekers en in het bijzonder fietsers t.a.v. waar fietsen geparkeerd kunnen worden en waar niet.

Ten behoeve van de Lange-termijnaanpak voor fietsparkeren (na 2018) levert het Project input voor het opdoen van ervaring met de wijze waarop invulling gegeven kan worden aan fietsparkeren en gedragsverandering. Het levert tevens een bijdrage in het (ontwikkelen van) een werkwijze met instrumenten hoe in te toekomst om te gaan met fietsparkeren in de binnenstad en het verankeren hiervan in projecten.

5. Omschrijving

5.1. Context

Belangrijk bij onze aanpak en in lijn met onze Fietsstrategie is dat kiezen voor logische oplossingen. Om ons gezamenlijke doel te bereiken, zorgen we er voor dat er voldoende stallingsvoorzieningen² zijn die ook gebruikt worden, rekening houdend met (toekomstige) fietsroutes in de binnenstad. Bovendien willen we het gedrag van fietsers gericht beïnvloeden. Soms fysiek door de inrichting van een straat, maar ook door promotie en marketing.

Naast dat de gehele keten van vraag, aanbod, verleiding, fietsstewards, toezicht en handhaving moet worden meegenomen - met ieder hun eigen verantwoordelijkheden en capaciteiten - hebben we ook

¹ Uiteraard binnen de scope van het project zoals in deze projectofferte geformuleerd, in het bijzonder de financiële scope.

² In de Fietsstrategie hebben we voor het fietsparkeren in de binnenstad heldere keuzes gemaakt die aansluiten bij de stallingsbehoefte van bezoekers en werknemers. Daarbij gingen we uit van de volgende principes:

- lang parkeren: kwalitatief hoogwaardige fietsenstallingen, in pandig of ondergronds;
- middellang parkeren: vaste voorzieningen in de openbare ruimte;
- kort parkeren: flexibel oplossen in de openbare ruimte.

te maken met de dynamische omgeving van de binnenstad waar het ruimtegebruik zeer intensief en vaak dubbel is. Veel locaties in de binnenstad worden gedurende de dag één of meerdere keren ergens (anders) voor gebruikt.

Om te weten of onze maatregelen effectief zijn of om bij te kunnen sturen, willen we vaker en beter gaan monitoren. Vanwege de dynamiek in de binnenstad zijn we namelijk nooit klaar met het treffen van maatregelen op het gebied van fietsparkeren.

5.2.Focus

Het Project Fietsparkeren richt zich op een aantal zoekbieden. Deze zoekgebieden zijn gebaseerd op de concentratiegebieden zoals geformuleerd in de concept *Leidraad voor de openbare ruimte van de binnenstad* (dummy april 2017), uitgezonderd het stationsgebied en aangevuld met de supermarktlocaties in de binnenstad. Deze gebieden en locaties zijn de plekken waar de meeste winkels zijn, waar de meeste mensen komen en waar zich de meeste functieconflicten in de openbare ruimte voordoen.



Afbeelding: zoekgebieden fietsparkeren met richtaantallen benodigde fietsparkeerruimte. Met ster zijn de supermarktlocaties aangeduid.

Binnen de zoekgebieden is een aantal c.q. hotspots aan te wijzen waar zich de grootste problemen voordoen en waar actie gewenst is. Vaak genoemde locaties zijn De Korenbeurs, Tussen Beide Markten, Poelstraat, Peperstraat Zuiderdiep kop Heerestraat, Brugstraat en A-Kerkhof. De problemen in deze gebieden zijn het grootst en tegelijkertijd zijn het ook de moeilijkste locaties om met oplossingen te komen. Als er geen directe oplossingen op deze locaties mogelijk is ligt de focus

op deze locaties vooral op gedrag en handhaving, en proberen we in de (directe) omgeving oplossingen voor fietsparkeren te bieden. De focus ligt in eerste instantie op locaties waar 'quick wins' zijn te behalen. Door met zoekgebieden te werken is er meer flexibiliteit en ruimte in oplossingen.

Let op: we gaan in deze zoekgebieden oplossingen realiseren maar zullen redelijkerwijs nooit de totale behoefte kunnen oplossen. Daarvoor zijn grote stallingen nodig die via een lange termijn aanpak gerealiseerd moeten worden.

5.3. Maatregelen

Maatregelen kunnen bestaan uit het uitbreiden c.q. creëren van fietsparkeerplekken in de zoekgebieden. Maar het kan ook gaan om structureren, opheffen of verbieden van fietsparkeren. Soms wordt gewenste gedragsverandering ingezet door handhaving en toezicht, maar ook door marketing en communicatie; bijvoorbeeld door publieksacties.

We willen van tevoren niet precies vastleggen op welke manieren vorm wordt gegeven aan de maatregelen. We willen namelijk juist ruimte geven aan creatieve ideeën en oplossingen. Tijd en geld zijn uiteraard wel belangrijke randvoorwaarden. Dat wil zeggen dat het op korte termijn te realiseren moet zijn en binnen het beschikbare budget.

De bedoeling is om snel maatregelen uit te voeren. Dat betekent dat we in beeld moeten krijgen waar en hoe 'quick wins' mogelijk zijn; maatregelen die relatief simpel en snel zijn uit te voeren. Maatregelen die wat meer tijd nodig hebben voeren we in 2018 uit.

6. Randvoorwaarden en kaders

6.1. Mandaat

Het fietsparkeerprobleem in de binnenstad vraagt om oplossingen die snel uitgevoerd kunnen worden. Daadkracht en durf zijn daarbij sleutelwoorden. Om ervoor te zorgen dat het Project Fietsparkeren ook snel aan de slag kan, is er mandaat nodig. De projectmanager legt verantwoording af aan de programmamanager (Ingrid Bolhuis) en deze laatste heeft het mandaat om maatregelen uit te voeren.

Bestuurlijke verantwoordelijkheid ligt bij wethouder Verkeer Paul de Rook. Afstemming vindt plaats in het wekelijkse PO en dit is het primaire bestuurlijke mandaat, tenzij in specifieke situaties een besluit van B&W of Raad nodig is.

6.2. Afstemming met projecten binnenstad

Ambtelijke en bestuurlijke afstemming vindt primair plaats via de projectstructuur Binnenstad. Dat betekent ambtelijke afstemming binnen het Kernteam Binnenstad en bestuurlijke afstemming binnen de maandelijkse stuurgroep Binnenstad.

Waar verder nodig wordt individueel afgestemd met de lopende projecten in de binnenstad.

6.3. Kwantificeren en prioriteren.

In de concentratiegebieden zijn de geschatte benodigde fietsparkeerplekken aangegeven. Deze getallen zijn geen doel op zich voor het Project, omdat op voorhand niet precies duidelijk gemaakt kan worden waar de kansen liggen en hoeveel plekken gerealiseerd kunnen worden. Grote stallingsruimten voor fietsen zullen via de lange termijn aanpak gerealiseerd moeten worden. Het projectteam maakt een nadere prioritering van de aanpak, waarbij de focus eerst op de aangegeven hotspots komt te liggen.

6.4. Doelgroepen

Het Project richt zich op de binnenstadbezoeker of -bewoner die op straat de fiets parkeert. Het is gewenst om de doelgroep(en) nader in beeld te brengen en te karakteriseren zodat hier in de marketing en mogelijk beoogde gedragsverandering op kan worden ingespeeld. Dit is onderdeel van de uitwerking communicatie/marketing.

6.5. Ruimte om te experimenteren en tijdelijke oplossingen.

Doordat van het Project creativiteit en snelle oplossingen worden verwacht is er ruimte voor tijdelijke oplossingen en/of experimenten. Deze pilot-projecten worden geëvalueerd en kunnen en mogen ook mislukken. In het kader van creatieve oplossingen gaan we bekijken of het interessant en haalbaar is om een prijsvraag voor oplossingen bij marktpartijen uit te zetten.

De resultaten van recent uitgevoerde pilots zoals het lichtvak Grote Markt worden benut in het project.

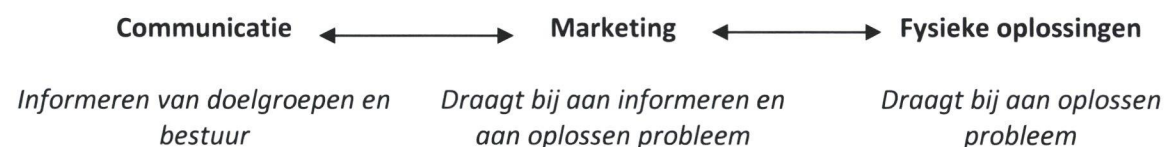
6.6. Het Project Fietsparkeren opereert verder binnen de volgende kaders:

- Binnenstadsvisie Bestemming Binnenstad
- Fietsstrategie Groningen 2015-2025
- Vastgesteld beleid en wettelijke regelgeving (voor o.a. bomen/groen en ecologie)
- Leidraad voor de openbare ruimte van de binnenstad
- Financiën
- Beheer
- Communicatie

7. Stakeholders, participatie en communicatie

Het fietsparkeren in de binnenstad is een aansprekend onderwerp. Bijna iedere Stadjer maakt gebruik van de binnenstad, maar het raakt ook alle andere bezoekers van de binnenstad. Daarnaast hebben ook alle ondernemers in de binnenstad er groot belang bij. Dit vereist een adequate communicatiestrategie en -campagne, ook om fietsers te wijzen op nieuwe mogelijkheden en om ander gedrag te bewerkstelligen.

Het nemen van maatregelen kunnen we niet alleen. We gaan daarom samen met ondernemers en andere partijen in de binnenstad aan de slag. Desalniettemin willen we snel aan de slag om op korte termijn oplossingen voor het fietsparkeerprobleem te bieden. Benadering van de gebruikers van de binnenstad zal vooral via een adequate communicatiestrategie plaatsvinden. Goede en benaderbare communicatie is essentieel, denk ook aan ludieke acties, inspringen op kansen en activiteiten. Marketing en communicatie levert derhalve een bijdrage in de oplossing c.q. het doel van het project.



Voor de communicatie en marketing huren we ook extern in om dit goed vorm te kunnen geven. Afhankelijk van de boodschap en doelgroepen die we benaderen maken we gebruik van de bestaande huisstijlen van de 'Binnenstad Ruimte voor jou' en 'Fietsstad 050'.

<i>Stakeholder</i>	<i>Belang</i>
Bezoekers binnenstad	Toegankelijkheid binnenstad en adequaat kunnen stallen fiets
Bewoners binnenstad	Toegankelijkheid en voldoende stallingsruimte voor eigen fiets op korte afstand. Kwaliteit woonomgeving.
Ondernemers binnenstad, marktondernemers, Groningen Cityclub (GCC)	Aantrekkelijke binnenstad en bereikbaar houden van winkels en markt. Voldoende stallingsruimte voor klanten.
Hulpdiensten	Toegankelijkheid voor snel kunnen 'bewegen' door de binnenstad en adequaat kunnen optreden bij calamiteiten.
Anders mobielen	Toegankelijkheid binnenstad
Supermarkten	Gelet op grote aantrekkingskracht van deze winkels op bezoekers genereren met name supermarkten veel gestalde fietsen (veelal kort stallen).
Rijksuniversiteit Groningen	Genereert een belangrijke fietsstroom en 'veroorzaker' problemen van fietsparkeren in noordwestelijk zoekgebied. Is als partij nodig om tot oplossingen te komen.
Parkeerbedrijf Groningen	Afhankelijk van oplossingen is afstemming en medewerking van parkeerbedrijf nodig.
Fietsersbond	Vertegenwoordigt fietsersbelangen

8. Projectplanning en -fasering

Het project start in juni 2017 en loopt twee jaar. Het project is er op gericht om binnen deze twee jaar maatregelen uit te voeren. Het project moet daarbij een basis bieden voor een werkwijze na deze twee jaar.

	<i>Omschrijving</i>	<i>Planning</i>
1	Opstellen projectofferte	April - juni '17
2	Brede projectstartup (PSU)	30 mei '17
3	Afronden projectofferte, accordering in B&W	Juni/juli '17
4	Nadere analyse hotspots, inventarisatie	Juni/juli '17
5	Brainstorm oplossingsrichtingen	Zomer '17
*	Optioneel: uitzetten van prijsvraag voor oplossingsrichtingen. Hiervoor plan van aanpak maken	Zomer '17
6	Afstemming met stakeholders	Sept/okt '17
7	Uitwerking en uitvoering eerste maatregelen, snel creatieve oplossing maken en met succes beginnen.	Sept/okt '17
8	Marketing(campagne) uitwerken en uitdragen	Sept/okt '17
9	Evaluatie eerste maatregelen en eventuele implementatie	November '17
10	Doorontwikkeling van maatregelen, uitvoering, evaluatie, implementatie. Door herhaling voorgaande stappen	Continu/cyclisch tot zomer 2019
11	Eindevaluatie en voorzet voor vervolg. Bieden handvatten voor lange termijn aanpak. Implementatie	Voorjaar 2019

9. Projectorganisatie en capaciteit

Project, projectgroep

Wie	Functie	Uren 2017	Uren 2018
Jeroen Bos	Projectmanager	200	300
Mirjam Wagter	Projectassistent	150	250
Freek de Bos	Beleidsadviseur parkeren	150 (concern)	250 (Concern)
Erwin de Jager	Verkeerskundig ontwerper	200	300
Sjoerd Wagenaar	Stadsbeheer	150 (concern)	250 (concern)
Johan de Boer	Communicatie + marketing	150	250

Interne afstemmingsgroep

Wie	Functie	Uren 2017	Uren 2018
Ingrid Bolhuis	Programmaleider bereikbaarheid Opdrachtgever	Concern	Concern
Gavin van Osnabrugge	Programmamanager binnenstad	Programma binnenstad	Programma binnenstad
Jaap Valkema	Beleidsadviseur fiets	Concern	Concern
Anet Deen	Planeconoom	60	90
Erwin Hofman	Grondexploitatie	40	60
Simon Poelstra	EZ	Concern	Concern
PM	Jurist handhaving/toezicht en openbare ruimte	40	60
Jaco Kalfsbeek	Stedenbouw / landschap	40	60
Peter Langeland	Vastgoed	20	40
Bureau Plakband	Marketing	150	250
Overige benodigde inhoudelijke expertise, tekenaars etc.,	Diverse personen	100	150
Toine van Boheemen + team	Stadsingenieurs (meerdere personen)	60	90
Jeroen ten Dam	Stadstoezicht	Concern	Concern
Ron Torenbosch	Stadsdeelcoördinatie	Concern	Concern
Herman Lubbers	Projectmanager	Via projecten	Via Projecten
Wieke Ijbema	Assistent projectleider	Via projecten + 30	Via Projecten + 30
Floris Schurer	Verkeersmeldingen	Turboteam	Turboteam

Zo nodig wordt ook met andere specialisten afgestemd indien bepaalde oplossingen daar om vragen. Denk aan deskundigen op het gebied van erfgoed, archeologie, bodem, technisch specialist.

10. Kosten project en dekking

De ervaring leert dat aanpak van fietsparkeren in de binnenstad veel uren vergt. De plankosten en v&t-kosten zijn relatief hoog ten opzichte van uitvoeringskosten. Een project als deze vraagt veel afstemming en denkkracht. Ook handhaving en toezicht betreft primair inzet van uren. De uitvoeringskosten kunnen in (bijv. fietsvakken) laag zijn, waardoor de verhouding anders is dan bij een gemiddeld project. Daarnaast vraagt de inzet op gedragsverandering vooral middelen vanuit marketing en communicatie. Omdat op voorhand niet duidelijk is welke precieze maatregelen we gaan nemen werken we niet met (vaste) percentages voor plan- en uitvoeringskosten.

Het Project heeft thans de volgende financiering:

- Uitvoeringsstrategie Fietsstrategie 2017 : € 300.000,-
- Bijdrage uit Gebiedsteam centrum 2017: € 30.000,-
- Bijdrage uit fietsenstalling Haddingestraat: € 180.000,-

Totaal: € 510.000,-.

Dit bedrag is voldoende om te kunnen starten en aan de slag te kunnen, maar is in principe onvoldoende om de gewenste ambities voor de komende twee jaar voldoende vorm te geven. Voor het project wordt ingeschat dat een totaal benodigde financiering van ca. 1 miljoen euro nodig is. Voor parkeeroplossingen in vastgoed of andere kostbare oplossingen zal additionele financiering nodig zijn uit andere projecten, budgetten of bijdragen van derden.

Samen met intern betrokken stakeholders en bestuur zal gedurende het project ingezet worden om de benodigde extra financiering rond te krijgen. Zie verder ook bij Risico's.

Omdat de beschikbare bedragen komen uit bestaande middelen binnen bestaand beleid (fietsstrategie en gebiedsbeleid) is het niet nodig hiervoor een afzonderlijk krediet aan de Raad aan te vragen. Bij in structurele voorzieningen (straatmeubilair met afschrijvingstermijn) is conform de financiële verordening in het geval van een investering van meer dan € 10.000,- een kredietbesluit nodig zijn van de gemeenteraad en kan dus in voorkomende gevallen nodig zijn. Dit staat echter op gespannen voet met de gewenste slagkracht van het project om snel te kunnen handelen met mandaat. Daarom gaan we de komende tijd nader in overleg met Financiën en bestuur om te kijken hoe we (als organisatie) flexibel, wendbaar en daadkrachtig kunnen opereren.

De mogelijkheden van cofinanciering kunnen per locatie worden onderzocht. Het is denkbaar dat bijv. de RUG, supermarkten en andere ondernemers bij willen dragen in oplossingen. Op voorhand gaan we niet uit van een bijdrage, maar we willen dit per locatie en maatregel verkennen.

11. Risico's

	<i>Risico-omschrijving</i>	<i>Beheersmaatregel</i>
1	Bestuurlijk/politiek: Maatregelen stuiten op weerstand vanuit andere projecten of stuiten op interne weerstand. Maatregelen in de binnenstad liggen altijd onder een vergrootglas. Dit roept soms (felle) reacties op waardoor maatregelen moeilijk of niet van de grond	Het Project heeft mandaat nodig waar alle betrokkenen zich aan committeren. Zonder dit mandaat is het risico groot dat de slagkracht verdwijnt en snelle maatregelen niet mogelijk zijn. Door regelmatige afstemming intern en

	komen. Kortom; hoe zorgen we ervoor dat Project slagkracht heeft en snel kan uitvoeren?	bestuurlijk worden betrokkenen zo goed mogelijk meegenomen en wordt getracht draagvlak te creëren.
2	Inhoudelijk/maatschappelijk/bestuurlijk: het is technisch en/of financieel onhaalbaar om de gewenste richtaantallen te realiseren.	Oplossingsrichtingen in beeld brengen en intern en met wethouder opties in beeld brengen. Vervolgens strategie bepalen.
3	Financieel: er is te weinig geld om voldoende plek voor fietsparkeren te realiseren of er komt onvoldoende extra financiën beschikbaar.	Tijdig intern en met wethouder afstemmen over (on)mogelijkheden, prioritering en financieringsvormen. Tijdig extra krediet aanvragen.
4	Maatschappelijk/bestuurlijk: door onze aanpak kan er ook druk komen om andere knelpunten aan te pakken.	Duidelijkheid in communicatie en afstemming met bestuurder. Eerst aanpak van de geselecteerde gebieden. Afhankelijk van resultaten, evaluatie en wensen kan een aanpak verder in de stad een mogelijk vervolg zijn.
5	Inhoudelijk/juridisch/maatschappelijk: bedachte oplossingen blijken lastig uitvoerbaar door bijv. vergunningsprocedures, archeologie, bodem, beschermd stadsgezicht, grondeigendom, technische belemmeringen onder- en bovengronds, etc.	Bij elke mogelijke oplossing moet een analyse komen van mogelijke inhoudelijke aandachtspunten en oplossingsrichtingen om inzichtelijk te krijgen of oplossing haalbaar is binnen het project.
6	Maatschappelijk: maatregelen stuiten op weerstand van (direct) omwonenden en/of ondernemers.	Tijdig communiceren met omgeving, afstemming. Afstemming met bestuurder en beoordeling plaats laten vinden vanuit bredere belangenafweging. Zo nodig werken met pilot-project en niet bang te zijn bij te sturen of terug te draaien. Project is creatief en moet ruimte hebben om te experimenteren.
7	Juridisch: handhaving en toezicht kan niet worden uitgevoerd wegens ontbreken juridische basis	In overleg met jurist in beeld brengen (on)mogelijkheden en oplossingsrichtingen. Bespreken met bestuurder.

12. Evaluatie

Juist omdat de maatregelen een innovatief en experimenteel karakter (kunnen) hebben is het nodig de maatregelen te monitoren en evalueren. Aan elke maatregel moet er daarom een monitorings- en evaluatieplan(netje) worden gekoppeld. De resultaten van elke maatregel worden in de projectgroep besproken en ervaringen worden benut bij nieuwe maatregelen. De resultaten (successen en mislukkingen) worden gerapporteerd aan het kernteam en de stuurgroep Binnenstad.