

Voorlopige agenda van de commissie Beheer en Verkeer van 23 november 2011

Hierbij wordt u uitgenodigd voor de openbare vergadering van de commissie Beheer en Verkeer

Datum: woensdag 23 november 2011
Aanvang: 20:00 uur
Locatie: Oude raadzaal
Voorzitter: mw. H. Rademaker
Griffier: W.T. Meijer (050-367 7726, wolbert.meijer@groningen.nl)

Extra vergadering

A. Algemeen deel

- A1. Opening en mededelingen
- A2. Vaststelling agenda

B. Inhoudelijk deel

- B1. Discussienotitie Parkeren met Perspectief
(collegebrief 10 november 2011)
Collegebrief - Discussienotitie Parkeren met Perspectief (pdf)
- B2. Deltaplan fiets Binnenstad
(raadsvoorstel 7 oktober 2011)
Raadsvoorstel inzake Deltaplan fiets Binnenstad (pdf)
Bijlage - De Groninger Fietsenstandaard Discussienota 2011-09-15 (pdf)
- B3. Uitbreiding capaciteit fietsparkeren stationsgebied
(raadsvoorstel 7 oktober 2011)
Raadsvoorstel inzake uitbreiding capaciteit fietsparkeren Stationsgebied (pdf)
- B4. Project uitbreiding betaald en vergunningparkeren
(collegebrief 28 oktober 2011)
Collegebrief inzake Project uitbreiding vergunning parkeren (pdf)
- B5. Uitvoeringsprogramma "Groningen geeft energie"
(collegebrief 3 november 2011)
Collegebrief inzake Uitvoeringsprogramma Groningen geeft energie (pdf)
Bijlage - Link naar uitvoeringsprogramma Groningen geeft Energie (pdf)

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 23 november 2011

Bijlage - Bespreekpunten GL (pdf)

Bij commissievergaderingen kunt u gebruik maken van het spreekrecht bij de inhoudelijke agendapunten (inclusief de conformstukken onder A) en de rondvraag. U krijgt dan drie minuten de gelegenheid de commissieleden te vertellen hoe u over een onderwerp denkt. Voor aanmelding en informatie kunt u terecht bij de commissiegriffier. De agenda's zijn onder voorbehoud. De definitieve agenda's worden in de vergadering vastgesteld.

Collegedebrief - Discussienotitie Parkeren met Perspectief

Bestuursdienst



Afdeling Bestuursadvisering
Onderwerp Discussienotitie Parkeren met Perspectief

Bezoekadres
Waagstraat 1

Postadres
Postbus 20001
9700 PB Groningen

Wij zijn met het openbaar vervoer bereikbaar, buslijnen 1, 2, 3, 5, 6, 11, 13, 16

Informatie over vertrektijden krijgt u via 0900-92 92

In uw antwoord graag datum en kenmerk vermelden.

De leden van de raad van de gemeente Groningen te GRONINGEN

Telefoon (050) 367 76 67 Bijlage(n) 1

Ons kenmerk BD 11.2816541

E-mailadres
div.bsd@groningen.nl

Datum 10 NOV 2011 Uw brief van

Uw kenmerk

Website
www.groningen.nl

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij bieden wij u, zoals aan u toegezegd, de discussienotitie Parkeren met Perspectief aan.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel

de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys

Collegebrief - Discussienotitie Parkeren met Perspectief

BIJLAGE

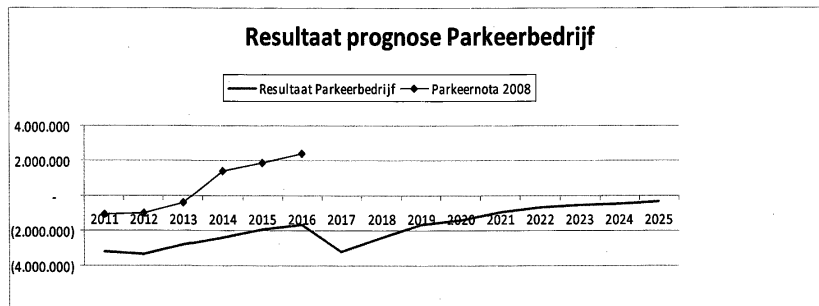
DISCUSSIONOTA

PARKEREN MET PERSPECTIEF

voorstellen voor het structureel gezond maken van het Parkeerbedrijf Groningen

1 Aanleiding en analyse

Het resultaat van het Parkeerbedrijf staat onder druk. In 2010 bedroeg het negatieve resultaat 2,7 miljoen euro; dat is 2,2 miljoen lager dan oorspronkelijk werd begroot in de Parkeernota. De huidige meerjarenprognose geeft voor de periode 2011-2026 gemiddeld een tekort weer van €1,8 miljoen per jaar. Cumulatief is het tekort tot en met 2025 €27 miljoen.



Het traditionele 'evenwicht' tussen straatparkeren, parkeren in garages en P+R lijkt in Groningen uit balans te zijn geraakt. Baten en lasten houden geen gelijke tred meer, waardoor zonder ingrijpen de exploitatie niet meer sluitend is. Daarvoor zijn verschillende oorzaken.

- De inkomsten uit de parkeergarages blijven achter bij de meerjarenverwachting. Dat is te wijten aan het uitblijven van ontwikkelingen (Boterdiepgarage en in mindere mate Europapark), maar ook aan ander gebruik en gedrag dan was verwacht. Zoals bij de Circusgarage (de winkels trekken minder mensen van buiten), maar ook Europapark. Zo is alleen al het tekort op de Boterdiepgarage ca. 1,7 miljoen per jaar; het tekort op de Circusgarage bedraagt 3 ton per jaar. Het achterblijven van de garage-inkomsten is een belangrijke factor in het tekort van het Parkeerbedrijf.
- De inkomsten uit straatparkeren staan onder druk. Het aantal betaalde parkeerplaatsen op straat neemt af en de handhaving op overtredingen was de afgelopen jaren door interne oorzaken (reorganisatieperikelen) minder goed. En net als bij de garages speelt ook hier de recessie een rol: landelijk is het beeld dat het gebruik van betaalde parkeerplaatsen in 2010 met 5% is gedaald.
- Terwijl de inkomsten dalen, stijgen de kosten van het Parkeerbedrijf. De kosten van het beheer van de garages en de exploitatie van fietsstallingen en P&R-terreinen nemen gestaag toe. Bij ongewijzigd beleid kosten de fietsstallingen (incl. kapitaallasten) vanaf 2013 ca. 1,6 miljoen euro per jaar. Bij ongewijzigd beleid kosten de P&R-terreinen dan € 670.000 per jaar (onderhoud en kapitaallasten). Daar staan geen inkomsten voor het Parkeerbedrijf tegenover. De opbrengst van P&R (kaartverkoop busritten) komt nu alleen terecht bij het OV-bureau.
- De buurtstallingen tenslotte kennen een redelijk stabiel beeld. Met de afgesproken tariefstijgingen komen we in 2015 op een kostendekkend niveau. De buurtstallingen blijven in deze nota daarom verder buiten beschouwing.

2 Naar een nieuw verdienmodel

Op basis van deze analyse op hoofdlijnen doen wij u in deze notitie voorstellen hoe we het Parkeerbedrijf op termijn weer structureel gezond kunnen maken. Maar nadrukkelijk met behoud van onze beleidsmatige doelen op het gebied van economie, ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer en duurzaamheid, zoals die zijn verwoord in ons Collegeprogramma. Want bij parkeren gaat het om meer

Collegiebrief - Discussienotitie Parkeren met Perspectief

dan alleen rentabiliteit. Onderdelen van beleid mogen geld kosten. Het gaat erom dat we goed in de greep houden hoeveel geld. Bovendien moet de dekking daarvan ook op langere termijn geregeld zijn. Dat wil zeggen dat er een eerlijk en houdbaar verdienmodel moet komen.

Daarbij is het van belang steeds goed in het oog te houden dat er een samenhang is tussen het verkeersbeleid en het parkeerbeleid, maar ook tussen de verschillende onderdelen van het parkeerbeleid. Draaien aan de ene knop (bijv. verhoging P&R-tarief) heeft direct gevolgen bij andere onderdelen: van de benutting van garages tot mogelijke verhoging van de druk op wijken waar nu nog geen betaald parkeerregime bestaat.

Een nader commercieel plan voor parkeergarages volgt in het eerste kwartaal van 2012.

Basispakket maatregelen

Voor de periode 2012-2016 is het gemiddelde tekort op het Parkeerbedrijf van 2,4 miljoen euro per jaar. Onderstaande tabel geeft het tekort voor de komende jaren exacter aan (bedragen in mln. euro's).

	2012	2013	2014	2015	2016	totaal
tekort	3,34	2,77	2,38	1,97	1,69	12,15

Het doel is om in 5 jaar dat tekort structureel weg te werken.

We hebben daarvoor een basispakket aan maatregelen samengesteld. Die moeten de inkomsten van het Parkeerbedrijf verhogen en de lasten verlagen. Daar hoort bij dat we ook kijken of we de grote geplande investeringen uit de Parkeernota anders kunnen financieren, om zo de jaarlijkse kapitaallasten van het Parkeerbedrijf te verlagen. Het basispakket richt zich op de korte termijn met maatregelen die snel geïmplementeerd kunnen worden.

In de volgende paragrafen lichten we de voorstellen van het basispakket toe voor de verschillende onderdelen van het Parkeerbedrijf. De financiële effecten van het basispakket zijn samengevat in bijlage 1.

3 Straatparkeren

Wijziging betalingssystematiek GSM (jaarlijkse besparing: 20 duizend)

In het huidige aflopende contract met de leverancier van GSM-parkeren betaalt de gemeente 8% van de omzet van het GSM-parkeren voor de door de leverancier gemaakte kosten. Aanvankelijk was dat bij een lage omzet een redelijke marge. Gezien de huidige omzetten en de percentages die andere gemeenten betalen, willen wij in de nieuwe overeenkomst inzetten op een verlaging van het percentage naar 2%. Dat levert een jaarlijkse besparing op van 20 duizend per jaar.

Aanpassen DVO's met DIA en Stadtoezicht (jaarlijkse besparing: totaal 100.000)

Met de huidige dienstverleningsovereenkomsten (DVO's) met de DIA voor de inning van boetes en het afdoen van bezwaren is een bedrag gemoeid van 500 duizend euro.

Met de af te sluiten dienstverleningsovereenkomst met Stadtoezicht over de handhaving van het parkeerbeleid is een bedrag gemoeid van 1.500.000 euro.

Voor beide nieuwe DVO's zetten wij in op een jaarlijkse besparing van 5%. Dat leidt tot een verlaging van de lasten van 1 ton per jaar. M.n. bij Stadtoezicht verwachten wij dat er door het nieuwe integrale toezicht efficiencywinst mogelijk is.

Bijdrage gehandicapten aan parkeerkosten (opbrengst: kostendekkend, nader uit te werken)

Eén van de uitvoeringstaken van het Parkeerbedrijf is het beoordelen van aanvragen voor en de verstrekking van gehandicaptenparkeerkaarten. Deze werkzaamheden worden uitgevoerd met 1,5 fte. De afgelopen jaren is het aantal aanvragen voor (verlenging van) een gehandicaptenparkeerkaart flink gestegen. Ook is er een toename in het aantal aanvragen voor gehandicaptenparkeerplaatsen op straat.

Tot nu toe heeft de gemeente er voor gekozen om – i.t.t. veel andere gemeenten – geen bijdrage te vragen voor het gehandicaptenparkeren en de kosten daarvan te laten dekken uit het Parkeerbedrijf.

Collegiebrief - Discussienotitie Parkeren met Perspectief

Dat is niet langer houdbaar. We stellen daarom voor de kosten voor het gehandicaptenparkeren niet meer te dekken uit het Parkeerbedrijf, en in plaats daarvan (eventueel een inkomensafhankelijke) eigen bijdrage te vragen aan gehandicapten, in principe op basis van kostendeckendheid.

Wij vragen u nu om hierover eerst een principebesluit te nemen.

De dienst ROEZ komt daarna zo spoedig mogelijk met een concreet uitwerkingsvoorstel.

Op peil brengen van handhaving betaald parkeren (opbrengst al verwerkt in meerjarenprognose)

Door verschillende interne oorzaken (m.n. de overgang van de Parkeerplicht naar de gemeente) is de handhaving van het betaald parkeren de afgelopen jaren minder goed geweest.

We verwachten dat de handhaving de komende jaren weer op het oude peil terugkomt. De effecten daarvan (uiteindelijk ca. + 3 ton per jaar) zijn al meegenomen in de actuele meerjarenprognose van het Parkeerbedrijf.

4 Fietsparkeren

Binnen de doelen van ons fietsbeleid hebben we gezocht naar mogelijkheden om kosten te verlagen en inkomsten te verhogen. Maar we willen wel dat de bestaande stallingsvoorzieningen goed gebruikt blijven. De maatregelen mogen het gewenste kwaliteitsniveau niet wezenlijk aantasten. Bij een Fietsstad horen nu eenmaal goede stallingsvoorzieningen. We kiezen daarom zoveel als mogelijk voor het handhaven van de bewaking bij de bestaande voorzieningen, met een prioriteit voor de binnenstad. Bewaking bij stallingen draagt immers ook bij aan sociale veiligheid (Schoon, Heel en Veilig).

Verlagen lasten bestaande voorzieningen (besparing: 288.000 per jaar)

We hebben geprobeerd de kwaliteit van de bestaande voorzieningen zo goed mogelijk in stand te houden, en daarbinnen te kijken naar mogelijkheden om de efficiency te verhogen. Zo handhaven we de 24 uren bewaking bij het Stadsbalkon (ook vanwege de sociale veiligheid), maar in het vervolg moet dit met 2 mensen in plaats van met 3. Ook de bezetting van de AFAC gaat terug naar 1 persoon. De stalling in de Peperstraat wordt een stalling die puur gericht is op uitgaanspubliek. Van woensdag t/m zaterdag is deze geopend van 22 tot 6 uur en zondag van 0 tot 6 uur.

Toch ontkomen we er helaas niet aan om in een beperkt aantal gevallen – Kardingse, Paddepoel en Haddingestraat – de bewaking bij stallingen te schrappen. Dat is ook nodig om de kostenstijging als gevolg van het afbouwen van de gesubsidieerde arbeid op te kunnen vangen.

Verlaging lasten: besparingen op nieuwe investeringen (besparing: 159.000 per jaar)

In de Parkeernota is 6,9 mln. euro gereserveerd voor investeringen in fietsparkeermaatregelen: in de binnenstad (4 mln.), het stationsgebied (uitbreiding, 2 mln.) en bij belangrijke bushaltes (0,5 mln.). De kapitaallasten daarvan (€423.000) komen ten laste van het Parkeerbedrijf.

De plannen voor uitbreiding van de stallingsvoorzieningen bij het station zijn al in gang gezet, de behoefte is daar zoals bekend groot. Ook de behoefte aan stallingsvoorzieningen in het centrum is groot. Bovendien willen we de openbare ruimte op m.n. drukke plekken zo veel mogelijk ontlasten van geparkeerde fietsen. Maar dan moet er wel een alternatief zijn.

We proberen daarom voor de geplande investering in het centrum (4 mln.) een bijdrage uit de BDU te krijgen. Omdat de BDU als voorwaarde heeft dat er ook een eigen bijdrage tegenover moet staan, verlaagt dit de geplande kapitaallasten van deze investering met 40%, van €273.000 naar €164.000. Een besparing van €109.000 per jaar, maar met behoud van de beoogde kwaliteit.

Gezien de beperkte financiële ruimte stellen we daarnaast voor om vooralsnog af te zien van het creëren van stallingsmogelijkheden bij grote bushaltes. Dat scheelt €50.000 per jaar, overeenkomend met een geplande investering van 5 ton.

Verhoging opbrengsten: invoeren tarief langparkeren Stadsbalkon (50.000 per jaar)

Voor het langparkeren van de fiets in het Stadsbalkon willen we een tarief vragen. Met de inzet van de aanwezige software en sensoren is het mogelijk om in kaart te brengen welke fiets langer dan 5 dagen in het Stadsbalkon staat. De belangrijkste voorinvestering hiervoor is inmiddels gedaan en de handhaving in het stationsgebied is op orde.

Collegebrief - Discussienotitie Parkeren met Perspectief

5 P&R voorzieningen

In de inleiding hebben we geconstateerd dat ons P&R-beleid financieel een zware belasting vormt voor het Parkeerbedrijf. Bij ongewijzigd beleid (incl. investeringen ten laste van het Parkeerbedrijf van in totaal 6,2 mln. voor vervangen verlichting, een P&R-terrein Zernike, de aansluiting van P&R-Europapark en een kwaliteitsimpuls voor P&R) kosten de P&R-terreinen in 2013 € 670.000 per jaar (onderhoud en kapitaallasten). Als we daar de kosten van toezichthouders per terrein bij optellen (een wens uit de P&R-nota 2011), zou dat zelfs 1,2 mln. per jaar kunnen worden. Daar staan geen inkomsten voor het Parkeerbedrijf tegenover.

Ook hier zoeken we daarom naar mogelijkheden om de kosten te verlagen en de inkomsten te verhogen, maar met behoud van onze beleidsdoelstellingen.

Financieren geplande 2 P&R-investeringen met BDU en/of RSP-geld (besparing 228.0000 per jaar)

In de Parkeernota is aangekondigd dat we bij Zernike een nieuw P&R terrein willen openen. Twee miljoen van de daarvoor benodigde investering (kapitaallasten 152.000 per jaar) zou ten laste komen van het Parkeerbedrijf. Ook is toen aangekondigd dat we de kwaliteit van bestaande P&R voorzieningen willen verbeteren (investering 1 mln., kapitaallasten 76.000 per jaar; ten laste van het Parkeerbedrijf).

We willen deze investeringen handhaven, maar ze geheel financieren met een combinatie van RSP-geld en BDU. Dat zou leiden tot een jaarlijkse besparing van 228.000 per jaar, met behoud van de nagestreefde kwaliteit. Het college is daarover inmiddels in gesprek met de provincie.

Afsluiten 'weglek-terreinen' P4 en P5 (20.000 per jaar)

Op het Europapark zijn meerdere parkeerterreinen in en om het stadion. Twee van deze terreinen zijn openbaar toegankelijk (200 plaatsen) en vormen een serieuze gratis concurrent voor de Euroborggarage. In de praktijk blijkt dat op deze terreinen veel geparkeerd wordt door bezoekers en werknemers van de ondernemingen in de Euroborg. Door het afsluiten van deze terreinen kunnen we een jaarlijkse omzetstijging genereren van naar schatting ca. €20.000,-.

Structurele bijdrage OV-Bureau aan onderhoud, beheer en kwaliteit P&R-voorzieningen

(ca. 500.000 per jaar, voorlopig bedrag, onder voorbehoud)

Wij zijn in overleg gegaan met het OV-Bureau over de situatie dat de stad nu geen enkele vergoeding krijgt voor het beheer en onderhoud en de kwaliteit van de P&R-voorzieningen.

Inmiddels is er bij alle partijen draagvlak voor een structurele bijdrage aan de stad. Over de hoogte daarvan zijn we nog in gesprek, maar voorlopig gaan wij uit van een bedrag van 5 ton per jaar.

6 Parkeergarages

Een belangrijke oorzaak van het huidige tekort bij het Parkeerbedrijf is de achterblijvende bezetting bij een aantal garages. Dat geldt met name voor de Circusgarage en de Boterdiepgarage en – in veel mindere mate – voor de Euroborggarage.

In algemene zin geldt voor alle garages dat we het gebruik willen bevorderen door een betere kwaliteit, bereikbaarheid en vindbaarheid, o.a. met behulp van een beter parkeerwijssysteem. Daarnaast is ook de verhouding tussen de prijs voor het parkeren op straat en het parkeren in de garage een constant punt van aandacht. In de verdere uitwerking van het Commercieel Plan Parkeerbedrijf gaan we deze en andere aspecten vertalen in concrete maatregelen. Dit plan volgt in het eerste kwartaal van 2012.

Afboeken kapitaallasten Circusgarage naar nul (besparing: 306.000 per jaar)

De Circusgarage heeft zich niet ontwikkeld zoals verwacht. De invulling van het programma bovengronds heeft niet het gebruik van de parkeergarage met zich meegebracht zoals dat was verwacht. De woningen worden bewoond door studenten en de bovenliggende commerciële plint heeft niet de gewenste regionale uitstraling en trekt vooral klanten uit de buurt. Dat betekent dat er geen andere optie is dan afboeken. Door afboeken van de huidige boekwaarde van 5,35 mln. euro worden de kapitaallasten met ruim 3 ton verlaagd.

Collegebrief - Discussienotitie Parkeren met Perspectief

Boterdiepgarage: voorlopig terug naar grondexploitatie CiBoGa

De huidige bezetting van de Boterdiepgarage blijft ver achter bij de prognose. Het tekort bedraagt ca. 1,7 mln. per jaar. De belangrijkste reden daarvoor is dat de programmatische invulling van CiBoGa bovengronds fors is vertraagd. De huidige crisis draagt niet bij aan een snelle invulling. Toch is er nog steeds belangstelling voor het terrein. Het perspectief voor de benutting van de Boterdiepgarage wordt de komende jaren gunstiger.

Onlangs is de bouw gestart van de nieuwe zuidelijke ingang aan de zijde van de Bloemsingel. Deze ingang is naar verwachting medio 2012 te gebruiken door autoverkeer. Dit is een belangrijke randvoorwaarde voor een betere bereikbaarheid en benutting van de Boterdiepgarage.

Het woningbouwprogramma voor het Ebbingekwartier is aangepast. Bij de huidige ingang zijn nu 20 woningen in aanbouw. Eind dit jaar start de bouw van schots 5 (63 woningen). Voor schots 8 is een plan in ontwikkeling voor de bouw van een hotel met 135 kamers, waarvoor naar schatting ca. 70 parkeerplaatsen nodig zijn. Ook is er een nieuw bestemmingsplan in procedure met een aangepast, meer marktconform plan voor de ontwikkeling van schots 6 en 7 (ca. 180 woningen waarvan ca. 65 appartementen en 115 grondgebonden woningen).

Daarnaast zijn er verschillende ontwikkelingen in het gebied rond de garage die het gebruik van de garage positief kunnen beïnvloeden. Ten eerste zorgt de komst van Albert Heijn aan de Nieuwe Ebbingestraat voor nieuwe economische dynamiek in het gebied. Het Open Lab is volop in aanbouw en de Loods wordt omgebouwd tot een horecavoorziening met terras aan het stadsstrand. Aan de oostkant van de garage, op de noordpunt van het UMCG-terrein, bouwt de RUG momenteel het nieuwe gebouw voor ERIBA. Het UMCG realiseert de komende jaren de nieuwbouw van Psychiatrie. Samen met de mogelijke komst van het Infoversum, tegenover de nieuwe ingang van de parkeergarage aan de Bloemsingel, voorzien wij een positief effect op het gebruik van de garage.

Het Open Lab en het Infoversum zijn voorbeelden van tijdelijke invullingen die een bezoekersstroom naar het gebied (kunnen) genereren en daarmee ook parkeerinkomsten. Dat vraagt om een integrale benadering van de kosten in de grondexploitatie en het Parkeerbedrijf. Zo kan het voor de stad als geheel bijvoorbeeld verstandig zijn om grondkosten tijdelijk te verlagen (of zelfs af te zien van tijdelijke grondinkomsten), als daarmee een forse inkomstenbron wordt gegenereerd voor het Parkeerbedrijf en de ondernemers in de omgeving. Maar dat kan eigenlijk pas als de schotten tussen Grondbedrijf en Parkeerbedrijf op dit punt verdwijnen. Dit speelt ook bij de Euroborggarage (zie hieronder).

Ten slotte proberen we de garage onder de aandacht te brengen van potentiële nieuwe doelgroepen. Afgelopen winter bijv. met een prijsactie, en nu zijn we in gesprek met de Stadsschouwburg. Want sinds de Nabergarage is gesloten, hebben bezoekers van de schouwburg een nieuwe parkeerplek nodig. Met o.a. een folder proberen we deze potentiële klanten te bereiken.

Onlangs dit verbeterde perspectief en de maatregelen die we willen treffen, verwachten we ook de komende jaren nog aanzienlijke tekorten op de Boterdiepgarage. Gezien de samenhang met de bovengrondse ontwikkeling stellen we daarom voor deze garage voorlopig uit het Parkeerbedrijf te halen en weer op te nemen in de grondexploitatie CiBoGa. Op die manier kunnen de (tijdelijke en permanente) ontwikkelingen in het gebied beter in samenhang worden gestuurd.

In de begroting 2012 stellen we voor middelen beschikbaar te stellen waarmee het verwachte tekort op de jaarlasten van de Boterdiepgarage voor tenminste 5 jaar gedekt kan worden. Daarna worden de lasten en baten opgenomen in de grondexploitatie CiBoGa. Het gaat om een bedrag van in totaal 8,5 mln. euro. Dit bedrag zal gefaseerd worden toegevoegd aan de reserve grondzaken.

Collegedebrief - Discussienotitie Parkeren met Perspectief

Dotatie aan reserve Grondzaken

We stellen een dotatie van 10 mln. euro voor aan de reserve Grondzaken.

Dit is bestemd voor de hierboven voorgestelde afboeking van de Circusgarage (5,35 mln.) en voor een deel voor dekking van het verwachte tekort van 8,5 mln. euro op de Boterdiepgarage in de komende 5 jaar. Het dan nog resterende deel van dat tekort komt uit de opbrengsten van het basispakket.

We komen daar in paragraaf 8 nader op terug.

Europapark: Euroborggarage (geschatte meeropbrengst 2012 t.o.v. 2010: 5%, €70.000

Ook de Euroborggarage heeft last van de recessie (achterblijvende ontwikkeling Europapark) en daarnaast van gratis parkeerterreinen in de directe omgeving. Aan het laatste gaan we wat doen (zie par. 5), maar het tempo van de ontwikkelingen in het gebied en dus van de komst van nieuwe parkeerklanten hebben we niet in de hand. We proberen nu met een nieuwe manier van gebiedsontwikkeling (met o.a. een meer integrale benadering van o.a. grondkosten, parkeeroplossingen en kwaliteit van de openbare ruimte) de bouw in het Europapark weer vlot te trekken. Maar we blijven sterk afhankelijk van de markt en het tempo van het economisch herstel. We komen daar op terug in de geactualiseerde grondexploitatie die dit najaar verschijnt.

We kunnen nu geen raming geven voor structurele meeropbrengsten als gevolg van deze maatregelen. Voorlopig kiezen we voor het actief monitoren van wat er gebeurt na invoering ervan. Na een jaar kunnen we beter inschatten wat het structurele effect zal zijn en kunnen we zonodig aanvullende maatregelen treffen.

Binnenstad: Damsterdiep en Grote Markt

Beide garages zijn nog niet in gebruik; de Grote Marktgarage moet zelfs nog gebouwd worden.

De exploitatie van de Grote Marktgarage is uitgebreid aan de orde geweest in het raadsvoorstel en de grondexploitatie, daar gaan we hier dan ook niet op in.

7 Andere methodiek financiering grote parkeerinvesteringen

Op dit moment financieren we elke geldbehoefte binnen het concern in feite op dezelfde manier. Door op een andere manier te werken bij grote investeringen (zgn. projectfinanciering), kunnen we de rentelasten verlagen. Met name bij investeringen van tientallen miljoen tellen ook kleine rentever verschillen al fors door. Zo levert verlaging van de rente met 1% bij de garage Grote Markt bijvoorbeeld een voordeel op van ruim 8 mln. euro.

Deze andere manier van financieren heeft niet alleen voordelen voor het Parkeerbedrijf, maar ook voor het Grondbedrijf, en uiteraard voor alle concernonderdelen die met grote investeringen te maken hebben. In bijlage 2 gaan we wat dieper in op de technische kant van projectfinanciering.

We gaan het idee van projectfinanciering voor grote investeringen verder uitwerken. We doen dat in samenspraak met de provincie. Komend voorjaar willen we de resultaten daarvan aan u voorleggen.

Collegebrief - Discussienotitie Parkeren met Perspectief

8 Overzicht en conclusie

In deze notitie hebben we u een groot aantal voorstellen gedaan om het Parkeerbedrijf in een periode van 5 jaar weer op orde te hebben. In de tabel in bijlage 1 zijn alle maatregelen samengevat. Daaruit blijkt dat we met dit zgn. basispakket het jaarlijkse tekort op termijn kunnen terugbrengen met ca. 1,7 mln. Dat is nog exclusief de effecten van kostendekkend gehandicaptenparkeren en de effecten van projectfinanciering voor het verlagen van de kapitaallasten op de grote parkeerinvesteringen; beide maatregelen moeten nog nader worden uitgewerkt.

In onderstaand overzicht staat samengevat wat de financiële consequenties zijn van de in deze notitie voorgestelde maatregelen. (Bedragen in mln. euro.)

	2012	2013	2014	2015	2016	Totaal
verwacht tekort Parkeerbedrijf	- 3,34	- 2,77	- 2,38	- 1,97	- 1,69	- 12,15
af: verwacht tekort Boterdiepgarage (garage Boterdiep gaat naar grex CiBoGa)	1,66	1,70	1,71	1,72	1,67	8,46
bij: verwacht effect maatregelen Basispakket	1,36	1,59	1,59	1,70	1,70	7,94
bij: bijdrage uit dotatie reserve Grondzaken	0,32					0,32
saldo Parkeerbedrijf incl. Basispakket	0	0,52	0,92	1,45	1,68	4,57
af: bijdrage aan tekort Boterdiepgarage						4,13
saldo Parkeerbedrijf 2012-2016						0,44
verwacht tekort Boterdiepgarage 2012-2016						8,46
af: bijdrage uit dotatie reserve Grondzaken						4,33
af: bijdrage uit resultaat Parkeerbedrijf						4,13
saldo verwacht tekort Boterdiepgarage 2012-2016						0
dotatie reserve Grondzaken						10,00
af: afboeking Circusgarage						5,35
af: bijdrage aan tekort Parkeerbedrijf 2012						0,32
af: bijdrage deel tekort Boterdiepgarage (naar Reserve Grondzaken)						4,33

In deze tabel zijn de effecten van kostendekkend gehandicaptenparkeren en van projectfinanciering voor grote parkeerinvesteringen nog niet meegeteld. Daardoor kan het resultaat hoger uitvallen.

Uit de tabel blijkt dat met behulp van het Basispakket en de dotatie aan de reserve Grondzaken de tekorten van het Parkeerbedrijf kunnen worden opgelost. Dit komt mede omdat de Boterdiepgarage voorlopig uit het Parkeerbedrijf wordt gehaald en teruggaat naar de grondexploitatie CiBoGa. De verwachte tekorten op deze garage in de periode 2012-2016 worden tot een maximum van 8,5 mln. euro gedekt met een deel van de overbruggingsbijdrage en met een deel van het saldo van het Parkeerbedrijf.

Na 2016 komen eventuele tekorten op de Boterdiepgarage voor rekening van de grondexploitatie CiBoGa, totdat de garage teruggaat naar het Parkeerbedrijf.

Conclusie

De voorzichtige conclusie is, dat na invoering van het Basispakket (incl. terugplaatsing van de Boterdiepgarage naar de grondexploitatie CiBoGa) het Parkeerbedrijf daarmee op papier na 5 jaar weer in evenwicht is.

We willen echter nadrukkelijk waarschuwen voor al te optimistische verwachtingen. De huidige economische situatie brengt veel onzekerheden met zich mee, met potentieel negatieve effecten voor het Parkeerbedrijf (o.a. vertraging ontwikkelingen bovengronds, afnemende opbrengsten betaald parkeren op straat en in de garages). Ook moeten we rekening houden met de mogelijkheid dat niet alle

Collegedebrief - Discussienotitie Parkeren met Perspectief

maatregelen het maximale effect zullen hebben. Bovendien moeten we afwachten hoe de garage Damsterdiep gaat lopen.

Het perspectief is onzeker, en elke prognose is onder deze omstandigheden een hachelijke zaak. We moeten ons dus niet rijk rekenen.

Na invoering van alle maatregelen kunnen we na verloop van tijd een betere schatting maken van de effecten. We zullen u via de TURAP (3 keer per jaar) op de hoogte houden van de voortgang.

Pluspakket

Gezien de hierboven geschetste onzekerheden, onderzoeken we aanvullende maatregelen om het resultaat van het Parkeerbedrijf verder te verbeteren: het zgn. Pluspakket.

We denken dan o.a. aan inzet van middelen uit de Wet Mulder (een bijdrage van het CJIB per strafbeschikking voor fout parkeren), apart betalen voor het parkeren op een P&R-terrein en het gebruik van de P&R-bus (er zijn steeds meer mensen die daar nu gratis parkeren en te voet of per vouwfiets hun weg vervolgen) en de invoering van een eenvoudig en goedkoop Stadsstallingsabonnement voor alle bewaakte stallingen in de stad voor alle Stadgers tussen 10 en 65 jaar.

Het gaat hierbij nadrukkelijk om verkenningen. Met de middelen die met deze of andere maatregelen uit het Pluspakket gegenereerd worden, kunnen we eventuele tegenvallers opvangen. Maar we kunnen er ook eventuele nieuwe ambities mee betalen, zoals bijv. uitbreiding van het aantal bewaakte stallingen of toezicht op P&R-terreinen.

Commercieel plan

Naast de in deze nota voorgestelde maatregelen hebben we ook een commercieel plan op hoofdlijnen laten opstellen. Dat is bijgevoegd bij deze discussienota.

We zullen dit commercieel plan nader uitwerken naar concrete maatregelen per garage. Want het gaat om maatwerk.

Collegebrief - Discussienotitie Parkeren met Perspectief

bijlage 1: BASISPAKKET (effecten in euro's per jaar)

	minder lasten	meer opbrengst	totaal	jaar invoering
straatparkeren			120.000	
- betere betalingssystematiek GSM	20.000			2012
- betere DVO's met DIA en Stadstoezicht	100.000			2012
- bijdrage gehandicapten aan parkeren		PM	PM	uitwerking
fietsparkeren			497.000	
- Stadsbalkon 24 uur met 2 i.p.v. 3 man	144.000			2012
- schrappen bewaking Kardingse en Paddepoel	65.000			2012
- schrappen bewaking Haddingestraat	34.000			2012
- beperken functie stalling Peperstraat	29.000			2012
- lagere bezetting AFAC	16.000			2012
- geen nieuwe stallingen bij bushaltes	50.000			
- nieuwe stalling Centrum deels via BDU	109.000			2015
- invoeren tarief langparkeren Stadsbalkon		50.000		2013
P&R			748.000	
- afsluiten P4 en P5		20.000		
- bijdrage OV-Bureau (per jaar) (bedrag onder voorbehoud)		500.000		
- investering P&R Zernike uit BDU en RSP, cofinanciering via RSP	152.000			2013
- kwaliteitsimpuls P&R uit BDU en RSP, cofinanciering via RSP	76.000			2012
Parkeergarages			336.000	
- afboeken Circusgarage (kost eenmalig 5,35 mln.)	306.000			2012
- tijdelijk: Boterdiepgarage naar grex CiBoGa,				
- verlagen kosten beheer Boterdiepgarage	30.000			2013
Anders financieren grote Parkeerinvesteringen	PM		PM	
TOTAAL BASISPAKKET	1.131.000	570.000	1.701.000	

Collegedebat - Discussienotitie Parkeren met Perspectief

bijlage 2: Projectfinanciering i.p.v. ROP bij grote investeringen

Hieronder gaan we dieper in op projectfinanciering voor het Parkeerbedrijf. Maar uiteraard is deze methodiek van toepassing op alle grote investeringen.

Het Parkeerbedrijf kent twee soorten investeringen. Ten eerste de (ondergrondse) parkeergarages. Deze garages worden gekenmerkt door hoge investeringsbedragen (tientallen miljoenen) en langer exploitatieperiodes inclusief de daarbij behorende onzekerheden en risico's.

Daarnaast kent het Parkeerbedrijf de exploitatie van de openbare ruimte (incl. fietsparkeren). Kenmerk daarvan is relatief lagere investeringen en daardoor minder financiële risico's.

Het effect van de renteontwikkeling in de tijd is daardoor het grootst bij de investeringen in de parkeergarages.

- Huidige situatie. De ROP is op dit moment 3,75% en licht stijgend. De verwachting nu is (zonder "Meerstad effecten") dat de ROP in 2013 3,9 à 4% zal worden (bron: BSD).
- De renteopslag in de exploitatieopzet van de garages is gemiddeld ca. 1,5%. Dat wil zeggen de disconteringsrente (= rente + risico opslag), waarmee de exploitaties worden doorgerekend ten behoeve van de contante waarde bepaling ca. 5,5% bedraagt.
- Middelen voor het Parkeerbedrijf worden voor lange termijn vastgelegd en zijn nauwelijks beïnvloedbaar meer (statische situatie).
- De ontwikkelingen op de geldmarkt en de risico's van de parkeerexploitaties vragen echter om een meer dynamische benadering.
- Het optimaal gebruik maken van lange en korte termijn financieringen kan een (sterk) kostenverlagend effect creëren op de hoogte van de rente. Zoals gezegd is het rente-effect bij grote investeringen zoals parkeergarages groot. Verlaging van de rente met 1% bij de garage Grote Markt bijvoorbeeld levert een financieel voordeel op van ruim 8 mln. euro.
- Wel hoort bij een dergelijke aanpak een sterke risico-analyse en een beheersingspakket.
- Uitgaven en financiering worden binnen het Parkeerbedrijf inzichtelijk gemaakt.

De huidige ROP zal in de nabije toekomst grotendeels worden bepaald door drie grootgebruikers, namelijk het grondbedrijf, het Parkeerbedrijf en natuurlijk Meerstad. Het projectmatig sturen op rente en dus risicobeheersing is vanuit het minimaliseren van de financiële tekorten te prefereren. Ook vanwege het voordeel dat het (bedrijfseconomisch) inzichtelijk maakt waar kosten en opbrengsten in de organisatie ontstaan.

Raadsvoorstel inzake Deltaplan fiets Binnenstad

Bestuursdienst



RAADSVOORSTEL:

2011-2012

Ons kenmerk: RO 11.2742086

Registratienummer : GR 11.

Ingekomen op :

Onderwerp: Deltaplan fiets Binnenstad

Groningen, – 7 OKT 2011

Aan de raad,

Begin dit jaar heeft u kennisgenomen van de projectofferte Deltaplan fiets Binnenstad. In deze projectofferte hebben we beschreven dat we via de thema's fietsroutes, fietsparkeren, communicatie/gedrag en handhaving gaan komen tot een vernieuwd fietsbeleid in de binnenstad van Groningen.

De discussienota "*De Groninger Fietsenstandaard*" die we uw raad bij dit voorstel aanbieden, bevat een eerste stukje van dat nieuwe beleid. We willen de nota in de komende maanden voorleggen aan een brede kring van betrokkenen en belangstellenden, en hen daarbij uitnodigen erop te reageren en ze aan te vullen. Vervolgens komen wij terug bij uw raad om u te informeren over het consultatieproces en leggen wij het nieuwe fietsbeleid ter vaststelling aan u voor.

Eerder ontving u het concept-programma *Ruimte voor de Binnenstad*. In dat programma besteedden we ook aandacht aan de fiets en de fietser in de binnenstad. In de nu voorliggende nota "*De Groninger Fietsenstandaard*" hebben we de in *Ruimte voor de Binnenstad* genoemde knelpunten nauwkeuriger in beeld gebracht en doen we voorstellen om ze op te lossen. Daartoe willen we een aantal pilotprojecten uitvoeren. Wij vragen u hiervoor € 131.000,- beschikbaar te stellen.

Groningen is een echte fietsstad en daar zijn we trots op. Ook dit jaar is Groningen weer genomineerd om de beste fietsstad van Nederland te worden. Of we dat worden of niet, we blijven het fietsgebruik op allerlei manieren stimuleren. Het succes van ons fietsbeleid heeft ook een keerzijde, want al die duizenden fietsende binnenstadsbezoekers en -bewoners moeten hun fiets ook ergens kwijt. Daarbij lopen we tegen grenzen aan. Fietsen horen bij een levendige binnenstad, maar op diverse plekken staan op drukke momenten zoveel fietsen dat andere binnenstadsgebruikers er te veel door gehinderd worden. Daar willen we wat aan doen. We formuleren zes hoofdlijnen van beleid:

Raadsvoorstel inzake Deltaplan fiets Binnenstad

2

1. logische hoofdfietsroutes door de binnenstad;
2. meer inpandige fietsenstallingen; met name voor bewoners;
3. minder vaste rekken;
4. samenwerken met ondernemers;
5. communicatie;
6. handhaven.

In de uitwerking kiezen we voor maatwerk en voor intensief overleg met alle belanghebbenden. Enerzijds om hen te betrekken bij de verdere uitwerking, maar ook om de gemeenschappelijke verantwoordelijkheid voor een aantrekkelijke en toegankelijke binnenstad te benadrukken en daarover afspraken te maken. We kiezen er ook voor op korte termijn pilots te ontwikkelen, om op die manier direct in de praktijk te toetsen hoe de voorgestelde maatregelen uitpakken. We willen van start gaan met acht pilots. Daarvoor vragen we uw raad om geld ter beschikking te stellen.

<i>nr</i>	<i>omschrijving</i>	<i>raming</i>
1.	Voorlopig ontwerp Parkeergarage Haddingestraat deels ombouwen tot buurtfietsstalling.	€ 15.000,--
2.	Werkgevers zorgen voor fietsparkeerplekken voor hun werknemers.	€ 8.000,--
3.	Onderzoek inpandige locaties.	€ 5.000,--
4.	Fietsparkeervakken aanbrengen voor kortparkeerders.	€ 50.000,--
5.	Fietsparkeren in de bouwregelgeving.	€ 8.000,--
6.	Mobiele fietsenstalling bij Korenbeurs.	€ 20.000,--
7.	Handhaving hinderlijk geparkeerde fietsen.	€ 5.000,--
8.	BinnenstadsMonopoly.	€ 20.000,--
	Totaalbedrag:	€ 131.000,--

Voor uitvoering van het fietsparkeerbeleid in de binnenstad heeft u bij de vaststelling van de Parkeernota 4 miljoen euro gereserveerd. Wij stellen u voor de kosten van de pilots te dekken uit de parkeernota "Parkeren in Stad; duurzaam bereikbaar!; onderdeel fietsparkeermaatregelen centrum".

Raadsvoorstel inzake Deltaplan fiets Binnenstad

3

Begrotingswijziging:

Begrotingswijziging 2011							
Betrokken dienst(en)	RO/EZ						
Naam voorstel	Deltaplan fiets Binnenstad						
Incidenteel / Structureel	Incidenteel						
Soort wijziging	Exploitatie						
Prgr.	Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Ottrekking reserve	Saldo
7.1	Verkeer - Fiets	I	131.000	131.000	-	-	-
Totaal begrotingswijziging			131.000	131.000	-	-	-

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

- I. kennis te nemen van de nota "De Groninger Fietsenstandaard" en de in de nota genoemde pilots;
- II. een budget van € 131.000,- beschikbaar te stellen voor het uitvoeren van de pilots, te dekken uit de middelen die gereserveerd zijn in de parkeernota "Parkeren in Stad; duurzaam bereikbaar!; onderdeel fietsparkeermaatregelen centrum";
- III. de gemeentebegroting 2011 dienovereenkomstig te wijzigen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel

de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys





Bijlage - De Groninger Fietsenstandaard Discussienota 2011-09-15

G:\RP\Project\Fietsparkeren Binnenstad\05 Inhoud _ Produkt en presentatie\Ontwerp\materiaal voor nota De Groninger Fietsenstandaard

De Groninger Fietsenstandaard

Aanzetten voor nieuw fiets(parkeer)beleid in de binnenstad
Discussienota

Inhoud

1. Inleiding p. 5
2. Fietsparkeren in de binnenstad p. 7
3. Doel, visie en strategie p. 15
4. Uitwerking en maatregelen p. 21
5. Op weg naar nieuw beleid p. 29



Ruimte voor de binnenstad

Het nieuwe fietsparkeerbeleid voor de binnenstad is een onderdeel van het nieuwe integrale beleidsprogramma voor de binnenstad 'Ruimte voor de binnenstad', zoals we dat onlangs (augustus 2011) hebben gepresenteerd. Ruimte voor de binnenstad integreert beleid op het gebied van bereikbaarheid, de publieke ruimte, economie en leefbaarheid.

Meer informatie op groningen.nl/binnenstad

15 september 2011

“If you plan cities for cars and traffic, you get cars and traffic.
If you plan for people and places, you get people and places.”



1. Inleiding

Groningen is een echte fietsstad. Iedereen die voor het eerst in onze stad komt verbaast zich over hoe ontzettend veel fietsers en fietsen je hier ziet. In Groningen is het goed fietsen. Daar zijn we trots op. Want al jaren voert Groningen beleid ter bevordering van het fietsgebruik in de stad. Dat beleid heeft succes: meer dan de helft van alle verkeersbewegingen in de stad doen we op de fiets. En 70% van de bezoekers aan de binnenstad komt op de fiets. Op drukke zaterdagen staan er tussen de 8 en 10 duizend fietsen in de binnenstad.

Groningen is dus een echte fietsstad. Maar... het succes heeft ook een schaduwzijde: die fietsende binnenstadsbezoekers en ook de ongeveer tienduizend bewoners van onze binnenstad moeten hun fiets ergens kwijt. Dat is een toenemend probleem: voor bewoners en bezoekers die een stallingplek zoeken, maar ook voor de andere gebruikers van de binnenstad. De hinder van (onhandig) geparkeerde fietsen neemt toe. Aan beide problemen moeten we wat doen. In deze nota geven we daarvoor een aanzet.

De binnenstad van Groningen noemen we vaak de huiskamer van onze stad; een mooi beeld. Maar op sommige momenten en op sommige plaatsen krijgt onze huiskamer te veel het karakter van een fietsenstalling. Natuurlijk, fietsers en fietsen horen bij de binnenstad. Maar dat geldt minstens evenzeer voor voetgangers, rolstoelers, kindervagens, winkeliers, marktlieden, uitgaanders en stappers. De binnenstad is er voor iedereen. De ruimte in de binnenstad is beperkt. Het gaat dus om de goede balans.

De centrale vraag van deze nota luidt daarom als volgt:

Hoe houden we de binnenstad blijvend aantrekkelijk voor iedereen (inclusief fietsers), zonder van onze huiskamer een fietsenstalling te maken.

In hoofdstuk 2 schetsen we in woord, beeld en cijfers de problematiek waar we het in deze nota over hebben. Daarbij wordt duidelijk dat het evenwicht verstoord is geraakt. Daar willen we wat aan doen. Om daarbij doelgerichte en samenhangende keuzes te kunnen maken, formuleren we in hoofdstuk 3 onze visie op de plaats van de fiets en de fietsers in de binnenstad; in relatie tot andere gebruikers en functies. In hoofdstuk 4 presenteren we dan de hoofdlijnen van ons nieuwe fietsparkeerbeleid, met wat we concreet willen gaan doen; zo snel mogelijk en op langere termijn.

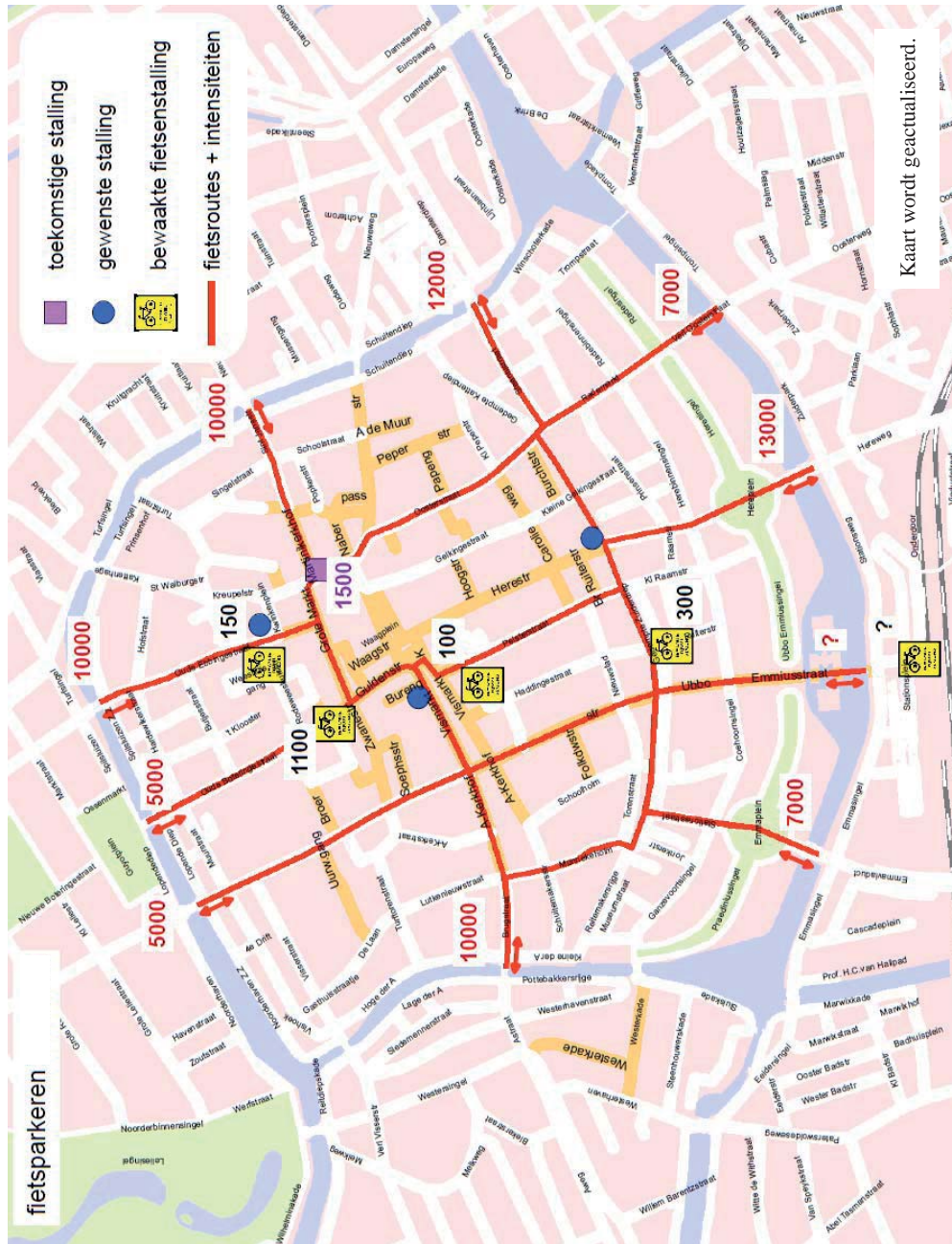
Visie, beleid en maatregelen samen vormen ons voorstel voor een nieuwe 'standaard' voor het fietsparkeren in de binnenstad, waarover we in de komende periode met alle betrokkenen zullen overleggen.

We hopen dat we op die manier een voor iedereen bruikbare en duurzame Groninger fietsenstandaard zullen construeren!

Karin Dekker
wethouder Verkeer

Opmerking:
Deze nota gaat *niet* over het fietsparkeren in het stationsgebied.
Daarvoor loopt een apart beleidstraject.

Bijlage - De Groninger Fietsenstandaard Discussienota 2011-09-15



Huidige voorzieningen

In de binnenstad zijn momenteel de volgende fietsparkeervoorzieningen:

VOORZIENING	CAPACITEIT
<u>Bevaakte fietsstallingen</u>	
Boeringestraat	700
Zuiderdiep (Pathé)	250
Kleine Pelsterstraat	75
Peperstraat	200
<u>Permanente fietsenrekken</u>	3000
<u>Mobiele fietsenrekken</u>	700
op drukke plekken (GrMarkt OZ en NZ; Guldenstraat) en drukke dagen (do-avond t/m za-nacht)	
<u>Rode lopers</u>	
Een bijzonder soort fietsparkeervoorziening is de rode loper, die juist bedoeld is om fietsparkeerders tegen te gaan. De rode loper rollen we uit op plekken waar veel fietsers de neiging hebben hun fiets neer te zetten, maar waar dat beslist niet gewenst is.	6 locaties
<u>Fietsparkeergarage Forum</u>	
Onder het Forum komt een grote fietsparkeerkelder. We verwachten dat deze kelder in 2016 in gebruik genomen kan worden.	1300-1500

In het overzicht zijn *niet* opgenomen particuliere stallingen van universiteit, scholen, bewoners, winkels en kantoren.

Bovenaande overzichten maken duidelijk dat zelfs bij 100% bezetting/gebruik van de voorzieningen, er altijd een grote hoeveelheid fietsen los gestald zal worden. De foto's op de volgende bladzijden laten zien hoe dat in de praktijk gebeurt.

2. Fietsparkeerders in de binnenstad

Groeiende behoefte aan fietsparkeerplekken

Al jaren is het verkeersbeleid van de gemeente Groningen gericht op het bevorderen van het fietsgebruik. Hierdoor, en ook door het nog altijd groeiende aantal studenten en bezoekers, is de behoefte aan fietsparkeerruimte in de binnenstad de laatste jaren fors gestegen.

De piek van het aantal geparkeerde fietsen is 's middags. Er staan dan op werkdagen 8100 fietsen geparkeerd en op zaterdag 8400. 's Ochtends en 's avonds staan er veel minder fietsen geparkeerd.



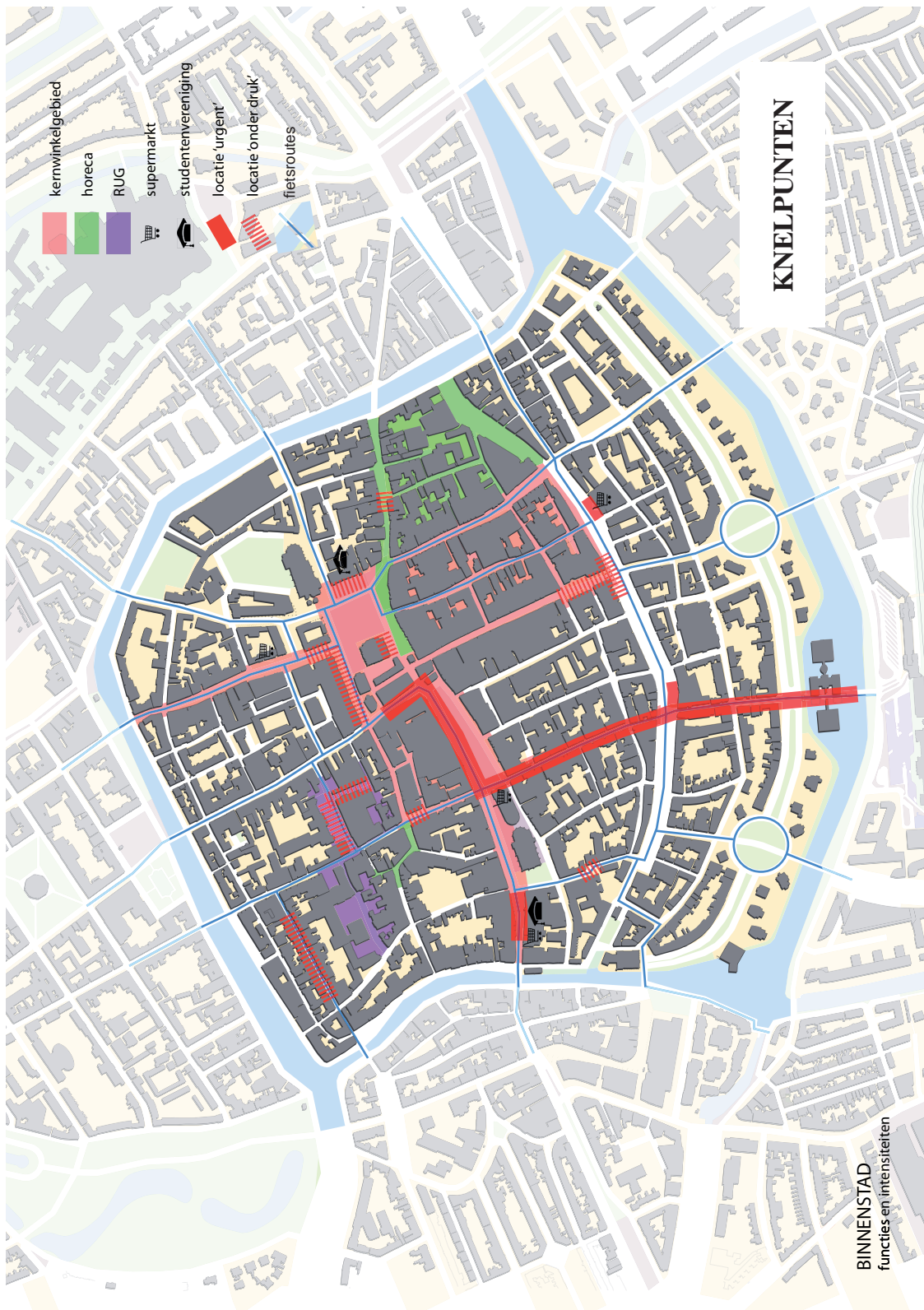


Bijlage - De Groninger Fietsenstandaard Discussienota 2011-09-15



9





Knelpunten

De getallen en de foto's maken duidelijk dat de grote fietsparkeerbehoefte in onze binnenstad tot knelpunten leidt.

De belangrijkste zijn de volgende:

1. Los geparkeerde fietsen belemmeren de doorgang voor wandelaars en de entree van de winkels. Dat is in het bijzonder bezwaarlijk voor mensen in een rolstoel of met andere fysieke beperkingen; en in strijd met ons gemeentelijk toegankelijkheidsbeleid.
2. Een (te groot) gedeelte van de in principe voor kortparkeerders bedoelde fietsenrekken wordt gebruikt door langparkeerders (bewoners en werknemers)
3. Fietsen horen bij een levendige binnenstad, maar we willen ook een fraaie en aantrekkelijke binnenstad. Als het te druk wordt met geparkeerde fietsen gaat dit niet goed meer samen. Als fietsen omvallen (als dominostenen) is de fysieke en visuele overlast nog eens extra groot.
4. Bovenstaande knelpunten worden versterkt door het groot aantal weesfietsen in de binnenstad; (meestal defecte) fietsen die door de eigenaar zijn achtergelaten.

De meeste overlast is op de volgende locaties:

- Guldenstraat, Tussen Beide Markten
- Vismarkt Noordzijde
- Vismarkt, bij de Korenbeurs
- Brugstraat; bij AH-supermarkt
- Westerhaven
- Oude-Ebbingestraat; bij AH-supermarkt
- Poelstraat
- Hereweg/Zuiderdiep
- Zuiderdiep; bij AH-supermarkt
- Broerplein

Fietzers nader beschouwd

Van belang is de mens en zijn gedag als uitgangspunt voor het te ontwikkelen beleid te nemen. Daarom werpen we nu eerst een blik te werpen op de fietser en wat hij of zij in de binnenstad komt doen.

*"If you plan cities for cars and traffic, you get cars and traffic.
If you plan for people and places, you get people and places."*

(Project for Public Spaces. <http://www.pps.org>)





Gebruiksprofielen

Profiel	Reden bezoek binnenstad	Fietsparkeerbehoefte
Bewoner	wonen; vooral in appartementen en op kamers; grotendeels in woningen zonder fietsenschuur	veilig; in of heel dichtbij de woning; overdag en 's nachts
Werknemer	werken	veilig; nabij het werk, overdag
Bezoeker kort	boodschap doen; gericht bezoek aan één winkel/instelling	gemak; vlakbij de winkel, overdag
Bezoeker lang	combinatiebezoek: gezellig verpozen, winkelen en wandelen	veilig; aan/vlakbij de aanrijroute; overdag
Avondbezoeker	bezoek aan bioscoop, schouwburg, debat e.d.; over het algemeen voor 23.00 weer naar huis	veilig; niet te ver van de te bezoeken locatie; 's avonds
Stapper	'stappen', meerdere kroegen bezoeken; tot diep in de nacht	gemak; vlakbij de eerste kroeg; 's avonds en 's nachts

Steeds duurdere fietsen
 Veel mensen hebben tegenwoordig een luxe, dure fiets. Ook komen er steeds meer elektrische fietsen. Deze fietsers hechten meer dan gemiddeld belang aan een veilige stalling, waarvoor ze waarschijnlijk ook wel wat willen betalen.

De fiets als wegverpakking
 Aan de andere kant is er ook een grote groep (studenten) die de fiets beschouwt als wegverpakking. Brikjes van een paar tienjes, die als er iets aan kapot gaat, gewoon worden achtergelaten. Betalen voor een stallingplek is voor deze groep geen optie.

Meer afwijkende formaten
 De laatste jaren verschijnen er meer aparte fietsen op de markt; met extreem brede sturen en dikke banden. Deze fietsen passen vaak niet in de gangbare fietsenrekken.



Veilig of gemak

In de gebruiksprofielen komen twee verschillende basis-behoeften naar voren: veiligheid of gemak. Bij veilige plekken denken we vooral aan overdekte stallingen, bij gemakplekken aan parkeren in de openbare ruimte. Deze twee parkeerbehoeften helpen ons om richting te geven aan ons fietsparkeerbeleid, zoals we dat in het volgende hoofdstuk uiteenzetten.

Tot slot vestigen we hier kort de aandacht op enkele ontwikkelingen die ook op een of andere manier van invloed (kunnen) zijn op het te ontwikkelen fietsparkeerbeleid.

Bij de verdere uitwerking moeten we er dus rekening mee houden.



3. Doel, visie en strategie

In dit hoofdstuk formuleren we ons doel en onze visie op het fietsparkeren in de binnenstad en aansluitend daarop onze strategische keuzes. De concrete beleidsvoorstellen volgen dan in het volgende hoofdstuk. Maar eerst zetten we op een rijtje welk ander beleid mede kaderstellend is.

Kaderstellend beleid

Met het te ontwikkelen fietsparkeerbeleid willen we diverse doelen bereiken. Die doelen vloeien mede voort uit besluiten op andere beleidsterreinen. De relevantste brengen we hier kort in beeld.

Binnenstad.nu (2009)

Binnenstad.nu is onze actuele visie op de binnenstad, met het accent op maatregelen waarmee we onze binnenstad in de komende jaren - tijdens de uitvoering van grote bouwprojecten - aantrekkelijk willen houden. Daarnaast gelden nog steeds onze uitgangspunten van Binnenstad Beter en Ruimte voor Ruimte, die gericht zijn op hoge visuele kwaliteit en maximale flexibiliteit in het gebruik van de (schaarse) ruimte in de binnenstad.

Ruimte voor de binnenstad (2011)

Het nieuwe fietsparkeerbeleid voor de binnenstad is een onderdeel van het nieuwe integrale uitvoeringsprogramma voor de binnenstad, zoals we dat onlangs in de nota 'Ruimte voor de binnenstad' (augustus 2011) hebben geschetst.

Ruimte voor de binnenstad integreert beleid op het gebied van bereikbaarheid, de publieke ruimte, economie en leefbaarheid.

Stap op! Fietsmaatregelen 2009-2010 (2009)

De nota Stap op! geeft uitvoering aan ons fietsbeleid, dat gericht is op het verder verhogen van het aandeel van de fiets in de stedelijke mobiliteit.

Onderdeel daarvan is het aanleggen en verbeteren van doorgaande fietsroutes vanuit alle windstreken naar het centrum. Ons fietsbeleid betreft ook de fietsenstallingen. In de begroting van 2011 is nieuw fietsparkeerbeleid voor de binnenstad aangekondigd.

G-kracht: Gastvrij Groningen (2009)

G-kracht: City of Talent (2009)

Twee belangrijke sporen in ons economisch meerjarenprogramma G-kracht zijn het versterken van de aantrekkelijkheid van Groningen voor toeristen én voor studenten. We willen graag meer bezoekers en meer studenten. Ons fietsparkeerbeleid moeten we daarop afstemmen.

Parkeren in Stad: Duurzaam bereikbaar (2010)

In onze parkeernota van 2010 is het fietsparkeren onderdeel geworden van het parkeerbeleid.

Dat wil zeggen dat ook het fietsparkeerbeleid in beginsel door ons parkeerbedrijf zal worden uitgevoerd.





Doel

Als we het hebben over fietsparkeren in de binnenstad, hebben we het over twee zaken: het fietsparkeren en de binnenstad. Het is nuttig ze te onderscheiden, want wat voor het ene goed is, hoeft dat voor het andere niet te zijn. De kunst is om zowel het fietsparkeren maximaal te faciliteren als de kwaliteit van de binnenstad te versterken.

Of, zoals we het eerder stelden:

Hoe houden we de binnenstad blijvend aantrekkelijk voor iedereen (inclusief fietsers), zonder van onze huiskamer een fietsenstalling te maken.

Het is duidelijk dat de twee deel-doelen niet in alle gevallen tegelijk gediend kunnen worden; als keuzes nodig zijn doen we dat op basis van de volgende visie en uitgangspunten.

Visie en uitgangspunten

De binnenstad noemen we 'de huiskamer' van de stad. De binnenstad is er voor iedereen. De binnenstad heeft vele functies, waarvan de belangrijkste is dat je er aangaan kunt verblijven: wandelen, winkelen, slenteren, uitgaan en op een terrasje zitten. De verblijfsfunctie van de binnenstad staat op nummer één. Fietsers hebben in Groningen een streepje voor, maar in de binnenstad komen de voetgangers op de eerste plaats. Dit betekent dat we het fietsparkeren in de binnenstad moeten reguleren ten gunste van de verblijfskwaliteit.

Een goed bereikbare binnenstad voor fietsers betekent vooral dat fietsers snel en comfortabel via doorgaande fietsroutes naar de binnenstad kunnen rijden. Daar werken we op allerlei manieren aan en dat blijven we doen. Maar het betekent niet dat ze ook snel en gemakkelijk overal in de binnenstad kunnen rijden en dat fietsen overal neergezet moeten kunnen worden.

In de binnenstad gebeurt van alles; of in beleidsjargon: de binnenstad herbergt vele verschillende functies. Om al die verschillende functies, op verschillende momenten, mogelijk te maken, is het belangrijk dat de openbare ruimte in de binnenstad maximaal flexibel is. Voor het fietsparkeren betekent dit, dat we heel voorzichtig moeten zijn bij het permanent bestemmen van openbare ruimte voor het stallen van fietsen.

Kort samengevat leiden deze uitgangspunten ertoe dat het fietsparkeren in de binnenstad meer in (bewaakte) stallingen, en minder op straat zou moeten (dus meer 'veilige' plekken en minder 'gemaksplekken'). Anders gezegd: *meer in de schuur en minder in de huiskamer.*

Van belang is hierbij op te merken dat het niet de bedoeling is om van onze huiskamer een toonkamer te maken. Een beetje rommelig met hier en daar wat geparkeerde fietsen mag best. Dat hoort bij een levendige binnenstad. Het gaat om de balans, die willen we herstellen.



Bijlage - De Groninger Fietsenstandaard Discussienota 2011-09-15



Strategie

De keuze van de maatregelen wordt niet alleen bepaald door *wat* we willen bereiken, maar ook door *hoe* we dat willen, de strategie:

- Faciliteren en verleiden
Fietsparkeerverlast zou je - in theorie - snel kunnen oplossen met meer parkeerverboden en stringente handhaving. Daarvoor kiezen we nadrukkelijk niet zondermeer. Om twee redenen: het past niet bij Groningen als fietsvriendelijke stad en - nog belangrijker- het is geen oplossing voor de reële fietsparkeerbehoefte. We kiezen dus een andere aanpak: faciliteren en verleiden.

Faciliteren betekent dat we er voor moeten zorgen dat er voldoende goed bereikbare (veilige) fietsparkeerplekken beschikbaar zijn. Voor de binnenstadsbewoners zo dicht mogelijk bij hun woning en voor bezoekers aan of vlakbij de belangrijkste aanrijroutes.

Verleiden is het tweede spoor: het moet voor fietsers aantrekkelijk zijn om van de fietsparkeervoorzieningen gebruik te maken. Verleiden betekent niet alleen gemakkelijk, comfortabel en goedkoop, maar ook inspelen op natuurlijk gedrag. Iemand die een plekje voor zijn fiets zoekt, kijkt eerst om zich heen om te zien of er vlakbij een logische stallingplek is: een paaltje, een boom, een hoekje, een vak, een plek waar al andere fietsen staan, markeringen in het plaveisel... Door bewuste inrichting van de openbare ruimte is langs deze weg-der-verleiding het fietsparkeergedrag te sturen.

We verwachten dat met 'faciliteren en verleiden' de behoefte aan gemaximeerde plekken zal afnemen, die we dan voldoende kunnen bieden op locaties waar andere binnenstadsgebruikers er zo min mogelijk hinder van hebben.

- Samenwerken
Een aantal van de drukste fietsparkeerplekken bevinden zich momenteel vlakbij drukbezochte winkels. Op deze locaties gaan samen met de betrokken ondernemers, op basis van een gedeelde verantwoordelijkheid, aan goede oplossingen werken.

- Communiceren
Voor fietsparkeerbeleid geldt hetzelfde als voor alle andere beleid: zonder draagvlak werkt het niet. Daar gaan we actief aan werken. In de eerste plaats door te zorgen voor voldoende fietsparkeercapaciteit op goede plekken en fietsers daar op te wijzen en ze te verleiden er gebruik van te maken. Maar ook door onze uitgangspunten over het primaat van de voetganger actief te communiceren en op fietsers een appél te doen mee te werken om de binnenstad voor iedereen aantrekkelijk te houden.

- Handhaven

Als laatste noemen we hier handhaven. Want ook dat is de taak van de gemeente. Zeker in situaties van ernstige en/of herhaalde overlast. Onze inzet is om met faciliteren en communiceren de noodzaak tot handhaven zoveel mogelijk te beperken en de acceptatie ervan - in situaties waarin het nodig is - te vergroten.

Hoofddijnen van beleid

Samenvattend luiden de hoofdlijnen van ons beleid als volgt:

- 1 Logische hoofdfietsroutes door de binnenstad
- 2 Meer inpassende fietsenstallingen; m.n. voor bewoners
- 3 Minder vaste rekken
- 4 Samenwerken met ondernemers
- 5 Communicatie
- 6 Handhaven

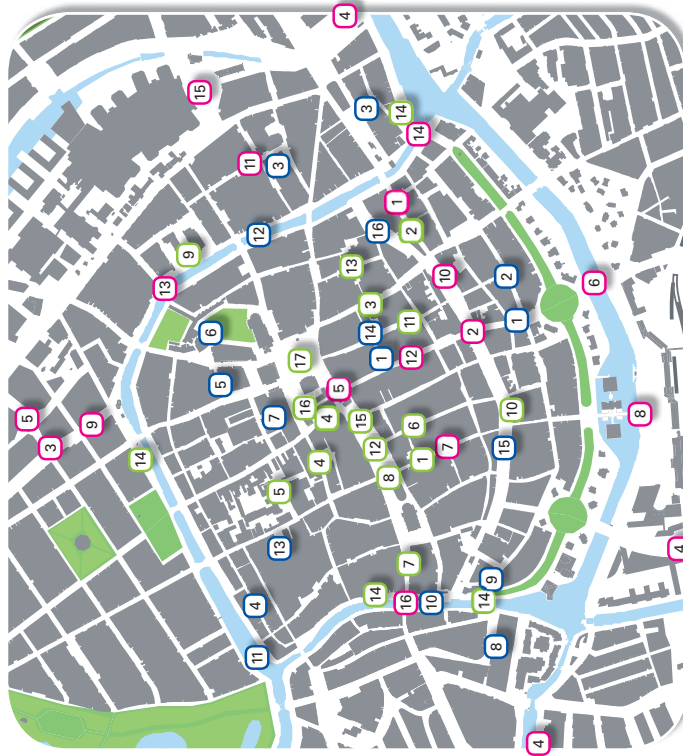
Met welke maatregelen we dit beleid willen realiseren, leest u in het volgende hoofdstuk.

Bijlage - De Groninger Fietsenstandaard Discussienota 2011-09-15

Ruimte voor de Binnenstad

- De bereikbare binnenstad**
1. Proef versnester
 2. Bevoorradingsverkeer mag over sector-grens busbaan
 3. Betere bewegwijzering p-garages
 4. Dynamisch parkeer informatiesysteem
 5. Betere p-garage als aantrekkelijk alternatief
 6. Alternatieve routes stad-in en stad-uit bij komst tram
 7. Folkingerstraat afsluiten fietsers, ruimte voor uitdallingen
 8. Krijp Stationsweg
 9. Routes vanaf p-garages aankleden, mogelijk met kunstprojecten
 10. Belemmeringen opheffen mindervalden
 11. Verbeteren toegankelijkheid binnenstad oost
 12. Voeganger gebieden na 1800 uur openstellen voor fietsers
 13. Fietsbrug Walstraat
 14. Fietsbrug bij de Oostenhaven
 15. Onderzoek fly-over
 16. Doorstroming tussen A-Straat / Brugstraat

- De economische binnenstad, leefbaarheid**
1. Uitbreiden winkelruimte management
 2. ZZP-hub-initiatief in Pentascap
 3. Herinrichting Binnenstad-Oost (en Eiland/Oosterkade)
 4. Beëindigen proostuut A-Kwarter
 5. Schiedpluin inzetten als openbare speel-gelegenheid
 6. Stimuleren 4 en 5 sterrenhotels
 7. Met initiatiefnemers / eigenaren praten over plannen Grote Markt-Noordzijde
 8. Opknappen Westhaven
 9. Opknappen Museumkwartier
 10. Locatie museumboot
 11. Herinrichting Diepenning / Noorderhaven
 12. Herinrichting rest Diepenning in toekomst
 13. Upgraden uurwerkersplein
 14. Stegplan Galkingsstraat
 15. Mogelijkheden barrièren verruimen
 16. Differentiatie straatmeubilair



De publieke ruimte

1. Chauffeurs die zich aan de vensterlijnen houden op een positieve manier benaderen
2. Zijkapaltes aanbrenge (pollers)
3. Proef voor de Oosterstraat: max. 5 omhellingen per dag
4. Proef Vismarkt/NZ Cuijdenstraat afsluiten voor fietsers, Z-waarsnat operatie
5. Overlaat fietsen bespreken met RuG e.a.
6. Buurtstallingen als fietsparkeerplaats
7. BIJAH's Brugstraat en Zuidzijdig experimenteren met fietsparkeerwanden
8. Bij de Korenbours tijdelijke fietsenstalling
9. Overleg met Praediniusgymnasium over co-gebruik stallingsvoorzieningen
10. Handhaving wildparkeerders (fiets)
11. Verwijderen wrakken binnenstad
12. Ondergrondse fietsenstalling Vismarkt
13. Pluizen uitflitsen, uitbreiding toiletvoorzieningen
14. Meer terrassen langs de Diepenning
15. Meer bankjes in het centrum
16. Experiment: tijdelijke speelvoorziening Grote Markt vaker inzetten voor evenementen

4. Uitwerking en maatregelen

Hieronder geven we aan hoe we de hoofdlijnen van beleid de komende tijd willen uitwerken en welke maatregelen er dan denkbaar zijn.

De maatregelen die we hier vermelden zijn verschillend van aard. Sommigen kunnen we direct uitvoeren, voor anderen geldt dat er nog veel moet worden voorbereid en weer andere zijn nog niet veel meer dan ideeën waarvan we de haalbaarheid nog moeten onderzoeken. Wat we precies gaan doen weten we nu nog niet. Dat hangt mede af van wat anderen van deze *discussienota* vinden.

Parallel aan de brede discussie over deze nota, willen we dit jaar en volgend jaar starten met diverse pilot-projecten, om op die manier direct in de praktijk te ervaren hoe bepaalde onderdelen van het nieuwe beleid uitpakken. De ervaringen van alle betrokkenen in de pilots zullen dan een belangrijke bijdrage leveren aan het definitief bepalen van het nieuwe beleid.

Logische hoofdfietsroutes door de binnenstad

Fietsen *naar* de binnenstad faciliteren we maximaal; fietsen *door* de binnenstad gaan we beter reguleren. Uitgangspunt daarbij is dat de binnenstad in veel gevallen ook onderdeel is van doorgaande fietsroutes; bijvoorbeeld vanuit woonwijken naar het station, naar Zernike en Kardinge. Er zullen dus altijd grote aantallen fietsers door de binnenstad rijden. Dat kan prima als we voor logische hoofdfietsroutes zorgen. Daaraan werken we in ons fietsbeleid Stap op!.

Een kaart met daarop hoofdfietsroutes, ontbrekende schakels en drukke straten waar je minder fietsverkeer wilt wordt ontwikkeld.

Het intensieve fietsverkeer door de binnenstad leidt op sommige plekken tot (te veel) hinder en knelpunten. We zullen onderzoeken of en hoe we daar met aanpassingen in de hoofdfietsroutes wat aan kunnen doen. Hiermee in samenhang moeten we dan bepalen wat de beste lokaties zijn voor fietsenstallingen en fietsparkeerplaatsen. In dit verband zijn ook de komende veranderingen door de nieuwbouw aan de Grote Markt en de komst van de tram van belang.

Wat gaan we doen?

- > Proef Folkingerstraat afsluiten voor fietsers (proef loopt inmiddels)
- > Proef Vismarkt NZ/Guldenstraat afsluiten voor fietsers (via Zwanestraat)
- (zie nota Ruimte voor de Binnenstad)

Meer inpandige fietsenstallingen

Ons doel is om zoveel mogelijk fietsers hun fiets te laten stallen in inpandige fietsenstallingen. We willen bevorderen dat er daar meer van komen, bij voorkeur direct aan de doorgaande fietsroutes. Naast de door de gemeente geëxploiteerde fietsenstallingen (waaronder de nieuwe aan de Grote Markt) denken we ook aan stallingen in particuliere panden. Speciale aandacht besteden we aan voldoende inpandige stallingruimte voor binnenstadsbewoners en werknemers.

Wat gaan we doen?

- > Garage Centrum in de Haddingestraat ombouwen tot bewonersfietsgarage [Pilot 1]
- > Zoeken naar geschikte inpandige locaties [Pilot 3]
- > Buurtstallingen als fietsparkeerplaats (zie nota Ruimte voor de Binnenstad)
- > Opnemen fietsparkeerreizen in bestemmingsplannen en bouwvergunningen [Pilot 5]
- > Bouwen fietsparkeerkelder onder het Groninger Forum; met aantrekkelijke entrees

Bijlage - De Groninger Fietsenstandaard Discussienota 2011-09-15



Pilot 1

Parkeergarage Haddingestraat deels ombouwen tot bewonersstalling voor fietsen

Een deel van de begane grond zal geschikt worden gemaakt voor fietsen. Het is waarschijnlijk nodig om een aparte ingang te maken.

Duur pilot: 4 maanden

Pilot 3

Zoeken naar geschikte inpandige locaties

Nagegaan wordt of er geschikte panden op goede plekken beschikbaar zijn als inpandige fietsparkeervoorziening voor de langbezoekers.

Duur pilot: 3 maanden

Pilot 5

Fietsparkeren oplossen binnen de planologisch/juridische kaders

In de bouwregelgeving wordt per 1 januari 2012 opgenomen dat woningen moeten zijn voorzien van een ruimte om fietsen te stallen. Ook voor winkels en bedrijven is dat geregeld.

Nagegaan wordt of dit voldoende resultaat op zal leveren.

Duur pilot: 2 maanden

Minder vaste rekken (Van rek naar plek)

In de Groninger binnenstad bevinden zich momenteel op tal van plaatsen vaste fietsenrekken, waarin de binnenstadsbezoeker zijn fiets gemakkelijk kan stallen en met een ketting kan vastmaken. Handig dus. Maar er kleven ook nadelen aan: vaste rekken nemen ook ruimte in als er geen fietsen in staan. Het zijn verzamelplekken voor zwerfvuil en zwerffietsen zijn minder gemakkelijk te verwijderen. Hier komt bij dat vaste rekken ook (te veel) worden gebruikt door bewoners en werknemers. Samengevat maken vaste fietsenrekken het gebruik van de openbare ruimte minder flexibel.

Om deze nadelen te beperken maken we ook gebruik van mobiele fietsenrekken; die op drukke dagen 's ochtends worden geplaatst en 's avonds weer worden weggehaald. Dat is veel werk. Vooral als er 's avonds nog vastgeketende fietsen in het rek staan.

Er is ook een derde variant: geen rek, maar een plek. In de praktijk blijkt dat mensen die hun fiets ergens willen stallen bijna altijd om zich heen kijken op zoek naar een logische plek; buiten de loop, maar wel dichtbij. Door dergelijke plekken te definiëren en zichtbaar te maken - bijvoorbeeld in de bestrating - kunnen we dus het fietsparkeren op de gewenste plek stimuleren, zonder de openbare ruimte minder flexibel te maken.

Wat gaan we doen?

- > Minder vaste klemmen; klemmen verwijderen Vismarkt ZZ en Westerhaven
- > Andere klemmen, zonder aanbindmogelijkheid
- > Experiënteren met fietsparkeervakken [Pilot 4]
- > Met belijning/bestration natuurlijk fietsparkeergedrag uitlokken
- > Tijdelijke fietsparkeermatten
- > Specifieke herinrichtingsplannen maken bij grote/drukke winkels (zie ook Pilot 5)
- > Bij AH's Brugsstraat en Zuiderdiep experiënteren met fietsparkeervakken (zie nota Ruimte voor de Binnenstad)
- > Bij de Korenbeurs tijdelijke fietsenstalling (zie nota Ruimte voor de Binnenstad) [Pilot 6]

Bijlage - De Groninger Fietsenstandaard Discussienota 2011-09-15



Pilot 4

Fietsparkeervakken aanbrengen voor de kort-bezoekers

Omdat het bewonersparkeren steeds meer inpandig wordt opgelost komen plekken beschikbaar om vakken te maken waar kort-bezoekers hun fietsen op de standaard kunnen neerzetten. Omdat er geen vastbindvoorzieningen meer zijn zullen mensen hun fiets hier niet een nachtje laten staan. Op bepaalde plekken worden proefvakken aangelegd.

Duur pilot: (ijs en weder dienende) 4 maanden.

Wat gaan we doen?

- > Bevorderen fietsparkeervoorzieningen op eigen erf/inpandig [Pilot 2]
- > Specifieke herinrichtingsplannen maken bij grote/drukke winkels/publiekstrekkers? (zie ook Pilot 3)
- > Winkelier/eigenaar rol geven in beheer? [Pilot 5]
- > Overlast fietsers bespreken met RUG e.a. (zie nota Ruimte voor de Binnenstad)

Pilot 6

Mobiele fietsenstalling Korenbeurs

De markt op de Vismarkt trekt zeer veel bezoekers aan. Die bezoekers komen meestal met de fiets. Voor deze bezoekers plaatsen we spitsrekken of een mobiele bewaakte fietsenstalling met flexibele capaciteit, afgestemd op de behoefte; in de praktijk te ervaren wat het beste werkt.

Duur pilot: 5 maanden

Start: april 2012 (tot en met september)

Pilot 2

Werkgevers zorgen voor een fietsparkeerplek voor hun werknemers

Er wordt een gesprek met binnenstad-ondernemers gestart met de inzet dat niet de gemeente, maar zij zich verantwoordelijk weten voor het aanleggen van fietsparkeervoorzieningen op hun eigen grondgebied.

Duur pilot: 3 maanden

Samenwerken met ondernemers

De drukste fietsparkeerplekken bevinden zich momenteel vlakbij drukke zochte winkels.

De problemen die hierdoor ontstaan zijn niet alleen problemen van de gemeente. Daarom gaan we op deze locaties samen met de betrokken ondernemers, op basis van een gedeelde verantwoordelijkheid, werken aan goede oplossingen.

Een bijkomend argument op de problemen rond de winkels gezamenlijk op te lossen is dat de fietsparkeerverlast ook de toegankelijkheid van de winkel in kwestie vermindert en het dus ook in het belang van de winkelier is om er wat aan te doen.

Wat we hier opmerken over winkels en ondernemers, geldt vanzelfsprekend ook voor andere fietsmagneten en hun eigenaren (studentenverenigingen, diverse locaties van de universiteit, uitgaansgelegenheden enz).

Communicatie

Zoals gezegd, zonder draagvlak kan beleid geen succes hebben. Dat draagvlak willen we verwerven en vergroten door actief over onze visie en uitgangspunten in gesprek te gaan met alle betrokkenen. De bewoners (en de huiseigenaren) van de binnenstad, die niet alleen voor hun eigen fietsen goede stallingmogelijkheden nodig hebben, maar ook de overlast van andermans fietsen ervaren, zijn daarbij een belangrijke doelgroep. Ook bij het ontwikkelen, uitvoeren en evalueren van de pilots zullen we aan communicatie zorgvuldig aandacht besteden.

Wat gaan we doen?

- > Deze nota bespreken met alle belanghebbenden. [Pilot 8]
- > Een communicatiecampagne uitvoeren
- > City-stewards/stadswachten een rol geven

Bron: Dagblad van het Noorden

Harde aanpak gestalde fietsen werkt

NIEUWS FIETSENOVERLAST

- Gemeente Groningen neemt minder rijwielen in beslag
- Maar 34 procent haalt in beslag genomen fietsen op

Door Sjoerd-Janzen

Groningen. De harde aanpak door de gemeente Groningen van fout gestalde fietsen werkt. Voor de aanscherping van de regels werden wekelijks 250 rijwielen in beslag genomen. Dat is gedaald naar 50 tot 100 per week. De regels voor geparkeerde fietsen werden vorig jaar september aangescherpt. De bedoeling was om de toenemende overlast in vooral het stationsgebied aan te pakken. Zo lieten reizigers hun rijwielen te lang in het Stadsbalcon staan, waardoor deze populaire fietsenstalling te snel vol raakte.

Vandaar dat B en W besloten om het stalen van fietsen in het stationsgebied niet langer dan 12 dagen achteren toe te staan. Ook worden de rijwielen, die foutief en vaak hinderlijk buiten de stallingen en rekken zijn neergezet, niet meer getoleerd.

De fout en te lang geparkeerde fietsen worden door de gemeentelijke milieudienst, verwijderd en afgevoerd naar een groot opslagterrein aan de Travertijnstraat. Daar kunnen eigenaren hun fiets tegen betaling van 25 euro ophalen.

Opmerkelijk veel eigenaren blijven niet de moeite te nemen om hun rijwielen tegen betaling weer in bezit te nemen. Volgens Elylj Werkman van de Milieudienst gebeurt dat maar bij 34 procent van het totaal in beslag-



▲ Het gemeentelijke opslagterrein aan de Travertijnstraat telt een grote hoeveelheid in beslag genomen fietsen. Foto: Peter Wassing

slag door de eigenaren opgehaald. Van de rijwielen, die niet meer worden opgeëist, werden er vorig jaar 148 door de gemeente publiekelijk verkocht. Dat gebeurde in de bevoorrechte fietsstalling in de Oude Boerengestraat. Daar staat twee keer per maand een fietsenverkoop op het programma. Eerst was dat

maandelijks slechts één keer, maar de gemeente heeft uit praktische overwegingen het aantal verkoopdagen uitgebreid. De fietsen die voor de verkoop klaar stonden nemen veel minder in beslag. Met meerdere verkoopdagen maak je ze sneller verkopen.

Van de in beslaggenomen fietsen ging er in 2009 1080 naar Dende-Wereldprojecten. En 258 verkochten in een dermate slechte staat dat ze alleen nog rijf waren voor de schroef. De verkoop van verwijderde rijwielen leverde de gemeente vorig jaar 37.000 euro aan inkomsten op. De gemeente heeft het gebied, waarin de strenge stallingse-

gels gelden, begin vorige maand uitgebreid. Ze gelden sindsdien ook voor de Werkmanbrug en het Groninger Museum en directe omgeving en de Achterweg achter het NS-hoofdstation. Volgens Werkman gaat de gemeente de nieuwe lichte studenten tijdens de komende KEI-week actief voorlichten over het fietsenbeleid.

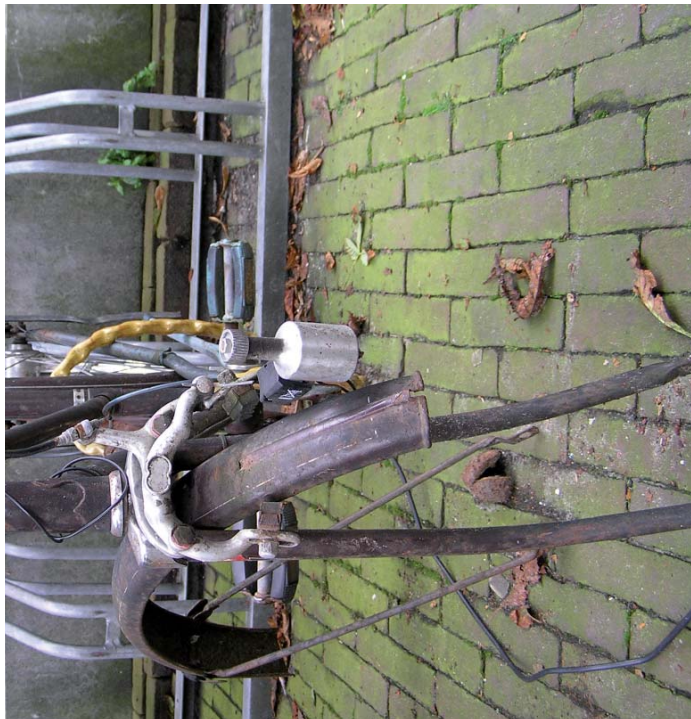
Pilot 8

BinnenstadsMonopoly

Van wie is de openbare ruimte? Waar doe je wat? Is fietsparkeren alleen het probleem van de overheid? Zijn de grenzen van de mogelijkheden die er zijn in de binnenstad bereikt? Houden we voldoende rekening met alle gebruikers van de binnenstad? Hoe komen we tot een betere en breed gedragen gebruik van 'onze huiskamer'? Deze vragen gaan we bespreken met alle betrokkenen en belangstellenden.

De andere pilots bevatten allemaal elementen van deze vragen. Daarom gaan we ook de resultaten uit de pilots in brede kring bespreken: met bewoners en bezoekers, de gehandicaptenraad, de fietsersbond, GCC, het midden- en kleinbedrijf, de RUG, studentenorganisaties, de marktsector, politie, Werkpro e.d. Het doel is om zo gezamenlijk te komen tot een 'vernieuwde Groningse fietsenstandaard' voor het fietsparkeren in de binnenstad.

Duur pilot: 6 maanden



Pilot 7

Handhaving hinderlijk geparkeerde fietsen

Op het Broerplein en in de Uurwerkersgang blokkeren fietsen regelmatig de toegangen en de weg/trottoir. Samen met de RUG wordt dit probleem opgelost. Er is geconstateerd dat er voldoende voorzieningen zijn. Daarom wordt een plan gemaakt zodat gshandhaafd kan worden.

Duur pilot: 3 maanden

Handhaven

Handhaven is het laatste spoor. Niet omdat we dit het minst van belang zouden vinden, maar omdat ons beleid er op gericht is de noodzaak van handhavend optreden zoveel mogelijk te beperken. Zoals gezegd willen we dat doen door het fietsparkeren in de eerste plaats goed te faciliteren, mensen verleiden er gebruik van te maken, en ze ervan te overtuigen dat een toegankelijke binnenstad voor iedereen ook de verantwoordelijkheid van iedereen is. Op deze manier werken we aan minder noodzaak tot handhaven en tegelijk aan een groter draagvlak voor handhaven in situaties waar dat nodig is.

Wat gaan we doen?

- > Actiever optreden tegen hinderlijk geparkeerde fietsen (zie nota Ruimte voor de Binnenstad) [Pilot 7]
- > Zwerf fietsen sneller verwijderen (zie nota Ruimte voor de Binnenstad)
- > Zo mogelijk city-stewards/stadswachten een rol geven
- > Waar nodig nieuw juridisch instrumentarium ontwikkelen

WAT



WIE

5. Op weg naar nieuw beleid

In deze nota hebben we aandacht besteed aan de problemen rond het fietsparkeeren in de binnenstad en beschreven op basis van welke visie en met welk soort maatregelen we de binnenstad voor iedereen toegankelijk willen houden, zonder daarbij iets af te dingen op de fietsvriendelijkheid van Groningen.

Sterker nog: we denken dat we met de voorgestelde maatregelen de binnenstad aantrekkelijker wordt voor alle gebruikers; voor bewoners, bezoekers, ondernemers en ook voor fietsers.

In de komende maanden zullen we onze voorstellen voorleggen aan een brede kring van betrokkenen en belanghebbenden, en hen daarbij uitnodigen erop te reageren en ze aan te vullen.

Een belangrijke vraag die we met samen met deze betrokkenen willen beantwoorden gaat over de eigendom van de ruimte in de binnenstad. Hoe ervaren we die?

De binnenstad is van iedereen, zeggen we steeds.

Maar die stellingname is ook riskant: ze kan er toe leiden dat verantwoordelijkheden niet meer helder zijn of niet voldoende worden ervaren. Daarover willen we het gesprek gaan voeren. Dit gesprek willen we voeren op een bijzondere manier; dat is onze achtste pilot.

Ná iedereen gehoord te hebben willen we dan in de loop van 2012 een meer definitieve versie van deze nota maken en ter besluitvorming voorleggen aan de raad. In die nota zullen we dan ook aangeven hoe en op welk moment de ervaringen uit de pilots in het nieuwe beleid een plaats moeten krijgen.

29





Raadsvoorstel inzake uitbreiding capaciteit fietsparkeren Stationsgebied

Bestuursdienst



RAADSVOORSTEL:

2011-2012

Ons kenmerk: RO 11.2729103

Registratienummer : GR 11.

Ingekomen op :

Onderwerp: Uitbreiding capaciteit fietsparkeren stationsgebied

Groningen, - 7 OKT 2011

Aan de raad,

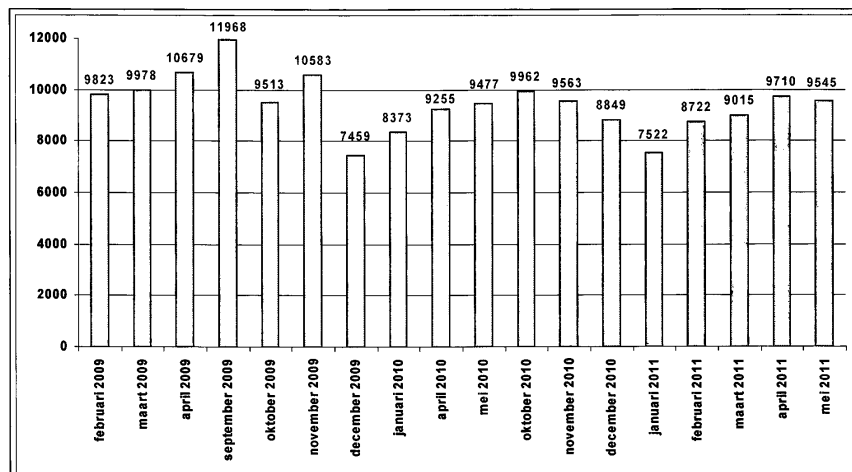
Inmiddels zijn alle kortetermijnmaatregelen om de stallingscapaciteit in het stationsgebied uit te breiden uitgevoerd. Daarmee is de maximale capaciteit in het Stadsbalkon bereikt en is de kwaliteit van de fietsklemmen aan de achterzijde van het station, in de fietsflat en in de bewaakte NS-stalling verbeterd. De totale stallingscapaciteit in het stationsgebied bedraagt op dit moment ongeveer 9.300 fietsklemmen.

Aantal gestalde fietsen in het stationsgebied.

Uit de wekelijkse tellingen in het stationsgebied blijkt dat het aantal gestalde fietsen in het stationsgebied in de eerste vijf maanden van dit jaar ongeveer overeenkomt met dezelfde periode vorig jaar. Opvallend is dat er in 2009 en 2010 minder gestalde fietsen in het stationsgebied staan dan in 2008. We veronderstellen dat dit een direct gevolg is van de beperking van de maximale stallingsduur van vier weken naar twaalf dagen, dat per 1 september 2009 van kracht is. In de eerste weken (met name in de maand september) werden overtredingen nog oogluikend toegestaan, maar eind 2009 is steeds strenger opgetreden tegen foutgestalde en te lang gestalde fietsen. Onder andere uit het aantal gestalde fietsen in 2010 en 2011 blijkt dat de handhaving succesvol is geweest.

Raadsvoorstel inzake uitbreiding capaciteit fietsparkeren Stationsgebied

2



Tabel 1: het aantal gestalde fietsen in het gehele stationsgebied op zaterdagen

Benodigde stallingscapaciteit voor de komende jaren – 500 extra stallingsplaatsen per jaar.

De beschikbare stallingscapaciteit in het stationsgebied is op dit moment ongeveer even groot als de vraag ernaar. Desondanks verwachten we dat er zich in de nabije toekomst wederom stallingsproblemen gaan voordoen, voornamelijk vanwege de jaarlijkse toename van het aantal studenten. Overigens verwachten we dat in 2015 het aantal studenten in Groningen is toegenomen van 50.000 tot 60.000 (een stijging van 20%). Wanneer we de gemiddelde stallingsbehoefte in het stationsgebied hiernaast leggen, kunnen we concluderen dat we tot 2015 jaarlijks zo'n 500 extra stallingsplaatsen nodig hebben in het stationsgebied. Een uitbreiding in het stationsgebied met minimaal 2.500 stallingsplaatsen in de komende vijf jaar is wenselijk.

Mogelijke locaties voor extra stallingsplaatsen.

Het aantal gestalde fietsen in het stationsgebied in Groningen neemt nog steeds toe. De verwachting is dat de komende jaren de vraag naar stallingsvoorzieningen stijgt en dat de trend van de afgelopen jaren zich doorzet. Op de lange termijn vormt de opgave om één of meerdere gebruiksvriendelijke en veilige stallingen te realiseren nadrukkelijk onderdeel van de planvorming in het kader van de ontwikkeling van het stationsgebied. Op de korte termijn is nodig dat de stallingscapaciteit op beperkte schaal wordt uitgebreid. Daarvoor heeft in het voorjaar van 2011 een quick-scan plaatsgevonden. Uiteindelijk is bekeken in hoeverre mogelijke uitbreidingslocaties haalbaar zijn.

Er zijn twee locaties overgebleven die verder zijn uitgewerkt, namelijk:

1. 1.100 fietsparkeerplekken op het P+R-parkeerdek achter de fietsflat;
2. 650 fietsparkeerplekken aan de Achterweg bij het TNT-gebouw.

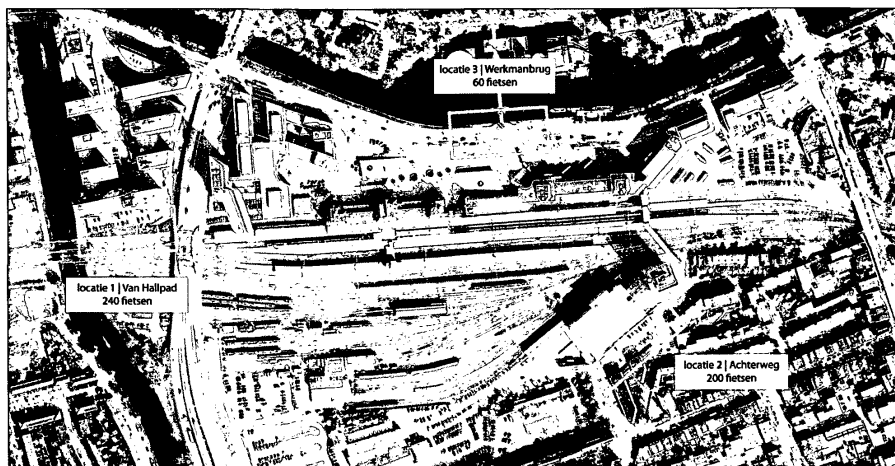
Raadsvoorstel inzake uitbreiding capaciteit fietsparkeren Stationsgebied

3

Naar aanleiding van de quick-scan is contact opgenomen met de NS en ProRail over de mogelijkheid om een deel van het P+R-parkeerdek in te richten als fietsparkeer-voorziening. De NS verwees door naar de exploitant Q-Park. Uit de gesprekken met Q-Park kwam naar voren dat het helaas niet mogelijk is een deel van het P+R-parkeerdek af te staan. De P+R-voorziening is dermate succesvol dat het maximaal aantal abonnementen is afgegeven. Bovendien is er een wachtlijst met mensen die graag een abonnement willen hebben. Daardoor is het op korte termijn niet mogelijk op deze locatie fietsparkeervoorzieningen te realiseren.

Desondanks heeft de quick-scan ertoe geleid dat er op korte termijn 440 extra stallingsplaatsen gerealiseerd kunnen worden op andere locaties. Het gaat dan om de uitbreiding van de stallingscapaciteit voor één jaar. Het betreft hier de volgende mogelijkheden (zie figuur 1):

1. 240 fietsparkeerplekken in de groenstrook langs het Prof. H.C. van Hallpad. Deze strook is eigendom van NS-vastgoed, maar zij zijn bereid mee te werken aan deze oplossing. Door middel van signalering langs het fietspad Prof. H.C. van Hallpad kunnen fietsers zien dat het Stadsbalkon en de fietsflat vol zijn en dat zij hier hun fiets kunnen stallen. De kosten van deze oplossing bedragen circa € 90.000,-.
2. 200 fietsparkeerplekken op een deel van de autoparkeerplaatsen bij het TNT-gebouw aan de Achterweg. Deze oplossing maakt deel uit van het eerdere voorstel, de kosten hiervoor bedragen circa € 75.000,-.



Figuur 1: de locaties voor 500 extra stallingsplaatsen op korte termijn

Raadsvoorstel inzake uitbreiding capaciteit fietsparkeren Stationsgebied

4

Vorenstaande laat onverlet dat er de komende jaren behoefte is aan meer stallingsruimte in het stationsgebied. We gaan onverminderd door met het zoeken naar stallingslocaties voor de langere termijn. Behalve naar oplossingen op het maaiveld wordt ook gekeken naar in pandige en ondergrondse mogelijkheden.

Financiering.

Om de groei van het aantal gestalde fietsen in het stationsgebied ook het komende jaar te kunnen blijven faciliteren, willen we de stallingscapaciteit uitbreiden met 440 stallingsplaatsen. We stellen voor de eenmalige kosten ad € 165.000,-- ten laste te brengen van de exploitatie van het Parkeerbedrijf. Deze maatregelen passen namelijk binnen de door u op 27 januari 2010 vastgestelde parkeernota "Parkeren in de stad; duurzaam bereikbaar!". Ondanks de slechte financiële positie van het Parkeerbedrijf dwingt de hoge fietsparkeerdruk in het stationsgebied ons ertoe dat we de stallingscapaciteit alsnog willen uitbreiden.

In onderstaand overzicht is de begrotingswijziging opgenomen:

Investering

Begrotingswijziging voor investeringskrediet Fietsparkeren Stationsgebied

Betrokken dienst(en)	RO/EZ
Soort wijziging	uittrekken investeringskrediet
Tijdsplanning krediet	2011-2012

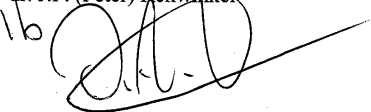
Financiële begrotingswijziging	Uitgaven	Inkomsten	Saldo
7.1 Verkeer - Fiets	165	0	-165
Totalen begrotingswijziging	165	0	-165

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

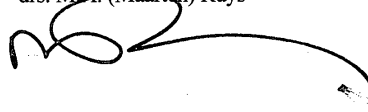
- I. kennis te nemen van de huidige situatie met betrekking tot het aantal gestalde fietsen in het stationsgebied;
- II. een investeringskrediet van € 165.000,-- beschikbaar te stellen voor de uitbreiding van het aantal stallingsplaatsen met 440 in het stationsgebied;
- III. de kapitaallasten van € 23.000,-- die horen bij deze investering (€ 16.500,-- afschrijving en € 6.500,-- rente) ten laste te brengen van de exploitatie van het Parkeerbedrijf 2012 en dit financieel te verwerken bij de Voortgangsrapportage 2012-1;
- IV. de gemeentebegroting 2011 dienovereenkomstig te wijzigen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel



de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys



Collegedebrief inzake Project uitbreiding vergunning parkeren

.
. .
.

Bestuursdienst

Telefoon (050) 367 82 85/ Mark van Maanen
Onderwerp Project uitbreiding betaald en vergunning-
parkeren



Aan de leden van de raad van de gemeente
Groningen
te
GRONINGEN

Datum **28 OKT 2011**

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO 11.2671724

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Deze brief is bedoeld om uw raad te informeren over de projectaanpak uitbreiding betaald- en vergunningparkeren.

Op 27 januari 2010 heeft u de Parkeernota "Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar!" vastgesteld. In deze nota is het gemeentelijk parkeerbeleid voor de periode 2010 – 2020 beschreven. De uitgangspunten van dit beleid zijn onder andere de verbetering van het verblijfsklimaat in de (binnen)stad en meer specifiek het leefklimaat in de oude wijken.

In de oudere stadsdelen, vooral in de vooroorlogse wijken, neemt de parkeerdruk en daarmee de overlast toe. Oorzaken zijn de beperkte beschikbaarheid van parkeer capaciteit, een toename van het autobezit en een toename van het aantal parkeerders van elders. De maatregelen die we daarvoor inzetten zijn:

- de uitbreiding van het gebied met betaald en vergunningparkeren buiten de binnenstad;
- het aanscherpen van het vergunningenuitgiftebeleid;
- uitbreiden van het aantal buurtstallingen en gebruik bevorderen;
- tegengaan van interne ritten in gebieden (met kleinere vergunningzones in woonwijken).

1) Projectaanpak uitbreiding betaald- en vergunningparkeren.

Fase 1 - Parkeerplan

Voor elk van de aan te pakken gebieden, Grunobuurt, Oranjewijk, Helperplein, Bedrijventerrein Corpus den Hoorn Zuid / Voorterrein Martiniziekenhuis, Oosterparkwijk / Korrewegwijk wordt een parkeerplan opgesteld. Op basis van het parkeerplan besluit de raad tot invoering van betaald parkeren in een gebied.

Collegedebat inzake Project uitbreiding vergunning parkeren

Volgvel 1

In een parkeerplan wordt de situatie geanalyseerd, de problematiek beschreven, de maatregel betaald en vergunningparkeren uitgewerkt (tarieven, periodes, gebiedsbegrenzings, etc) en worden eventuele aanvullende maatregelen benoemd. Parkeren van auto's is het hoofdonderwerp van het parkeerplan, maar het is bekend dat soms ook het fietsparkeren in de straat een probleem is. Het uitgangspunt is om geen (grote) wijzigingen aan te brengen in de parkeercapaciteit, maar te sturen op de parkeervraag in een gebied. Daarvoor is betaald en vergunningparkeren het in te zetten middel. Het parkeerplan kan wel wensen bevatten voor beperkte aanpassingen in de capaciteit, maar de realisatie hiervan is geen onderdeel van het project. Verkend kan worden of deze opgenomen kunnen worden in eventuele latere onderhoudswerkzaamheden.

Het parkeerplan bevat ook de weergave van de communicatie met de belanghebbenden en het resultaat van inspraak. Daarnaast geeft het parkeerplan inzicht in de financiële gevolgen van investeringen en opbrengsten voor de exploitatie Parkeerbedrijf.

Wijzigingen in het parkeerregime moeten worden vastgelegd in de Parkeerverordening en bijbehorende Nadere Regels. Na realisatie is het Parkeerbedrijf verantwoordelijk voor de uitvoering en handhaving van het parkeerregime en de verstrekking van vergunningen/bezoekerspassen etc. Het Parkeerbedrijf zal daarom intensief worden betrokken bij de voorbereidingen, om de latere uitvoering optimaal te laten verlopen.

De eerste fase sluit af met het raadsbesluit over de invoering of wijziging van betaald en vergunningparkeren.

Fase 2 – Realisatie

In deze fase wordt het betaald en vergunningparkeren werkelijk ingevoerd of gewijzigd. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om de introductie bij bewoners en andere belanghebbenden, benodigde verkeersbesluiten, plaatsing van betaalautomaten, plaatsing van verkeersborden, aanpassing administratieve systemen en informatie-uitingen, uitbreiding handhaving etc.

2) Participatie

Zoals hiervoor vermeld zal per wijk een onderzoek plaatsvinden naar de parkeerdruk, in casu de parkeerproblemen in de wijk. De resultaten hiervan worden neergelegd in het door u vast te stellen parkeerplan. Vanzelfsprekend zullen de bewoners in de gelegenheid worden gesteld hierin te participeren en zullen zij worden betrokken bij de inhoudelijk te maken keuzes ten behoeve van de aan u voor te stellen maatregelen terzake het betaald- en vergunningparkeren in de wijk. Het moge duidelijk zijn dat wij in dit verband draagvlak voor de in te voeren maatregelen zeer belangrijk vinden.

3) Volgorde projectaanpak op grond van prioriteitsstelling.

De projecten zijn gerangschikt op volgorde van actualiteit en gewenste snelheid van realisatie van oplossing van een bestaande probleemsituatie.

Collegedebrief inzake Project uitbreiding vergunning parkeren

Volgvel 2

1. In de Grunobuurt is wijziging van het parkeerregime snel nodig, omdat door stedelijke vernieuwing ook de parkeersituatie wijzigt en inmiddels de eerste woningen zijn opgeleverd. Wijziging van het parkeerregime voor deze buurt kan vrij eenvoudig door een kleine aanpassing van de Nadere Regels, behorende bij de Parkeerverordening en deze door het college van B&W vast te laten stellen.
2. Met de Oranjewijk zijn al meerdere jaren contacten over uitbreiding van betaald parkeren en er waren zelfs gezamenlijke initiatieven die niet konden worden doorgezet. Getuige het aantal klachten is de parkeeroverlast hier ernstig.
3. Met de winkeliers, woningcorporatie en bewoners van het Helperplein zijn reeds gesprekken gevoerd en is gesproken over invoering van betaald parkeren als oplossing voor het parkeervraagstuk.
4. Voor Bedrijventerrein Corpus den Hoorn-zuid geldt dat wij als gemeente wel een beeld hebben van de te realiseren oplossing, maar dat daarover nog niet of nauwelijks met de omgeving concreet contact over start van procedures is geweest.
5. Uit de Oosterparkwijk/Korrewegwijk krijgen we af en toe klachten van bewoners, maar de andere wijken zijn duidelijk meer prioritair.

4) Planning

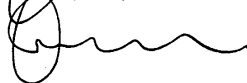
Volgens volgorde van urgentie zal dit jaar nog worden gestart met het opstellen van het parkeerplan voor de Grunobuurt, dan wel het aanpassen van de geldende parkeerverordening. Ook zal worden gestart met de Oranjewijk en het Helperplein. De verwachting is dat het gehele project (alle gebieden – zie ook onder punt 3) in zijn totaliteit begin 2013 zal zijn afgerond.

Tot slot delen wij u mede dat het projectplan uitbreiding betaald- en vergunning parkeren op de gebruikelijke wijze voor de leden van uw raad in de visietrommel ter inzage ligt.


Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel



de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys



Collegedebrief inzake Uitvoeringsprogramma Groningen geeft energie

·
·
·

Bestuursdienst

Telefoon (050) 8670/ I. Wiersma
Onderwerp uitvoeringsprogramma "Groningen geeft energie"



de leden van de raad van de gemeente
Groningen
te
GRONINGEN

Datum - **3 NOV 2011**

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO11.2783037

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij bieden wij u het uitvoeringsprogramma "Groningen geeft energie" aan.

Dit programma bevat de agenda voor de uitvoering van het *Masterplan Groningen Energieneutraal* waarmee u in februari 2011 instemde.

Bij de besluitvorming over het masterplan hebben wij u toegezegd om aan twee aspecten expliciet aandacht te besteden, namelijk bij keuzen over duurzame energie nadrukkelijker de economische spin-off mee te wegen en om sterker aan te sluiten bij het Akkoord van Groningen. In dit uitvoeringsprogramma wordt dit uitgewerkt.

Het programma geeft uitvoering aan het collegeprogramma: de stad te ontwikkelen en profileren als centrum van duurzame innovatie en duurzaamheid een prominente plek te geven in ons beleid.

Dit uitvoeringsprogramma beoogt niet alleen concrete nieuwe projecten rond duurzame energie op te starten, maar deze ook te integreren in onze bestaande praktijk van ruimtelijke en economische ontwikkeling van de stad. Daartoe hebben we de programmalijnen zo ingedeeld dat ze aansluiten bij de gemeentelijke programmabegroting.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel

de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys

·
·
·

Bijlage - Link naar uitvoeringsprogramma Groningen geeft Energie

http://issuu.com/groningen/docs/groningen_energie

Bijlage - Bespreekpunten GL

Bespreekpunten bij het 'Uitvoeringsprogramma bij het Masterplan Groningen Energieneutraal'

GroenLinks is blij dat er nu eindelijk een uitvoeringsprogramma ligt voor het Masterplan Groningen Energieneutraal. We maakten ons zorgen over de vorderingen van het programma, maar lezen in het programma dat er tal van projecten en activiteiten op stapel staan. Zo'n veertien (onderzoeken naar) projecten en activiteiten moeten nog dit jaar worden afgerond, zoals een integraal warmtevisiedocument, een financieringsdocument zonnepanelen en een businessplan voor het duurzaamheidscentrum.

Onderwerpen voor het debat:

- Is het terugkijkend nu snel en efficiënt gegaan? Worden bijvoorbeeld alle projecten en activiteiten die dit jaar moeten worden afgerond ook daadwerkelijk afgerond? En hoe wordt de raad daarover geïnformeerd?
- Een belangrijk doel van het programma is om alle communicatie af te stemmen en betrokkenen proactief te adviseren en ondersteunen. Hoe wordt dat gedaan?
- Hoe verloopt de organisatorische sturing op het programma? En komt het terug in de hele organisatie; zo ja, hoe dan?
- Hoe zit het met de uitvoeringsfinanciering van het programma? Wordt er slechts nog in oriënterende sfeer gezocht naar financieringsmogelijkheden of zijn er al concrete vorderingen.
- Het programma wordt besproken met meerdere partijen om verder uitgewerkt te worden. Hoe verloopt dit proces? Bevinden we ons nog in een pril stadium of wordt al gewerkt aan samenwerkingsafspraken bijvoorbeeld.
- Voor GroenLinks is het van belang dat naast de eigen organisatie ook het thema duurzaamheid onder de inwoners van de stad zichtbaar wordt gemaakt (zowel wat burgers zelf kunnen ondernemen en wat de gemeente doet). Het programma geeft aan dat hier middels een te ontwikkelen communicatieplan aan wordt gewerkt. Volgens GroenLinks moet hier snel mee gestart worden en moet er ruimte zijn voor initiatieven van inwoners van de stad zelf. Hoe ziet het college dit?