

Voorlopige agenda van de commissie Beheer en Verkeer van 16 maart 2016

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

Datum: woensdag 16 maart 2016
Aanvang: 20:00 uur
Locatie: Oude raadzaal
Voorzitter: D.J. van der Meide
Griffier: W.T. Meijer, 050 3677726 wolbert.meijer@groningen.nl

Opening

Bijlage - Uitnodigingsbrief met toelichting op de agenda (pdf)
Verslag 16 maart 2016 (pdf)

A Algemeen deel

A1. Opening en mededelingen

A.2. Vaststelling verslag

Verslag - 10.02.16 Gemeente Groningen cie- Beheer en Verkeer (pdf)

A.3. Vaststelling agenda

A4. Afspraken en planning

A4a. Besluitenlijst

Bijlage - B&V-besluitenlijst 20160210 (pdf)

A4b. Lange termijn agenda

Bijlage - LTA B&V maart 2016 (pdf)

A4c. Lijst initiatiefvoorstellen en moties

Bijlage - IM-lijst B&V maart 2016 (pdf)

A5. Conformstukken

a. Kredietaanvraag en startaanvraag kruispunt Wilhelminakade - Prinsesseweg (raadsvoorstel 5 februari 2016)

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag en startaanvraag aanpak kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg (pdf)

b. Aanvraag uitvoeringskrediet P+R Reitdiep (raadsvoorstel 19 februari 2016)

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 16 maart 2016

Raadsvoorstel - Aanvraag uitvoeringskrediet P+R Reitdiep (pdf)

- A6. Ingekomen stukken
 - Ingekomen stukken - Lijst ingekomen collegebrieven B&V maart 2016 (pdf)
- A7. Rondvraag

B Inhoudelijk deel

- B1. Aanpak Wildplakken
 - (initiatiefvoorstel CDA 18 december 2015)
 - +
 - Preadvies initiatiefvoorstel aanpak Wildplakken (collegebrief 3 februari 2016)
 - Initiatiefvoorstel Aanpak wildplakken CDA (pdf)**
 - Collegebrief - Preadvies Initiatiefvoorstel aanpak Wildplakken (pdf)**
- B2. Op weg naar een nieuwe visie op parkeren (collegebrief 10 februari 2016)
 - +
 - Meerjarenprognose Parkeerbedrijf 2015 (collegebrief 19 november 2015)
 - Collegebrief - Op weg naar een nieuwe visie op parkeren (pdf)**
 - Collegebrief - Meerjarenprognose Parkeerbedrijf 2015 (pdf)**
 - Geheimhouding ex art. 25 Gemeentewet - Bijlage 1 Meerjarenprognose Parkeerbedrijf 2015 (pdf)**
 - Geheimhouding ex art. 25 Gemeentewet - Bijlage 2 Meerjarenprognose Parkeerbedrijf 2015 (pdf)**
- B3. Kaderbrief 2017 OV-bureau Groningen Drenthe (collegebrief 25 februari 2016)
 - Collegebrief - Kaderbrief 2017 OV-bureau Groningen Drenthe (pdf)**

Sluiting

Bij de inhoudelijke agendapunten onder A en B kunnen burgers gebruik maken van het inspreekrecht. Men krijgt daarvoor maximaal drie minuten. De totale inspreektijd per vergadering is maximaal een kwartier. Insprekers dienen zich minimaal 24 uur voor de vergadering aan te melden bij de commissiegriffier. De agenda's zijn onder voorbehoud. De definitieve agenda's worden in de vergadering vastgesteld.

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 16 maart 2016

U kunt deze vergadering live volgen via www.gemeenteraad.groningen.nl

Bijlage - Uitnodigingsbrief met toelichting op de agenda

Onderwerp Uitnodiging commissievergadering 16 maart a.s.

Leden raadscommissie B&V

Telefoon (050) 367 77 26	Bijlage(n)	Ons kenmerk
Datum 4 maart 2016	Uw brief van	Uw kenmerk

Geachte commissieleden,

Namens uw voorzitter, de heer Van der Meide, nodig ik u uit voor de vergadering van de raadscommissie Beheer en Verkeer op woensdag 16 maart 2016 om 20.00 uur in de oude Raadzaal op het Stadhuis.

Afspraken en planning

Uw voorzitter heeft weer LTA-overleggen gevoerd met de wethouders Van Keulen en De Rook. Dat heeft de nodige wijzigingen in de LTA opgeleverd. Aan u de vraag om de LTA even goed te bekijken, of e.e.a. wat u betreft naar wens is. Met name zal gevraagd worden of u akkoord bent met de voorstellen in blauw. (Het LTA-gesprek met wethouder Gijsbertsen staat voor volgende week gepland).

Conform- en ingekomen stukken

Onder de conformstukken twee kredietaanvragen. M.b.t. het kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg ligt tevens de startaanvraag voor. Vijf varianten zullen verder uitgewerkt worden in overleg met betrokkenen.

Ten aanzien van de ingekomen stukken hebben we ervoor gekozen om de kaderbrief OV-bureau te agenderen, omdat die u gelegenheid geeft om in een vroeg stadium al uw zienswijze m.b.t. de begroting voor 2017 kenbaar te maken.

Mocht u één van de conform- of ingekomen stukken op de discussielijst wensen, dan horen wij dat graag zo snel mogelijk, uiterlijk donderdag 10 maart a.s.

Wildplakken

Het betreft hier een initiatiefvoorstel van de CDA-fractie van eind vorig jaar. Het voorstel beoogt een strenger regime t.a.v. wildplakken door middel van het vaststellen van een stappenplan aanpak wildplakken, onderverdeeld in een waarschuwings- en een

Bijlage - Uitnodigingsbrief met toelichting op de agenda

Bladzijde 2 van 2
Onderwerp



handhavingstraject. Het college stelt dat hiervoor dan wel aanvullende middelen beschikbaar moeten worden gesteld, en stelt voor om het komende halfjaar te gebruiken om op basis van de huidige situatie een betere inschatting van de financiële consequenties te maken, zodat het initiatiefvoorstel betrokken kan worden bij de begroting 2017. Als de raad hierin meegaat, zal óf de stemming over het initiatiefvoorstel moeten worden aangehouden óf het dictum van het initiatiefvoorstel moeten worden aangepast / geamendeerd.

Parkeren

Mede naar aanleiding van de motie Herijking visie op parkeren komt het college nu met een discussienotitie als start van een interactief proces met betrokkenen. Hierin worden een aantal denkrichtingen geschetst, met aan u de vraag of u zich in de geschetste problematiek en denkrichting herkent, of u deze voldoende basis vindt voor het gesprek met de stad, en of er zaken in de notitie staat die wat u betreft niet verder moeten worden uitgewerkt. Bijgevoegd is ook de collegebrief uit november jl. over de meerjarenprognose van het parkeerbedrijf. Hierbij dient u te bedenken dat de bijlagen bij deze brief geheim zijn en de informatie hieruit dus niet betrokken kan worden in het openbare debat.

Eerder hebt u over deze problematiek gesproken in de commissie van oktober 2013 (n.a.v. onder meer een brief over tariefdifferentiatie) en van mei 2015 (n.a.v. onder meer het jaarverslag parkeerbedrijf). Verder hebt u in maart 2015 een besloten sessie over het parkeerbeleid gehad. Voor de verschillende documenten verwijs ik u graag naar het dossier Parkeren / Parkeerbedrijf (RIS > dossiers > 07. Verkeer). Het materiaal van de besloten sessie staat achter inlogcode.

OV-bureau

De kaderbrief is een nieuw fenomeen n.a.v. de aanpassing van de Wet gemeenschappelijke regelingen. Deze brief geeft u gelegenheid om uw zienswijze eerder voor te bereiden t.b.v. de komende begroting. Het leek ons goed om deze te agenderen zodat u al in een vroeg stadium het nodige kunt meegeven aan de wethouder richting het OV-bureau.

Met vriendelijke groet,
namens de voorzitter,

Wolbert Meijer
Raadsadviseur

Verslag 16 maart 2016

VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

Datum: 16 maart 2016
Plaats: Oude raadzaal
Tijd: 20.00 - 22.20 uur

Aanwezig: dhr. D.J. van der Meide (voorzitter), dhr. K.D.J. Castelein (D66), dhr. T. Rustebiel (D66), dhr. Koks (SP), dhr. B. de Greef (SP), dhr. J.P. Loopstra (PvdA), dhr. D.S. Ruddijs (PvdA), dhr. W.B. Leemhuis (GroenLinks), dhr. M. van der Glas (GroenLinks), dhr. A. Sijbolts (Stadspartij), mw. S.A. Koebrugge (VVD), dhr. M.D. Blom (VVD), mw. A. Kuik (CDA), dhr. H.P. Ubbens (CDA), mw. I.M. Jongman-Mollema (ChristenUnie), dhr. R.J. Lammers (Student en Stad), mw. L.H. Venema (PvdD)

De wethouders: dhr. M.T. Gijsbertsen, dhr. J.M. van Keulen, dhr. P.S. de Rook

Namens de griffie: dhr. W.T. Meijer (commissiegriffier)

Verslag: dhr. Z. Jeuring

Insprekers: dhr. Tiesinga (IVN Groningen-Haren en namens bewoners Selwerd en Paddepoel).

A1. Opening en mededelingen

De voorzitter

- Opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom. Het woord is aan dhr. Tiesinga die spreekt namens IVN Groningen-Haren en een aantal verontruste bewoners in Selwerd en Paddepoel.

Dhr. Tiesinga (voorzitter IVN Groningen-Haren):

- Spreekt in namens een groot aantal inwoners in Selwerd en Paddepoel. Zij verzetten zich tegen de kap van bomen en struiken in hun leefgebied. Er zijn ruim tweeduizend handtekeningen ingezameld. Het gebied valt onder het kerngebied groen binnen de Stedelijke Ecologische Structuur (SES). Het park Selwerd neemt als groene verbinding in de SES een bijzondere plaats in. De kap van zeventig bomen is in strijd met de doelen van de SES. Spreker wijst op de Bomeneffectanalyse. De bezwaren richten zich ook tegen het fietspad aan de noordkant van de wijk Paddepoel. Spreker verzoekt een ecologisch verantwoord besluit te nemen dat rekening houdt met de bezwaren van de bewoners.

De voorzitter:

- Zegt dat het college vanmiddag een brief heeft gestuurd aan alle bewoners. Daarin staat dat het besluit tot het kappen van de bomen is uitgesteld. Op een later moment zal opnieuw overleg plaatsvinden, ook in deze commissie.

Dhr. Tiesinga overhandigt de handtekeningen aan de voorzitter.

De voorzitter

- Geeft het woord aan de wethouders voor het doen van mededelingen.

Wethouder Van Keulen:

- Picknickkleedjes Nederland Schoon: Er komt een pilot in het Noorderplantsoen die wordt betaald uit de doeltuikering zwerfafval. Als de pilot slaagt, wordt volgend jaar gebruikgemaakt van bioplastics.
- Brief Hondvriendelijk Groningen: Het college doet nog geen uitspraak omdat de advocaat-generaal cassatie heeft ingesteld. De uitspraak van de rechtbank maakt het niet nodig dat de bestuurlijke boetes worden terugbetaald aan de mensen die geen procedures zijn gestart.

Wethouder Gijsbertsen:

- Martiniplaza heeft energiesubsidie ontvangen voor de aanleg van 1800 zonnepanelen. De gemeente wil de investering voorfinancieren. Het nieuwe Treasury-statuuut maakt dit mogelijk. De raad zal binnenkort om wensen en bedenkingen worden gevraagd.
- De routekaart: De gemeente overlegt verder met maatschappelijke organisaties. Als een en ander is afgerond, wordt minister Kamp erbij betrokken. Ook komt er een festival.
- De Architectuur Biënnale Rotterdam heeft een Gronings atelier waarvan energie een belangrijk onderdeel is.

Wethouder De Rook:

Verslag 16 maart 2016

- De eerdere vraag van mw. Jongman over de straatnaam Duurswoldlaan in Meerstad: de gemeente Slochteren heeft besloten de naam in te trekken en te vervangen door een andere.

A2. Vaststelling verslag 10 februari 2016

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

A3. Vaststelling agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

A4. Afspraken en planning

a. Besluitenlijst

b. Langetermijnagenda

c. Lijst initiatiefvoorstellen en moties

De voorzitter

- Noemt de drie toezeggingen van wethouder De Rook.

Wethouder De Rook:

- De Boerhaavelaan: dit komt in mei in de commissie.
- Besluitboom Binnenstadvisie: dit komt in mei in de commissie.
- Parkeerplannen Korreweg: dit komt in juni in de commissie.

De voorzitter:

- Constateert dat de commissie instemt met de wijzigingen in blauw.

A5. Conformstukken

a. Kredietaanvraag en startaanvraag kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg

(raadsvoorstel 5 februari 2016)

Dhr. De Greef (SP):

- Zegt dat de fractie niet instemt met het voorstel. Het college moet eerst met een plan komen.

Mw. Koebrugge (VVD):

- Steunt het voorstel en is blij dat er een aanpak voor dit kruispunt komt.

Dhr. Leemhuis (GroenLinks):

- Steunt de kredietaanvraag, het is een gevaarlijk kruispunt. Het is een mooi initiatief van de VVD.

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 30 maart 2016.

b. Aanvraag uitvoeringskrediet P+R Reitdiep

(raadsvoorstel 19 februari 2016)

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 30 maart 2016.

A6. Ingekomen stukken

Dhr. Leemhuis (GroenLinks):

- Het antwoord van het college op de vragen over onder andere de bomen in park Selwerd: spreker stelt voor dit in de volgende commissie te bespreken.

De voorzitter:

- Stelt vast dat de commissie ermee instemt dit punt in de volgende commissie te bespreken.

A7. Rondvraag

Dhr. Koks (SP):

- Fietsbrug bij de Meerdorpen: Wat is de reactie van het college op de brief van de bewonersorganisatie? Het gaat over het groen en de verlaagde aanleg.

Wethouder De Rook:

- Stuurt de antwoordbrief van het college naar de raadscommissie.

Dhr. Koks (SP):

- Klopt wat in het Dagblad van het Noorden stond dat het onderzoek naar de Ring Zuid werd aangepast? Het rapport zou op het punt veiligheid onvolwaardig zijn.

Verslag 16 maart 2016

Wethouder De Rook:

- Legt uit dat het artikel in de krant betrekking had op de publicatie van de herziene audit. De eerste audit was afgekeurd door een onafhankelijk instituut.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Brief bewonersorganisaties Oosterhamriktracé: Het gaat vooral over de fietsverbinding. Kan de wethouder reageren?

Wethouder De Rook:

- Vanavond spreken de bewoners met de projectleider over hun vragen. Ook het college spreekt met de bewoners voordat met voorstellen naar buiten wordt gegaan.

B1. Aanpak Wildplakken

(initiatiefvoorstel CDA 18 december 2015)

+

Preadvies initiatiefvoorstel aanpak Wildplakken

(collegebrief 3 februari 2016)

Dhr. Castelein (D66):

- De twee vragen van het CDA: de fractie is het niet eens met de antwoorden van het CDA op het probleem van wildplakken en op de voorgestelde aanpak.
- De fractie stemt in met het voorstel van het college het probleem eerst te onderzoeken en daarna de twee vragen te behandelen.

Dhr. Blom (VVD):

- Vindt het een sympathiek voorstel.
- Is het eens met het college om de kosten nader te berekenen zodat dit kan worden betrokken in de overwegingen bij de begroting 2017.

Dhr. Sijbolts (Stadspartij):

- Zegt dat wildplakken een wezenlijk probleem is. De fractie steunt het collegevoorstel.
- Kunnen meer openbare plakzuilen worden gerealiseerd?

Dhr. Van der Glas (GroenLinks):

- Vermoedt dat het probleem niet zo groot is. Dat blijkt ook uit de aanpak in andere steden.
- Het bedrag van 85.000 euro is te hoog.

Dhr. De Greef (SP):

- Steunt het initiatiefvoorstel van het CDA en hoort graag meer over de kosten.

Mw. Venema (PvdD):

- Steunt het voorstel van het CDA.
- De voorgestelde aanpak lijkt vrij arbeidsintensief. De vraag is of dit haalbaar is.
- De als dwangsom voorgestelde bedragen zijn erg hoog. Bij wildplakken met ideële doeleinden is een taakstraf beter.
- De fractie is het eens met het college om het eerste halfjaar de financiële consequenties te bepalen.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Vindt het een positief voorstel en stelt voor ergens een pilot te doen. Op basis van de resultaten kan worden bekeken wat verder kan worden gedaan.
- Een mogelijke oplossing is de aanpak in Leeuwarden. Daar worden potentiële aanplakplekken mooi beschilderd of beplakt.

Dhr. Lammers (Student en Stad):

- Vindt het voorstel sympathiek maar is het niet eens met de door het CDA geschetste gevolgen van wildplakken.
- Verder onderzoek is niet nodig, omdat de kosten erg hoog zijn in vergelijking met de baten.

Dhr. Loopstra (PvdA):

- Maakt kanttekeningen bij het voorstel.
- De prioriteiten van Stadtoezicht voor 2016 liggen op andere terreinen. De fractie wil de prioriteiten niet veranderen.
- Het wildplakken is geen erg groot probleem.
- De fractie wil niet structureel geld uittrekken voor dit probleem.

Verslag 16 maart 2016

Wethouder Van Keulen:

- Vindt het een sympathiek voorstel. De gemeente heeft contact opgenomen met Amsterdam zuidoost. Daarop zijn de kosten gebaseerd.
- De plakzuilen zijn bedoeld voor niet-commerciële uitingen.
- Het college is bereid meer onderzoek te doen als de raad duidelijk aangeeft welke kant het op moet gaan. De echte vraag is of het doel de middelen heiligt. De wethouder is bereid samen met dhr. Ubbens te bekijken of op een andere manier iets aan het wildplakken kan worden gedaan.

Dhr. Ubbens (CDA):

- Legt uit dat het voorstel inhoudt dat opdrachtgevers worden aangepakt. In de eerste fase zijn de kosten hoog. Naarmate de aanpak succesvol is, gaan de kosten omlaag.
- Staat positief tegenover het realiseren van meer plakzuilen in de stad.
- Het is goed dat het college bereid is de komende maanden een betere inschatting van de kosten te willen maken. De fractie wil meedenken over alternatieven.
- Een beslissing in de raad is pas mogelijk als goed inzicht in de kosten bestaat. Een eventueel aangepast voorstel kan bij de begroting 2017 aan de orde komen.

Wethouder Van Keulen:

- Vraagt of dhr. Ubbens akkoord kan gaan met andere oplossingen dan via handhaving. Dan worden minder hoge kosten gemaakt.

Dhr. Ubbens (CDA):

- Zegt bereid te zijn naar alternatieven te kijken maar wil tegelijkertijd dat nader onderzoek plaatsvindt naar zijn voorstel.

De voorzitter:

- Stelt vast dat wethouder Van Keulen en dhr. Ubbens nader overleg plegen. Het stuk gaat niet naar de raad, er volgt onderzoek en later dit jaar komt het opnieuw in de commissie.

B2. Op weg naar een nieuwe visie op parkeren

(collegebrief 10 februari 2016)

+

Meerjarenprognose Parkeerbedrijf 2015

(collegebrief 19 november 2015)

Dhr. Ruddijs (PvdA):

- Is blij met de herijking van het parkeerbeleid.
- De knoppen waaraan gedraaid kan worden: het tarief kan worden gedifferentieerd.
- Bezoekersparkeren: het streven kan zijn P+R gratis, parkeergarages betaalbaar en straatparkeren op geliefde plekken veel duurder.
- Er is speciale aandacht nodig voor bewonersparkeren. Beprijzing kan gedrag beïnvloeden. Hoe gaat het college dit oppakken?
- Kiss and ride: hier is betere handhaving nodig.
- P+R De Punt: heeft deze invloed op de P+R van de stad?

Mw. Koebbrugge (VVD):

- Naast efficiënt omgaan met de openbare ruimte moet de stad ook voor automobilisten toegankelijk blijven. Er moet ruimte zijn om de auto te parkeren.
- Bewonersparkeren: er moeten betaalbare voorzieningen zijn, het liefst in de buurt.
- Differentiëren gaat naast geld ook over tijd: sommigen willen een weekendabonnement.
- Betaald parkeren houdt voor de fractie ook in dat het betaalbaar blijft.
- De fractie vindt 70 euro per maand voor bewonersparkeren in een parkeergarage veel te hoog.

Dhr. Koks (SP):

- Zegt dat betaald parkeren wordt ervaren als een melkkoe van de gemeente.
- Parkeren in de wijken kan worden opgelost door meer parkeermogelijkheden en door tegengaan van wijkvreemd parkeren.
- Meer parkeerruimte: De opbrengsten van betaald parkeren moeten ten goede komen aan de wijken. Braakliggende terreinen kunnen worden benut. Bewoners moeten gratis in parkeergarages kunnen parkeren.

Verslag 16 maart 2016

- Terugdringen wijkvreemd parkeren: Werkgevers moeten worden verplicht een aantal maatregelen te nemen. Spreker noemt drie maatregelen. P+R-terreinen moeten aantrekkelijker worden.
- Second opinion Grontmij: de cijfers wijken af van die in de Binnenstadsvisie.

Dhr. Sijbolts (Stadspartij):

- Klopt het dat het college de tarieven minder snel wil verhogen op plaatsen waar zich problemen voordoen?
- Leidt het niet letterlijk hanteren van de parkeernormen in nieuwwijken tot problemen?
- Waarom moet nu al rekening gehouden worden met zelfrijdende auto's?
- Wat is het verband tussen parkeerdruk en de omgevingsvisie?
- P+R: is gratis pendelvervoer mogelijk op de zaterdagen?
- Betaald parkeren moet betaalbaar blijven. Er mogen geen parkeerplekken worden opgeheven. Zijn voordelen te behalen met een parkeerapp?

Dhr. Ubbens (CDA):

- Betaald parkeren: voldoende draagvlak is essentieel en het is nodig dit begrip nader vast te leggen.
- Het voorkomen van een waterbedeffect is bijna onmogelijk.
- Parkeren en gebiedsgerichte aanpak: er is niet altijd een verband.
- De leefstraat: De opmerkingen zijn te gemakkelijk. Problemen kunnen verschuiven.
- De gemeente moet overleg gaan voeren met bewoners en ondernemers en organisaties. Als duidelijk is welk type maatregelen nodig zijn, kan de raad daarover gaan discussieren.

Dhr. Lammers (Student en Stad):

- Kan zich vinden in de denkrichting van het college. Goed overleg met de buurt is belangrijk bij de invoering van nieuwe maatregelen.
- Is blij met de inzet op P+R-terreinen. Klopt het dat het beleid rond parkeergarages uitgebreid wordt? Wat verwacht het college ervan?
- Een meer flexibele inzet van parkeerplekken is nodig. Vindt het college dat ook?
- Het parkeerbeleid moet inzet worden van een meer integrale afweging.

Mw. Venema (PvdD):

- Is blij dat de inwoners er meer bij zullen worden betrokken.
- Veel bewoners van de binnenstad hebben twee auto's. Bij twee auto's kunnen bepaalde tarieven worden gerekend voor het parkeren in parkeergarages. De stad moet terughoudend omgaan met het geven van parkeervergunningen voor tweede auto's. Elektrische auto's kunnen korting krijgen op parkeertarieven.
- Mensen passen hun parkeergedrag aan als zij er iets voor terugkrijgen. Dat biedt perspectief.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Betaald parkeren blijft een beladen thema. Keuzes maken is nodig, zeker met de Binnenstadsvisie in de hand.
- De parkeernormen moeten weer worden verhoogd.
- Het is goed dat P+R gratis blijft. Gratis parkeren op bedrijventerreinen moet worden tegengegaan.
- Komt er nog een bijdrage vanuit de regio voor de P+R-terreinen?
- Wat wordt gedaan als de rente op 6% komt?
- De parkeergarages: waarom ontbreekt een passage over bewonersparkeren in de Haddingegarage?
- Het route-informatiesysteem kan beter om mensen van buiten de stad in de stad te brengen.

Dhr. Leemhuis (GroenLinks):

- Kan zich vinden in de opvattingen van het college. Het is goed op tijd na te denken over zaken als elektrische auto's en zelfrijdende auto's.
- Het is belangrijk de meningen van de wijken en straten mee te nemen. Het is goed als er iets tegenover staat.
- Spreker stelt voor een keer op een andere manier de informatie te vergaren en de discussie te voeren.

Verslag 16 maart 2016

Dhr. Castelein (D66):

- Vindt het een logisch verhaal en steunt de denkrichtingen van het college.
- De prioriteiten van D66 zijn: minder auto's op straat en ruimte geven aan inwoners om hun eigen leefomgeving in te richten. De meerderheid in een straat is bepalend voor wat er gebeurt.

Wethouder De Rook:

- Het stuk is deels een uitvloeisel van de motie en voor het andere deel de gedachtegang van het college. De wethouder neemt de gemaakte opmerkingen mee.
- Het parkeren is onderdeel van een bredere kijk op leefbaarheid, op kwaliteit van de leefomgeving en op kwaliteit van de openbare ruimte. Het college wil daarmee de wijken meer aanbieden dan op dit moment gebeurt. De kern is: kan de gemeente mensen verleiden hun gedrag aan te passen als zij er iets anders voor terugkrijgen? Steeds speelt de grootte van het draagvlak een belangrijke rol. Het college komt hier in de uitwerking op terug.
- Het aanbod aan parkeermogelijkheden zal op een zo goed mogelijke manier worden vormgegeven.
- Daarnaast doet het college uitgebreid aan vraagbeïnvloeding. Dit om het autobezit verder terug te dringen.
- Het college is voornemens flexibeler met de tarieven om te gaan om keuzes te beïnvloeden.
- P+R De Punt is belangrijk als P+R Haren vol is.
- Betaalbaarheid van het parkeren: het college neemt dit punt mee. Hetzelfde geldt voor het punt differentiëren in tijden.
- De prognoses in de Binnenstadvisie zijn nauwkeuriger dan die van Grontmij.
- De nieuwbouwregeling: Het college gaat ernaar kijken. Het gaat onder andere over inpandig parkeren.
- De zelfrijdende auto: de ontwikkelingen gaan snel.
- De parkeernorm: de norm is bij projecten op het gebied van jongerenhuisvesting al verlaagd.
- Bijdrage uit de regio voor P+R: dit punt komt in het overleg binnen de regiovisie aan de orde.
- De meerjarenprognoses worden opgesteld om op tijd te kunnen bijsturen.
- De diepenring en parkeren: juist hier kunnen zaken in een breder verband worden bekeken.
- De wethouder is bereid op een andere manier informatie te verstrekken en te bespreken met de commissie.
- Subsidiariteit: zaken die alleen op straatniveau spelen, kunnen beter daar dan in de raad worden besproken en afgewogen.
- De wethouder stuurt een voorstel over de verdere gang van zaken naar de commissie.

B3. Kaderbrief 2017 OV-bureau Groningen Drenthe

(collegebrief 25 februari 2016)

Dhr. Leemhuis (GroenLinks):

- Is blij dat de concessie verlengd is.
- Pilot Rij Wijzer van Connexxion: Is het college, gezien de goede resultaten van de pilot, bereid de methode toe te passen bij Qbuzz? De bonus voor buschauffeurs is een belangrijk element.

Dhr. Koks (SP):

- Is het eens met de vraag van GroenLinks over de pilot bij Connexxion.
- Vergroening bussebestand: is het huidige tempo voldoende om de doelstelling voor CO₂ op langere termijn te halen?
- Regiotaxi en belbussen: hoe kan het OV-bureau nu al zeggen dat beide in 2018 verdwijnen?
- Weghalen van de bussen uit de binnenstad: Het is vreemd dat het OV-bureau hier niet op is ingegaan. Maakt het OV-bureau nog een analyse van de maatregel?
- De fractie is blij dat de tarieven voor de reizigers niet zullen stijgen behalve door de inflatie.

Dhr. Ubbens (CDA):

- Bezuinigingen vinden pas vanaf 2021 plaats: Wat is de invloed hiervan op de afweging om de komende jaren fors te investeren? De afschrijvingen lopen door tot na 2021.
- Bussen op snelwegen: kan de snelheid van die bussen worden verhoogd tot 100 km per uur?
- De opmerking van GroenLinks over de pilot Rij Wijzer: Heeft het OV-bureau hier misschien al naar gekeken? Kan die reactie naar de commissie worden gestuurd?

Verslag 16 maart 2016

Dhr. Sijbolts (Stads partij):

- Sluit zich aan bij de woordvoeringen van de SP en het CDA.

Dhr. Castelein (D66):

- Sluit zich grotendeels aan bij de woordvoering van GroenLinks.
- Het verder invullen van de ambitie die de gemeente in de concessie heeft neergelegd, is belangrijk. Wat is de reactie van het college?

Mw. Venema (PvdD):

- Is blij dat het goed gaat met het openbaar vervoer in Groningen.
- Is tevreden dat in de begrotingsdoelstelling de indicator duurzaamheid is opgenomen. De voorgenomen maatregelen zijn goed maar de besparing op CO₂ kan nog verdergaan. De fractie hecht aan meer elektrische bussen.

Dhr. Lammers (Student en Stad):

- Is blij met de vergroening van het busbestand en met de instelling van de mbo-kaart voor het openbaar vervoer.
- De vraag van GroenLinks over Rij Wijzer: de fractie is positief maar wat zijn de kosten en hoe kijken de chauffeurs ertegenaan?

Dhr. Ruddijs (PvdA):

- De maatregelen op het gebied van verduurzaming moeten worden gepromoot. Hetzelfde geldt voor het Q-link-systeem.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Vindt het beeld erg positief en onderschrijft de gemaakte opmerkingen over duurzaamheid.
- Is het eens met dhr. Ruddijs om meer aandacht aan promotie te besteden.

Dhr. Blom (VVD):

- Sluit zich aan bij alle positieve opmerkingen.
- Is blij dat de concessie kan worden voortgezet.
- Kan zich onverminderd vinden in de visie en doelstelling.

Wethouder:

- Is het ermee eens dat de verlenging van de concessie een goede zaak is.
- Hoopt spoedig te kunnen meedelen wanneer de eerste volledig elektrische bussen gaan rijden.
- Pilot Rij Wijzer: de wethouder gaat dit bij het OV-bureau inbrengen en komt erop terug.
- Duurzaamheid: De wethouder vindt het tempo van de maatregelen goed. De stad werkt aan verdere verduurzaming van het wagenpark. Er is een goede samenwerking met Qbuzz.
- Publiek vervoer: Het OV-bureau heeft inbreng bij het initiatief van de twee provincies. Alle gemeenten in Groningen en Drenthe kijken hoe met het doelgroepenvervoer wordt omgegaan.
- De opmerking van dhr. Ubbens over investeringen: De investeringen in de begroting hebben betrekking op de periode tot en met 2018 of op het jaar 2017. Bij de nieuwe aanbesteding in 2019 wordt het ambitieniveau afgestemd op de meerjarige financiële verwachtingen.
- De 100km-bussen: de wethouder verwijst naar de nieuwe aanbesteding.
- Promotie duurzaamheid: de wethouder brengt dit in bij het Dagelijks Bestuur van het OV-bureau en noemt ook marketing en communicatie.
- De opmerking van dhr. Koks over de Binnenstadvisie: De Binnenstadvisie is al in de raad besproken. De wethouder spreekt namens het college van B en W en gaat niet op de opmerking in.

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 30 maart 2016.

De voorzitter sluit de vergadering om 22.20 uur.

Verslag - 10.02.16 Gemeente Groningen - Beheer en Verkeer

VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

Datum: 10 februari 2016
Plaats: Nieuwe raadzaal
Tijd: 16.30 - 19.10 uur

Aanwezig: dhr. D.J. van der Meide (voorzitter), dhr. K.D.J. Castelein (D66), dhr. B.N. Benjamins (D66), dhr. W.H. Koks (SP), dhr. B. de Greef (SP), dhr. J.P. Loopstra (PvdA), dhr. D.S. Ruddijs (PvdA), dhr. W.B. Leemhuis (GroenLinks), dhr. M. van der Glas (GroenLinks), dhr. A. Sijbolts (Stadspartij), mw. S.A. Koebrugge (VVD), dhr. M.D. Blom (VVD), dhr. H.P. Ubbens (CDA), mw. I.M. Jongman-Mollema (ChristenUnie), dhr. R.J. Lammers (Student en Stad), mw. J.B. van Geffen (PvdD)

De wethouders: dhr. J.M. van Keulen, dhr. P.S. de Rook, dhr. R. van der Schaaf

Afwezig m.k.: dhr. M.T. Gijsbertsen

Namens de griffie: dhr. W.T. Meijer (commissiegriffier)

Verslag: dhr. Z. Jeuring

Insprekers: dhr. Willems (Winkeliersvereniging De Wijert Noord) bij agendapunt B1; dhr. Rijploeg (Consumentenplatforms ov Groningen en Drenthe), dhr. Vos (Oogvereniging), dhr. Van Aalderen (Koninklijke Horeca Nederland), dhr. Borghols (Fietsersbond afd. Groningen) en mw. Van der Velde (ondernemers Schuitendiep) bij agendapunt B2.

A1. Opening en mededelingen

De voorzitter

- Opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.

A2. Vaststelling verslagen 20 januari 2016

De verslagen worden ongewijzigd vastgesteld.

A3. Vaststelling agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

A4. Afspraken en planning

a. Besluitenlijst 20 januari 2016

b. LTA

c. Lijst initiatiefvoorstellen en moties

Wethouder De Rook:

- Toezegging Engelberterweg: de brief komt over twee weken naar de raad.
- Toezegging veiligheid verdiepte ligging Zuidelijke Ringweg: de brief komt eveneens over twee weken naar de raad.

De voorzitter:

- Stelt vast dat de commissie instemt met de wijzigingen in blauw en verder geen opmerkingen heeft.

A5. Conformstukken

a. Uitvoeringsprogramma bodem en ondergrond 2015-2020

(raadsvoorstel 21 januari 2016)

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 24 februari 2016.

A6. Ingekomen stukken

Er zijn geen opmerkingen over de ingekomen stukken.

Dhr. Ubbens (CDA):

- Verzoekt het initiatiefvoorstel van het CDA waarop vorige week een reactie is gekomen te agenderen voor de commissie.

De voorzitter:

- Zegt dat het initiatiefvoorstel wordt geagendeerd.

Verslag - 10.02.16 Gemeente Groningen cie- Beheer en Verkeer

A7. Rondvraag

Dhr. Ubbens (CDA):

- Situatie parkeergarage Martiniplaza: de oversteek naar Martiniplaza is onveilig. Kunnen verkeerslichten worden geplaatst?

Wethouder De Rook:

- Vindt verkeerslichten een dure oplossing. Er zijn al verkeersregelaars. De wethouder ziet gezien de zwaarte van het probleem geen betere oplossing.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Boerhaaveronde: de verkeersproblemen zijn nog niet opgelost. Kan het college het gebied met een helicopterview in ogenschouw nemen en bekijken of de maatregel een goede oplossing is geweest?

Wethouder De Rook:

- Zegt toe een stand van zaken te geven zodra de maatregel een redelijke periode heeft gefunctioneerd. Ook zal gekeken worden naar de situatie als de ringweg gereed is.

B1. Verkeersproblematiek Van Lenneplaan

Geagendeerd op verzoek van de ChristenUnie
(beantwoording vragen art. 41 RvO ChristenUnie 16 december 2015)

Inspreker dhr. Willems (voorzitter Winkeliersvereniging De Wijert Noord) zegt dat de levensvatbaarheid van de winkelvoorzieningen wordt bedreigd door een gebrek aan een veilige en goed bereikbare parkeervoorziening. De ondernemers hebben hun winkels een beter aanzien gegeven. Ook de wijk is opgeknapt. Een gesprek met de wethouders leverde niet het gewenste resultaat op. De verkeersveiligheid van voetgangers is een tweede probleem. Het gebied verdient een goed economisch hart. De gemeente is nu aan zet en moet de handschoen oppakken.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Ziet graag dat er op korte termijn een oplossing komt voor de door de fractie en de inspreker geschetste problemen. Een versnelling van twee maanden is mogelijk.

Dhr. Leemhuis (GroenLinks):

- Vindt dat een oplossing voor de zomer prima is. Eenrichtingsverkeer en betaald parkeren zijn goede oplossingen. Rekening gehouden moet worden met groen en met de roekenkolonie.

Dhr. Koks (SP):

- Zegt volmondig ja tegen de drie punten van de ChristenUnie.
- Vindt dat mensen in het zuiden van Groningen snel en goed tegemoet moeten worden gekomen in verband met de Ringweg Zuid.

Dhr. Blom (VVD):

- Ziet niet direct een oplossing.
- Kan zich vinden in de eerste twee gesprekspunten. Het zijn open deuren.
- Het derde gesprekspunt: op korte termijn is overleg nodig waarna het college snel met een voorstel kan komen.

Dhr. Lammers (Student en Stad):

- Kan zich vinden in de analyse en de voorstellen van de ChristenUnie.
- Verkeersveiligheid moet belangrijker zijn dan architectuur.
- Het is gewenst dat er snel een collegevoorstel komt. Als dit voor 13 april gebeurt via een Quick Change Traffic Lab zal de fractie het voorstel van de ChristenUnie steunen.

Dhr. Sijbolts (Stadspartij):

- Vindt dat er snel een oplossing moet komen en is het eens met de besprekspunten.
- De opmerking van de ChristenUnie over de stempelstructuur is terecht.
- De fractie wil ook een Quick Change Traffic Lab.

Mw. Van Geffen (PvdD):

- Sluit zich aan bij de opmerking van GroenLinks over groen en over de roekenfamilie.
- Is het eens met de besprekspunten van de ChristenUnie.

Dhr. Castelein (D66):

- Is het eens met de oproep van de inspreker om snel tot een constructief overleg te komen. Het college wil dit ook en het wil de raad voor de zomer informeren. De fractie staat hier achter.

Dhr. Ubbens (CDA):

Verslag - 10.02.16 Gemeente Groningen cie- Beheer en Verkeer

- Is het eens met de besprekpunten van de ChristenUnie en met de woordvoering van Student en Stad.

Dhr. Loopstra (PvdA):

- Staat achter de inbreng van de inspreker.
- Kan zich vinden in de opstelling van het college om voor de zomer met een voorstel te komen.
- Is het eens met het besprekpunt over verkeersveiligheid. De stempelstructuur is volgens de fractie wel leidend.
- Het college moet zich alleen bezighouden met haalbare en realistische oplossingen en moet een initiërende rol vervullen. Is het college daartoe bereid?

Wethouder De Rook:

- Vindt het parkeren en de verkeersveiligheid belangrijke aandachtspunten. Het gebied is echter krap. Groen is belangrijk voor de wijk. De stempelstructuur gaat over de gebouwen en is een gegeven. Het overleg zal spoedig starten en voor de zomer komt er een voorstel naar de raad.
- Op een vraag van **mw. Jongman (ChristenUnie)**: in het collegevoorstel komt de urgentie van de uitvoering aan de orde.

B2. Binnenstadsvisie Bestemming Binnenstad

(raadsvoorstel 20 januari 2016)

Inspreker dhr. Rijploeg (Consumentenplatforms Openbaar Vervoer Groningen en Drenthe) gaat in op het voornemen een groot gebied in het centrum busvrij te maken. Het college is vergeten de Consumentenplatforms om advies te vragen. Spreker gaat in op het busvervoer over de Diepenring en het opheffen van de bushalte op de Grote Markt. In de plannen ontbreekt samenhang tussen de vervoerswijzen. Spreker stelt voor om samen met deskundigen en de consumentenplatforms tot een beter plan te komen dat uitgaat van Groningen Klimaatneutraal 2035.

Inspreker dhr. De Vos (Oogvereniging) maakt zich zorgen over het in een groot deel van de binnenstad ontbreken van openbaar vervoer. Blinden en slechtzienden zullen moeilijker de Grote Markt kunnen bereiken. De drie alternatieven zijn alle minder goed dan busvervoer. Spreker verzoekt de commissie het collegevoorstel niet over te nemen.

Inspreker dhr. Van Aalderen (Koninklijke Horeca Nederland) geeft het belang van de horeca in de binnenstad aan. De Binnenstadsvisie ziet er goed uit en spreker verzoekt de raad de visie te ondersteunen.

Inspreker dhr. Borghols (Fietzersbond afdeling Groningen) zegt dat de Fietzersbond blij is met de visie. De verbinding station-binnenstad voor fietsers wordt in de toekomst echter een knelpunt. De Werkmanbrug zal druk blijven en daarvoor moet een oplossing komen. Een fietsbrug is een optie. Verder: de Westersingel dient als hoofdfietsroute te worden aangewezen. De fietsroutes op de Diepenring moeten breder dan 2 meter zijn. Er is stallingsruimte voor bewoners in de binnenstad nodig.

Inspreker mw. Van der Velde (Ondernemers Schuitendiep) is blij dat de Diepenring een kwaliteitsimpuls krijgt. De ondernemers aan het Schuitendiep willen een kwaliteitsslag maken. De Diepenring is vaak een racebaan. Spreker doet enkele suggesties: versmalling van de rijbaan, verbreding van het trottoir, meer groen en looproutes naar de binnenstad. De bussen kunnen voor overlast zorgen. De ondernemers gaan graag in gesprek met het college.

Dhr. Benjamins (D66):

- Vindt dat het inspraakproces erg waardevol is geweest.
- De uitvoering: een mix van aanbod, ruimte en beleving is nodig.
- Ten eerste het aanbod van voorzieningen: de stad heeft hier grote kansen. Sport moet in de plannen ook aan de orde komen.
- Ten tweede de ruimtelijke kwaliteit: dit gaat over bereikbaarheid, meer groen, verkeersluwte en vervoer op waterstof. Dit laatste moet worden onderzocht.
- De taxistandplaats: alleen de Kreupelstraat lijkt de beste optie. Een bufferzone lijkt nodig.
- De doorgaande fietsroutes richting station: recht door op het Hereplein moet mogelijk worden.
- Ten derde de beleving: groene rustpunten zijn belangrijk evenals fysieke ontmoetingsplekken.
- Wat vindt het college? Wat is de status van een eventuele fontein op de Grote Markt?

Dhr. Koks (SP):

- Het grote bezwaar tegen de visie is dat de binnenstad niet bereikbaar blijft voor iedereen door het weghalen van bushaltes op de Grote Markt en bij de Aa-kerk.

Verslag - 10.02.16 Gemeente Groningen cie- Beheer en Verkeer

- De SP heeft een alternatief plan opgesteld en verzamelt handtekeningen tegen het opheffen van de bushaltes. Dagelijks maken 7000 mensen er gebruik van.
- Spreker gaat in op de problemen van mensen met een beperking om de Grote Markt te bereiken en noemt het VN-verdrag op dit gebied.
- Het enige serieuze alternatief van het college lijkt de pendelbus. Er dreigen echter problemen met de voetgangers en spreker noemt het succes van de citybus.
- Het alternatief van de SP is om vanuit veraf gelegen wijken rechtstreekse buslijnen naar de Grote Markt en de Vismarkt in stand te houden. Spreker gaat in op de door het college naar voren gebrachte bezwaren.
- De fractie stelt voor eerst de alternatieven uit te werken en daarna over de visie te besluiten.

Dhr. Leemhuis (GroenLinks):

- Is blij met de visie en de erin opgenomen plannen. De openbare publieke ruimte gaat erop vooruit. Vele ruimten en straten kunnen groener worden ingericht. Spreker heeft er vertrouwen in dat dit gebeurt.
- Bereikbaarheid: er komt zeker een alternatief. De ontwikkelingen gaan snel waardoor mogelijk sprake is van een nieuw alternatief.
- Stadsdistributie: er moet nog veel worden uitgewerkt.
- De fiets: de gemeente moet fietsers verleiden om hen om de binnenstad heen te laten rijden. De fractie neemt de suggesties van de Fietsersbond over en noemt het Emma- en Herewegviaduct en de Westersingel.
- De Diepenring: de vraag is of de Diepenring in voldoende mate wordt aangepakt.
- Het is belangrijk de uitvoering met alle groepen samen op te pakken.

Dhr. Ubbens (CDA):

- Schetst de veranderingen die los van de Binnenstadsvisie in de binnenstad zullen plaatsvinden.
- Het voorstel voor de buslijnen door het centrum: de visie en de drie alternatieven overtuigen de fractie nog niet. De pendelbus maakt de meeste kans en de fractie wil de route UMCG-Noord en Kreupelstraat laten onderzoeken.
- De fietsers: fietsers en voetgangers worden in een aantal straten nog steeds niet goed gescheiden. Bepaalde delen van de stad moeten fietsvrij worden. Dit kan tijdelijk.
- Handhaving: het is goed dat dit wordt opgepakt. Het is niet alleen boetes uitdelen.
- Doorgaande fietsroutes op de Diepenring: spreker noemt enkele problemen. De fietsroutes door de binnenstad zijn belangrijk. De capaciteit van de Diepenring is beperkt.
- De financiën: het is de vraag of de voorgestelde 22 miljoen euro voldoende is.
- De fractie wil verder kijken en vrees een verplaatsing van de problemen naar de binnenstad. Veel hangt af van de uitvoering van de plannen. Kan de raad daarover haar mening geven?

Dhr. Sijbolts (Stadspartij):

- Vindt de bereikbaarheid van de binnenstad erg belangrijk. Die is niet voor iedereen gewaarborgd. Spreker wijst op de inspraakreacties.
- Voordat de visie wordt vastgesteld, moeten eerst de drie alternatieven worden uitgewerkt zodat duidelijk is dat het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk is.
- Looproute Turfsingel - Sint Jansstraat: er dreigt een bottleneck omdat fietsers, voetgangers en auto's worden gemengd.
- Een alternatieve busroute is een buslijn vanaf de Oude Ebbingestraat via het Kwinkensplein naar de Antonius Deusinglaan. Ziet het college dit als haalbaar?
- Bussen via de Diepenring: er dreigen opstoppingen omdat er ook auto's rijden.
- Taxistandplaats: de fractie wil de standplaats op de Grote Markt behouden.
- De fractie stelt voor meer rode bakstenen als straatsteen te nemen in plaats van de gele.
- De fractie ziet graag meer rustplekken en speelvoorzieningen voor kinderen.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Zegt dat de fractie nog geen definitief standpunt heeft.
- Het alternatief voor de buslijnen door de binnenstad moet een echt busje zijn. Het is belangrijk hoe dit in de praktijk gaat werken als mensen bijvoorbeeld uit een buitenwijk komen.
- De paragraaf groen maakt meer groen in het centrum mogelijk. Spreker blijft kritisch naar aanleiding van het niet doorgaan van een groen project bij de Universiteitsbibliotheek.
- Auto's: het is vreemd om parkeergarages voorportalen te nemen.

Verslag - 10.02.16 Gemeente Groningen cie- Beheer en Verkeer

- Taxi's: de fractie ziet graag alleen elektrische taxi's en is voor het Kwinkenplein als standplaats, eventueel samen met de Kreupelstraat.
- De nieuwe gele steentjes: de fractie wil garanties dat het goede stenen zijn.
- Fietsparkeren: de aanpak om tot oplossingen voor knelpunten te komen, ziet er goed uit.
- Laden en lossen: kan de zakpaal vaker worden toegepast?
- De exploitatie: gaat het college een groot tekort bij de bussen compenseren?
- De fractie is voor realisatie van de fontein.
- De dekking: kan het college uitleggen waarom al voorbeslag wordt gelegd op middelen 2017?

Dhr. Lammers (Student en Stad):

- Is tevreden met de plannen voor een verbeterde inrichting van de binnenstad.
- Fietsparkeren: de fractie vraagt aandacht voor fietsrekken voor bewoners in de binnenstad.
- De bussen uit het centrum: er ontstaan problemen voor minder mobiele mensen. De fractie gaat ervan uit dat het beoordelen van de alternatieven tot een oplossing zal leiden.

Dhr. Ruddijs (PvdA):

- Is optimistisch over oplossingen voor het verdwijnen van de bussen en ziet mogelijkheden om de toegankelijkheid van de binnenstad te verbeteren met het aanvullende vervoer. Op dit punt ligt het voor de hand dat het college een toezegging doet.
- Situatie Turfsingel en Eeldersingel: het is goed dat het college de zorg van de fractie erkent.
- De fractie hoopt dat de situatie in sommige straten met voetganger- en fietsverkeer verbetert en overzichtelijker wordt.
- De fractie hoopt dat de toegankelijkheid van het centrum verbetert en dat dit in samenspraak met de stad en de doelgroepen zoals de minder mobiele mensen zal gebeuren.

Mw. Van Geffen (PvdD):

- Vindt het een goed plan.
- Steunt het punt van de ChristenUnie over de elektrische taxi's.
- Steunt het voorstel om de bussen uit de binnenstad te weren. De alternatieven moeten worden uitgewerkt en het gekozen alternatief moet snel worden ingevoerd. De shuttle heeft de voorkeur van de fractie.
- Het groen en vooral de bomen en de fontein zijn belangrijk.

Mw. Koebrugge (VVD):

- Zegt dat de visie kansen biedt voor de toegankelijkheid, leefbaarheid en veiligheid. De openbare ruimte wordt beter begaanbaar voor minder validen door het verdwijnen van drempels.
- Een kabelbaan kan de bereikbaarheid van de binnenstad verder vergroten.
- De reacties van de ondernemers stemmen positief. Wat gaat het college doen met de reactie van de ondernemers aan het Damsterdiep?
- Taxi's: naast de Grote Markt kan een tweede locatie zoals de Kreupelstraat worden gekozen. Een extra locatie nabij het uitgaansgebied is gewenst.
- Parkeren aan de Diepenring: kort parkeren moet daar mogelijk blijven.

Wethouder Van Keulen:

- Zegt dat na vaststelling van de visie de uitwerkingsplannen en ontwerpen komen. Dat geldt ook voor de uitwerkingsplannen voor de westkant.
- De wethouder schetst hoe de ontwikkeling van de binnenstad verandert.
- De knelpunten in de openbare ruimte kunnen worden opgelost door verkeersstromen te verschuiven. De voetganger en de fietser krijgen de ruimte.
- Hoofdlijnen van de visie zijn: aantrekkelijk, toegankelijk, leefbaar met een compleet aanbod aan voorzieningen.
- De voetganger heeft het primaat en de fietser is de gast. Na invoering van de visie zal de ontwikkeling in sommige straten goed worden gevolgd. Naar de Folkingestraat zal goed worden gekeken.
- De alternatieven en de bereikbaarheid: samen met de stad en de doelgroepen wordt overlegd welk alternatief het beste is. De wethouder neemt de gemaakte opmerkingen mee. De raad krijgt de alternatieven voorgelegd. Eerst krijgt de raad het ontwerp voor de westkant voorgelegd.
- Het plan van de SP: het is onmogelijk straks een bus in de Sint Jansstraat te laten rijden.
- Capaciteit Diepenring: de voorstellen zijn door een extern bureau doorgerekend.

Verslag - 10.02.16 Gemeente Groningen cie- Beheer en Verkeer

- Het college streeft ernaar een fontein op de Grote Markt te realiseren en de nu aanwezige trappen te handhaven. Op andere locaties komen waterspeelplekken voor vooral kinderen.
- De taxi's: het college wil de taxi's nu niet dwingen op waterstof te gaan rijden.
- Stadsdistributie: het college is afhankelijk van marktpartijen. Op 25 februari is een bijeenkomst over de stand van zaken.
- Vuilniswagens: het college wil naar een nul-uitstoot.
- Gele stenen: de wethouder is niet voor invoering van rode stenen.
- Toetsing aan VN-verdrag over bereikbaarheid: de toetsing moet nog plaatsvinden.

Wethouder Van der Schaaf:

- Door het beter inrichten van de openbare ruimte worden de ruimtelijke kwaliteit en functionaliteit gediend. De pleinen worden erg aantrekkelijk.
- Op een vraag van **dhr. Koks (SP)**: het college wil de sociale woningbouw in de binnenstad zo veel mogelijk handhaven. De stad wil marktpartijen en corporaties verleiden om voor diverse doelgroepen nieuwe woningen toe te voegen. Daar hoort sociale woningbouw bij.

Wethouder De Rook:

- Benadrukt het integrale karakter van de visie en legt uit waarom de verblijfsfunctie van de binnenstad voorop gesteld is.
- Conflicten fietser en voetganger: de Binnenstadvisie is op dit punt aangescherpt. Uitgangspunt is dat de infrastructuur in orde is.
- Fietsers op de Diepenring: dit kan goed als er tevens slimme routes door de stad komen. De wethouder noemt de verbinding Oude Ebbingestraat-Gelkingestraat. Het is belangrijk dat er alternatieve routes voor de Folkingestraat komen.
- Fietsparkeren: voorop staat dat de infrastructuur op orde is en dat er moet worden gehandhaafd. Dit laatste hoeft lang niet altijd via het uitdelen van bekeuringen.
- Fietsenstalling voor bewoners: de wethouder erkent het belang maar het hoeft niet pal voor het eigen huis.
- De inrichting van de openbare ruimte: er kan goed rekening worden gehouden met meer groen, meer speelplekken en dergelijke in de binnenstad. Dit komt terug.
- De Diepenring: de simulatie geeft aan dat de doorstroming is gewaarborgd. Op dit moment zijn er problemen omdat de verkeerslichten niet goed zijn afgesteld.
- Het uitvoeringsprogramma wordt aan de raad voorgelegd. De uitvoering start niet eerder dan nadat de raad kredieten beschikbaar heeft gesteld. De wethouder stelt voor een en ander in een besluitboom weer te geven.

Dhr. Koks (SP):

- Vindt dat eerst inzicht in de alternatieven nodig is voordat de visie in de raad kan worden besproken.

Dhr. Sijbolts (Stadspartij):

- Sluit zich aan bij het standpunt van de SP.

Het voorstel gaat als besprekstuk naar de raad van 24 februari 2016.

De voorzitter sluit de vergadering om 19.10 uur.

Bijlage - B&V-besluitenlijst 20160210

BESLUITENLIJST RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

Datum: 10 februari 2016
Plaats: oude raadzaal
Tijd: 16.30 – 19.15 uur

1. AGENDAPUNTEN VOOR DE RAAD

- Raadsvoorstel Uitvoeringsprogramma bodem en ondergrond 2015-2020
 - Conform naar raad 24 februari a.s.

2. TOEZEGGINGEN

- Wethouder De Rook
 - Komt met stand van zaken omgeving Boerhavelaan (planning i.o.m. voorzitter)
 - Komt voor de zomer met voorstel over Van Lenneplan
 - Komt met besluitboom vervolproces Binnenstadsvisie

3. LTA, MOTIES/TOEZEGGINGEN, INGEKOMEN STUKKEN

- Besluitenlijsten:
 - Beide toegezegde briefjes (Engelberterweg en tunnelgevaar ARZ) komen over twee weken
- LTA/IM:
 - Initiatiefvoorstel CDA Wildplakken volgende vergadering op agenda
 - Akkoord met wijzigingsvoorstellen in blauw
- Ingekomen stukken
 - Geen agenderingen

4. VERSLAGEN

- Verslag 20 januari conform vastgesteld (zowel openbaar als besloten deel)

5. AFSPRAKEN

- N.v.t.

Bijlage - LTA B&V maart 2016

Lange Termijn Agenda per 14-3-2016

maand / kwartaal	maand	dag	nummer	de	onderwerp	vorm document	portefeuille	opmerkingen
PM			2015-220	B&V	Informatie over inrichtingsplannen Maaslaan, Vondellaan en Zuiderplantsoen (incl. resultaat consultatie wijken)		de Rook	wijziging LTA-overleg febr. '16, is afhankelijk van aanmer.
PM			2015-227	B&V	Kapvergunningbeleid		v. Keulen	wijziging LTA-overleg febr. '16
PM			2015-219	B&V	Gele steentjes vervolg	voorstel	v. Keulen	toegevoegd LTA-overleg nov. '15
PM			2014-289	B&V	GroenLinks en Partij voor de Dieren komen met discussienotitie groencompensatie	voorstel		n.v.t. aangekondigd 19/11/14
PM			2014-284	B&V	Kruising Noordelijke Ringweg / Zomelaan : zal in de uitwerking de varianten met en zonder rotondes aan de raad voorleggen	voorstel	de Rook	zie verslag B&V 8/10/14 (A4c)
PM			2015-214	B&V	Bij volgende evaluatie OV-maatregelen zullen resultaten worden uitgesplitst op doelgroep (op basis van OV-product)		de Rook	voorstel: afvoeren (betreft als...dan...-toezegging); die niet op LTA thuishoort, LTA-overleg febr. '16
PM			2015-363	B&V	Door scholen gevraagde aanpassingen tav verkeersveiligheid zullen aan de raad worden voorgelegd als dit niet binnen het beschikbare budget voor gedragsverandering past		de Rook	
PM			2015-365	B&V	Wanneer er t.a.v. een startaanvraag voor verkeersveiligheidsplannen een definitief plan gereed is, zal het college deze eerst aan de raad voorleggen		de Rook	voorstel: afvoeren (betreft 'als...dan...-toezegging'; die niet op LTA thuishoort, LTA-overleg febr. '16)
PM			2015-366	B&V	De raad wordt op de hoogte gehouden over wanneer en waarover straten en buurten worden geïnformeerd t.a.v. Zuidelijke Ringweg		de Rook	voorstel: afvoeren (niet meer relevant na workshop over communicatie ARZ, LTA-overleg febr. '16)
1e kw '16	maart '16	16	2016-53	B&V	Kredietaanvraag kruispunt Prinsesseweg	voorstel	de Rook	n.a.v. LTA-overleg febr. '16; nu op agenda
1e kw '16	maart '16	16	2016-54	B&V	Kredietaanvraag PH-R Reittelp	voorstel	de Rook	n.a.v. LTA-overleg febr. '16; nu op agenda
1e kw '16	maart '16	16	2016-55	B&V	Reconstructie Dinkelpark	brief	v. Keulen	n.a.v. LTA-overleg febr. '16; zie ing.st.
1e kw 16	maart '16	16	2015-368	B&V	Op de plannen voor de nieuwe Engelbartenweg komt de wethouder in de eerstvolgende commissievergadering terug		de Rook	B&V januari 2016: wethouder komt met briefje (herhaalt B&V februari 2016). Zie ingk.stukken 16-3.
1e kw 16	maart '16	16	2014-302	B&V	Motie parkeervisie + tarieven en regelgeving 2016 + onderzoeksrapportage parkeerbedrijf + geactualiseerde meerjarenprognose		de Rook	wijziging LTA-overleg febr. '16; nu op agenda
1e kw '16	maart '16	16	2015-218	B&V	Laat uitzoeken of openbare verlichting ondergebracht kan worden in Gresco		v. Keulen	wijziging LTA-overleg febr. '16; zie ing.st. 'beheerplan openbare verlichting'
1e kw 16	maart '16	16	2015-190	B&V	BORGrapportage 2016	brief	v. Keulen	gewijzigd LTA-overleg nov. '15
1e kw 16	maart '16	16	2014-219	B&V	Beleid openbare verlichting			hierbij wordt meegenomen de gedachte om duurzaamheidsaspecten nauwer te betrekken bij de openbare verlichting, evt. onderbrengen bij Gresco (toezegging begrotingsc., zie brf. 10-11-'15); zie ing.st.
1e kw 16	maart '16	16	2016-21	B&V	Initiatiefvoorstel CDA Wildplakken	voorstel	v. Keulen	toezegging B&V februari 2016
2e kw 16	april '16	18	2016-79	B&V	Geothermie, subsidie Elena (wensen en bedenkingen)	brief	Gisbertsen	afsprake LTA-overleg maart 2016
2e kw 16	april '16	18	2016-80	B&V	Lening zonnepanelen Martinplaza (wensen en bedenkingen)	brief	Gisbertsen	afsprake LTA-overleg maart 2016
2e kw 16	april '16	18	2015-226	B&V	Winplan (procesbrief met besluitvormende elementen)		Gisbertsen	afsprake LTA-overleg maart 2016

Legenda:
 Blauw=nieuw
 Roods= verwacht discussiepoint in commissie

Bijlage - LTA B&V maart 2016

1

Lange Termijn Agenda per 14-3-2016

maand / kwartaal	maand	dag	nummer	o/e	onderwerp	document	portefeuille	opmerkingen
2e kw '16	april '16	18	2015-95	B&V	Onderzoek 24 gemeentelijke gebouwen A-label (procesbrief)	brief	Gijsbertsen	afpraak LTA-overleg maart 2016
2e kw '16	april '16	18	2016-56	B&V	Rotondecomplex Hoogkerk	brief	de Rook	n.a.v. LTA-overleg febr. '16; zie ing.st.
2e kw '16	april '16	18	2016-57	B&V	Definitief GO fietsonderdelen	brief	de Rook	n.a.v. LTA-overleg febr. '16
2e kw '16	april '16	18	2016-58	B&V	ARZ verlegging riolering	voorstel	v. Keulen	n.a.v. LTA-overleg febr. '16
2e kw '16	april '16	18	2015-85	B&V	herijking locatieprofielen		den	
2e kw '16	april '16	18	2016-6	B&V	weth. neemt commissie mee m.b.t. nieuwe ontwikkelingen rond parkeerproblematiek Professorenbuurt		de Rook	Oudsten wijziging LTA-overleg febr. '16 in combinatie met parkeerplannen Korreweg etc. (wijziging LTA-overleg febr. '16)
2e kw '16	april '16	18	2013-304	B&V	Kabelbaan / Fly-over		de Rook	wijziging LTA-overleg febr. '16
2e kw '16	april '16	20	2015-94	B&V	Technische sessie geothermie		Gijsbertsen	gewijzigd in LTA-overleg aug. '15
2e kw '16	april '16	18	2014-253	B&V	Afronding Card-Only (macalattie)	voorstel	de Rook	wijziging LTA-overleg febr. '16
2e kw '16	april '16	18	2015-336	B&V	Definitieve parkeerplannen Korreweg, Oosterparkwijk en De Hoogte	brief	de Rook	wijziging LTA-overleg febr. '16
2e kw '16	april '16	18	2015-66	B&V	Evaluatie parkeerplan Oranjenbuurt & Noordeplantsoenbuurt	brief	de Rook	wijziging LTA-overleg febr. '16
2e kw '16	mei '16	18	2016-81	B&V	Aanleg zonnepanelen vierverlaten, kredietaanvraag	voorstel	Gijsbertsen	afpraak LTA-overleg maart 2016
2e kw '16	mei '16	18	2016-82	B&V	Motte vernieuwing durzaamheidspromotie	brief	Gijsbertsen	afpraak LTA-overleg maart 2016
2e kw '16	mei '16	18	2016-59	B&V	Jaarverslag 2015 Parkeerbedrijf	brief	de Rook	n.a.v. LTA-overleg febr. '16
2e kw '16	mei '16	18	2014-157	B&V	UMCG-knoop, met aandacht voor de volgende toevoeging: * voordat overgegaan wordt tot buslijn in Bloemsingel zal huidige situatie (opheffing knip) worden geëvalueerd.		de Rook	wijziging LTA-overleg febr. '16
2e kw '16	mei '16	18	2014-294	B&V	Evaluatie beleid Grafitkunst	brief	v. Keulen	wijziging LTA-overleg febr. '16
2e kw '16	mei '16	18	2015-334	B&V	Voorlopig ontwerp herinrichting binnenstad West + kredietaanvraag	voorstel	v. Keulen	wijziging LTA-overleg febr. '16
2e kw '16	mei '16	18	2015-27	B&V	* Als er ontwikkelingen zijn ten nadele van optimalisaties ARZ komt wethouder terug bij raad * Als er tijdens de aanbestedingsprocedure ARZ ontwikkelingen zijn buiten de door de raad gestelde kaders komt wethouder terug bij de raad * Wethouder beziet of er voor De Wijert soortgelijke maatregelen mogelijk zijn als voor Helpman (gereedschapskast van Ir. Blom), om negatieve effecten te verzachten		de Rook	
2e kw '16	mei '16	18	2015-61	B&V	Geothermie investeringsbesluit + oprichtingsbesluit productiebedrijf	voorstel	Gijsbertsen	wijziging LTA-overleg febr. '16 gewijzigd B&V januari 2016
2e kw '16	mei '16	18	2015-193	B&V	Algemene financiële en beleidsmatige kaders GR ARCG		v. Keulen	jaarlijks conform afspraken cie. Verbonden Partijen okt. '15
2e kw '16	mei '16	18	2015-194	B&V	Algemene financiële en beleidsmatige kaders GR OV-bureau		de Rook	jaarlijks conform afspraken cie. Verbonden Partijen okt. '15
2e kw '16	mei '16	18	2015-195	B&V	Algemene financiële en beleidsmatige kaders GR Omgevingsdienst		v. Keulen	jaarlijks conform afspraken cie. Verbonden Partijen okt. '15

Legenda:
Blauw=nieuw
Rood= verwacht discussiepunt in commissie

2/5

Bijlage - LTA B&V maart 2016

Lange Termijn Agenda per 14-3-2016

1

maand / kwartaal	maand	dag	nummer	oef	onderwerp	document	portefeuille	opmerkingen
2e kw 16	mei '16	18	2015-196	B&V	Concept-begroting GR Omgevingsdienst - wensen en bedenkingen		v. Keulen '15	jaarlijks conform afspraken cie. Verbonden Partijen okt. '15
2e kw 16	juni '16	22	2015-360	B&V	Motie Energiebank Groningen	brief	Gijsbertsen	afpraak LTA-overleg maart 2016 (overleg met indianers motie of agendering is gewenst)
2e kw 16	juni '16	22	2016-60	B&V	kredietaanvraag 2 ^e fase P+R Hoogkerk	voorstel	de Rook	n.a.v. LTA-overleg febr. '16
2e kw 16	juni '16	22	2016-61	B&V	locatieprofielen suikerunieterrein / zonneweide	brief	Oudsten	n.a.v. LTA-overleg febr. '16
2e kw 16	juni '16	22	2012-2	B&V	Gerrit Krol brug / Oosterhamkitracé Zodra er verder nagedacht wordt over auto-ontsluiting over Oosterhamkade of busbaan wordt suggestie 'afsluitbare dam' meegenomen in afweging in het kader van de HOV-maatregelen en Oosterhamkizone	pm	de Rook	wijziging LTA-overleg febr. '16, voorstel: workshop in april
2e kw 16	juni '16	22	2015-192	B&V	Zal op straatniveau inzichtelijk maken wat de effecten zijn van voor te stellen maatregelen m.b.t. Gerrit Krolbrug/Oosterhamkizone, tot zover er nog sprake is van substantieel effect (dus evt. ook Diepenring)		de Rook	i.c.m. 2012-2, wijziging LTA-overleg febr. '16, voorstel: workshop in april
2e kw 16	juni '16	16	2015-215	B&V	Vervolg Stadslogistiek		v. Keulen	wijziging LTA-overleg febr. '16, in combinatie met uitvoeringsplan binnenstadsvisie.
2e kw 16	juni '16	22	2014-128	B&V	wethouder zal commissie op de hoogte houden m.b.t. ontwikkelingen evt. afsluiting Herebrug voor verkeer (commissie wenst hierover t.z.t. met wethouder te spreken, m.n. ChristenUnie) in het kader van de HOV-maatregelen	brief	de Rook	wijziging LTA-overleg febr. '16 in combinatie met uitvoeringsplan binnenstadsvisie
2e kw 16	juni '16	22	2015-225	B&V	Evaluatie standplaatsenbeleid incl. motie foodtrucks		v. Keulen	wijziging LTA-overleg febr. '16
2e kw 16	juni '16	22	2015-358	B&V	Motie elektrische taxi's		de Rook	wijziging LTA-overleg febr. '16
2e kw 16	juni '16	22	2016-1	B&V	Vervolg afvalbeheerplan / uitwerking Diftar hierbij betrekken de toevoegingen uit cie. B&V 9 december t.a.v. afvalbeheerplan		v. Keulen	wijziging LTA-overleg febr. '16, voorstel: bespreking in september vanwege drukte in juni
2e kw 16	juni '16	22	2016-22	B&V	Parkeersituatie Van Lemmeplaan	voorstel	de Rook	wijziging LTA-overleg febr. '16, bespreking wellicht pas in september mogelijk
2e kw 16	juni '16	22	2015-197	B&V	concept-begroting GR ARCG - wensen en bedenkingen		v. Keulen	jaarlijks conform afspraken cie. Verbonden Partijen okt. '15 (DEADLINE 1 juli)
2e kw 16	juni '16	22	2015-198	B&V	concept-begroting GR OV-bureau - wensen en bedenkingen		de Rook	jaarlijks conform afspraken cie. Verbonden Partijen okt. '15 (DEADLINE 1 juli)
2e kw 16	juni '16	22	2015-335	B&V	Uitvoeringsprogramma binnenstadsvisie	voorstel	v. Keulen	toegevoegd LTA-overleg nov. '15
2e kw 16	april '16		2015-33	R&W/ B&V	Discussie zuidzijde/voorzijde Stationsgebied		de Rook	n.a.v. LTA overleg febr. '16
2e kw 16	juni '16	15	2016-34	B&V	Ontwerp bestemmingsplan Hoofdstation Groningen	brief	de Rook	Beslisboom Groningen Spoorzone, LTA-overleg
3e kw 16			2016-83	B&V	Onderzoek 24 gemeentelijke gebouwen A-label (inhoudelijk)		Gijsbertsen	afpraak LTA-overleg maart 2016

Legenda:
 Blauw=nieuw
 Rood= verwacht discussiepunt in commissie

3/5

Bijlage - LTA B&V maart 2016

Lange Termijn Agenda per 14-3-2016

]

maand / kwartaal	dag	nummer	de	onderwerp	document	portefeuille	opmerkingen
3e kw 16		2015-170	B&V	Voorfinanciering zonnepanelen Rode Haan	voorstel	Gijsbertsen	
3e kw 16		2016-64	B&V	Aanpak rotonde St. Petrusburgweg aansluiting oostelijke ring		de Rook	n.a.v. LTA-overleg maart 2016
3e kw 16		2014-134	B&V	OTB Extra Spoorlijn Groningen Leeuwarden (incl. Paterswoldsewegtunnel)		de Rook	collegebrief 28-8-'15
3e kw 16		2015-228	B&V	PvA en startnotitie geluidkaarten en verslag luchtkwaliteit	voorstel	v. Keulen	toegevoegd LTA-overleg nov.'15
3e kw 16	sept. '16	2016-62	B&V	Kredietaanvraag en ontwerp fietspad Midscheeps	voorstel	de Rook	n.a.v. LTA-overleg febr.'16
3e kw 16	sept. '16	2016-63	B&V	Begraafverordening	voorstel	v. Keulen	n.a.v. LTA-overleg febr.'16
3e kw 16	sept.'16	7	2016-42	Vaststelling bestemmingsplan Hoofdstation Groningen	voorstel	de Rook	Beslisboom Groningen Spoorzone, LTA overleg
4e kw 16		2016-84	B&V	Windplan		Gijsbertsen	afpraak LTA-overleg maart 2016
4e kw 16		2015-90	B&V	borgen duurzaamheid in gemeentelijke organisatie	brief	Gijsbertsen	afpraak LTA-overleg maart 2016
4e kw 16		2015-216	B&V	Inrichtingsplannen ARZ		de Rook	wijziging LTA-overleg dec.'15
4e kw 16		2015-229	B&V	Evaluatie markt (koopzondagen, Foodcourt, verplaatsing)	voorstel	v. Keulen	toegevoegd LTA-overleg nov.'15
4e kw 16		2015-125	B&V	Masterplan Markt		v. Keulen	gewijzigd LTA-overleg nov.'15
4e kw 16	dec '16	14	2016-65	Kredietaanvraag vervangingsinvesteringen (riol en overleg)		v. Keulen	
4e kw 16	dec '16	14	2016-66	Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer		de Rook	
1e kw 17	maart '17	2015-190	B&V	BORGrapportage	brief	v. Keulen	gewijzigd LTA-overleg nov. '15
1e kw 17		2016-69	R&W/ B&V	Vaststelling ruimtelijk plan zz hoofdstation	voorstel	de Rook	n.a.v. LTA-overleg febr.'16
2e kw 17		2015-230	B&V	Geluidkaarten vaststellen en definitief verslag luchtkwaliteit		v. Keulen	toegevoegd LTA-overleg nov.'15
2e kw 17	mei '17	2015-193	B&V	Algemene financiële en beleidsmatige kaders GR ARCG		jaarlijks conform afspraken cie. Verbonden Partijen okt. '15	
2e kw 17	mei '17	2015-194	B&V	Algemene financiële en beleidsmatige kaders GR OV-bureau		jaarlijks conform afspraken cie. Verbonden Partijen okt. '15	
2e kw 17	mei '17	2015-195	B&V	Algemene financiële en beleidsmatige kaders GR Omgevingsdienst		jaarlijks conform afspraken cie. Verbonden Partijen okt. '15	
2e kw 17	mei '17	2015-196	B&V	Concept-begroting GR Omgevingsdienst - wensen en bedenkingen		jaarlijks conform afspraken cie. Verbonden Partijen okt. '15	
2e kw 17	juni '17	2015-197	B&V	concept-begroting GR ARCG - wensen en bedenkingen		jaarlijks conform afspraken cie. Verbonden Partijen okt. '15 (DEADLINE 1 juli)	
2e kw 17	juni '17	2015-198	B&V	concept-begroting GR OV-bureau - wensen en bedenkingen		jaarlijks conform afspraken cie. Verbonden Partijen okt. '15 (DEADLINE 1 juli)	
4e kw 17	dec '17	2015-32	B&V	Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer		de Rook	
1e kw 18		2015-231	B&V	Voorontwerp actieplan wegverkeerslawaaai 2018-2023	voorstel	v. Keulen	toegevoegd LTA-overleg nov.'15
1e kw 18		2015-232	B&V	Evaluatie bomenbeheer	voorstel	v. Keulen	toegevoegd LTA-overleg nov.'15
1e kw 18	maart '18	2015-190	B&V	BORGrapportage 2016	brief	v. Keulen	gewijzigd LTA-overleg nov. '15

Legenda:
 Blauw=nieuw
 Rood= verwacht discussiepoint in commissie

Bijlage - LTA B&V maart 2016

Lange Termijn Agenda per 14-3-2016

]

maand / kwartaal	maand	dag	nummer	de	onderwerp	vorm document	portefeuille	opmerkingen
2e kw 18	mei '18		2015-193	B&V	Algemene financiële en beleidsmatige kaders GR ARCG		v. Keulen	jaarlijks conform afspraken cie. Verbonden Partijen okt. '15
2e kw 18	mei '18		2015-194	B&V	Algemene financiële en beleidsmatige kaders GR OV-bureau		de Rook	jaarlijks conform afspraken cie. Verbonden Partijen okt. '15
2e kw 18	mei '18		2015-195	B&V	Algemene financiële en beleidsmatige kaders GR Omgevingsdienst		v. Keulen	jaarlijks conform afspraken cie. Verbonden Partijen okt. '15
2e kw 18	mei '18		2015-196	B&V	Concept-begroting GR Omgevingsdienst - wensen en bedenkingen		v. Keulen	jaarlijks conform afspraken cie. Verbonden Partijen okt. '15
2e kw 18	juni '18		2015-197	B&V	concept-begroting GR ARCG - wensen en bedenkingen		v. Keulen	jaarlijks conform afspraken cie. Verbonden Partijen okt. '15 (DEADLINE 1 juli)
2e kw 18	juni '18		2015-198	B&V	concept-begroting GR OV-bureau - wensen en bedenkingen		de Rook	jaarlijks conform afspraken cie. Verbonden Partijen okt. '15 (DEADLINE 1 juli)
4e kw 18	dec '18		2015-32	B&V	Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer		de Rook	
4e kw 2023			2015-233	B&V	Bomenstructuurvisie Sterke Stammen	voorstel	v. Keulen	toegevoegd LTA-overleg nov.'15

Legenda:
 Blauw=nieuw
 Rood= verwacht discussiepunt in commissie

5/5

Bijlage - IM-lijst B&V maart 2016

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	M- nd	Initiatievers Titel	Dictum verzoekt het college:	Gepol- de	Afgel- de	Soort	Agenda- punt	Porte- feuille houder
2014- 25	6 D66, PvdA en GL	Gebiedsgerichte Verduurzaming	<ol style="list-style-type: none"> op korte termijn met een plan van aanpak te komen voor de gebiedsgerichte verduurzaming van woningen; de raad zo snel mogelijk te informeren over wanneer dit plan van aanpak kan worden verwacht. 	R&W / B&V	rv.22-5-15; motiebrief 2-10-15; presante afspraken corporaties dec.2015	motie	Voorjaarsdebat	Van der Schaaf / Gijssbertsen
2014- 36	6 GL, CU	Elektrische taxi's; goed op weg	<ol style="list-style-type: none"> in overleg met de taxibranche te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor het stimuleren en faciliteren van elektrische taxi's; voor de behandeling van de gemeentebegroting 2015 de raad voorstellen te doen over het geven van een impuls aan elektrisch taxivervoer. 	B&V	zie info in motiebrief 2-10-15	motie	Voorjaarsdebat	De Rook / Gijssbertsen
2014- 54	6 SP, PvdA, GL, Stadspartij, S&S, CU	Motie luchtkwaliteit aankpak ring Zuid	<ol style="list-style-type: none"> vanuit het 'no regret' principe te bewerkstelligen dat het technisch mogelijk blijft om in en bij de overkapte delen eventueel later noodzakelijke voorzieningen voor luchtbehandeling relatief snel, simpel en goedkoop aan te brengen; de actuele innovatieve ontwikkelingen in Nederland en daarbuiten te volgen waardoor maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit bij tunnelmonden en bij openingen in verdiepte tunnelbakken mogelijk zouden worden en de raad daarover jaarlijks te informeren 	B&V	jaarlijkse rapportage. Zie collegebrief 5/2/16, voorstel: op afgehandeld zetten	motie	Tussenstand Tracébesluit, Helfperzoomtunnel en Zeningweg	De Rook
2014- 63	6 GL, CU, SP	Diffraactiestroken of gebuidgoten	de mogelijkheden en het nut van toepassing van diffraactiestroken langs de Zuidelijke Ringweg te (doen) onderzoeken en de raad over de resultaten hiervan te informeren.	B&V	komt terug bij aanbesteding. Motiebrief 29/5/15; verkenningen in najaar 2015	motie	Tussenstand Tracébesluit, Helfperzoomtunnel en Zeningweg	De Rook
2014- 69	9 GL, D66, S&S, Stadspartij	Drie meter is beter	<ol style="list-style-type: none"> te bezien of in de voor te bereiden aanbesteding voor de tunnel Paterswoldseweg een verbreding van de fietspaden naar 2,5 x 3 meter op te nemen is als een uitdaging aan de aanvrager; de raad hierover bij het Ontwerp Tracébesluit te informeren. 	B&V	motiebrief 2/10/15; voorjaar 2016 nadere info verwacht	motie	Collegebrief Ontwerp tunnel Paterswoldse-weg	De Rook
2014- 91	11 PvdA, GL, D66, CU, CDA, SP	Herijking visie op parkeren	te komen met een herijkte totaalvisie op (betaald) parkeren, waaruit blijkt hoe door het differentiëren van de parkeertarieven de diverse beleidsdoelstellingen (bereikbaarheid, duurzame mobiliteit, leefbaarheid door minder straatparkeren, bezettingsgraad parkeergarages en het hebben van een financieel verantwoord functionerend parkeerbedrijf) beter kunnen worden bereikt.	B&V	de kwartaal 2015; zie ook info in motiebrief 2-10-15; eerste discussienotitie op agenda maart 2016	motie	Begroting 2015	De Rook

Bijlage - IM-lijst B&V maart 2016

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	M- Indiener	Titel	Dictum	Gedane afhandeling / overige opmerkingen	Soort	Agenda- punt	Porte- feuille houder
<i>verzoekt het college:</i>							
2014-99	CDA, SP, GL, PvdD, Stadspartij, CU, D66	Doelstellingen duurzaamheidsbeleid	<ol style="list-style-type: none"> het einddoel in 2035 te vertalen naar kortere termijndoelen; jaarlijks te rapporteren over de stand van zaken met betrekking tot het realiseren van onze ambitie om in 2035 energie-neutrale stad te zijn. 	<p>Wordt betrokken bij energiemissiemodel, zie LTA, toezegging LTA-overleg met 15. Betreft bij sessie over routekaart, januari 2016.</p>	<i>motie</i>	Begroting 2015	Gijbbersen
2014-105	PvdD, SP, GL, Stadspartij	Zet tuin op de kaart	<ol style="list-style-type: none"> bij het verstrekken van een bouwvergunning voor percelen die niet als Tuin of Groen vermeld staan op de kaart, maar wel in de praktijk een dergelijke functie vervullen, actief te adviseren over het plaatsen van groene daken ter plaatse; het plaatsen van groene daken als compensatie voor verlies aan stadsgroen (waaronder bomen) nadrukkelijk te stimuleren, wanneer groencompensatie niet anderszins mogelijk is. 	<p>motiebrief 2/10/15 geeft nadere info</p>	<i>motie</i>	Bestemmings-plan Binnestad	Van der Schaaf / Gijbbersen
2015-4	S&S, GL, PvdA, D66	Zonige peronnkappen	in overleg met ProRail te onderzoeken of het mogelijk is om ook de Groningse nieuwe peronnkappen te voorzien van dergelijke innovatieve zonnepanelen.	<p>chr. 25-3-15, motiebrief 2-10-15 verleidt info, dec 2015/jan 2016, beslisboom: juni 2016</p>	<i>motie</i>	Functie-niel ontwerp Mooi Hooft-station	de Rook
2015-13	D66, GL	Vernieuwing duurzaamheids-promotie	<ol style="list-style-type: none"> te zoeken naar effectievere manieren om duurzaamheidsmaatregelen te promoten; hierbij de mogelijkheid te onderzoeken om te gaan werken met zogeheten 'lead-voegelingen', waarbij mensen worden aangespoord om vrienden, buren of familie over te halen om verduurzamende maatregelen te treffen, waarvoor zij een klein bedrag betaald krijgen wanneer zij iemand overhalen tot het daadwerkelijk nemen van verduurzamende maatregelen zoals de aanschaf van zonnepanelen. 	<p>motiebrief 2/10/15: nadere info najaar 2015 ad 2 te afgehandeld in B&V nov. 15, over ad 1 volgt brief (toezegging LTA-gesprek nov. 15)</p>	<i>motie</i>	het Programma Groeninge geest energie 2015-2018	Gijbbersen
2015-16	D66, PvdA, S&S	Samen met de Stad	<ol style="list-style-type: none"> haar ambitie dat Groningen in 2035 energieneutraal is nog nadrukkelijker kenbaar te maken bij alle maatschappelijke instellingen en bedrijven en alle partijen in de stad vrijblijvend te vragen hieraan een bijdrage te leveren; aan alle maatschappelijke instellingen en bedrijven te vragen om kenbaar te maken welke stappen zij nu al zetten op het gebied van duurzaamheid en te zoeken naar creatieve manieren om voor iedereen in de Stad duidelijk zichtbaar te maken wie wat doet op het gebied van duurzaamheid. 	<p>motiebrief 2/10/15: nadere info najaar 2015 betrekken bij sessie over routekaart, januari 2016.</p>	<i>motie</i>	het Programma Groeninge geest energie 2015-2018	Gijbbersen
2015-45	VVD, PvdA, D66, GL	Bewaak de balans	deze balans in stand te houden en het behoud van deze balans uitgangspunt te laten zijn in toekomstig beleid	<p>Voorstel: op afgehandeld zetten</p>	<i>motie</i>	Discussie-notitie Noorder-plaatsen	Van Keulen

3-3-2016

2/3

In groen is verzoek aan griffie

Bijlage - IM-lijst B&V maart 2016

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	M nd	Initiatievers Titel	Dictum verzoekt het college:	cie	Gepende afhandeling/ overige opmerkingen	Afgehandeld d	Soort	Agenda- punt	Porte- feuille houder
2015- 47	11	D 66, GL Verminder uitstoot binnenstad	In het voorstel ten aanzien van de stadsdistributie ook een ambitie en concrete doelstelling te formuleren ten aanzien van het verminderen van de uitstoot vanaf het gemotoriseerd verkeer in de binnenstad. Gedacht kan worden aan: vanaf ... is onze binnenstad uitstootvrij.	B&V	betrekken bij LTA 2015- 2015 Stadsdistributie		initie	Begroting 2016	Van Keulen
2015- 55	11	GL, PvdA, CU Energiebank Groningen	om te onderzoeken of een Energiebank in Groningen gerealiseerd kan worden.	B&V	volgt brief te kw. 16.		initie	Begroting 2016	Gijsbertsen

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag en startaanvraag aanpak kruispunt . . .

Raadsvoorstel



Onderwerp **Kredietaanvraag en startaanvraag aanpak kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg**
Registratienr. 5478372 Steller/telnr. De Boer/8674 Bijlagen 1

Classificatie	Openbaar
	<input type="checkbox"/> Vertrouwelijk (bij gebruik van persoonsgegevens)
Portefeuillehouder	De Rook Raadscommissie B&V

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de startaanvraag/projectofferte voor het project "Aanpak kruispunt Wilhelminakade Prinsesseweg" vast te stellen; een krediet beschikbaar te stellen van € 400.000,- voor het project "Aanpak kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg";
- II. de structurele kapitaallasten van € 20.000,- te dekken uit het meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer, onderdeel verkeersveiligheid, structureel extra beleid;
- III. de gemeentebegroting 2016 op programmaniveau overeenkomstig te wijzigen.

Samenvatting

In november 2015 hebben wij de notitie "*Verkeersveiligheid in Groningen*" en het daarin opgenomen programma verkeersveiligheid 2016 vastgesteld. Een belangrijk project hierin is de aanpak van het kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg. De verkeerssituatie op dit kruispunt wordt algemeen als complex, onduidelijk, onoverzichtelijk en daardoor als verkeersonveilig ervaren. In 2014 is onderzoek gedaan naar verschillende verbeteropties. Het voorstel is om in overleg met de buurt nu een concreet voorstel voor te bereiden voor de herinrichting van dit kruispunt. Met deze kredietaanvraag verzoeken wij uw raad om hiervoor een investeringsbedrag van € 400.000,- beschikbaar te stellen.

B&W-besluit d.d.: 2 februari 2016

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag en startaanvraag aanpak kruispunt . . .

Aanleiding en doel

Op het kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg hebben zich de laatste vijf jaar gelukkig niet veel ongevallen voorgedaan. Het gaat hier dus niet om een objectief verkeersonveilig kruispunt. Maar dit neemt niet weg dat hier sprake is van een grote mate van subjectieve verkeersonveiligheid. Daarom is de aanpak van dit kruispunt een belangrijk onderdeel van het programma verkeersveiligheid 2016.

Kader

Op 17 november 2015 hebben wij de notitie "*Verkeersveiligheid in Groningen*" vastgesteld, met daarin het programma verkeersveiligheid 2016 (behandeld in uw raad van december 2015). Hierin is vastgelegd om in 2016 het kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg aan te pakken in samenhang met het tegengaan van het sluipverkeer via de Herman Colleniusstraat.

Dit project hangt samen met het project "*Verbeteren en doortrekken van Slimme Routes naar het Hoofdstation*". Eén van de opties is om de Slimme Route vanaf de Wilhelminakade door te trekken via de Herman Colleniusstraat.

Argumenten en afwegingen

Begin 2013 heeft de VVD-fractie vragen gesteld over de verkeerssituatie en -veiligheid op de kruising Wilhelminakade – Prinsesseweg - Herman Colleniusstraat. De VVD-fractie heeft hierbij een drietal oplossingsrichtingen aangereikt. Naar aanleiding hiervan hebben wij in 2014 vijf varianten onderzocht:

1. rotonde
2. shared space
3. doortrekken fietspad Wilhelminakade en samenvoegen rijbanen Prinsesseweg
4. minimale variant: aanpassing markering op de kruising
5. afsluiten Herman Colleniusbrug voor gemotoriseerd verkeer

In het Uitvoeringsprogramma van de Fietsstrategie staan twee suggesties voor de verbetering van dit kruispunt, namelijk variant 1 (rotonde) en variant 5 (afsluiten Herman Colleniusbrug). Het is echter de vraag of dit reële varianten zijn:

Variant 1: rotonde

Er is ter plekke onvoldoende ruimte voor het aanleggen van een goede rotonde. Door de krappe boogstralen zullen er problemen ontstaan voor het bus- en vrachtverkeer. Mede hierdoor zal een rotonde het gevoel van subjectieve verkeersonveiligheid niet wegnemen. Daarom stellen wij voor om deze variant niet verder mee te nemen in het komende project.

Variant 5: afsluiten Herman Colleniusbrug voor het gemotoriseerd verkeer

Eenzijds heeft deze variant duidelijke voordelen. Zo kan deze maatregel een bijdrage leveren aan het verkeersveiliger maken van het kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg. Tevens is dit de meest effectieve maatregel om het drukke autoverkeer in de Herman Colleniusstraat te verminderen en daarmee de hoge geluidbelasting vanwege het wegverkeerslawaaï in deze 30 km/uur-straat met klinkerbestrating (conform het streven in ons Actieplan wegverkeerslawaaï 2013-2018).

Anderzijds heeft deze variant duidelijke nadelen. Zo kan deze maatregel leiden tot doorstromingsproblemen op met name de Westersingel, zal hierdoor de autobereikbaarheid in dit deel van de stad verminderen en zal de afsluiting effecten hebben op de buurtrelaties en voor bewoners die gebruik maken van voorzieningen zoals de supermarkt en de basisschool.

Op initiatief van de VVD-fractie is er in 2014 een buurtbijeenkomst geweest over de verschillende verbeteringsuggesties voor het kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg. Hierbij bleek dat het afsluiten van de Herman Colleniusbrug voor auto's op grote bezwaren stuit vanuit de Oranje- en Schildersbuurt. Daarom heeft deze variant vooralsnog weinig kans van slagen. Maar wij stellen voor om deze variant nu nog niet af te laten vallen, mede omdat de Herman Colleniusstraat in beeld is als Slimme Route.

Als opnieuw blijkt dat er geen draagvlak is voor deze variant, dan willen wij bekijken of er minder vergaande verkeersmaatregelen mogelijk zijn om het drukke autoverkeer in de Herman Colleniusstraat te verminderen. Overigens is op dit moment niet duidelijk in hoeverre hier sprake is van sluipverkeer. Daarom zal hiervoor eerst een kentekenonderzoek worden uitgevoerd.

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag en startaanvraag aanpak kruispunt . . .

Varianten voor verdere uitwerking in dit project

Wij stellen voor om in dit nieuwe project primair de vier over gebleven varianten uit te werken en waar nodig verder te verbeteren of bij te stellen. Wij stellen voor om daarnaast nog een extra variant te ontwikkelen vanuit de visie van de Fietsstrategie en het doortrekken van de Slimme Route vanaf het ond"erhavige kruispunt naar het Hoofdstation.

Samenvattend zal het project "Aanpak kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg" dan worden gericht op de volgende vijf varianten:

- a. minimale variant: aanpassing markering op de kruising
- b. shared space
- c. doortrekken fietspad Wilhelminakade en samenvoegen rijbanen Prinsesseweg
- d. afsluiten Herman Colleniusbrug voor gemotoriseerd verkeer of een minder vergaand alternatief om het drukke autoverkeer in deze 30 km-uur straat te verminderen
- e. extra variant vanuit de visie van de Fietsstrategie en het doortrekken van de Slimme Route

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Vooraf voor fietsers is het van groot belang om de inrichting van het kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg duidelijker, overzichtelijker en daarmee verkeersveiliger te maken. Daarom zal met name de Fietsersbond nauw bij dit project worden betrokken in samenhang met het doortrekken van de Slimme Route.

Voor de Oranjebuurt en Schildersbuurt, voor de basisschool en voor de supermarkt e.d. is met name ook de variant relevant om de Herman Colleniusbrug af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Daarom zullen beide buurtorganisaties, ondernemers en andere belanghebbenden uit deze wijken in een vroegtijdig stadium worden betrokken bij de planvoorbereiding. Dit geldt ook voor andere betrokken organisaties zoals het OV Bureau.

Zij kunnen over de verschillende varianten hun mening geven en ideeën aandragen. Deze vormen belangrijke input voor het verdere afwegingsproces tussen de verschillende varianten.

Financiële consequenties

In onze notitie "*Verkeersveiligheid in Groningen*" is voor de herinrichting van dit kruispunt een bedrag gereserveerd voor de kapitaallasten ad € 20.000,- ten laste van het budget voor de aanpak van (grotere) verkeersknelpunten in verband met verkeersveiligheid. Dit levert een investeringsbedrag op van maximaal € 400.000,-.

De raming van dit bedrag is gebaseerd op de meest dure variant, i.c. het doortrekken van het fietspad Wilhelminakade en het samenvoegen van de rijbanen Prinsesseweg. De kosten van deze variant zijn in 2014 op basis van een zeer voorlopige berekening geraamd op € 225.000,- exclusief kosten voor kabels, leidingen e.d.

Het kan zijn dat uiteindelijk een andere variant de voorkeur heeft, die aanzienlijk goedkoper uitvalt. In dat geval zal later een nieuw raadsvoorstel worden voorgelegd om het krediet en daarmee de kapitaallasten te verlagen zodat de resterende kapitaallasten beschikbaar blijven voor het programma verkeersveiligheid.

Voor de duidelijkheid: in de Fietsstrategie en ook in het project "Doortrekken Slimme Route naar Hoofdstation" is geen financiële ruimte opgenomen voor de aanpak van dit kruispunt. Daarom vragen wij hiervoor met dit raadsvoorstel een apart raadskrediet aan.

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag en startaanvraag aanpak kruispunt . . .

Wijziging gemeentebegroting 2016 op programmaniveau

In dit raadsvoorstel vragen wij een krediet aan van € 400.000,- voor het verkeersveiliger maken van het kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg.

Begrotingswijziging investering Kredietaanvraag en startaanvraag aanpak kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg

Betrokken directie(s) Stadsontwikkeling O&U
Naam voorstel Kredietaanvraag en startaanvraag aanpak kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg
Besluitvorming (orgaan + datum) Raad
Incidenteel / Structureel I
Soort wijziging Investering
Looptijd 2016-2017

Bedragen x 1.000 euro

Deelprogramma	Programma	Directie	I/S	Lasten	Baten	Saldo te activeren
07.5 Verkeersveiligheid	07. Verkeer	SO Ontwikkeling en Uitv	I	400		-400
TOTALE BEGROTINGSWIJZIGING				400	0	-400

Overige consequenties

-

Vervolg

De vervolgaanpak is uitgewerkt in de bijgevoegde startaanvraag c.q. projectofferte. Met de vaststelling hiervan kan het project van start gaan.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink

Startaanvraag/Projectofferte

BIJLAGE

Programma Bereikbaarheid

Programmaleider : Ingrid Bolhuis
Steller : Willem de Boer
Beoogd projectmanager : PM
Opgesteld/gewijzigd : Januari 2016

Bestemd voor behandeling in (voor zover van toepassing)
Programma-overleg : -
PO('s) : 25 januari 2016
College : 2 februari 2016
RC : 16 maart 2016
Raad : 30 maart 2016

Voorlopige projectnaam

Aanpak kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg

Inleiding

Omdat het hier gaat om een afgebakende opdracht, is dit een gecombineerde startaanvraag/projectofferte. Met de vaststelling hiervan kan het project van start gaan.

Beleidsnotitie 'Verkeersveiligheid in Groningen'

Het college heeft op 17 november 2015 de notitie 'Verkeersveiligheid in Groningen' en het daarin opgenomen programma verkeersveiligheid 2016 vastgesteld. Een belangrijk project hierin is de aanpak van het kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg. De verkeerssituatie op dit kruispunt wordt algemeen als complex, onduidelijk, onoverzichtelijk en daardoor als verkeersonveilig ervaren. In 2014 is onderzoek gedaan naar verschillende verbeteropties. Het voorstel is om in overleg met de buurt nu een concreet voorstel voor te bereiden voor de herinrichting van dit kruispunt en daarbij tevens te bezien hoe het (sluip)verkeer via de Herman Colleniusstraat kan worden verminderd.

Omschrijving op te starten project

Achtergrond van het project

Al jaren staat de kruising Wilhelminakade-Prinsesseweg hoog op lijstjes van verkeersonveilige situaties. Begin 2013 heeft de VVD-fractie vragen gesteld over dit kruispunt en hiervoor een drietal oplossingsrichtingen aangereikt. Naar aanleiding hiervan zijn in 2014 vijf varianten onderzocht:

1. rotonde
2. shared space
3. doortrekken fietspad Wilhelminakade en samenvoegen rijbanen Prinsesseweg
4. minimale variant: aanpassing markering op de kruising
5. afsluiten Herman Colleniusbrug voor gemotoriseerd verkeer

In het Uitvoeringsprogramma van de Fietsstrategie staan twee suggesties voor de verbetering van dit kruispunt, namelijk variant 1 (rotonde) en variant 5 (afsluiten Herman Colleniusbrug). Het is echter de vraag of dit reële varianten zijn (zie hierna).

Relatie met ander project

'Verbeteren en doortrekken Slimme Route vanaf Wilhelminakade naar het Hoofdstation'

De aanpak van het onderhavige kruispunt hangt nauw samen met het project 'Verbeteren en doortrekken Slimme Routes naar het Hoofdstation'. Voor dit laatste project worden twee varianten onderzocht: via de Herman Colleniusstraat of via de Wilhelminakade-Lage der A etc. In nauwe samenhang met de uitwerking van deze twee routes zal worden bekeken hoe de verkeersveiligheid van het kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg kan worden verbeterd en hoe de huidige hoge verkeersintensiteit in de Herman Colleniusstraat (een 30 km/uur-straat) kan worden verminderd.

Inhoud van het project 'Aanpak kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg'

Dit project zal voortbouwen op het eerder uitgevoerde onderzoek en de hierbij opgedane inzichten en ervaringen. Dit is met name relevant voor de varianten 1 en 5.

Variant 1: rotonde

Er is hier onvoldoende ruimte voor het aanleggen van een goede rotonde. Door de krappe boogstralen zullen er problemen ontstaan voor het bus- en vrachtverkeer. Mede hierdoor zal een rotonde het gevoel van subjectieve verkeersonveiligheid niet wegnemen. Daarom zal deze variant niet verder worden uitgewerkt.

Variant 5: afsluiten Herman Colleniusbrug voor het gemotoriseerd verkeer

Enerzijds heeft deze variant duidelijke voordelen. Zo kan deze maatregel een bijdrage leveren aan het verkeersveiliger maken van het kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg. Tevens is dit de meest effectieve maatregel om het drukke autoverkeer in de Herman Colleniusstraat te verminderen en daarmee de hoge geluidbelasting door het wegverkeerslawaaai in deze 30 km/u-straat met klinkerbestrating (conform het streven in het Actieplan wegverkeerslawaaai 2013-2018). Anderzijds heeft deze variant duidelijke nadelen. Zo kan deze maatregel leiden tot doorstromingsproblemen op met name de Westersingel, zal hierdoor de autobereikbaarheid in dit deel van de stad verminderen en zal deze maatregel effecten hebben op de buurtrelaties en voor bewoners die gebruik maken van voorzieningen zoals de supermarkt en de basisschool.

Op initiatief van de VVD-fractie is er in 2014 een buurtbijeenkomst geweest over de verschillende verbeteringsuggesties voor het kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg. Hierbij bleek dat het afsluiten van de brug voor auto's op grote bezwaren stuit vanuit de Oranje- en Schildersbuurt. Daarom heeft deze variant vooralsnog weinig kans van slagen.

Toch willen we deze variant nu nog niet definitief laten afvallen, temeer omdat de Herman Colleniusstraat in beeld is als Slimme Route. Daarom zal opnieuw worden afgetast of er voldoende draagvlak is voor deze variant. Zo niet, dan zullen we bekijken of er minder vergaande verkeersmaatregelen mogelijk zijn om het huidige drukke autoverkeer in de Herman Colleniusstraat te verminderen. Overigens is op dit moment niet duidelijk in hoeverre hier sprake is van sluipverkeer. Daarom zal hiervoor eerst een kentekenonderzoek worden uitgevoerd.

Varianten voor verdere uitwerking in dit project

In dit nieuwe project gaan we primair de vier over gebleven varianten uitwerken en waar nodig verder verbeteren of bijstellen. Daarnaast gaan we nog een extra variant ontwikkelen vanuit de visie van de Fietsstrategie en het doortrekken van de Slimme Route vanaf het onderhavige kruispunt naar het Hoofdstation.

Samenvattend is het project 'Aanpak kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg' gericht op de volgende vijf varianten:

- a. minimale variant: aanpassing markering op de kruising
- b. shared space
- c. doortrekken fietspad Wilhelminakade en samenvoegen rijbanen Prinsesseweg
- d. afsluiten Herman Colleniusbrug voor gemotoriseerd verkeer of een minder vergaand alternatief om het drukke autoverkeer in deze 30 km-uur straat te verminderen
- e. extra variant vanuit de visie van de Fietsstrategie en het doortrekken van de Slimme Route

Participatie (stedelijk, buurt/wijk- of straatniveau)

De bewonersorganisaties/buurtverenigingen van de nabijgelegen Oranjebuurt en Schildersbuurt zullen in een vroegtijdig stadium worden betrokken bij de planvoorbereiding. Dit geldt ook voor andere betrokken organisaties of bedrijven (uit deze wijken) en voor bijvoorbeeld de Fietzersbond en het OV Bureau. Zij kunnen over de verschillende varianten hun mening geven en ideeën aandragen. Deze vormen belangrijke input voor het verdere afwegingsproces tussen de verschillende varianten.

Prioriteit en gewenste tijdpad

Vooruitlopend op de kredietaanvraag is al begonnen met de voorbereiding van dit project op basis van de reeds beschikbare informatie.

Voor de zomer 2016 zullen de vijf varianten verder worden uitgewerkt en/of verbeterd, mede in samenhang met de twee varianten voor het doortrekken van de Slimme Route.

De planning is dat er voor de zomer 2016 duidelijkheid is over de voorkeursroute voor de Slimme Route.

Zo spoedig mogelijk daarna zullen de vijf varianten voor het kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg voor overleg en consultatie worden voorgelegd aan de wijkorganisaties Oranjebuurt en Schildersbuurt en andere betrokkenen (uit deze wijken).

Waarschijnlijk zal dit kunnen plaatsvinden in augustus/september.

Naar verwachting is er dan voldoende informatie beschikbaar voor de voorbereiding van de besluitvorming (over het definitieve ontwerp voor de herinrichting) door het college en de raad in het najaar van 2016.

De uitvoering van de maatregelen zal dan begin 2017 kunnen plaatsvinden. Overigens kan dit bij een eenvoudige variant voor de herinrichting wellicht eerder gebeuren.

Afstemming tussen groot wegonderhoud en herinrichting kruispunt

Het wegdek van de Prinsesseweg (vanaf de Wilhelminakade tot aan het spoorwegviaduct) heeft groot onderhoud nodig. Daarom zal dit wegvak komend voorjaar worden voorzien van een nieuwe wegdek (van stijl asfalt). Om dubbel werk te voorkomen, zal het wegdek van het kruispunt zelf later worden vervangen in combinatie met de herinrichting.

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag en startaanvraag aanpak kruispunt ...

Budget

Investeringsbudget

Voor de aanpak van het kruispunt Wilhelminade-Prinsesseweg is een taakstellend investeringsbudget (inclusief plankosten) beschikbaar van maximaal € 400.000,- exclusief btw. Afhankelijk van de keus voor het doortrekken van de Slimme Route is er mogelijk een beperkt en aanvullend budget beschikbaar uit het project 'Verbeteren en doortrekken Slimme Routes naar het Hoofdstation'.

Dekking

De dekking bestaat uit middelen voor het meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer, onderdeel verkeersveiligheid, structureel extra beleid.

Urenraming/plankosten

De plan- en voorbereidingskosten hangen sterk af van de variant die uiteindelijk zal worden gekozen. Daarom is vooralsnog alleen een globale raming te maken van de volgende twee posten:

• Projectmanagement, communicatie & organisatie:	100 uur	€ 11.000,-
• Verkeerskundige & stedenbouwkundige ontwerp/toets:	175 uur	€ 18.000,-
• Opstellen technisch ontwerp VO/DO (IGG):	PM	PM
• Uitwerken tot aanbesteding (IGG)	PM	PM
• Financiële planbegeleiding (JPV):	PM	PM
• GEO:		PM
• Milieukundige werkzaamheden en onvoorzien:		PM + PM

De kosten voor de planvorming en voorbereiding zijn onderdeel van de totale projectkosten en worden bekostigd uit het beschikbare uitvoeringsbudget van maximaal € 400.000,- (taakstellend).

Informatie en communicatie

Met name voor fietsers is het van groot belang om de inrichting van het kruispunt Wilhelminakade-Prinsesseweg duidelijker, overzichtelijker en daarmee verkeersveiliger te maken. Daarom zal met name de Fietsersbond hierbij nauw worden betrokken. De communicatie hierover zal zo veel mogelijk worden gecombineerd met die over het doortrekken van de Slimme Route.

Voor de Oranjebuurt en Schildersbuurt, voor de basisschool en voor de supermarkt e.d. is met name ook de variant relevant om de Herman Colleniusbrug af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Daarom zullen beide buurtorganisaties, ondernemers en andere belanghebbenden uit deze wijken actief worden betrokken bij de planvoorbereiding en afweging van de varianten. De resultaten van deze consultaties zullen worden meegenomen in de voorbereiding van de besluitvorming.

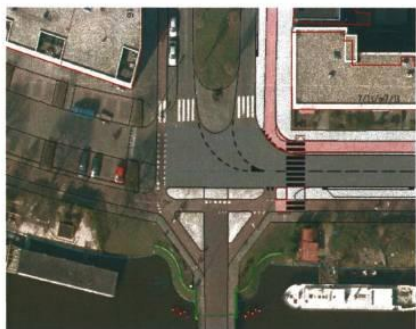
Voorstel

In te stemmen met deze gecombineerde startaanvraag en projectofferte en de projectleider opdracht te geven de benodigde werkzaamheden ter hand te nemen, inclusief de bijbehorende overleggen en consultaties.

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag en startaanvraag aanpak kruispunt . . .

Kaartmateriaal

Minimale variant: aanpassing markering



Shared space



Doortrekken fietspad Wilhelminakade en samenvoegen rijbanen Prinsesseweg



Raadsvoorstel - Aanvraag uitvoeringskrediet P+R Reitdiep

Raadsvoorstel



Onderwerp **Aanvraag uitvoeringskrediet P+R Reitdiep**

Registratienr. 5507650 Steller/telnr. S.Postma 367 8281 Bijlagen 1

Classificatie

Vertrouwelijk

Portefeuillehouder

De Rook

Raadscommissie

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. voor de realisatie van P+R Reitdiep een uitvoeringskrediet van € 4.174.506,- beschikbaar te stellen. Het totaal beschikbare krediet komt daarmee op € 4.366.506,-;
- II. het krediet te dekken uit de RSP subsidie (beschikking brief. 2015-44.281/42/A.15,VV, zaaknr. 592015),
- III. de gemeentebegroting 2016 op programmaniveau overeenkomstig te wijzigen.

Samenvatting

Onderwerp: aanvraag uitvoeringskrediet P+R Reitdiep.

Middels dit raadsvoorstel vragen wij uw raad een uitvoeringskrediet van € 4.174.506,- beschikbaar te stellen voor de realisatie van P+R Reitdiep.

B&W-besluit d.d.: 16 feb 2016

Raadsvoorstel - Aanvraag uitvoeringskrediet P+R Reitdiep

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

Zowel op stedelijk als regionaal niveau werken we samen aan een goede bereikbaarheid van onze stedelijke regio. Voor de ringweg zetten we in op uitbreiding van de capaciteit. Maar in de stad zelf zijn de fysieke en milieugrenzen om de groei van de automobilititeit op te vangen in zicht. Zowel in regionaal als gemeentelijk verband is onderkend dat we moeten blijven inzetten op P+R. Daarmee proberen we de automobilist te verleiden om de auto aan de rand van de stad te parkeren en verder te reizen met de bus of fiets.

Vanaf de aanvoerroute vanuit de richting Zuidhorn ligt de huidige P+R Zernike. Deze locatie is slechts 100 parkeerplaatsen groot en dagelijks volbezet. Vanwege deze situatie en vanwege de excentrische ligging (niet aan het hoofdwegennet) is een uitbreiding van capaciteit op een nieuwe locatie noodzakelijk. Daarom realiseren we een nieuwe, grotere en vervangende P+R locatie Reitdiep van ca. 300 parkeerplaatsen. Deze uitbreiding van P+R capaciteit zorgt er ook voor dat de HOV-bussen, die bij de P+R Reitdiep een halte hebben, nog beter benut kunnen worden.

De P+R-locatie ligt in het te ontwikkelen gebied Reitdiep voor woningbouw en bedrijvigheid.

Kader

In de geactualiseerde regionale bereikbaarheidsstrategie (Netwerkanalyse, najaar 2013) en de HOV-visie is P+R benoemd als een onmisbare schakel in het vervoernetwerk. In de HOV-assenstructuur vervullen de P+R-locaties een knooppuntfunctie. Het realiseren van alternatieven voor de auto, zoals P+R-faciliteiten is bovendien onderdeel van het gemeentelijk Bereikbaarheidsplan (december 2013).

In het P+R-beleid van de gemeente Groningen (2011) is de ambitie beschreven een nieuwe locatie aan de noordwestelijke rand van de stad te realiseren. Locatieonderzoek heeft de keuze voor een terrein in het ontwikkelingsgebied Reitdiep opgeleverd, daar waar nu een bedrijventerrein staat geprojecteerd.

Het huidige terrein op de Zernike Campus kan na voltooiing van de nieuwe P+R komen te vervallen. Om de planvoorbereiding te starten is een startnotitie/projectofferte opgesteld en is door de raad een planvoorbereidingskrediet van € 192.000,- beschikbaar gesteld (raadsbesluit 28 mei 2014, nr.6a)

De gemeente Groningen heeft evenals de provincie naast bereikbaarheidsambities ook duurzaamheid hoog in het vaandel staan. Bij de planuitwerking is hierop ingespeeld.

Argumenten en afwegingen

Het afgelopen jaar zijn op basis van de projectofferte de plannen verder uitgewerkt.

In totaal kunnen een kleine 300 parkeerplaatsen met bijbehorende voorzieningen worden gerealiseerd.

In het kader van de kwaliteitsimpuls P+R terreinen en de duurzaamheidsambities van de stad is in de plannen een zogenaamde 'droogloop' opgenomen, een centraal gelegen voetpad dat middels een portaal is overdekt. Op de dakbedekking van deze 'droogloop' worden zonnepanelen aangebracht. Tevens is op een aan te leggen talud tussen de P+R en de Friesestraatweg ruimte voor zonnepanelen beschikbaar (in totaal kunnen op de P+R op deze wijze naar verwachting ca. 1320 zonnepanelen worden geplaatst).

Het P+R terrein is goed in de omgeving ingepast en vormt samen met het kleinschalige bedrijventerrein en de verschillende woonvlekken de wijk Reitdiep. De nieuw aan te leggen rotonde en het eerste deel van de toegangsweg maken onderdeel uit van de plannen en zijn in de subsidieaanvraag meegenomen.

In overleg met de provincie is voor de zomervakantie 2015 de RSP subsidieaanvraag ingediend.

Op 13 oktober is door GS Van Groningen de subsidiebeschikking afgegeven. Voor de subsidie betreffende de duurzaamheidsmaatregelen werd in de beschikking echter nog een voorbehoud gemaakt (randvoorwaarde toestemming ministerie I&A). Eind 2015 heeft ook het ministerie van I&M aan de subsidiebijdrage van max. € 200.000,- t.b.v. de duurzaamheidsimpuls haar goedkeuring verleend.

De kosten gemoeid met de civieltechnische maatregelen voor de P+R zijn met de afgifte van de RSP beschikking volledig gedekt. De aanvraag voor het uitvoeringskrediet levert wat dit punt betreft geen bijzonderheden op.

Voor de kosten gemoeid met de duurzaamheidsmaatregelen en de hiervoor benodigde voorfinanciering ligt dit iets gecompliceerder.

Raadsvoorstel - Aanvraag uitvoeringskrediet P+R Reitdiep

Een deel van de kosten voor de constructie van de droogloop, te weten de onrendabele top, is gedekt middels de afgifte van de RSP beschikking.

De resterende kosten van de constructie droogloop en de overige met de met duurzaamheidsmaatregelen gemoeide kosten (zonnepanelen + installaties) moeten worden voorgefinancierd en worden gedekt vanuit de met de zonnepanelen te genereren inkomsten en een nog aan te vragen energiesubsidie.

Vanwege het tijdspad en ter beperking van risico's is er, na een zorgvuldige afweging, gekozen voor aanbesteding in de vorm van een tender. De voorbereidingen hiertoe zijn in volle gang.

De middels de aanbesteding te selecteren marktpartij is daarbij niet alleen verantwoordelijk voor het aanleggen van het P+R terrein maar zorgt daarbij tevens voor het complete pakket aan duurzaamheidsmaatregelen (droogloop en zonnepanelen). Het omvat naast de bouw van de droogloop met zonnepanelen, tevens de financiering van dit onderdeel met inbegrip van de nog benodigde aanvragen voor energiesubsidie en de exploitatie incl. het toekomstig beheer en onderhoud van de droogloop gedurende een periode van 15 jaar.

Het is de bedoeling om omstreeks mei/juni 2016 met de werkzaamheden te starten en het civieltechnische werk eind 2016 op te leveren. Voor de duurzaamheidsmaatregelen, met name voor de zonnepanelen moet wat het tijdstip van oplevering betreft nog een voorbehoud worden gemaakt. E.e.a. is afhankelijk van de subsidieregeling / het tijdstip waarop de beschikking kan worden afgegeven. Over het eventuele iets verlate tijdstip van oplevering van de duurzaamheidsmaatregelen is al vooroverleg met de provincie gevoerd. Om de plannen de komende periode te kunnen realiseren en de voorbereidingen daartoe te kunnen continueren is een uitvoeringskrediet noodzakelijk.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Over het voorlopig ontwerp van de P+R is geruime tijd geleden al gecommuniceerd met de bewonersvereniging Reitdiep. Tevens zijn de plannen in een vroegtijdig stadium voorgelegd aan vertegenwoordigers van de vereniging van eigenaren van de twee appartementenblokken aan de westzijde van Reitdiephaven. Verder zijn op enkele inloopavonden de schetsontwerpen voor de P+R getoond. Binnenkort wordt het definitief ontwerp opnieuw aan bovengenoemde partijen voorgelegd. De omgevingsvergunning zal zeer binnenkort worden aangevraagd (1e fase).

Financiële consequenties

Met de afgifte van de subsidiebeschikking door GS Van Groningen en de nadien verleende toestemming van het ministerie I&A is dekking beschikbaar voor de met het realiseren van het P+R terrein gemoeide kosten.

Een begrotingswijziging is noodzakelijk.

Begrotingswijziging Investerings 2016 Aanvraag uitvoeringskrediet P+R Reitdiep

Betrokken directie(s)	Stadsontwikkeling Ontwikkeling en Uitvoering
Titel Raads- / Collegevoorstel	Aanvraag uitvoeringskrediet P+R Reitdiep
Besluitvorming (orgaan + datum)	Raad
Incidenteel / Structureel	I
Looptijd	2016-2017
Soort wijziging	Investering

Financiële begrotingswijziging						Bedragen x 1.000 euro	
Programma	Deelprogramma	Directie	US	Lasten	Baten	Saldo te activeren	
07. Verkeer	07.4 Parkeren	SO Ontwikkeling en Uitv	1	4.175	4.175	0	
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING				4.175	4.175	0	

Raadsvoorstel - Aanvraag uitvoeringskrediet P+R Reitdiep

Overige consequenties

Het toekennen van aanvullend krediet heeft afgezien van financiële geen andere consequenties. Door de aanleg van de rotonde en toegangsweg naar de P+R wordt het eenvoudiger om de ontsluitingsweg ten behoeve van Reitdiep deelplan 3 aan te leggen.

Vervolg

Bij toekenning van het uitvoeringskrediet kan het werk worden aanbesteed en gegund en conform de planning worden uitgevoerd en voltooid.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten

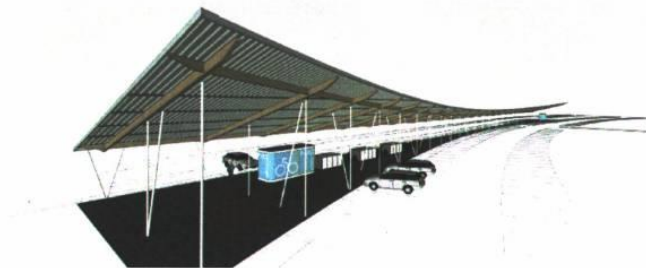
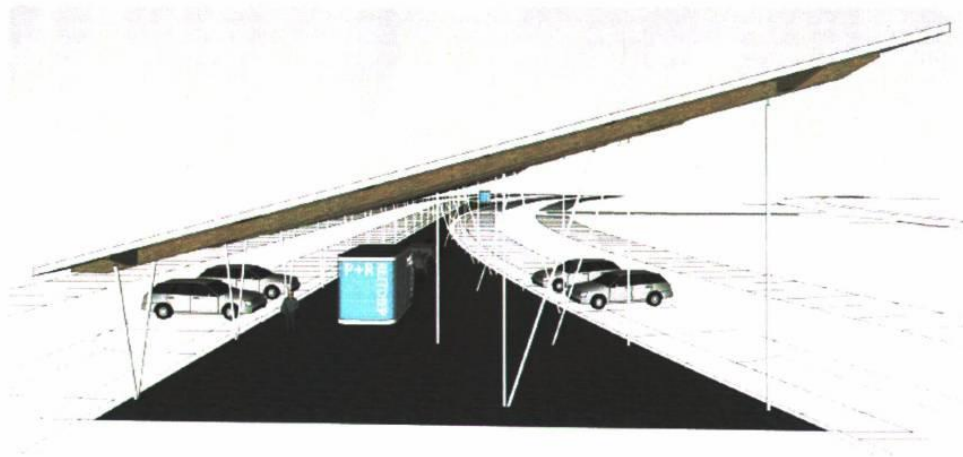


de secretaris,
Peter Teesink



BIJLAGE

Bijlage Impressies P+R Reitdiep



Raadsvoorstel - Aanvraag uitvoeringskrediet P+R Reitdiep



Ingekomen stukken - Lijst ingekomen collegebrieven B&V maart 2016

Lijst van ingekomen collegebrieven voor de raadscommissie Beheer en Verkeer van 16 maart 2016

Nr.	Onderwerp	Ontvangen d.d.	Advies	opmerkingen
1	Preadvies initiatiefvoorstel Aanpak wildplakken	4-2-2016	op agenda, B1	LTA 2016-21
2	Informatie over metingen luchtkwaliteit ARZ	5-2-2016	v.k.a.	
	Overnamevoorstel TSN Thuiszorg	10-2-2016		
3	Op weg naar een nieuwe visie op parkeren	11-2-2016	op agenda, B2	LTA 2014-302
4	Boom effectenanalyse riolering ARZ Vrijheidsplein en Julianaplein	11-2-2016	v.k.a.	
5	Aanleg fietspad langs de Noordelijke Ringweg	11-2-2016	v.k.a.	
6	Wijzigingstracébesluit (WTB) A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2	17-2-2016	v.k.a.	
7	BORG-rapportage 2015	18-2-2016	v.k.a.	LTA 2015-190
8	Evenementenprogramma 2015-2016 Binnenstad	18-2-2016	v.k.a.	
9	Boom Effect Analyse Reitdiep (BEA) P+R	19-2-2016	v.k.a.	evt betrekken bij A5b
10	Beheerplan Openbare Verlichting	25-2-2016	v.k.a.	LTA 2014-219
11	Kaderbrief 2017 OV-bureau Groningen Drenthe	25-2-2016	op agenda, B3	LTA 2015-194
12	Besluitvorming Geothermie en warmtenet Noordwest	25-2-2016	v.k.a.	
13	Rotondecomplex Hoogkerk	26-2-2016	v.k.a.	LTA 2016-56
14	Reconstructieplan en Boom Effect Analyse (BEA) Dinkelpark	26-2-2016	v.k.a.	LTA 2016-55
15	Tussentijdse evaluatie uitvoering Actieplan verkeerslawaaï	3-3-2016	v.k.a.	
16	Vragen over verkeersveiligheid Engelberterweg	3-3-2016	v.k.a.	LTA 2015-368

3-3-2016

Initiatiefvoorstel Aanpak wildplakken CDA

Initiatiefvoorstel aanpak Wildplakken



Initiatiefvoorstel Aanpak wildplakken CDA

Inleiding:

De openbare ruimte is een belangrijk deel van de leefruimte. Deze leefruimte delen we met elkaar. Het is een belangrijke taak van de gemeente om deze openbare ruimte netjes en verzorgd te houden. Niet voor niets zegt het huidige collegeprogramma: "Schoon, heel en veilig: Zo willen wij de leefomgeving, de openbare ruimte zien. Want dat is belangrijk voor de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de woonomgeving."

"Schoon houdt schoon" is een belangrijk principe bij het proper houden van onze stad; voorkom en verwijder vervuiling zo snel mogelijk om verergering te voorkomen. Naast zwerfvuil en illegale dumping van grofvuil is ook wildplakken een vorm van vervuiling van de openbare ruimte. Het ongevraagd ophangen van posters en stickers tast de kwaliteit van de openbare ruimte aan. Het is een probleem dat we door de hele gemeente Groningen op gebouwen, bruggen en elektriciteitskasten tegenkomen. Een veel gebruikt wildplakobject zijn de vuilcontainers. Dit zorgt zowel direct als indirect voor verrommeling. Beplakte containers maken een onverzorgde indruk en daarmee wordt de kans groter dat mensen grofvuil of extra afvalzakken naast de container deponeren.

Naast het aantasten van de openbare ruimte kan het aanbrengen van posters op bepaalde plekken ook als een ongewenste vercommercialisering van de directe woonomgeving worden ervaren. In het geval van de vergunde plekken vindt er een gedegen afweging plaats, op welke plaatsen is reclame gewenst en op welke plaatsen niet.

Tot slot kan wildplakken ook zorgen voor verkeersonveilige situaties, met name langs drukke wegen en viaducten kan buitenreclame voor afleiding van weggebruikers zorgen en dit kan verkeersgevaarlijke situaties veroorzaken. Het toestaan van buitenreclame in de openbare ruimte verdient dus een goede afweging.

Om problemen met illegale buitenreclame te voorkomen is er in het verleden voor gekozen om voor buitenreclame concessies te verlenen aan bedrijven die speciale posterplekken uitbaten. In Groningen zijn twee ondernemingen actief die op legale wijze buitenreclame mogen aanbrengen op specifieke locaties. Het betreft hier de bedrijven Hoffman Outdoor Media en Centercom. Deze bedrijven zijn als enige bevoegd om posters te plakken in speciale frames en displays op bepaalde openbare plekken die zijn vastgesteld door de gemeente. Daarbij wordt een afweging gemaakt waarbij o.a. de verkeersveiligheid een belangrijke rol speelt. Overigens is in de concessie van het bedrijf Centercom ook opgenomen dat zij binnen hun concessie zorgdragen voor het schoonhouden van de nabije omgeving van hun posterplaatsen.

Het invoeren van de concessies is in het verleden ontstaan na een grote hoeveelheid illegale buitenreclame. Bijkomend voordeel van deze legale mogelijkheden is dat ze een 'kleine' inkomstenbron zijn voor de gemeente en daarmee de overige woonlasten kunnen worden beperkt.

Het systeem van vergunde posterplaatsen staat nu onder druk doordat op diverse plaatsen in Groningen nog altijd zonder toestemming posters en buitenreclame wordt

Initiatiefvoorstel Aanpak wildplakken CDA

aangebracht. In navolging op veel andere steden in Nederland stellen wij voor dat we in Groningen tot een gerichte aanpak voor de wildplakproblematiek komen.

Huidige situatie:

In de algemene plaatselijke verordening van de gemeente Groningen staat in artikel 2:42 “Plakken en Kladden” uitgewerkt wat wel en niet is toegestaan met betrekking tot het aanbrengen van boodschappen in de openbare ruimte. Daarnaast is in artikel 5:44 “Reclameobjecten rond lichtmasten” geregeld dat deze vorm van reclame wordt vergund door de gemeente en dat het college daarvoor beleidsregels opstelt.ⁱ

Op dit moment wordt er door de gemeente niet actief opgetreden tegen het wildplakken van posters. Wanneer stadsbeheer illegaal opgehangen posters ziet, wordt dit geregistreerd. Dit geldt ook voor meldingen van burgers (bijvoorbeeld via de Meldstad app). Vervolgens worden de posters lang niet altijd direct verwijderd. Er wordt alleen actie ondernomen wanneer Stadsbeheer de vervuiling van de openbare ruimte te groot vindt en er voldoende tijd is voor het verwijderen van de posters.

De mensen die verantwoordelijk zijn voor het ophangen van posters worden enkel aangepakt in het geval stadstoezicht deze mensen op heterdaad betrapt. In dat geval krijgt de wildplakker een boete van 140 euro (excl. administratiekosten)ⁱⁱ. Dit gebeurt in de praktijk echter nauwelijks. Naar alle waarschijnlijkheid omdat veel wildplakkers in de nachtelijke uren werken en er dan weinig handhavers van de gemeente op pad zijn. De eventuele opdrachtgevers van de wildplakkers blijven in elk geval buiten bereik van de gemeentelijke handhaving.

De gemeente heeft wel een aantal preventieve maatregelen genomen om posterplakkerij te voorkomen. Ten eerste door de 25 aanwezige plakzuilen in de stad Groningen. Hier kunnen niet-commerciële activiteiten hun affiches plaatsenⁱⁱⁱ. Ten tweede heeft het bedrijf Centercom de concessie voor het uitbaten van posterplekken op diverse plekken in de stad Groningen. Hierbij heeft Centercom ook de verplichting om deze plekken goed schoon te houden. Het bedrijf Hoffman Outdoor Media is concessiehouder wat betreft het aanbrengen van reclame rond straatverlichting. De vergunning voor het aanbrengen van reclame rond straatverlichting is via een concessie geregeld. Met deze concessie wordt zorg gedragen voor de kwaliteit van de openbare ruimte en wordt gezorgd dat eventuele reclame niet voor verkeersonveilige situaties zorgt.

Op dit moment bestaat de bestrijding van wildplakken in Groningen dus uit het schoonmaken van plekken waar illegaal geplakt is (na klachten), het zeer incidenteel beboeten van wildplakkers, 25 plakzuilen en Centercom die zijn plekken goed schoon houdt. Er zijn echter in Nederland diverse gemeenten die de afgelopen jaren met succes hun handhaving op dit terrein hebben uitgebreid, waarna het aantal illegaal geplakte posters sterk is teruggedrongen. Een goed voorbeeld hiervan is Maastricht^{iv}.

Initiatiefvoorstel Aanpak wildplakken CDA

Voorgestelde aanpak:

In diverse steden in Nederland geldt een strenger handhavingsregime met betrekking tot wildplakken, daarvan zijn Maastricht, Dordrecht en Amsterdam (deelgemeente Zuidoost) goede voorbeelden.

In deze plaatsen wordt niet enkel gesignaleerd en schoongemaakt, maar worden door de gemeente ook dwangsommen opgelegd aan de overtreders. Er zijn in het geval van wildplakken veelal twee partijen betrokken, de wildplakker en een eventuele opdrachtgever. De wildpakker zelf kan vooral door heterdaadmeldingen gepakt worden. Dit zien we ook terug in de gemeente Groningen. Wat we daarnaast willen voorstellen is om ook de opdrachtgever van het wildplakken aan te pakken. Deze kan via de aanwezige informatie op de posters vaak gemakkelijk worden opgespoord. Hieronder vindt u een voorstel van een plan voor de aanpak wildplakken. Deze is gebaseerd op de aanpak in Amsterdam-Zuidoost^v.

De randvoorwaarden

- Op basis van jurisprudentie moeten er voldoende plakzuilen aanwezig in een gemeente alvorens tot handhaving kan worden overgegaan. 1 plakzuil per 10.000 inwoners wordt als voldoende gezien. De zuilen zijn bestemd voor ideële reclame. Op dit moment zijn er in Groningen 25 plakzuilen, daarmee voldoet Groningen aan de gestelde norm.^{vi}
- Er moeten medewerkers zijn bij de gemeente om deze taken uit te voeren. De taken kunnen bijvoorbeeld door Stadsbeheer of Stadstoezicht worden uitgevoerd.
- Er moet budget zijn voor het schoonmaken van de objecten. Dit kan ook worden opgenomen in de concessies.
- De gemeente moet duidelijke handhavingsregels en handhavingsproces opstellen. (zie stappenplan)
- De gemeente moet een 0-meting houden om na vaststelling van het nieuwe beleid overtreders te kunnen aanpakken.

Initiatiefvoorstel Aanpak wildplakken CDA

Voorstel: Stappenplan aanpak wildplakken

Waarschuwingstraject

Stap A: constatering wildplak

Er wordt wildplak geconstateerd. Dit kan door een burger gemeld zijn (bijvoorbeeld via Meldstad) of door een medewerker van stadsbeheer. Het betreft de eerste constatering van posters van een bepaalde organisatie. Een medewerker van stadsbeheer of stadstoezicht fotografeert de wildplak en legt een dossier aan met daarin een nauwkeurige beschrijving en foto's van posters, de locatie en van het object waarop geplakt is.

Stap B: verwijdering posters

Er wordt, direct na de constatering van de wildplak, opdracht gegeven aan de schoonmaakploeg (of Centercom) tot het schoonmaken ervan. Het schoonmaken moet zo snel mogelijk uitgevoerd worden om zo het effect van de posters tot een minimum te brengen. Dit is een belangrijk aspect van het succes van de methode.

Stap C: waarschuwing geven aan overtreder

Aan de hand van de constatering en de gegevens die op de poster staan, wordt bepaald wie de overtreder(s) zijn. Vervolgens belt een medewerker van de gemeente de overtreder op en brengt deze op de hoogte van de geconstateerde overtreding en de waarschuwingsbrief die de gemeente naar de overtreder zal sturen. De waarschuwingsbrief wordt aan de overtreder gestuurd.

Het waarschuwingstraject is na deze stap afgelopen. Bij een volgende constatering gaat stap 1 in.

Handhavingstraject

Stap 1: constatering wildplak

De gemeente constateert een eerste overtreding (wanneer eerst het waarschuwingstraject is gevolgd dan is dit dus de tweede overtreding door dezelfde organisatie). De wildplak wordt gefotografeerd en er wordt een dossier aangelegd met daarin een nauwkeurige beschrijving en foto's van posters, de locatie en van het object waarop geplakt is.

Stap 2: verwijdering posters

De gemeente geeft opdracht tot schoonmaak. Het is belangrijk dat dit zo snel mogelijk gebeurt om zo het effect van de poster tot een minimum te brengen.

Stap 3: het opleggen van een voornemen last onder dwangsom

Een medewerker van de gemeente zoekt uit wie de overtreder is aan de hand van de constatering, dit kan via informatie op de poster en eventueel via de aangevraagde evenementenvergunning in het geval van een evenement. Er wordt vervolgens een

Initiatiefvoorstel Aanpak wildplakken CDA

voornemen tot het opleggen van een last onder dwangsom genomen. De hoogte van deze dwangsom zal nog moeten worden bepaald (deze verschilt van 250 tot 15.000 euro per geval en/of per gemeente). Uitgangspunt bij het gekozen bedrag is de winst die de poster de overtreder kan opbrengen (of de kosten van reiniging). De gemeente informeert de overtreder over de geconstateerde overtreding en het voornemen om een last onder dwangsom op te leggen. De overtreder wordt tevens de gelegenheid geboden een zienswijze in te dienen. De termijn waarbinnen een zienswijze kan worden ingediend, is twee weken.

Stap 4: zienswijze zorgt voor intrekken dwangsom

Deze stap wordt genomen wanneer er een zienswijze wordt ingediend door de overtreder. In bepaalde gevallen kan de gemeente besluiten van het voornemen tot het opleggen van een dwangsom af te zien. Dit kan bijvoorbeeld in het volgende geval gebeuren: wanneer een locatieverhuurder als overtreder wordt aangeschreven en wanneer deze locatieverhuurder duidelijk enkel als verhuurder op treedt en zich contractueel van verdere verantwoordelijkheden heeft ontdaan. Dit contract dient echter als de basis voor een nieuwe procedure tegen de werkelijke overtreder. Naast de nieuw op te starten procedure wordt er een brief gestuurd aan de aangeschreven partij waarin bekend wordt gemaakt dat het gemeente na het lezen van de zienswijze af ziet van het voornemen (of om aanvullende informatie verzoekt, als er bijvoorbeeld geen contract is toegevoegd).

Stap 5: opleggen van een preventieve last onder dwangsom

Wanneer de zienswijze geen reden is om van het voornemen af te zien of er is geen zienswijze ingediend dan volgt er een besluit tot het opleggen van een last onder dwangsom. De last is het voorkomen van een overtreding zoals bepaald in de APV, oftewel het illegaal plakken van aanplakbiljetten en/of reclame maken zichtbaar vanaf de weg. Indien er toch een overtreding plaats vindt dan verbeurt men een dwangsom. Tegen dit besluit is bezwaar en eventueel beroep mogelijk, een bezwaar of beroep kent geen opschortende werking, de last blijft van kracht tot het besluit na heroverweging.

Stap 6: herhaalde constatering wildplak

Bij een volgende constatering verbeurt de overtreder een dwangsom van rechtswege nu er niet aan de opgelegde last is voldaan. Hier is geen besluit meer voor nodig. Een brief waarin de constatering wordt benoemd met het bedrag van de inmiddels verbeurde dwangsom met de manier van betalen is voldoende.

Stap 7: inning verbeurde dwangsom

Indien iemand weigert te betalen dan wordt de invordering middels een dwangbevel overgedragen aan een deurwaarder.

Initiatiefvoorstel Aanpak wildplakken CDA

Dictum:

De raad van de gemeente Groningen, gezien het initiatiefvoorstel aanpak wildplakken van de fractie van het CDA.

Besluit het college van B&W de volgende opdrachten te geven:

1. Het in het initiatiefvoorstel besproken Stappenplan Aanpak Wildplakken vast te stellen en het college opdracht te geven dienovereenkomstig te handelen.
2. De benodigde werkzaamheden te dekken uit het budget van de afdeling toezicht en handhaving.



Bronnen:

ⁱ[http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/XHTMLoutput/Actueel/Groningen\(Gr\)/34818.html](http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/XHTMLoutput/Actueel/Groningen(Gr)/34818.html)

ⁱⁱ <https://gemeente.groningen.nl/boetes-stadstoezicht>

ⁱⁱⁱ <https://gemeente.groningen.nl/posters-plakken-op-vrije-plakzuilen>

^{iv} <http://www.eenvandaag.nl/binnenland/47005/de-strijd-tegen-wildplakken-van-posters>

^v http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/xhtmloutput/historie/Amsterdam%20-%20Zuidoost/308716/308716_1.html

^{vi} <https://gemeente.groningen.nl/posters-plakken-op-vrije-plakzuilen>

Collegebrief - Preadvies Initiatiefvoorstel aanpak Wildplakken



Onderwerp Preadvies Initiatiefvoorstel aanpak Wildplakken

Steller Ingrid van Ierssel

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon	6128	Bijlage(n)	1	Ons kenmerk	5488876
Datum	03-02-2016	Uw brief van		Uw kenmerk	

Geachte heer, mevrouw,

Recentelijk heeft de fractie van het CDA het college verzocht om een preadvies te geven inzake het Initiatiefvoorstel aanpak Wildplakken. In deze brief reageren wij op dit verzoek.

Inhoud Initiatiefvoorstel

In het initiatiefvoorstel stelt het CDA een aanpak voor die zich op de opdrachtgevers van het wildplakken richt. In de voorgestelde aanpak van wildplakken wordt eerst een waarschuwingstraject gestart en wordt uiteindelijk bij de derde constatering een last onder dwangsom opgelegd. Onderdeel van de aanpak is dat illegale posters binnen drie werkdagen worden verwijderd. Deze werkwijze zou bijdragen aan de verbetering van de kwaliteit en de leefbaarheid van de woonomgeving en de openbare ruimte en aan het terugdringen van het aantal illegaal geplakte posters. Als voorbeeld noemt de fractie van het CDA de aanpak van de gemeenten Amsterdam (Zuidoost), Dordrecht en Maastricht. De benodigde werkzaamheden dienen gedekt te worden uit het budget van de afdeling toezicht en handhaving (Stadstoezicht).

Onze huidige inzet

Wij onderschrijven het belang van schone en veilige leefomgeving en zijn het met het CDA eens dat het een belangrijke taak van de gemeente is om de openbare ruimte netjes en verzorgd te houden. Juist omdat we ons bewust zijn van de bijdrage die de schone leefomgeving aan de leefbaarheid en de kwaliteit van onze stad levert, zorgen wij ervoor dat beplakking op de containers periodiek wordt verwijderd. Tevens is een onderzoek gestart naar de effecten van verschillende coatings op de containers om wildplak te ontmoedigen danwel om deze beter en sneller te kunnen schoonmaken. Tenslotte worden wildplakkers incidenteel beboet, maar dit kan alleen wanneer onze Boa's hen op heterdaad betrappen.

Collegebrief - Preadvies Initiatiefvoorstel aanpak Wildplakken

Bladzijde 2 van 3
Preadvies Initiatiefvoorstel aanpak Wildplakken

Ervaringen van gemeente Amsterdam, stadsdeel Zuid-Oost

Navraag bij de gemeente Amsterdam, stadsdeel Zuid-Oost leert ons dat de aanpak effectief is gebleken, maar continue en intensieve inzet vergt. Hier is de aanpak in de jaren 2010 t/m 2012 gehanteerd en is het wildplakken in het stadsdeel teruggedrongen. In de aangrenzende stadsdelen en andere gemeenten werd de aanpak niet gehanteerd en daar was meer overlast van wildplakken. Toen het stadsdeel in de jaren 2013-2014 besloot om het wildplakken niet langer tot prioriteit te benoemen, is het wildplakken weer toegenomen. Vanwege de toename is het wildplakken sinds 2015 weer benoemd als prioriteit.

Daarnaast is gebleken dat met name de grote partijen een lange adem hebben: deze zijn bereid om het hele proces te doorlopen en alle besluiten aan te vechten met bezwaar en beroep en vervolgens in de rechtbank inclusief een eventueel hoger beroep. Dit maakt de dossiervorming zeer belangrijk, maakt dat de aanpak veel juridische inzet vergt en de afhandeling van sommige zaken soms meerdere jaren duurt.

Preadvies

De door de fractie van het CDA voorgestelde aanpak wildplakken richt zich op de opdrachtgevers. Zoals uit de ervaringen van de gemeente Amsterdam blijkt, houdt deze aanpak een arbeidsintensief proces van bestuursrechtelijke handhaving in. De aanpak vergt inzet van onze Boa's, maar met name ook juridische inzet. Voor onze Boa's hebben wij in het *Uitvoeringsprogramma Toezicht en Handhaving Openbare Ruimte 2016 Stadstoezicht* andere prioriteiten benoemd. Alleen een verschuiving in de prioritering van dit uitvoeringsprogramma is onvoldoende om dit voorstel uit te kunnen voeren. Dit omdat met name voor de vereiste juridische inzet nu geen ruimte binnen de begroting is.

Om een indruk te geven van de kosten, hebben wij mede op basis van de ervaringen van de gemeente Amsterdam - stadsdeel Zuid-Oost, een globale inschatting gemaakt van de kosten op basis van een projectmatige aanpak in de binnenstad (binnen de diepenring). Deze bedragen in totaal 85.000 euro, waarvan ruim één derde deel kosten voor juridische inzet. De overige kosten zijn voor handhaving, verwijdering van de posters en projectleiding.

Wanneer uw raad wenst uitvoering te geven aan het initiatiefvoorstel wildplakken dienen hiervoor aanvullende middelen beschikbaar te worden gesteld. Om een betere inschatting te kunnen maken van de benodigde middelen, kunnen wij in het komende half jaar op basis van de huidige situatie onderzoeken welke werkzaamheden en bijbehorende financiële consequenties de voorgestelde aanpak zou betekenen. Deze aanvullende informatie op het initiatiefvoorstel kunt u dan betrekken bij uw overwegingen voor de begroting 2017.

Collegebrief - Preadvies Initiatiefvoorstel aanpak Wildplakken

Bladzijde

3 van 3

Preadvies Initiatiefvoorstel aanpak Wildplakken

Resumerend

Wij onderschrijven het belang van schone en veilige leefomgeving. Wanneer uw raad wenst uitvoering te geven aan het initiatiefvoorstel wildplakken dienen hiervoor aanvullende middelen beschikbaar te worden gesteld.

Wij bieden aan, indien uw raad dit wenst, in het komende half jaar op basis van de huidige situatie een betere inschatting maken van de financiële consequenties van deze aanpak zodat u het initiatiefvoorstel kunt betrekken bij uw overwegingen voor de begroting 2017. Dan kunt u ook beoordelen of de kosten opwegen tegen de baten.

Wij vertrouwen erop u met deze brief voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink

Collegebrief - Preadvies Initiatiefvoorstel aanpak Wildplakken



VERZOEK om
pre-advies

GEMEENTE GRONINGEN	
Pag.no.: 5445566	Routing
Ingek. 18 DEC. 2015	SB/BB v.v. Hoyst Stz/Tuithof
Dossiernr.	
Archief	

BIJLAGE

Initiatiefvoorstel aanpak Wildplakken



Collegebrief - Preadvies Initiatiefvoorstel aanpak Wildplakken

Inleiding:

De openbare ruimte is een belangrijk deel van de leefruimte. Deze leefruimte delen we met elkaar. Het is een belangrijke taak van de gemeente om deze openbare ruimte netjes en verzorgd te houden. Niet voor niets zegt het huidige collegeprogramma: "Schoon, heel en veilig: Zo willen wij de leefomgeving, de openbare ruimte zien. Want dat is belangrijk voor de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de woonomgeving."

"Schoon houdt schoon" is een belangrijk principe bij het proper houden van onze stad; voorkom en verwijder vervuiling zo snel mogelijk om verergering te voorkomen. Naast zwerfvuil en illegale dumping van grofvuil is ook wildplakken een vorm van vervuiling van de openbare ruimte. Het ongevraagd ophangen van posters en stickers tast de kwaliteit van de openbare ruimte aan. Het is een probleem dat we door de hele gemeente Groningen op gebouwen, bruggen en elektriciteitskasten tegenkomen. Een veel gebruikt wildplakobject zijn de vuilcontainers. Dit zorgt zowel direct als indirect voor verrommeling. Beplakte containers maken een onverzorgde indruk en daarmee wordt de kans groter dat mensen grofvuil of extra afvalzakken naast de container deponeren.

Naast het aantasten van de openbare ruimte kan het aanbrengen van posters op bepaalde plekken ook als een ongewenste vercommercialisering van de directe woonomgeving worden ervaren. In het geval van de vergunde plekken vindt er een gedegen afweging plaats, op welke plaatsen is reclame gewenst en op welke plaatsen niet.

Tot slot kan wildplakken ook zorgen voor verkeersonveilige situaties, met name langs drukke wegen en viaducten kan buitenreclame voor afleiding van weggebruikers zorgen en dit kan verkeersgevaarlijke situaties veroorzaken. Het toestaan van buitenreclame in de openbare ruimte verdient dus een goede afweging.

Om problemen met illegale buitenreclame te voorkomen is er in het verleden voor gekozen om voor buitenreclame concessies te verlenen aan bedrijven die speciale posterplekken uitbaten. In Groningen zijn twee ondernemingen actief die op legale wijze buitenreclame mogen aanbrengen op specifieke locaties. Het betreft hier de bedrijven Hoffman Outdoor Media en Centercom. Deze bedrijven zijn als enige bevoegd om posters te plakken in speciale frames en displays op bepaalde openbare plekken die zijn vastgesteld door de gemeente. Daarbij wordt een afweging gemaakt waarbij o.a. de verkeersveiligheid een belangrijke rol speelt. Overigens is in de concessie van het bedrijf Centercom ook opgenomen dat zij binnen hun concessie zorgdragen voor het schoonhouden van de nabije omgeving van hun posterplaatsen.

Het invoeren van de concessies is in het verleden ontstaan na een grote hoeveelheid illegale buitenreclame. Bijkomend voordeel van deze legale mogelijkheden is dat ze een 'kleine' inkomstenbron zijn voor de gemeente en daarmee de overige woonlasten kunnen worden beperkt.

Het systeem van vergunde posterplaatsen staat nu onder druk doordat op diverse plaatsen in Groningen nog altijd zonder toestemming posters en buitenreclame wordt

Collegebrief - Preadvies Initiatiefvoorstel aanpak Wildplakken

aangebracht. In navolging op veel andere steden in Nederland stellen wij voor dat we in Groningen tot een gerichte aanpak voor de wildplakproblematiek komen.

Huidige situatie:

In de algemene plaatselijke verordening van de gemeente Groningen staat in artikel 2:42 "Plakken en Kladden" uitgewerkt wat wel en niet is toegestaan met betrekking tot het aanbrengen van boodschappen in de openbare ruimte. Daarnaast is in artikel 5:44 "Reclameobjecten rond lichtmasten" geregeld dat deze vorm van reclame wordt vergund door de gemeente en dat het college daarvoor beleidsregels opstelt.ⁱ

Op dit moment wordt er door de gemeente niet actief opgetreden tegen het wildplakken van posters. Wanneer stadsbeheer illegaal opgehangen posters ziet, wordt dit geregistreerd. Dit geldt ook voor meldingen van burgers (bijvoorbeeld via de Meldstad app). Vervolgens worden de posters lang niet altijd direct verwijderd. Er wordt alleen actie ondernomen wanneer Stadsbeheer de vervuiling van de openbare ruimte te groot vindt en er voldoende tijd is voor het verwijderen van de posters.

De mensen die verantwoordelijk zijn voor het ophangen van posters worden enkel aangepakt in het geval stadstoezicht deze mensen op heterdaad betrapt. In dat geval krijgt de wildplakker een boete van 140 euro (excl. administratiekosten)ⁱⁱ. Dit gebeurt in de praktijk echter nauwelijks. Naar alle waarschijnlijkheid omdat veel wildplakkers in de nachtelijke uren werken en er dan weinig handhavers van de gemeente op pad zijn. De eventuele opdrachtgevers van de wildplakkers blijven in elk geval buiten bereik van de gemeentelijke handhaving.

De gemeente heeft wel een aantal preventieve maatregelen genomen om posterplakkerij te voorkomen. Ten eerste door de 25 aanwezige plakzuilen in de stad Groningen. Hier kunnen niet-commerciële activiteiten hun affiches plaatsenⁱⁱⁱ. Ten tweede heeft het bedrijf Centercom de concessie voor het uitbaten van posterplekken op diverse plekken in de stad Groningen. Hierbij heeft Centercom ook de verplichting om deze plekken goed schoon te houden. Het bedrijf Hoffman Outdoor Media is concessiehouder wat betreft het aanbrengen van reclame rond straatverlichting. De vergunning voor het aanbrengen van reclame rond straatverlichting is via een concessie geregeld. Met deze concessie wordt zorg gedragen voor de kwaliteit van de openbare ruimte en wordt gezorgd dat eventuele reclame niet voor verkeersonveilige situaties zorgt.

Op dit moment bestaat de bestrijding van wildplakken in Groningen dus uit het schoonmaken van plekken waar illegaal geplakt is (na klachten), het zeer incidenteel beboeten van wildplakkers, 25 plakzuilen en Centercom die zijn plekken goed schoon houdt. Er zijn echter in Nederland diverse gemeenten die de afgelopen jaren met succes hun handhaving op dit terrein hebben uitgebreid, waarna het aantal illegaal geplakte posters sterk is teruggedrongen. Een goed voorbeeld hiervan is Maastricht^{iv}.

Collegedebrief - Preadvies Initiatiefvoorstel aanpak Wildplakken

Voorgestelde aanpak:

In diverse steden in Nederland geldt een strenger handhavingsregime met betrekking tot wildplakken, daarvan zijn Maastricht, Dordrecht en Amsterdam (deelgemeente Zuidoost) goede voorbeelden.

In deze plaatsen wordt niet enkel gesignaleerd en schoongemaakt, maar worden door de gemeente ook dwangsommen opgelegd aan de overtreders. Er zijn in het geval van wildplakken veelal twee partijen betrokken, de wildplakker en een eventuele opdrachtgever. De wildplakker zelf kan vooral door heterdaadmeldingen gepakt worden. Dit zien we ook terug in de gemeente Groningen. Wat we daarnaast willen voorstellen is om ook de opdrachtgever van het wildplakken aan te pakken. Deze kan via de aanwezige informatie op de posters vaak gemakkelijk worden opgespoord. Hieronder vindt u een voorstel van een plan voor de aanpak wildplakken. Deze is gebaseerd op de aanpak in Amsterdam-Zuidoost^v.

De randvoorwaarden

- Op basis van jurisprudentie moeten er voldoende plakzuilen aanwezig in een gemeente alvorens tot handhaving kan worden overgegaan. 1 plakzuil per 10.000 inwoners wordt als voldoende gezien. De zuilen zijn bestemd voor ideële reclame. Op dit moment zijn er in Groningen 25 plakzuilen, daarmee voldoet Groningen aan de gestelde norm.^{vi}
- Er moeten medewerkers zijn bij de gemeente om deze taken uit te voeren. De taken kunnen bijvoorbeeld door Stadsbeheer of Stadstoezicht worden uitgevoerd.
- Er moet budget zijn voor het schoonmaken van de objecten. Dit kan ook worden opgenomen in de concessies.
- De gemeente moet duidelijke handhavingsregels en handhavingsproces opstellen. (zie stappenplan)
- De gemeente moet een 0-meting houden om na vaststelling van het nieuwe beleid overtreders te kunnen aanpakken.

Collegedebrief - Preadvies Initiatiefvoorstel aanpak Wildplakken

Voorstel: Stappenplak aanpak wildplakken

Waarschuwingstraject

Stap A: constatering wildplak

Er wordt wildplak geconstateerd. Dit kan door een burger gemeld zijn (bijvoorbeeld via Meldstad) of door een medewerker van stadsbeheer. Het betreft de eerste constatering van posters van een bepaalde organisatie. Een medewerker van stadsbeheer of stadstoezicht fotografeert de wildplak en legt een dossier aan met daarin een nauwkeurige beschrijving en foto's van posters, de locatie en van het object waarop geplakt is.

Stap B: verwijdering posters

Er wordt, direct na de constatering van de wildplak, opdracht gegeven aan de schoonmaakploeg (of Centercom) tot het schoonmaken ervan. Het schoonmaken moet zo snel mogelijk uitgevoerd worden om zo het effect van de posters tot een minimum te brengen. Dit is een belangrijk aspect van het succes van de methode.

Stap C: waarschuwing geven aan overtreder

Aan de hand van de constatering en de gegevens die op de poster staan, wordt bepaald wie de overtreder(s) zijn. Vervolgens belt een medewerker van de gemeente de overtreder op en brengt deze op de hoogte van de geconstateerde overtreding en de waarschuwingsbrief die de gemeente naar de overtreder zal sturen. De waarschuwingsbrief wordt aan de overtreder gestuurd.

Het waarschuwingstraject is na deze stap afgelopen. Bij een volgende constatering gaat stap 1 in.

Handhavingstraject

Stap 1: constatering wildplak

De gemeente constateert een eerste overtreding (wanneer eerst het waarschuwingstraject is gevolgd dan is dit dus de tweede overtreding door dezelfde organisatie). De wildplak wordt gefotografeerd en er wordt een dossier aangelegd met daarin een nauwkeurige beschrijving en foto's van posters, de locatie en van het object waarop geplakt is.

Stap 2: verwijdering posters

De gemeente geeft opdracht tot schoonmaak. Het is belangrijk dat dit zo snel mogelijk gebeurt om zo het effect van de poster tot een minimum te brengen.

Stap 3: het opleggen van een voornemen last onder dwangsom

Een medewerker van de gemeente zoekt uit wie de overtreder is aan de hand van de constatering, dit kan via informatie op de poster en eventueel via de aangevraagde evenementenvergunning in het geval van een evenement. Er wordt vervolgens een

Collegebrief - Preadvies Initiatiefvoorstel aanpak Wildplakken

voornemen tot het opleggen van een last onder dwangsom genomen. De hoogte van deze dwangsom zal nog moeten worden bepaald (deze verschilt van 250 tot 15.000 euro per geval en/of per gemeente). Uitgangspunt bij het gekozen bedrag is de winst die de poster de overtreder kan opbrengen (of de kosten van reiniging). De gemeente informeert de overtreder over de geconstateerde overtreding en het voornemen om een last onder dwangsom op te leggen. De overtreder wordt tevens de gelegenheid geboden een zienswijze in te dienen. De termijn waarbinnen een zienswijze kan worden ingediend, is twee weken.

Stap 4: zienswijze zorgt voor intrekken dwangsom

Deze stap wordt genomen wanneer er een zienswijze wordt ingediend door de overtreder. In bepaalde gevallen kan de gemeente besluiten van het voornemen tot het opleggen van een dwangsom af te zien. Dit kan bijvoorbeeld in het volgende geval gebeuren: wanneer een locatieverhuurder als overtreder wordt aangeschreven en wanneer deze locatieverhuurder duidelijk enkel als verhuurder op treedt en zich contractueel van verdere verantwoordelijkheden heeft ontdaan. Dit contract dient echter als de basis voor een nieuwe procedure tegen de werkelijke overtreder. Naast de nieuw op te starten procedure wordt er een brief gestuurd aan de aangeschreven partij waarin bekend wordt gemaakt dat het gemeente na het lezen van de zienswijze af ziet van het voornemen (of om aanvullende informatie verzoekt, als er bijvoorbeeld geen contract is toegevoegd).

Stap 5: opleggen van een preventieve last onder dwangsom

Wanneer de zienswijze geen reden is om van het voornemen af te zien of er is geen zienswijze ingediend dan volgt er een besluit tot het opleggen van een last onder dwangsom. De last is het voorkomen van een overtreding zoals bepaald in de APV, oftewel het illegaal plakken van aanplakbiljetten en/of reclame maken zichtbaar vanaf de weg. Indien er toch een overtreding plaats vindt dan verbeurt men een dwangsom. Tegen dit besluit is bezwaar en eventueel beroep mogelijk, een bezwaar of beroep kent geen opschortende werking, de last blijft van kracht tot het besluit na heroverweging.

Stap 6: herhaalde constatering wildplak

Bij een volgende constatering verbeurt de overtreder een dwangsom van rechtswege nu er niet aan de opgelegde last is voldaan. Hier is geen besluit meer voor nodig. Een brief waarin de constatering wordt benoemd met het bedrag van de inmiddels verbeurde dwangsom met de manier van betalen is voldoende.

Stap 7: inning verbeurde dwangsom

Indien iemand weigert te betalen dan wordt de invordering middels een dwangbevel overgedragen aan een deurwaarder.

Collegebrief - Preadvies Initiatiefvoorstel aanpak Wildplakken

Dictum:

De raad van de gemeente Groningen, gezien het initiatiefvoorstel aanpak wildplakken van de fractie van het CDA.

Besluit het college van B&W de volgende opdrachten te geven:

1. Het in het initiatiefvoorstel besproken Stappenplan Aanpak Wildplakken vast te stellen en het college opdracht te geven dienovereenkomstig te handelen.
2. De benodigde werkzaamheden te dekken uit het budget van de afdeling toezicht en handhaving.



Bronnen:

ⁱ[http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/XHTMLoutput/Actueel/Groningen\(Gr\)/34818.html](http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/XHTMLoutput/Actueel/Groningen(Gr)/34818.html)

ⁱⁱ<https://gemeente.groningen.nl/boetes-stadstoezicht>

ⁱⁱⁱ<https://gemeente.groningen.nl/posters-plakken-op-vrije-plakzuilen>

^{iv}http://www.eenvandaag.nl/binnenland/47005/de_strijd_tegen_wildplakken_van_posters

^vhttp://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/xhtmloutput/historie/Amsterdam%20-%20Zuidoost/308716/308716_1.html

^{vi}<https://gemeente.groningen.nl/posters-plakken-op-vrije-plakzuilen>

Collegedebrief - Op weg naar een nieuwe visie op parkeren



Onderwerp Op weg naar een nieuwe visie op parkeren

Steller Ronald Klaassen

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

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

Geachte heer, mevrouw,

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

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

Aanleiding

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

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

Collegedebat - Op weg naar een nieuwe visie op parkeren

Bladzijde 2 van 6

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

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

Kader

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

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

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

Bredere urgentie

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

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

Collegiebrief - Op weg naar een nieuwe visie op parkeren

Bladzijde 3 van 6

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

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

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

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

Wenkend perspectief is noodzakelijk

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

Collegedebat - Op weg naar een nieuwe visie op parkeren

Bladzijde 4 van 6

Omgaan met de schaarse openbare ruimte

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

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

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

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

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

Parkeren als instrument

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

Binnenstad

Ambitie

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

Collegedebat - Op weg naar een nieuwe visie op parkeren

Bladzijde 5 van 6

Denkrichtingen

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

Parkeren in wijken

Ambitie

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

Denkrichtingen

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

Rand van de stad:

Ambitie

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

Denkrichtingen

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

De paradox van het parkeerbedrijf

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

Collegiebrief - Op weg naar een nieuwe visie op parkeren

Bladzijde 6 van 6

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

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

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

Vervolg

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

Vragen aan uw raad

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

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

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink

Collegedebrief - Meerjarenprognose Parkeerbedrijf 2015



Onderwerp Meerjarenprognose Parkeerbedrijf 2015

Steller Jeroen Visser

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 3678848 Bijlage(n) 2 Ons kenmerk 5365140

Datum 19-11-2015 Uw brief van - Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Inleiding

Bijgevoegd treft u ter kennisname de Meerjarenprognose Parkeerbedrijf 2015 aan. Tevens is het rapport van adviesbureau Grontmij toegevoegd inzake de onderbouwing van de meerjarenprognose Parkeerbedrijf in relatie tot de verwachte parkeerbehoefte en de omzetestontwikkeling van de stad Groningen.

Omdat openbaarmaking van de informatie in de twee hierboven genoemde documenten schade kunnen toebrengen aan de economische en financiële belangen van de gemeente, worden deze documenten u conform artikel 25, lid 2 Gemeentewet onder oplegging van de geheimhoudingsplicht overgelegd. Het betreft hier de volgende documenten: de Meerjarenprognose Parkeerbedrijf 2015 en het rapport van adviesbureau Grontmij. Wij stellen u dan ook voor om gelet op artikel 25, lid 3 Gemeentewet de door ons voorlopig opgelegde geheimhoudingsplicht te bekrachtigen in de eerstvolgende raadsvergadering.

In lijn met voorgaande jaren is de Meerjarenprognose Parkeerbedrijf geactualiseerd. Ook zijn enkele aanpassingen doorgevoerd naar aanleiding van de bevindingen van adviesbureau Grontmij. Ook de bijbehorende risicoanalyse en het weerstandsvermogen zijn herijkt.

1. Bevindingen rapport Grontmij

Adviesbureau Grontmij heeft de opdracht gekregen om de onderbouwing van de meerjarenprognose Parkeerbedrijf in relatie tot de verwachte parkeerbehoefte en de omzetestontwikkeling nader te onderzoeken. Dit in opvolging van de aanbeveling van de accountant van de Gemeente Groningen.

Collegedebat - Meerjarenprognose Parkeerbedrijf 2015

Bladzijde 2 van 6

De belangrijkste bevindingen uit het onderzoeksrapport zijn:

- Er is in de Gemeente Groningen voldoende parkeeraanbod (garages, straat en P+R) om de huidige en toekomstige parkeervraag aan te kunnen;
- De afgelopen jaren is het aantal parkeerders op straat gedaald (dit uit zich niet in de omzet omdat de straatparkeertarieven een paar keer zijn verhoogd).
- De omzetverwachting in de jaren na openstelling van de Forum-garage wordt door Grontmij ambitieus gevonden. Aanbevolen wordt uit te gaan van een stabilisatie of lichte groei;
- De huidige ingroei van de Boterdiepgarage en de Damsterdiepgarage wordt door Grontmij als kansrijk gezien
- Grontmij concludeert verder dat de Gemeente Groningen gelijksoortige parkeertarieven hanteert vergeleken met andere grote steden in het noorden. Specifiek voor de vergunning- en straatparkeertarieven ziet Grontmij nog ruimte voor verhoging;
- De door de gemeente Groningen naar beneden bijgestelde indexeringen van de kosten en opbrengsten worden door Grontmij als reëel bevonden. Ook wordt gesteld dat er nog ruimte is voor tariefsverhoging van het straatparkeren;
- Tevens stelt Grontmij dat de uitbreiding van de P+R-capaciteit leidt tot minder parkeren in de binnenstad. Vanuit de optiek van de exploitatie van het Parkeerbedrijf wordt aanbevolen om de communicatie omtrent P+R met name te focussen op woon-werkverkeer en in beeld te houden dat de binnenstad voor bezoekers goed bereikbaar is door de parkeermogelijkheden in de parkeergarages;
- Als laatste adviseert Grontmij om het bezoek aan de stad jaarlijks te monitoren om zo goed mogelijk de 'vinger aan de pols' te houden. Als (door economische factoren) het bezoek aan de stad weer toeneemt, ontstaat ook de mogelijkheid om de indexeringen in positieve zin bij te stellen.

2. Verwerking Grontmij-rapport in de meerjarenprognose Parkeerbedrijf

Naar aanleiding van het bovenstaande zijn enkele mutaties doorgevoerd in de huidige meerjarenprognose Parkeerbedrijf.

Op basis van de bevindingen van adviesbureau Grontmij en de recente omzetcijfers is de ingroei van de Damsterdiepgarage in de geactualiseerde meerjarenprognose voor het jaar 2016 en verder verlengd. Dit betekent dat de omzet de eerste jaren naar beneden is bijgesteld.

Tevens is de exploitatieopzet van de Forumgarage aangepast. Aangezien Grontmij geen uitspraak doet aangaande de exacte mate van bijstelling van de omzetverwachting van de Forumgarage is gekozen om de bezettingsgraden van de voormalige Nabergarage en de Rademarktgarage als referentie te nemen. Aanvullend hierop verwachten wij dat de invulling van het Groninger Forum en de locatie van de Forumgarage tot een fors aantal extra parkeerders zal leiden.

Ook de bevestiging in de recente 'Vitaliteits-benchmark Centrumgebieden' van Goudappel Coffeng, dat de stad Groningen nog steeds een kwalitatief hoogwaardig centrumgebied heeft met ontwikkelkansen zou de verwachte positieve ontwikkeling van de Forumgarage moeten bewerkstelligen.

Collegedebrief - Meerjarenprognose Parkeerbedrijf 2015

Bladzijde 3 van 6

3. Meerjarenprognose Parkeerbedrijf 2015

De meerjarenprognose en de risico-analyse zijn geactualiseerd. Deze risico-analyse is van belang met het oog op de vaststelling van het benodigde weerstandsvermogen voor het Parkeerbedrijf.

Financieel resultaat

Uit de nieuwe meerjarenprognose blijkt dat de komende jaren het exploitatie resultaat van het Parkeerbedrijf fors positiever uitvalt in vergelijking met de meerjarenprognose uit 2014. Dit wordt onder andere verklaard door de lagere kapitaallasten ten gevolge van de lagere rente. Daarnaast wordt door de latere ingebruikname van de parkeergarage Forum (2019 in plaats van 2017) het exploitatieresultaat van het Parkeerbedrijf positief beïnvloed. Ook is het resultaat op straatparkeren licht hoger dan begroot in 2014, gezien het feit dat de opbrengsten uit de card-only automaten hoger zijn uitgekomen dan verwacht. In 2026 en 2027 neemt het resultaat wel af als gevolg van geplande grote onderhoudsuitgaven in zowel de Boterdiep- als de Euroborggarage.

Het actuele meerjarenbeeld van de productgroep Parkeergarages laat in vergelijking met 2014 hogere resultaten zien. Dit wordt vooral veroorzaakt door de lagere rente en de latere opening van de parkeergarage Forum. De aanpassing van de ingroei van de Damsterdiepgarage heeft een dempend effect op het resultaat in de periode tot en met 2019.

De productgroep Straatparkeren laat in de geactualiseerde Meerjarenprognose een licht positiever resultaat zien ten opzichte van vorig jaar. Dit wordt vooral veroorzaakt door een stijging van de opbrengsten door de ingebruikname van de Card-Only parkeerautomaten. De in het verleden berekende inkomstenderving door de inbraak in de oude parkeerautomaten was in de praktijk waarschijnlijk hoger dan verwacht.

De jaarlijkse bijdrage van € 0,15 miljoen aan de beheerlasten van de P+R-terreinen is voor de komende jaren nog niet gerealiseerd. De gesprekken met de regionale partners over deze structurele bijdrage zijn nog niet afgerond.

De grootste verschil ten opzichte van de vorige meerjarenprognose wordt veroorzaakt door de lagere rente. In de onderstaande tabel zijn de groeipaden van dit jaar en vorig jaar naast elkaar gezet.

	Prognose 2014	Prognose 2015	Vershil
2016	3,40%	2,50%	-0,90%
2017	3,60%	2,60%	-1,00%
2018	3,80%	2,70%	-1,10%
2019	4,00%	2,80%	-1,20%
2020	4,00%	2,90%	-1,10%
2021	4,00%	3,05%	-0,95%

Stijging of daling met 0,1 % heeft een absoluut effect van circa € 100.000,- per jaar (heden) naar bijna € 180.000 in 2019 (ingebruikname parkeergarage Forum). De eerste jaren heeft de lagere rente een stevige impact op het resultaat van het Parkeerbedrijf.

Collegedebat - Meerjarenprognose Parkeerbedrijf 2015

Bladzijde 4 van 6

Risicoanalyse

De vorig jaar gepresenteerde risicoanalyse is geactualiseerd. De meerjarenprognose wordt elk jaar herijkt aan de hand van het resultaat van het jaar daaraan voorafgaand. Dit betekent dat de invloeden uit voorgaande jaren (economische recessie, ontwikkeling bezoekersaantallen binnenstad, trends (thuiswerken/internetwinkels)) en tevens beleids- en projectmatige keuzes automatisch verwerkt zijn in de cijfers.

De belangrijkste risico's worden hieronder kort weergegeven en zijn verwerkt in het risico-model en meegenomen bij de bepaling van het de gewenste omvang van het weerstandsvermogen.

De belangrijkste risico's zijn:

1. Renteontwikkeling (ROP)

Schommelingen in de rente is één van de belangrijkste risico's van het Parkeerbedrijf. De hoge boekwaarde (120 miljoen) van voornamelijk de parkeergarages, maakt het Parkeerbedrijf kwetsbaar. Een toe- of afname van 0,1% van het rentepercentage heeft een jaarlijks financieel effect van € 100.000 (heden) oplopend vanaf 2019 naar € 180.000. In de vorige meerjarenprognose werd vanaf 2016 gerekend met een percentage van 3,40%. In de geactualiseerde meerjarenprognose wordt in 2016 nog gerekend met het vastgestelde percentage van 2,50%. Omdat op de lange termijn het reëel is te veronderstellen dat de rente gaat stijgen, wordt via een jaarlijkse opslag (van 0,1%/0,15%) vanaf 2026 gerekend met een rente van 4%. Vanaf dat jaar is de rente stabiel gehouden op 4%.

2. Achterblijvende bezetting gemeentelijke parkeergarages

De bezettingsgraden van de gemeentelijke parkeergarages worden direct beïnvloed door de macro-economische /conjuncturele ontwikkelingen. De vertraagde ontwikkelingen van de diverse programma's, de kwetsbaarheid van het bezoek aan de binnenstad en andere ontwikkelingen zoals het internet winkelen en "Het nieuwe werken", vormen een risico voor de bezetting van de parkeergarages.

Voor de Damsterdiep- en de Forumgarage zijn garages met een hoog risicoprofiel omdat het nog onzeker is of de beoogde bezettingsgraden uiteindelijk gerealiseerd gaan worden. Ook de Boterdiepgarage is een kwetsbare garage omdat deze zeer afhankelijk is van de diverse ontwikkelingen in het gebied (o.a. woningbouw, Infoversum en abonnementen van het UMCG). Het risico van de Boterdiepgarage is tot en met 2021 onderdeel van de grondexploitatie CiBoGa.

3. Effect infrastructurele projecten op omzet

De verschillende infrastructurele projecten worden gecoördineerd door Groningen Bereikbaar en zullen een financiële invloed hebben op zowel de omzet van straat- als ook het garageparkeren. Groningen Bereikbaar is op dit moment druk bezig met het uitwerken van de detailplanning en het in kaart brengen van het effect van de werkzaamheden op verkeersstromen in en rond de stad. Hierdoor is dit risico nog niet gekwantificeerd in het risicomodel.

Vanaf eind 2015 zal het nieuwe Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS) operationeel zijn. Het nieuwe PRIS zal een prominente rol gaan spelen in de (bij)sturing van verkeersstromen, hetgeen weer van invloed is op de exploitatie van de parkeergarages.

Collegedebat - Meerjarenprognose Parkeerbedrijf 2015

Bladzijde 5 van 6

4. Beoogde bijdrage beheerlasten P+R-terreinen

In 2013 zijn afspraken gemaakt met de regionale partners over hun bijdrage aan de beheerlasten van de gemeentelijke P+R-terreinen. Het betreft hier een bijdrage van € 150.000. Op dit moment zijn de gesprekken met de verschillende partners nog in volle gang en is de uitkomst ongewis. Omdat op dit punt nog geen sluitende afspraken zijn gemaakt, blijft dit een risico.

5. Uitbreiding P+R terreinen

De komende tijd jaren zal de Gemeente Groningen inzetten op het gebruik van P+R. In 2015 zal het terrein in Haren worden uitgebreid en vanaf 2016 zullen de P+R-terreinen Meerstad en Reitdiep operationeel moeten zijn. De verwachting is dat de beoogde uitbreiding van de parkeercapaciteit verder zal leiden tot minder gebruik van parkeergarages. De invloed van de komst van de nieuwe P+R-terreinen (Meerstad en Reitdiep) en de uitbreiding van het bestaande P+R-terrein Haren is indirect opgenomen in het risico-model bij de tegenvallende bezettingsgraden van de gemeentelijke parkeergarages.

6. Ingroei omzet uit Parkeertoezicht

In de meerjarenprognose is een ingroei pad opgenomen betreffende het resultaat uit parkeertoezicht. Gezien de omvang van het bedrag en omdat het resultaat beïnvloed wordt door verschillende onderdelen (betalingsbereidheid, beleidsmaatregelen (inzet op P+R, "Blik van straat")) en economische factoren (bezoekersaantallen binnenstad, internet winkelen), is hier een fors risicoprofiel aangehangen.

7. Specifieke vastgoedmanagementrisico's

De vastgoedportefeuille heeft op dit moment een waarde van 120 miljoen. Vanaf 2017 komt de Forumgarage hier nog bij. De vastgoedportefeuille omvat verschillende risico's, zoals onderhoud en renovatie, beheer, contractrisico's en aansprakelijkheids-risico's.

Weerstandsvermogen

Voor de meerjarenprognose 2015 is de gevoeligheids-analyse geactualiseerd voor de onderdelen:

- rente;
- opbrengsten en kosten;
- OV-bijdrage;
- bezettingsgraad parkeergarages (inclusief Forumgarage);
- ontwikkeling straatparkeren.

In de meerjarenprognose 2015 is het incidentele risico gekwantificeerd op € 4.27 miljoen voor de periode 2016-2019. Rekening houdend met de kans van optreden vraagt dit een weerstandsvermogen van € 3,8 miljoen voor de periode tot en met 2019.

Collegebrief - Meerjarenprognose Parkeerbedrijf 2015

Bladzijde 6 van 6

Rekening houdend met de eerder besproken risico's (inclusief het weerstandsvermogen van het Parkeerbedrijf) en de mogelijke impact van de uitwerking van de motie "herijking visie op parkeren", zou het overhevelen van de toekomstige vrijvallende gelden naar de bestemmingsreserve Parkeerbedrijf een mogelijkheid kunnen zijn. Deze richting zal verder worden uitgewerkt als onderdeel van de motie "herijking visie op parkeren".

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink



BIJLAGE

59

BIJLAGE I TOETSING PROGNOSE PARKEREN

Geheimhouding ex. artikel 25 Gemeentewet

**Toetsing prognose parkeren
- geactualiseerde versie -**

Definitief



Afdeling Juridische Zaken, Parkeren en Vastgoed

Grontmij Nederland B.V.
De Bilt, 28 oktober 2015

Verantwoording

Titel : Toetsing prognose parkeren
- geactualiseerde versie -

Subtitel :

Projectnummer : 346423

Datum : 28 oktober 2015

Auteur(s) : ir Jeroen Quee

E-mail adres : jeroen.quee@grontmij.nl

Contact : Grontmij Nederland B.V.
De Holle Bilt 22
3732 HM De Bilt
Postbus 203
3730 AE De Bilt
T +31 88 811 66 00
F +31 30 310 04 14
www.grontmij.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
2	Parkeervraag in de huidige situatie.....	5
2.1	Verzameling van gegevens.....	5
2.2	Parkeervraag huidige situatie.....	5
2.3	Conclusies van dit hoofdstuk.....	8
3	Ontwikkeling van de parkeerbehoefte en het parkeeraanbod.....	9
3.1	Invloedsfactoren voor de ontwikkeling.....	9
3.2	Ontwikkeling parkeren.....	9
3.2.1	Parkeerdata straatparkeren.....	9
3.2.2	Parkeerdata parkeergarages gemeente.....	10
3.2.3	Parkeerdata parkeergarages Q-Park.....	11
3.2.4	Park + Ride.....	12
3.3	Indicatoren bezoek aan de binnenstad.....	12
3.4	Ontwikkeling bevolking Groningen stad.....	15
3.5	Ontwikkeling werkgelegenheid.....	16
3.6	Sociaal economische gegevens verkeersmodel.....	16
3.7	Synthese gericht op parkeren binnenstad.....	17
3.8	Ontwikkeling van het parkeeraanbod.....	18
3.9	Overige ontwikkelingen.....	19
3.10	Vraag en aanbod vergeleken.....	20
3.11	Conclusies van dit hoofdstuk.....	20
4	Invloed op de meerjarenprognose.....	22
4.1	Algemeen.....	22
4.2	Omzet.....	22
4.3	Tarieven.....	22
4.4	Indexering.....	23
4.5	Parkeergarages Forum, Boterdiep en Damsterdiep.....	23
4.6	Conclusies van dit hoofdstuk.....	24
5	Samenvattend: conclusies en aanbevelingen.....	25
Bijlage 1: Parkeren huidige situatie		
Bijlage 2: Ontwikkeling parkeertarieven in Nederland		

1 Inleiding

Het Parkeerbedrijf heeft de opdracht om de onderbouwing van haar meerjarenprognose in relatie tot de verwachte parkeerbehoefte en de omzetontwikkeling van de stad Groningen nader te onderzoeken en extern te laten toetsen. Dit in opvolging van het advies/aanbeveling van de accountant van de gemeente Groningen, Ernst & Young, bij de rekening van 2013.

Het Parkeerbedrijf van de gemeente Groningen is primair belast met de uitvoering van beleidsmaatregelen op het gebied van parkeren en het beheer, onderhoud en de exploitatie van alle gemeentelijke parkeervoorzieningen. Het financiële resultaat staat sinds enkele jaren onder druk. Elk jaar wordt in het voorjaar het jaarverslag en de meerjarenprognose Parkeerbedrijf aangeboden aan de gemeenteraad. De in mei 2014 aangeboden meerjarenprognose laat voor de periode 2017-2019 een negatief beeld zien. De huidige verwachting is dat vanaf 2020 het resultaat van het Parkeerbedrijf structureel positief uitvalt. De meerjarenprognose beslaat de periode voor 2028.

De exploitatie van het Parkeerbedrijf wordt continu beïnvloed door macro- economische ontwikkelingen, trends en andere onderkende risico's.

Het is dan ook belangrijk om zo goed mogelijk inzicht te hebben in de aard en omvang van de relevante ontwikkelingen. Om deze reden heeft de gemeente Groningen verzocht om een toetsing van de meerjarenprognose van het Parkeerbedrijf.

Deze rapportage is de weerslag van nader onderzoek naar de financiële bouwstenen van het Parkeerbedrijf in relatie tot de verwachte parkeerbehoefte van de stad Groningen.

Aanpak

De gevolgde aanpak is als volgt:

1. allereerst is een totaaloverzicht gemaakt van de huidige parkeervraag en is deze in verband gebracht met de parkeercapaciteit en de ontwikkeling daarin;
2. vervolgens zijn indicatoren in beeld gebracht die basis kunnen zijn voor toekomstige ontwikkeling, deels gaat het hierbij om analyse van de parkeerexploitatie van de afgelopen jaren, deels om algemene maatschappelijke indicatoren;
3. de uitkomst van de kwantitatieve analyse zijn afgezet tegen de beschikbare (gemeentelijke) parkeercapaciteit (garages en straat) gedurende de looptijd van de prognose;
4. de verkregen inzichten zijn gehanteerd voor toetsing van de in de meerjarenprognose gehanteerde uitgangspunten omtrent omzet, tarieven en indexering.

Uitgangspunten

Voor dit onderzoek is primair aandacht besteed aan het parkeren dat is gerelateerd aan de parkeeromzet. Daarbij gaat het om betaald parkeren in het centrumgebied en in de schilwijken. Daarnaast wordt meegenomen het niet-betaald parkeren dat wel is gerelateerd aan centrumbezoek, dit betreft met name de Park+Ride voorzieningen.

Leeswijzer

In dit rapport wordt allereerst ingegaan op de parkeervraag in de huidige situatie (hoofdstuk 2). In hoofdstuk 3 wordt gekeken naar de ontwikkelingen in de afgelopen jaren en de verwachtingen voor de toekomst. Hoofdstuk 4 gaat in op de vertaling van de inzichten naar de meerjarenprognose. In hoofdstuk 5 worden de bevindingen en conclusies samengevat.

2 Parkeervraag in de huidige situatie

2.1 Verzameling van gegevens

De huidige vraag naar parkeerplaatsen in Groningen manifesteert zich op verschillende manieren: in de parkeergarages in het centrum en in de schil, in buurtstallingen, straatparkeren en Park + Ride.

Om inzicht te krijgen in de vraag naar parkeerplaatsen in de huidige situatie zijn gegevens uit verschillende bronnen benodigd. Voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van:

- Gegevens gebruik parkeergarages
 - Gemeente (parkeergarages en buurtstallingen);
 - Q-Park (omzetgegevens via gemeente en op basis van de real time weergave van de vrije plaatsen op internet in januari 2015). Deze gegevens geven mogelijk een iets te hoge inschatting van de bezetting doordat Q-Park bij de weergave van de cijfers rekening houdt met het vrijhouden van parkeerplaatsen voor abonneementhouders;
- Parkeerdrukmeting 2012 (straatparkeren). De parkeerdruk wordt driejaarlijks gemeten, de ontwikkeling van de parkeerdruk kan met deze frequentie voldoende betrouwbaar worden gemonitord.
- Gegevens gebruik Park+Ride terreinen.

Voor een aantal gegevens zijn mede in overleg met de gemeente inschattingen gemaakt. Dit betreft:

- de bezetting van de parkeergarages van Holland Casino en UMCG;
- de bezetting van parkeerterrein Zaanstraat;
- de bezetting van de parkeergarages van Interparking (Bios, Centrum en Provinciehuis).

Om nader inzicht te krijgen in de wijze van gebruik van de parkeerplaatsen is nader bekeken / ingeschat welk aantal parkeerders kortparkeren betrof. Deze categorie parkeerders is bepalend voor het grootste deel van de opbrengst (circa 75%) van de gemeentelijke parkeerexploitatie (de handhaving en huuropbrengsten buiten beschouwing latend). Onder kort parkeren wordt verstaan alle parkeren dat gerelateerd is aan een bezoekmotief en waarvoor geen vergunning beschikbaar is. De duur van kort parkeren kan variëren van enkele minuten tot enkele uren.

2.2 Parkeervraag huidige situatie

In tabel 1 is het totaaloverzicht van de *parkeervraag* in de huidige situatie weergegeven.

Een nadere onderbouwing en uitsplitsing van de gegevens is opgenomen in bijlage 1.

Uit het overzicht in tabel 1 is af te lezen hoe het parkeren en het bezoekersparkeren in het bijzonder zich verdeelt over de beschikbare parkeercapaciteit

Opmerkingen:

- De werkdag betreft een werkdagmiddag, zaterdag betreft zaterdagmiddag.
- Doordat de gegevens uit verschillende bronnen zijn verkregen, betreft het overzicht niet een opname op hetzelfde moment over het gehele parkeerareaal; de meeste gegevens en inzichten van parkeergarages betreffen 2014, de bezettingsmeting van het straatparkeren van 2012, de real time gegevens van Q-Park zijn van 2015. Voor het totaaloverzicht kan echter gesteld worden dat een representatief beeld wordt gegeven.
- Parkeergarage Ossenmarkt is aangemerkt als centrum parkeergarage. De parkeergarage Damsterdiep is toegerekend aan de schil, maar functioneert vooral als centrumgarage. In iets mindere mate geldt dit ook voor de parkeergarages Boterdiep en Westerhaven.

Geheimhouding ex art. 25 Gemeentewet - Bijlage 1 Meerjarenprognose ...

Parkeervraag in de huidige situatie

- Om zo goed mogelijk de omvang en de bezetting van het aan het centrum gerelateerde parkeren weer te geven is in tabel 1 een aparte categorie opgenomen waarin het gebruik van de parkeergarages in het centrum en de schil plus het aan de binnenstad te relateren straatparkeren zijn gesommeerd (dit is dus niet de som van alle parkeren in centrum en schil).
- Voor de bezetting van de buurtstallingen op de werkdagmiddag en de zaterdagmiddag is uitgegaan van 60% van het aantal abonneementhouders.

In het opgestelde overzicht valt op dat het straatparkeren in het centrum een bescheiden rol speelt voor het parkeren van bezoekers: bewonersparkeren is hier dominant. Zo'n 80% van de parkeerders op straat in de binnenstad parkeert met een vergunning; dit zijn vooral bewoners.

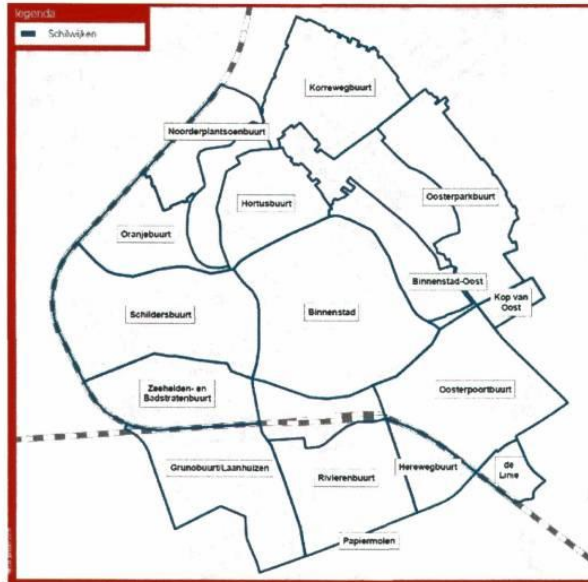
Het bezoekersparkeren voor het centrum vindt in meerderheid plaats in de parkeergarages. In de schil is het aantal straatparkeerplaatsen zeer hoog, dit komt doordat het gebied waar betaald parkeren geldt uitgestrekt is. Het gebied met gereguleerd parkeren is weergegeven in figuur 1.

Straatparkeren in de schil heeft een beperkte functie voor bezoek aan het centrum; het grootste deel van de parkeeromzet van straatparkeren in de schil heeft te maken met sociaal bezoek aan bewoners en verspreid bezoek aan specifieke bestemmingen in de gebieden. Uit tabel 1 is af te lezen dat er ruim voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is voor de bestaande parkeerbehoefte. Ook laat de tabel duidelijk zien het verschil tussen de bezetting op werkdagen en op zaterdag.

Parkeervraag huidige situatie	capaciteit	bezetting alle motieven			bezetting bezoekers	
		werkdag	zaterdag	nacht	werkdag	zaterdag
Centrum binnen Diepenring						
Parkeergarages	1.695	834	1.400	200	824	1.380
Straatparkeren	966	754	776	832	138	167
Buurtstallingen	201	109	109	181		
totaal	2.862	1.697	2.285	1.213	962	1.547
%		59%	80%		34%	54%
Schil						
Parkeergarages	3.424	835	1.095	165	330	990
Straatparkeren	19.614	12.527	13.338	15.384	395	556
Buurtstallingen	510	208	208	346		
totaal	23.548	13.570	14.641	15.895	725	1.546
P-garages centrum						
+schil + straat buurt 00-04	7.846	3.678	4.588	2.679	1.420	2.728
%		47%	58%		18%	35%
P+R terreinen						
	2.690	1.735	1.345			

Tabel 1: Overzicht parkeerbehoefte huidige situatie. Het deel van de tabel onder 'bezetting alle motieven' geeft de totale parkeervraag aan (het totale aantal parkeerplaatsen dat is bezet). Het rechterdeel van de tabel geeft onder 'bezetting bezoekers' aan de parkeervraag van kort parkerende (betalende) bezoekers.

Parkeervraag in de huidige situatie



Figuur 1: Betaald-parkerengebied centrum + schil

Park+Ride

Het aanbieden van Park+Ride is een belangrijk onderdeel van de bereikbaarheidsstrategie van Groningen. Zo wordt beoogd de stad bereikbaar te houden.

Een deel van het parkeren voor het centrum vindt plaats op de Park+Ride-voorzieningen.

In de praktijk blijkt de bezetting van de Park + Ride plaatsen te fluctueren, in sterkere mate dan de gebruikelijke fluctuatie van parkeervoorzieningen.

Het overall beeld van het gebruik is dat op werkdagen de Park+Ride plaatsen in verhouding wat meer worden gebruikt door werkenden, op zaterdag zijn (winkel)bezoekers sterker vertegenwoordigd.

De gebruikte telgegevens geven de maximale waarden weer die zijn waargenomen bij bezettingstellingen. Deze aantallen betreffen – zeker voor de locaties Zernike en Karding – ook parkeerders die te voet naar de nabijgelegen functies (bijvoorbeeld sportcentrum Karding) gaan.

Om zicht te krijgen op de mate waarin Park+Ride de parkeervoorzieningen van het centrum 'beconcurrert' is door de gemeente een analyse uitgevoerd welk deel van de Park+Ride gebruikers tevens potentieel gebruiker is van de parkeergarages. Deze groep potentiële gebruikers is ongeveer 25% van de parkeerders ofwel circa 450 parkeerders gemiddeld per werkdag. De zaterdag is door de gemeente niet op deze wijze onderzocht, maar vermoedelijk betreft het dan een zelfde grootte orde potentiële gebruikers van de parkeergarages.

Als deze groep P+R gebruikers betaald zou parkeren in de binnenstad zou dit een extra omzet betekenen van globaal $450 \text{ (parkeerders)} * 6 \text{ (dagen)} * 52 \text{ (weken)} * € 2,50 \text{ (parkeertarief)} * 1,5 \text{ à } 2,5 \text{ (inschatting bandbreedte gemiddelde parkeerduur in uren)} = \text{circa } € 525.000,- \text{ à } 875.000,- \text{ op jaarbasis.}$

Opmerking: de zondag is reeds in ontwikkeling als koopdag. De verwachting is echter dat dit niet tot een groei van het totale aantal bezoekers per week zal leiden. Om deze reden is in bovenstaande berekening uitgegaan van 6 dagen.

Parkeervraag in de huidige situatie

2.3 Conclusies van dit hoofdstuk

Uit de beschikbare gegevensbronnen is een totaalbeeld samengesteld van parkeervraag en – aanbod in de huidige situatie. Hieruit kan worden opgemaakt dat ruim voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is. Voor het parkeren in relatie tot het centrumbezoek is ingezoomd op de parkeergarages in het centrum en schil plus het aan de binnenstad te relateren straatparkeren. Voor dit gedeelte van het parkeerareaal is de bezettingsgraad op werkdagen 47% en op zaterdagmiddag 58%.

Het straatparkeren wordt vooral gebruikt door bewoners.

Park + Ride is een aanvullende voorziening, oorspronkelijk bestemd voor forensen. Zonder P+R zou de parkeervraag in het centrum circa 450 parkeerders meer bedragen.

3 Ontwikkeling van de parkeerbehoefte en het parkeeraanbod

3.1 Invloedsfactoren voor de ontwikkeling

De financiële meerjarenprognose van de gemeente betreft de periode tot 2028. Om de prognose te toetsen moet dus een periode van ruim 12 jaar vooruit worden gekeken.

Voor de toekomstprognose is een cruciaal uitgangspunt dat niet het parkeerareaal als zodanig de parkeervraag verklaart maar dat *de stedelijke functies parkeervraag genereren*. Het gaat daarbij primair om wonen, werken en bezoekfuncties. Inzicht in de ontwikkeling van deze functies is dus van belang voor de uit te voeren analyse. Omdat de achterliggende vraagstelling voortkomt uit de exploitatie, zijn met name de functies belangrijk die betaald parkeren genereren (dat is kort parkerend bezoek).

Voor het zo goed mogelijk onderbouwen van inschattingen is de volgende aanpak gehanteerd:

- uit de afgelopen jaren herleiden van ontwikkelingen met betrekking tot parkeren;
- uit de afgelopen jaren herleiden van ontwikkelingen van bezoek aan het centrum;
- in kaart brengen van indicatoren voor de toekomstige ontwikkeling;
- vertalen van de verzamelde inzichten specifiek naar de toekomstprognose van het parkeren.

3.2 Ontwikkeling parkeren

3.2.1 Parkeerdeata straatparkeren

In tabel 2 en 3 zijn gegevens weergegeven van de gemeentelijke parkeerexploitatie van de afgelopen jaren. Uit deze gegevens blijkt dat het aantal parkeeruren per jaar bij straatparkeren de afgelopen jaren is afgenomen. Doordat het tarief sterker is gestegen dan de afname van het gebruik, is echter de totale omzet wel toegenomen. Het tarief is in de periode vanaf 2009 sterker gestegen dan de algemene inflatie.

straatparkeren									
	omzet bezoek	index omzet	omzet totaal	ref. tarief	index tarief	aantal bez. uren	index bez. uren	inflatie CPI NL	index
2005	€ 2.903.943		€ 4.081.476					2,04%	
2006	€ 2.922.143		€ 4.173.906					1,00%	
2007	€ 3.434.276		€ 4.762.979					1,87%	
2008	€ 3.372.203		€ 4.089.427					1,94%	
2009	€ 3.660.476	100	€ 5.171.361	1,375	100	2.662.164	100	1,11%	100
2010	€ 3.391.811		€ 4.683.148					1,93%	102
2011	€ 3.456.991		€ 5.044.711					2,38%	104
2012	€ 3.276.032		€ 4.876.716					2,90%	107
2013	€ 3.441.197		€ 5.035.558					1,70%	109
2014	€ 3.886.173	135	€ 5.450.705	1,905	139	2.039.986	77	0,70%	110

Tabel 2: Omzet- en gebruiksgegevens straatparkeren gehele gereguleerde gebied.

In de kolom 'omzet bezoek' is de omzet weergegeven van tickets + GSM parkeren + bezoekerspas.

In de kolom 'omzet totaal' is de omzet weergegeven van tickets + GSM parkeren + bezoekerspas + vergoedingen + dagontheffingen.

Met 'ref. tarief' is een referentietarief aangegeven dat een naar omzet gewogen gemiddelde is van het centrum- en schillertarief. De opbrengst van het straatparkeren valt voor circa 15% binnen de Diepening.

Geheimhouding ex art. 25 Gemeentewet - Bijlage 1 Meerjarenprognose ...

Ontwikkeling van de parkeerbehoefte en het parkeeraanbod

De twee meest rechtse kolommen geven de algemene landelijke inflatie per jaar en geïndexeerd weer. De opbrengst uit parkeertickets is vanaf 2011/2012 negatief beïnvloed door inbraken in parkeerautomaten. De schatting van het Parkeerbedrijf is dat hierdoor op jaarbasis € 250.000 à 350.000 minder omzet is geboekt. De gegevens in tabel 2 zijn hiervoor niet gecorrigeerd. Het aantal bezoeken dat in de tabel is weergegeven – en dat uit de opbrengst is bepaald - is door dit effect lager dan in werkelijkheid het geval is geweest. Niettemin is – ook wanneer het aantal bezoeken wordt gecorrigeerd voor dit effect – sprake van een daling van het aantal bezoeken.

3.2.2 Parkeerdata parkeergarages gemeente

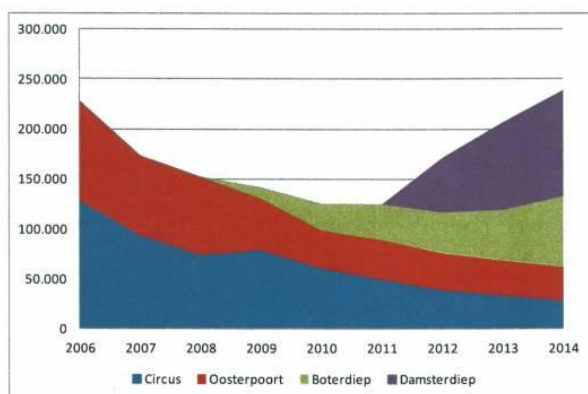
Het gebruik (aantal parkeeruren) van de gemeentelijke parkeergarages is toegenomen. Deze ontwikkeling hangt voor een deel samen met het feit dat de parkeergarages Boterdiep en Damsterdiep deels nog in de ingroeiperiode verkeren. In tabel 3 zijn de relevante gegevens verzameld voor de jaren t/m 2014. Op basis van vergelijking tussen de eerste halfjaren van 2014 en 2015 wordt voor 2015 een verdere toename van het aantal parkeerders verwacht (Boterdiep en Damsterdiep).

De omzet van de parkeergarages vormt in 2014 ongeveer een kwart van de gemeentelijke parkeeromzet m.b.t. kortparkeren.

	Parkeergarages		2009 = 100		2009 = 100	
	B/C/D/O omzet	P-garages	index	aantal parkeerders	index	
2006	€ 581.170	CO	92	227.501	161	
2007	€ 500.001	CO	80	172.934	123	
2008	€ 636.948	CO	101	151.683	108	
2009	€ 628.800	BCO	100	141.040	100	
2010	€ 672.940	BCO	107	124.882	89	
2011	€ 821.188	BCDO	131	124.757	88	
2012	€ 1.103.991	BCDO	176	170.975	121	
2013	€ 1.415.453	BCDO	225	206.233	146	
2014	€ 1.759.810	BCDO	280	238.343	169	

Tabel 3: Gegevens gebruik en omzet gemeentelijke parkeergarages. In de aangegeven periode zijn parkeergarages toegevoegd.

C = Circus; O = Oosterpoort; B = Boterdiep; D = Damsterdiep



Figuur 2: Jaarlijks verloop aantal parkeerders gemeentelijke parkeergarages

Geheimhouding ex art. 25 Gemeentewet - Bijlage 1 Meerjarenprognose ...

Ontwikkeling van de parkeerbehoefte en het parkeeraanbod

In figuur 2 is het jaarlijkse verloop van het gebruik van de gemeentelijke parkeergarages weergegeven. Duidelijk is te zien dat bij Boterdiep en Damsterdiep (door)groei mag worden verwacht. Oosterpoort en Circus maken een negatieve/stabiliserende ontwikkeling door. Parkeergarage Circus laat overigens in 2015 wel omzetgroei zien, deze hangt samen met abonnementen.

Voor parkeergarage Circus geldt specifiek dat deze bij openstelling 'profiteerde' van de nieuwe Jumbo supermarkt, die in het beginstadium veel bezoekers trok. Dit effect is in latere jaren weggeëbd en deels overgenomen door de nieuwe Jumbo supermarkt Euroborg. De ontwikkeling van het gebruik van parkeergarage Oosterpoort wordt mede negatief beïnvloed doordat er minder voorstellingen plaatsvinden in het theatercomplex. Per november 2016 zal deze parkeergarage niet meer tot de gemeentelijke portefeuille behoren. De ontwikkeling van met name parkeergarage Boterdiep en ook van parkeergarage Damsterdiep wordt positief beïnvloed door de groei van het UMCG. Het ziekenhuis breidt verder uit zonder haar parkeer capaciteit te vergroten. Het effect is al waarneembaar in meer kortparkeren en abonnementenomzet. Voor de komende jaren wordt in relatie met UMCG een verdere groei verwacht van het gebruik van Boterdiep en Damsterdiep.

De gemeentelijke parkeergarages faciliteren een beperkt deel van het parkeren voor de binnenstad: circa 15% van de parkerende bezoekers maakt in de huidige situatie gebruik van een gemeentelijke parkeergarage (zie het totaaloverzicht in bijlage 1).

De jaaromzet van parkeergarage Euroborg bedroeg in 2014 circa € 1,3 miljoen. Deze omzet wordt gegeneerd door bezoekers van met name de Jumbo supermarkt, bioscoop en het voetbalstadion. De meest actuele tendens in het gebruik van deze parkeergarage is stabilisatie van de omvang van het kortparkeren en lichte toename van de omzet aan abonnementen.

3.2.3 *Parkeerddata parkeergarages Q-Park*

De gebruiksgegevens van de parkeergarages van Q-Park zijn niet in dezelfde mate voor de gemeente inzichtelijk als de eigen gemeentelijke parkeergarages. Uit de gegevens die wel beschikbaar zijn, kunnen evenwel enkele tendensen worden afgeleid. De parkeergarages van Q-Park verschillen qua omzetverloop van die van de gemeente omdat ze als lange tijd operationeel zijn en niet meer in een aanloopstadium verkeren als de gemeentelijke parkeergarages (met name Boterdiep en Damsterdiep). Van exploitant Interparking zijn geen gebruiksgegevens beschikbaar.

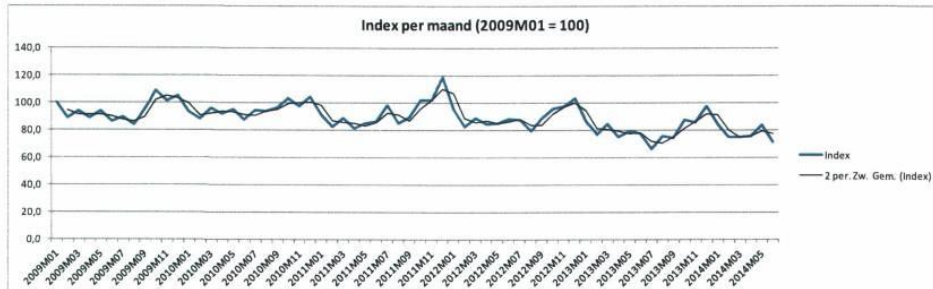
In figuur 3 is het verloop van het gebruik van de parkeergarages van Q-Park weergegeven op basis van indexcijfers. In de periode 2010 – 2014 (1^e halfjaar) is het op basis van de totale omzetgegevens per jaar het aantal inrijders in totaal met 15 % gedaald (3% per jaar).

Gegevens over de absolute aantallen parkeerders van Q-Park en Interparking zijn niet beschikbaar. Voor Q-Park is een globale inschatting te maken op basis omzetgegevens van de parkeergarages Westerhaven en Rademarkt en van de huidige real time bezettingsgegevens. Ingeschat wordt dat de vier parkeergarages van Q-Park globaal door 1 à 1,5 miljoen parkeerders per jaar worden gebruikt. Een afname van 15% staat dan voor circa 150.000 à 225.000 parkeerders minder.

Voor inzicht in de meest recente ontwikkelingen zijn omzetgegevens van het eerste 9 maanden van 2014 en 2015 van Westerhaven en Rademarkt vergeleken. De omzet is toegenomen, maar dit is toe te schrijven aan tariefsverhoging per 1 januari 2015. Het aantal parkeeruren is circa 2% verminderd. Vergelijking met de gegevens over eerdere jaren laat een minder snelle afname zien.

Geheimhouding ex art. 25 Gemeentewet - Bijlage 1 Meerjarenprognose ...

Ontwikkeling van de parkeerbehoefte en het parkeeraanbod



Figuur 3: Verloop index per maand van het aantal inrijders van de parkeergarages van Q-Park in Groningen periode 2009 - 2014

3.2.4 Park + Ride

Park+Ride is oorspronkelijk tot ontwikkeling gebracht als voorziening voor forensen met als doel het aantal auto's dat de stad in reed te beperken. Gaandeweg is Park+Ride ontwikkeld tot een faciliteit voor alle verplaatsingsmotieven. Ook winkelbezoekers zijn er gebruik van gaan maken. De afgelopen jaren heeft de ontwikkeling van het gebruik van de Park+Ride per terrein een verschillend beeld vertoond.

Op werkdagen is het gebruik van Haren en Zernike de afgelopen jaren constant. Dit komt primair doordat ze doorgaans vol bezet zijn en daardoor geen groeiruimte hebben. Park+Ride Kardingse vertoont eveneens een constant beeld (fluctuaties door evenementen etc. daargelaten). Park + Ride Europapark heeft een afname doorgemaakt door de invoering van betaald parkeren, maar het gebruik is inmiddels weer bijna op het oorspronkelijke gebruiksniveau. Hoogkerk vertoont lichte groei.

Groei van het gebruik van de Park+Ride op werkdagen ondervindt nadeel van de verhoging van de abonnementsprijzen door Q-Buzz.

Op zaterdagen laat de ontwikkeling van het gebruik een schommelend beeld zien rondom een globaal gelijk blijvend niveau.

De ontwikkeling van het gebruik van Park+Ride is niet zodanig dat hierin een verklaring kan worden gevonden voor de daling van het parkeren in het centrum.

3.3 Indicatoren bezoek aan de binnenstad

Gelet op het uitgangspunt dat stedelijke functies parkeervraag genereren (zie par. 3.1) en de parkeervoorzieningen van het parkeerbedrijf met name binnenstadsbezoek faciliteren is het bezoek aan de binnenstad de belangrijkste invloedfactor voor de opbrengsten van het parkeerbedrijf.

Inzicht in de ontwikkeling van het bezoek is enerzijds te herleiden uit onderzoek naar aantal en gedrag van winkelbezoekers en anderzijds uit economische indicatoren voor de detailhandel.

In figuur 4 is een weergave opgenomen van de ontwikkelingen van de index van het bezoekersaantal aan binnensteden aan de hand van passantentellingen door Locatus. Deze waarden geven de ontwikkeling aan van het bezoek aan steden, los van het gebruikte vervoermiddel. Uit de voor Groningen aangegeven waarden blijkt een aanzienlijke daling van het aantal bezoekers aan het centrum. Dit overzicht is gepubliceerd in de KPVV-publicatie 'Parkeerbeleid op middellange termijn' (2013).

Geheimhouding ex art. 25 Gemeentewet - Bijlage 1 Meerjarenprognose ...

Ontwikkeling van de parkeerbehoefte en het parkeeraanbod

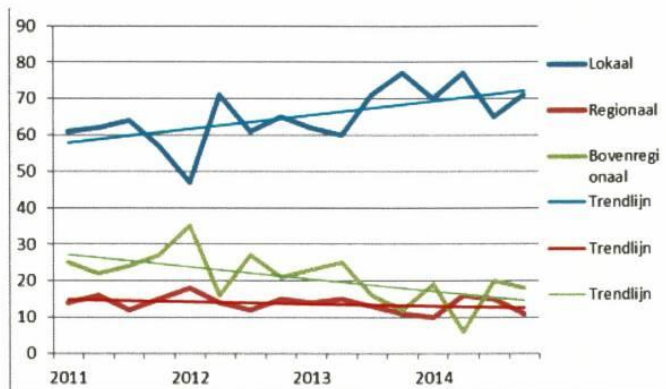
stad	index bezoekersaantal	
	2005	2012
Amsterdam	100	92.5
Rotterdam	100	102.1
Den Haag	100	75.2
Utrecht	100	88.3
Eindhoven	100	86.9
Groningen	100	79.9
Breda	100	85.5
Nijmegen	100	100.1
Haarlem	100	82.4
Arnhem	100	90.7
Den Bosch	100	95.8
Maastricht	100	121.9
Leiden	100	84.5
Dordrecht	100	86.4
Alkmaar	100	91.3
Leeuwarden	100	92.3
Hilversum	100	97.8

Figuur 4: Indexgegevens passantentellingen door Locatus. (bron: KPVV 2013)¹

In tabel 4 zijn – eveneens op basis van Locatus passantentellingen - gegevens weergegeven voor de periode 2011 – 2014/15 op de drukste doornede in de binnenstad (Herestraat nabij Grote Markt). In figuren 5 en 6 zijn overige gegevens opgenomen over de ontwikkeling van het bezoek in de afgelopen jaren.

Jaartal	Aantal passanten op representatieve zaterdag
2011	44.500
2012	45.200
2013	43.500
2014/2015	39.000

Tabel 4: Gegevens aantal passanten binnenstad Groningen (Herestraat nabij Grote Markt).



Figuur 5: Ontwikkeling index bezoek aan de binnenstad van Groningen vanaf 2011 onderscheiden naar herkomst bezoekers (bron: Detailhandelsmonitor 2014)

¹ Omdat enkele jaren geleden de gemeente Groningen heeft gekozen voor een andere tel-methode is deze tabel minder representatief.

Verblijfsduur in de binnenstad	2011	2012	2013	2014
t/m half uur	9%	10%	11%	12%
half uur t/m 1 uur	15%	14%	16%	20%
1 uur t/m 2 uur	25%	25%	29%	26%
langer dan 2 uur	51%	51%	44%	40%

Figuur 6: Verblijfsduur bezoekers binnenstad Groningen (bron: Detailhandelsmonitor 2014)

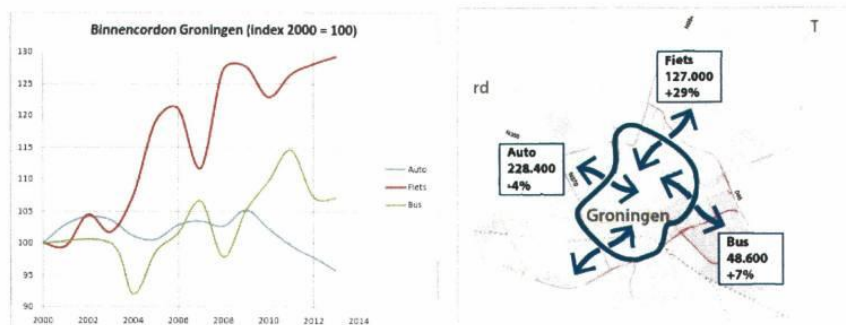
Het totaal aantal bezoekers aan de binnenstad bedraagt per week gemiddeld 500.000. Uit de tel- en onderzoeksgegevens blijkt dat in de afgelopen jaren een afname heeft plaatsgevonden van het binnenstadsbezoek. Uit onderzoek van de samenstelling van het bezoek blijkt dat met name het bovenregionale bezoek afneemt. Deze bezoekersgroep is vaak autogebruiker. Ook de verblijfsduur van bezoekers is aan het afnemen. Dit is relevant voor het parkeren omdat verblijfsduur ook parkeerduur is.

Autoverkeer

Figuur 7 geeft de weerslag van verkeersintensiteitsgegevens aan op het 'binnencordon' van Groningen. Het binnencordon beslaat globaal de stad 'binnen de ring', een groter gebied dan de binnenstad. Sinds 2009 daalt het autoverkeer in de stad. Op basis van de meest recente tellingen heeft deze tendens zich ook in 2014 voortgezet.

Hoewel een daling van het autoverkeer op het binnenstedelijk cordon een aanwijzing is dat er minder verkeer naar de binnenstad toe gaat, hoeft dit geen rechtstreekse indicatie te zijn omdat het cordon aanzienlijk ruimer gebied omvat dan de binnenstad.

Uit de Detailhandelsmonitor is af te leiden dat de auto minder wordt gebruikt voor winkelbezoek aan de binnenstad (figuur 8).



Figuur 7: Ontwikkeling verkeer op het binnencordon van Groningen.

Bron: gemeente Groningen, document Programma Bereikbaarheid Regio Groningen Assen 2014

Vervoerswijze naar binnenstad	2011	2012	2013	2014
Lopend	16%	19%	15%	17%
Fiets/bromfiets/scooter	36%	35%	41%	45%
Auto/motor en lopen	23%	18%	22%	15%
Auto/motor en citybus/P+R	5%	4%	4%	2%
OV (streekbus/citybus)	14%	16%	13%	13%
Trein en lopen	6%	7%	6%	6%
Anders	0%	0%	0%	1%

Geheimhouding ex art. 25 Gemeentewet - Bijlage 1 Meerjarenprognose ...

Ontwikkeling van de parkeerbehoefte en het parkeeraanbod

Figuur 8: Vervoerwijze binnenstadsbezoekers Groningen (bron: Detailhandelsmonitor 2014)

Detailhandel

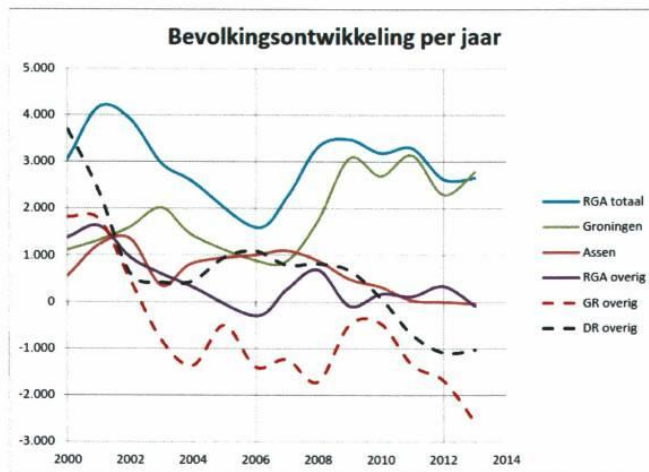
Gegevens van de detailhandel geven vanuit een andere invalshoek inzicht in (potentieel) binnenstadsbezoek. De detailhandel speelt in op het consumentengedrag. Als de bezoeker/consument bereid is meer te kopen, zal het detailhandelsaanbod hierop inspelen. De gemeente beschikt over gegevens over het winkelareaal en de bezetting/leegstand van winkelpanden. In tabel 5 is weergegeven de ontwikkeling van het winkelareaal. De totaalomvang van het winkelareaal neemt nog steeds in omvang af, maar de afname gaat minder snel dan in de periode 2011 – 2014. De leegstand van winkelruimte is afgelopen jaar iets verminderd.

jaar	m2 winkelvloeroppervlak (w.v.o.) totaal	m2 leegstand (w.v.o.)	m2 'actief' winkelvloeroppervlak (w.v.o.)	procentuele ontwikkeling 'actief' w.v.o.
2011	148.495	15.361	133.134	
2014	144.884	19.000	125.884	- 1,8 % per jaar
2015	143.418	18.206	125.212	- 0,5% in 1 jaar

Tabel 5: Ontwikkeling winkelareaal detailhandel binnenstad (bron: gegevens gemeente Groningen)

3.4 Ontwikkeling bevolking Groningen stad

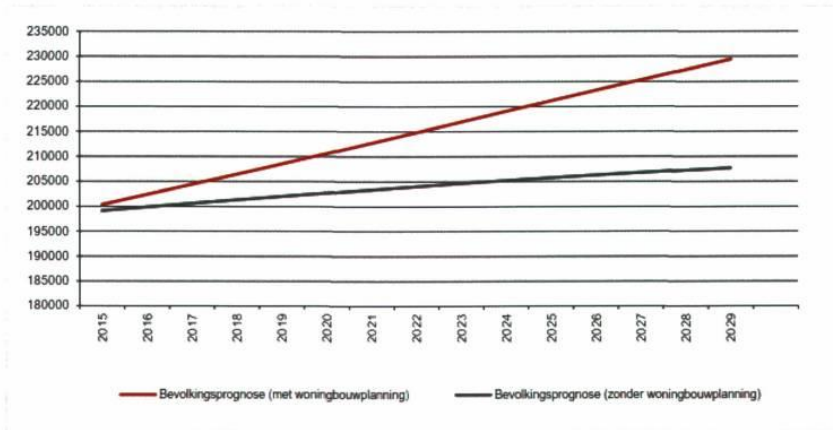
De bevolking van Groningen stad is de afgelopen jaren in aantal toegenomen en zal nog verder groeien. Dit blijkt uit de figuren 9 en 10, die respectievelijk de ontwikkeling van de afgelopen jaren en de toekomstprognose laten zien. De prognose van de bevolking van de gemeente Groningen is mede afhankelijk van het tot stand komen van woningbouwplannen. Hoe de woningbouwplannen zich ook zullen ontwikkelen, er is steeds sprake van toename van het aantal inwoners. De toename van woningen betreft met name jongerenhuisvesting.



Figuur 9: Bevolkingsontwikkeling 2000 – 2014: Groningen en regio (RGA = Regio Groningen Assen)

bron: Gemeente Groningen, document: Programma Bereikbaarheid Regio Groningen Assen 2014

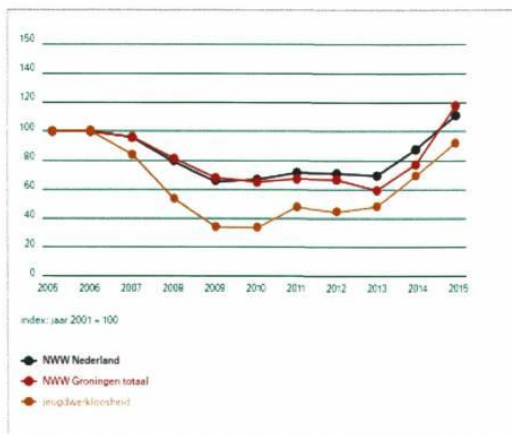
Ontwikkeling van de parkeerbehoefte en het parkeeraanbod



Figuur 10: Bevolkingsprognose gemeente Groningen

3.5 Ontwikkeling werkgelegenheid

De werkgelegenheid in Groningen is na een stabiele periode van enkele jaren sinds 2012 afgenomen en neemt sindsdien verder af. Het aantal werkzoekenden neemt toe. In figuur 11 is de ontwikkeling van het aantal werkzoekenden weergegeven. Dit is een goede indicator voor de economische situatie.



Figuur 11: Ontwikkeling aantal NWW (niet werkende werkzoekenden) 2005 - 2015

3.6 Sociaal economische gegevens verkeersmodel

Het verkeersmodel is een rekenmodel om de huidige en toekomstige verkeersintensiteiten in beeld te brengen gebaseerd op infrastructuur en de sociaal-economische ontwikkeling. Het verkeersmodel voor Groningen wordt gebaseerd op de huidige en de verwachte sociaal economische gegevens. Deze worden uitgedrukt in aantal inwoners en aantal arbeidsplaatsen. In tabel 6 zijn de belangrijkste gegevens weergegeven.

Geheimhouding ex art. 25 Gemeentewet - Bijlage 1 Meerjarenprognose ...

Ontwikkeling van de parkeerbehoefte en het parkeeraanbod

Uit de sociaal economische gegevens blijkt dat op basis van de ontwikkeling tot 2030 nog groei wordt verwacht van zowel de bevolking als van het aantal arbeidsplaatsen.

De groei van de bevolking kan als een betrouwbaar en vanuit meerdere bronnen bevestigde ontwikkeling worden beschouwd.

De economische ontwikkeling, uitgedrukt in het aantal arbeidsplaatsen, is minder duidelijk. De afgelopen jaren heeft de slechte economische situatie voor een daling van de werkgelegenheid gezorgd. Hoe de economische ontwikkeling en het aantal arbeidsplaatsen zich de komende jaren zullen ontwikkelen is niet concreet voorspelbaar.

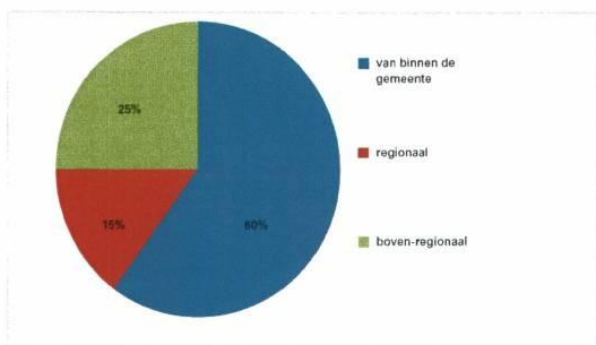
stad	inwoner				arbeidsplaatsen			
	2012	2015	2026 ^{0,78}	2030	2012	2015	2026 ^{0,78}	2030
Groningen	193.058	197.452	213.563	219.421	135.513	140.803	159.783	166.629
Haren	18.466	18.747	19.775	20.149	6.988	7.379	8.784	9.290
totaal	211.524	216.198	233.338	239.570	142.501	148.182	168.567	175.919
index	100	102	110	113	100	104	118	123
regio								
Prov. Groningen excl G en H	369.338	376.146	401.109	410.187	128.369	131.841	144.297	148.790
Prov. Fryslân	647.129	654.738	682.639	692.785	286.754	292.769	314.352	322.136
Prov. Drenthe	490.851	496.701	518.151	525.951	210.151	213.324	224.711	228.818
totaal	1.507.318	1.527.586	1.601.900	1.628.923	625.274	637.934	683.361	699.744
index	100	101	106	108	100	102	109	112

Tabel 6: Sociaal-economische gegevens verkeersmodel GroningenPlus : 2012 en 2030 zijn de ijkjaren van het model, 2015 en 2026 zijn hieruit berekend door rechtlijnige interpolatie.

3.7 Synthese gericht op parkeren binnenstad

De indicatoren van het gebruik van de parkeervoorzieningen op straat en in parkeergarages evenals andere indicatoren voor bezoek aan de binnenstad laten een afname zien van het bezoek (per auto) aan het centrum van Groningen in de afgelopen jaren.

De meest recente gegevens laten zien dat de afname minder snel gaat. Met name het detailhandelsareaal laat deze ontwikkeling zien. Dit is een signaal dat de ondernemers verwachten dat de bestedingen in de binnenstad zich positief zullen gaan ontwikkelen. Ook de gegevens van de parkeergarages van Q-Park duiden op het minder sterk worden van de daling.



Figuur 12: Herkomst bezoekers (procentuele verdeling) aan de binnenstad van Groningen. Wekelijks bezoeken in totaal 500.000 bezoekers de binnenstad; voor 60% (in 2013) was het bezoekmotief winkelen.

Ontwikkeling van de parkeerbehoefte en het parkeeraanbod

De ontwikkeling van het bevolkingsaantal vertoont een stijgende lijn.

De economische ontwikkeling laat de afgelopen jaren achteruitgang zien; voor de toekomst wordt wel weer uitgegaan van groei. De economische ontwikkeling naar de toekomst is echter niet feitelijk te voorspellen.

Het bezoek aan de stad – preciezer gezegd: het parkerende bezoek - blijkt te worden beïnvloed door de economische situatie en nieuwe ontwikkelingen zoals internetwinkelen (zie ook figuur 13).

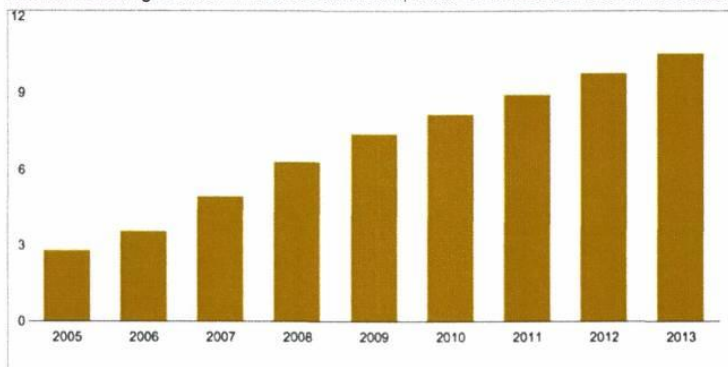
De zondag krijgt een steeds sterkere positie als winkeldag, maar zal – onder meer doordat de winkels pas omstreeks 12.00 uur open gaan - niet het belang krijgen van de zaterdag. Bovendien wijst de ervaring in andere steden op een vermindering van het belang van de koopavond. Een toename van het totale aantal bezoekers van de binnenstad door deze ontwikkelingen mag dan ook niet worden verwacht.

De binnenstad krijgt in circa 2019-2021 een impuls als het Forum-project in gebruik wordt genomen.

Ontwikkelingen als deze zijn noodzakelijk om de teruggang van bezoekersaantallen te verminderen. Dit is in andere steden gebleken.

Kijkend naar het totaalbeeld dat de gepresenteerde cijfers opleveren dan tekent zich het beeld af dat het parkeerbezoek aan het centrum als de tendensen van positieve ontwikkeling die zich recent laten zien doorzetten, stabiliseert of weer lichte groei zal laten zien.

Mogelijkheden om het parkeerbezoek aan de stad extra te kunnen laten stijgen zullen primair moeten worden gevonden in nieuwe activiteiten, zoals evenementen in de binnenstad.



Figuur 13: Ontwikkeling online consumentenbestedingen in miljarden euro's (bron Marketingfacts.com / Thuiswinkel.org)

3.8 Ontwikkeling van het parkeeraanbod

Binnenstad

De belangrijkste ontwikkeling in het parkeeraanbod in de binnenstad zal in de komende jaren zijn de ingebruikname van de parkeergarage Forum en het opheffen van parkeerplaatsen op straat (langs de Diepenring). O.a. door het mogelijk plaatsen van bushaltes langs de Diepenring. Het aantal op te heffen parkeerplaatsen is nog niet precies bekend. Omdat de parkeerplaatsen 's nachts nodig zijn voor parkeren door bewoners, zou het opheffen van een groot aantal parkeerplaatsen een knelpunt opleveren voor het bewonersparkeren (Parkeerdrukmeting: bezettingsgraad 's nachts 86%).

Verdere stappen in het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat hangen samen met de mogelijkheden om parkeergelegenheid voor bewoners te kunnen blijven aanbieden. Dit moet de komende jaren nog verder worden uitgewerkt in samenhang met het in te zetten parkeerbeleid.

Geheimhouding ex art. 25 Gemeentewet - Bijlage 1 Meerjarenprognose ...

Ontwikkeling van de parkeerbehoefte en het parkeeraanbod

Verwacht wordt dat het in gebruik nemen van de Forumgarage tot een herverdeling van het gebruik van de parkeergarages in het centrum zal leiden. De Forumgarage ligt immers zeer gunstig ten opzichte van het (winkel)hart van de binnenstad.

Als zou worden uitgegaan van een gelijk blijvend aantal parkeerders in de binnenstadsgarages, zal er een afname plaatsvinden van het gebruik van de huidige parkeergarages van Q-Park en van Interparking en mogelijk ook van parkeergarage Damsterdiep. Vanwege de specifieke functie van de Casinogarage is deze naar verwachting minder gevoelig voor deze ontwikkeling.

In figuur 14 is op een kaart van het centrum de ligging van de parkeergarages weergegeven. Deze figuur laat duidelijk de gunstige ligging van de parkeergarage Forum zien.

Schil

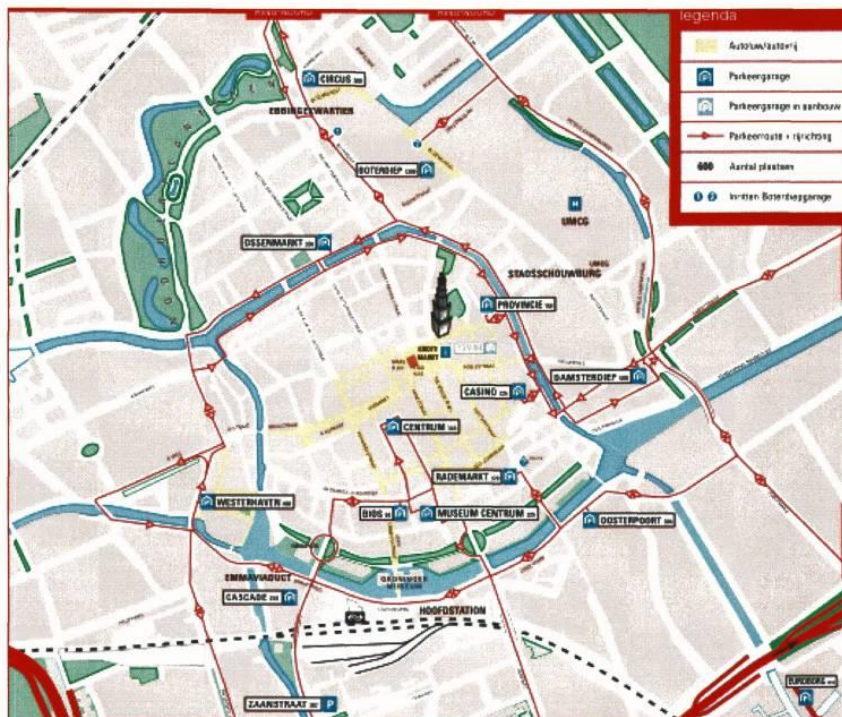
In het schilgebied zijn geen substantiële ontwikkelingen van het parkeerareaal voorzien.

Park + Ride

Het aantal parkeerplaatsen op Park+Ride locaties zal worden uitgebreid als volgt:

- P+R Haren +500 (2015);
- P+R Meerstad 400 (nieuwe locatie, 2016);
- P+R Reitdiep 300 (nieuwe locatie ter vervanging van huidige Zernike, 2016).

Uitbreiding van de Park+Ride voorzieningen met name op de locaties waar nu regelmatig een tekort aan parkeercapaciteit optreedt, kan leiden tot een verdere toename van gebruik door bezoekers van de binnenstad en derhalve tot minder parkeren in de binnenstad.



Figuur 14: Kaart van de binnenstad met de locaties van de parkeergarages

3.9 Overige ontwikkelingen

Door de Aanpak Ring Zuid komt de bereikbaarheid van Groningen (Stad en ommeland) tijdens de bouw onder druk te staan. De gaat om de periode van 2017 t/m ca. 2022. Om de stad bereikbaar te houden heeft Groningen Bereikbaar een Minder Hinder Aanpak ontwikkeld. Daarbij wordt naast slim bouwen en slim plannen ingezet op mobiliteitsmanagement, verkeersmanagement en communicatie. Automobilisten zullen worden gestimuleerd om gebruik te maken van alternatieve vervoerswijzen (OV en fiets) of de auto aan de rand van de stad te parkeren op de P+R's. In het kader van verkeersmanagement zal ook PRIS in de stad verder worden uitgebreid.

Deze ontwikkeling kan over de genoemde periode een negatieve invloed hebben op het aantal parkeerders in de binnenstad.

De aanpak van Groningen Bereikbaar geldt overigens niet alleen voor de Ring Zuid, maar beoogt een meer structurele/blijvend effect in het kader van duurzame mobiliteit.

3.10 Vraag en aanbod vergeleken

In figuur 15 zijn de ontwikkeling van parkeeraanbod en parkeervraag samengebracht. Voor de parkeervraag is een bandbreedte van gelijkblijven en lichte toename weergegeven.

Uit de figuur blijkt dat parkeercapaciteit ruim voldoende is om de parkeervraag te kunnen accommoderen, ook als deze toeneemt.



Figuur 15: Ontwikkeling van vraag en aanbod van parkeerplaatsen. De parkeervraag is gebaseerd op de parkeervraag voor parkeergarages binnenstad en schil plus straatparkeren buurt 00 t/m 04, exclusief buurtstallingen en P+R.

De ontwikkeling van het aanbod is gebaseerd op toevoeging van per saldo circa 300 parkeerplaatsen (parkeergarage Forum en opheffing plaatsen Diepening) in 2018.

3.11 Conclusies van dit hoofdstuk

Uit analyse van de parkeeropbrengst blijkt dat de afgelopen jaren het aantal parkeerders op straat is gedaald. In de gemeentelijke parkeergarages Boterdiep en Damsterdiep is sprake van stijging. Deze parkeergarages Boterdiep en Damsterdiep verkeren in een ingroeffase.

Ook bij Q-Park is het aantal parkeerders afgenomen. Van Interparking zijn geen gegevens bekend, maar wordt ingeschat dat dezelfde ontwikkeling plaatsvindt.

De ontwikkeling van Park+Ride laat een wisselend beeld zien, dat mede is beïnvloed doordat de locaties Haren en Zernike doorgaans volbezet zijn.

Voor de toekomstprognose is een cruciaal uitgangspunt dat niet het parkeerareaal als zodanig de parkeervraag verklaart maar dat de *stedelijke functies parkeervraag genereren*. Het gaat daarbij primair om wonen, werken en bezoekfuncties. Het aantal inwoners van Groningen is de afgelopen jaren toegenomen. Economisch gerelateerde indicatoren, zoals het aantal bezoekers

Ontwikkeling van de parkeerbehoefte en het parkeeraanbod

aan de binnenstad en werkgelegenheid hebben zich met name na 2012 negatief ontwikkeld. In de meest recente gegevens is een afvlakking van de neergaande tendens te zien. De bevolking zal nog verder toenemen, de economische ontwikkeling is niet goed te voorspellen.

Het aanbod aan parkeerplaatsen zal toenemen door de ingebruikname van parkeergarage Forum. Het aantal straatparkeerplaatsen wordt wellicht beperkt verminderd.

Op deze inzichten is de verwachting gebaseerd dat het aantal bezoekers aan de stad (bij weer aantrekkende economische groei) beperkt zal toenemen.

Het parkeeraanbod zal ten allen tijde ruim voldoende zijn.
Het aantal Park+Ride plaatsen zal nog worden uitgebreid.

4 Invloed op de meerjarenprognose

4.1 Algemeen

In hoofdstuk 3 is ingegaan op de belangrijkste ontwikkelingen in de stad en ten aanzien van het parkeren. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de vertaling van de ontwikkelingen naar de meerjarenprognose.

4.2 Omzet

De afgelopen jaren is de omzet van de gemeentelijke parkeerexploitatie gegroeid. Dit wordt primair veroorzaakt doordat de parkeertarieven sterker zijn verhoogd dan het aantal bezoekers is gedaald.

De daling van het aantal parkeerders / parkeeruren is deels direct te verklaren uit de tariefstijging (prijselasticiteit) en deels door een absolute daling van het aantal bezoekers (en/of de gemiddelde bezoekduur).

De verwachting is dat in een van de komende jaren de daling van het aantal parkeerders niet meer kan worden gecompenseerd door tariefsverhoging, waardoor de totale omzet niet meer "automatisch" toeneemt. Dit is al meegenomen in de nieuwe meerjarenbegroting.

4.3 Tarieven

In de periode 2009 – 2014 zijn de parkeertarieven zowel van de parkeergarages als van het straatparkeren aanzienlijk verhoogd. Voor een deel hangt de tariefstijging samen met aanpassing van de tariefstructuur.

In hoeverre er voor de komende jaren nog verder ruimte is voor verhoging van de omzet door tariefsverhoging moet mede worden bezien in het perspectief van de ontwikkeling bij andere gemeenten. Als (potentiële) bezoekers het Groningse parkeertarief te hoog gaan vinden, zullen ze mogelijk van een bezoek aan de stad afzien en treedt omzetvermindering op voor zowel het parkeren als ondernemers in de stad.

De afgelopen twee jaar hebben veel gemeenten met de parkeertarieven een pas op de plaats gemaakt of slechts beperkt verhoogd met name om de lokale economie te ondersteunen. Dit geldt ook voor de gemeente Groningen.

Ook private exploitanten (Q-Park, Interparking) hebben geen of beperkte tariefsverhoging toegepast.

In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van vergelijkbare steden met de ontwikkeling van de parkeertarieven.

Vergelijking van Groningen met de andere grote steden in het noorden, Leeuwarden en Zwolle leert dat de drie steden globaal een gelijk tariefniveau hanteren.

De tarieven in enkele parkeergarages in Groningen stijgen boven dit niveau uit.

Op deze informatie kan een tariefkeuze voor Groningen mede worden gebaseerd. Voor met name het straatparkeren lijkt nog enige ruimte voor tariefsverhoging zonder al te nadrukkelijk uit de pas te gaan lopen ten opzichte van andere steden. Per medio 2015 heeft de gemeente in de oostelijke binnenstad/Hortusbuurt het tarief verhoogd. Ook is betaald parkeren op straat op zondag ingevoerd. Hiermee is invulling gegeven aan een tweetal mogelijkheden om tot omzetverhoging voor het straatparkeren te komen.

Voor vergunningtarieven lijkt op basis van een globale scan eveneens ruimte te zijn voor verhoging. Dit is vanaf januari 2015 al ingezet.

De tarieven voor de parkeergarages laten minder ruimte voor verhoging.

4.4 Indexering

De afgelopen jaren is de meerjarenbegroting geactualiseerd op basis van onder andere keuze van indexering van de opbrengst. De verhoging van de tarieven is aanzienlijk sterker geweest dan de inflatieontwikkeling: de tarieven zijn tussen 2009 en 2014 zowel voor de parkeergarages als voor straatparkeren met 40% gestegen terwijl de inflatie over deze periode 10% bedroeg. In de meerjaren prognose brengt de indexering de te verwachten ontwikkeling tot uitdrukking. De indexering komt afzonderlijk voort uit inschatting en afweging van het Parkeerbedrijf ten aanzien van de ontwikkeling van het aantal parkeerders en de tarieven en het gedrag van de concurrenten.

De index drukt aldus in feite een mengvorm uit van de tarieven en de aantallen gebruikers.

Voorheen is op de opbrengsten van de parkeergarages steeds een indexering van 2% per jaar toegepast. Per 2014 is dit niet meer realistisch geacht gelet op de economische ontwikkelingen en is voor 2014 en 2015 de indexering op 0 gesteld. Voor de jaren na 2015 wordt de indexering om het jaar op 2% gezet.

De analyses in dit rapport laten zien dat door de daling van het aantal parkeerders en de belemmeringen om de tarieven te verhogen het bijstellen van de indexering een realistische stap is. Een verdere beperking van de indexering zoals in de meest recente meerjarenprognose is toegepast is eveneens reëel.

Voor het straatparkeren is voorheen ook een jaarlijkse indexering van 2% toegepast. Deze is later verminderd tot 1% per jaar. Gelet op de ruimte die er is voor tariefsverhoging kan dit indexeringsniveau haalbaar blijven. Wel wordt gewezen op de risico's van relatief sterke vermindering van het aantal parkeerders op straat na de ingebruikname van parkeergarage Forum (zie par. 4.5 – hoewel veel parkeerders op straat bewoners zijn, is ook een deel bezoeker) en van het negatieve prijselasticiteitseffect van eventuele tariefsverhoging.

Het hanteren van de indexering voor de mix van tarief- en vraagontwikkeling is – hoewel de onderbouwing realistisch is – enigszins ondoorzichtig en bergt een risico in zich op te positieve inschattingen. Het Parkeerbedrijf gaat dit volgend jaar oppakken.

Het verdient aanbeveling om de opbrengstcomponent van het exploitatiemodel – met als onderdeel de indexering – anders op te bouwen, waarbij de tariefontwikkeling en de ontwikkeling van het aantal parkeerders afzonderlijk inzichtelijke modelfactoren zijn.

Ook is meer aandacht nodig voor de relatie tussen de parkeergarages en het straatparkeren. Als er van uit wordt gegaan dat het parkeren in de parkeergarages toeneemt bij gelijkblijvend totaalbezoek, is een bijstelling van de indexering van het straatparkeren realistisch.

4.5 Parkeergarages Forum, Boterdiep en Damsterdiep

De exploitatie van de parkeergarages Forum, Boterdiep en Damsterdiep vormt een belangrijk onderdeel van de totale gemeentelijke parkeerexploitatie.

De openstelling van de parkeergarage Forum is gepland voor 2019. Door toevoeging van deze parkeergarage zal het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers verder toenemen. Daarnaast zal het programma van het Forumproject bezoek aantrekken. Of het Forumproject daadwerkelijk zorgt voor toename van het bezoek aan het (gehele) centrum, is thans niet te voorspellen.

De parkeergarage Forum heeft een aantrekkelijke ligging met korte loopafstand tot veel belangrijke bestemmingen. Hierdoor mag verwacht worden dat de parkeergarage vanaf de beginfase een relatief hoge bezettingsgraad zal kennen met korte aanlooptijd. Het gebruik van parkeergarage Forum kan deels ten koste gaan van andere parkeervoorzieningen. De omzetverwachting in de meerjarenprognose stijgt in de jaren na openstelling met meer dan 20% per jaar. Mede kijkend naar de opbrengst van de bestaande parkeergarages in het centrum lijkt een zo sterke groei niet haalbaar. Meer in de lijn der verwachting ligt een stabilisatie of lichte groei, die mogelijk ten koste gaat van andere parkeergarages.

De parkeergarages Boterdiep en Damsterdiep vertonen een stijgende lijn in het aantal parkeerders. Voor beide parkeergarages geldt dat ze gaandeweg bekend worden bij bezoekers en met name Boterdiep profiteert van ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving. Voor perifeer gelegen

parkeergarages als Boterdiep en Damsterdiep is een lange periode van vijf jaar of langer een vaak voorkomende aanlooptijd. Een verdere groei van het gebruik is dus aannemelijk. Op het totale aantal parkeeruren dat in het centrum en de schil wordt omgezet, hebben de parkeergarages Boterdiep en Damsterdiep overigens een naar verhouding beperkt aandeel. Binnen deze totale omzet is ruimte voor verdere groei van het aantal parkeerders in Boterdiep en Damsterdiep. Deze groei is tweeledig:

- binnenstadsbezoek dat deels verplaatsing is vanuit de binnenstad; deels zal deze parkeeromzet ten koste gaan van parkeergarages in de binnenstad (Q-Park en Interparking) en straatparkeren;
- parkeren voor UMCG (zowel bezoekers als abonnementen) met accent op Boterdiep.

De ontwikkeling van het gebruik van zowel de Forumgarage als deels Boterdiep en Damsterdiep zal naar verwachting werken in het nadeel van de bestaande parkeergarages van Q-Park en Interparking en het straatparkeren doordat de parkeerders zich herverdelen over het parkeerareaal.

Voor zover het effecten betreft voor de bestaande parkeergarages die eigendom zijn van de gemeente en worden gehuurd door Q-Park kan voor de gemeente een achterliggend financieel risico zijn het verminderen van de omzetafhankelijke huuropbrengst of een claim van Q-Park gericht op vermindering van de huursom. Dit is een aandachtspunt voor de indexering van de huuropbrengst vanuit deze parkeergarages.

Voor het gebruik van parkeergarage Boterdiep heeft de parkeergarage Forum naar verwachting minder effect. Deze parkeergarage wordt gebruikt door bezoekers die er bewust voor kiezen om aan de rand van de binnenstad te parkeren (de parkeergarage Centrum van Interparking ligt nu immers ook al dicht bij de Grote Markt). Daarnaast heeft parkeergarage Boterdiep specifiek gebruik vanuit de omgeving en het UMCG.

4.6 Conclusies van dit hoofdstuk

De ontwikkeling van de omzet van de gemeentelijke parkeergarages en het straatparkeren laat de afgelopen jaren een positieve ontwikkeling zien. De sterke stijging van de tarieven werkt sterker door dan de tegelijkertijd optredende daling van het aantal parkeerders.

In de financiële prognose wordt gebruik gemaakt van indexering. In deze indexering wordt de werking van tariefontwikkeling en aantal parkeerders gecombineerd, gebaseerd op de inzichten van het Parkeerbedrijf.

De afgelopen tijd zijn de indexeringen naar beneden bijgesteld. De beperking van de indexering zoals in de meest recente meerjarenprognose is toegepast is gelet op de ontwikkelingen in Groningen reëel. Dit geldt zowel voor de parkeergarages als voor het straatparkeren.

De openstelling van de parkeergarage Forum is gepland voor 2019. De parkeergarage Forum zal door de aantrekkelijke ligging vanaf het begin parkeerders aantrekken zonder lange aanlooptijd. De omzetverwachting in de meerjarenprognose stijgt in de jaren na openstelling met meer dan 20% per jaar. Mede kijkend naar de opbrengst van de bestaande parkeergarages in het centrum lijkt een zo sterke groei niet haalbaar. Het totale aantal bezoekers van de binnenstad zal immers waarschijnlijk hoogstens gelijk blijven. Voor Forum is een reële verwachting een stabilisatie of lichte groei ten koste van andere parkeergarages en straatparkeren doordat de parkeerders zich herverdelen over het parkeerareaal.

Voor de bestaande parkeergarages die eigendom zijn van de gemeente en worden gehuurd door Q-Park kan sprake zijn van een achterliggend financieel risico voor de gemeente door het verminderen van de omzetafhankelijke huuropbrengst of een claim van Q-Park gericht op vermindering van de huursom. Dit is een aandachtspunt voor de indexering van de huuropbrengst vanuit deze parkeergarages.

5 Samenvattend: conclusies en aanbevelingen

Achtergrond en doel van het onderzoek

Het financiële resultaat van het Parkeerbedrijf van Groningen staat onder druk. Een goed onderbouwde meerjarenprognose is van groot belang om goed zicht te hebben op de ontwikkelingen in de komende jaren. Deze rapportage is de weerslag van nader onderzoek naar de financiële bouwstenen van het Parkeerbedrijf in relatie tot de verwachte parkeerbehoefte van de stad Groningen.

Huidige vraag en aanbod van parkeerplaatsen

De huidige vraag naar parkeerplaatsen in Groningen manifesteert zich op verschillende manieren: in de parkeergarages in het centrum en in de schil, geëxploiteerd door de gemeente of private partijen, in gemeentelijke buurtstallingen, straatparkeren en Park + Ride. Om inzicht te krijgen in de vraag naar parkeerplaatsen in de huidige situatie zijn gegevens uit verschillende bronnen samengebracht. Hieruit kan worden opgemaakt dat ruim voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is. Voor het parkeren in relatie tot het centrumbezoek is ingezoomd op de parkeergarages in het centrum en schil plus het aan de binnenstad te relateren straatparkeren (7.846 parkeerplaatsen). Voor dit gedeelte van het parkeerareaal is de bezettingsgraad op werkdagen 47% en op zaterdagmiddag 58%. Het straatparkeren wordt – zowel in het centrum als in de schil – vooral gebruikt door bewoners. Park + Ride is een aanvullende voorziening, oorspronkelijk bestemd voor forensen. Zonder P+R zou de parkeervraag in het centrum circa 450 parkeerders meer bedragen.

Ontwikkeling van het parkeren en maatschappelijke activiteiten

Uit analyse van de parkeeropbrengst blijkt dat de *afgelopen jaren* het aantal parkeerders op straat is gedaald. In de *gemeentelijke* parkeergarages is per saldo sprake van stijging van het aantal parkeerders. In absolute zin dragen deze parkeergarages beperkt bij aan het totale parkeren voor centrumbezoek (circa 15% van het aantal parkeerders). De parkeergarages Boterdiep en Damsterdiep verkeren nog wel in de ingroeiperiode. Voor zover uit de beschikbare gegevens kan worden afgeleid is ook bij Q-Park het aantal parkeerders afgenomen. Waarschijnlijk geldt dit ook voor Interparking. De meest recente gegevens lijken te wijzen op het minder sterk worden van de dalende tendens van het (parkeer)bezoek aan de binnenstad. De ontwikkeling van Park+Ride laat een wisselend beeld zien, dat mede is beïnvloed doordat de locaties Haren en Zernike doorgaans volbezet zijn, waardoor groei van het gebruik niet mogelijk is. De komende jaren zal het Park+Ride aanbod op meerdere locaties worden vergroot.

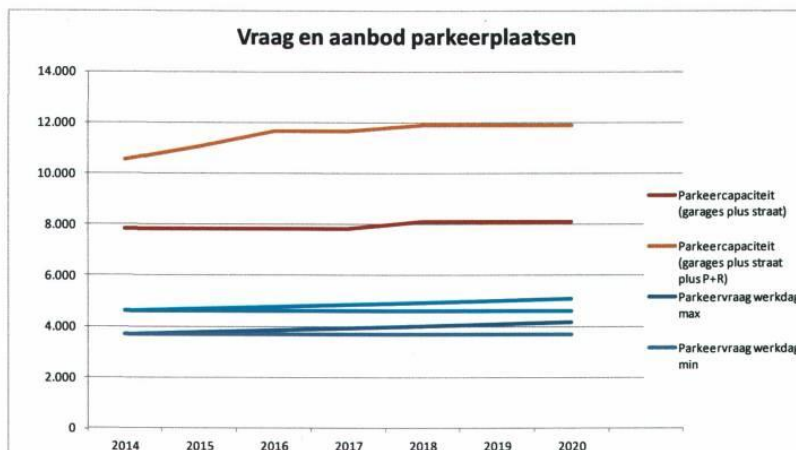
Voor de *toekomstprognose* is een cruciaal uitgangspunt dat niet het parkeerareaal als zodanig de parkeervraag verklaart maar dat *de stedelijke functies parkeervraag genereren*. Het gaat daarbij primair om wonen, werken en bezoekfuncties. Het aantal inwoners van Groningen laat een stijgende ontwikkeling zien. Economisch gerelateerde indicatoren, zoals het aantal bezoekers aan de binnenstad en werkgelegenheid ontwikkelen zich met name na 2012 negatief. De meest recente gegevens lijken te wijzen op het minder sterk worden van deze negatieve ontwikkeling.

De bevolking zal nog verder toenemen. De economische ontwikkeling laat zich niet goed voorspellen. Het meest in lijn der verwachting lijkt het tot staan komen van de daling, vervolgens stabilisatie met mogelijk doorontwikkeling naar lichte groei.

Geheimhouding ex art. 25 Gemeentewet - Bijlage 1 Meerjarenprognose ...

Samenvattend:
conclusies en aanbevelingen

Het aanbod aan parkeerplaatsen zal nog toenemen door de ingebruikname van Parkeergarage Forum. Het aantal straatparkeerplaatsen wordt beperkt verminderd. Op de in het voorgaande beschreven inzichten is de verwachting gebaseerd dat het aantal bezoekers aan de stad niet of – bij economisch herstel – licht zal toenemen. In alle gevallen is het parkeeraanbod ruim voldoende. In figuur 16 is de ontwikkeling van vraag en aanbod van parkeerplaatsen samengevat.



Figuur 16: Ontwikkeling van vraag en aanbod van parkeerplaatsen. De parkeervraag is gebaseerd op de parkeervraag voor parkeergarages binnenstad en schil plus straatparkeren buurt 00 t/m 04, exclusief buurtstallingen en P+R.

Involed op de meerjarenprognose

De ontwikkeling van de omzet van de gemeentelijke parkeergarages en het straatparkeren laat de afgelopen jaren een positieve ontwikkeling zien. De sterke stijging van de tarieven werkt sterker door dan daling van het aantal parkeerders. De parkeergarages Boterdiep en Damsterdiep profiteren daarnaast van de sterke ontwikkeling van het UMCG, die blijkt niet te worden beïnvloed door de economische tendens.

In de financiële prognose wordt gebruik gemaakt van indexering. In deze indexering wordt de werking van tariefontwikkeling en aantal parkeerders gecombineerd, gebaseerd op de inzichten van het Parkeerbedrijf.

De afgelopen tijd zijn de indexeringen naar beneden bijgesteld. De beperking van de indexering zoals in de meest recente meerjarenprognose is toegepast is gelet op de ontwikkelingen in Groningen reëel. Dit geldt zowel voor de parkeergarages als voor het straatparkeren.

Het verdient aanbeveling om bij de verdere ontwikkeling van het exploitatiemodel de opbrengstcomponent – met als onderdeel de indexering – anders op te bouwen, waarbij de tariefontwikkeling en de ontwikkeling van het aantal parkeerders meer inzichtelijk zijn als afzonderlijke modelfactoren.

De openstelling van de parkeergarage Forum is gepland voor 2019. De parkeergarage Forum zal door de aantrekkelijke ligging vanaf het begin parkeerders aantrekken. De omzetverwachting in de meerjarenprognose stijgt in de jaren na openstelling met meer dan 20% per jaar. Mede kijkend naar de opbrengst van de bestaande parkeergarages in het centrum lijkt een zo sterke groei niet haalbaar. Het totale aantal bezoekers van de binnenstad zal immers waarschijnlijk hoogstens gelijk blijven. Meer in de lijn der verwachting ligt een stabilisatie of lichte groei, die ten koste gaat van andere parkeergarages en straatparkeren doordat de parkeerders zich herverdelen over het parkeerareaal.

Geheimhouding ex art. 25 Gemeentewet - Bijlage 1 Meerjarenprognose ...

*Samenvattend:
conclusies en aanbevelingen*

Voor de bestaande parkeergarages die eigendom zijn van de gemeente en worden gehuurd door Q-Park kan sprake zijn van een achterliggend financieel risico voor de gemeente door het verminderen van de omzetafhankelijke huuropbrengst of een claim van Q-Park gericht op vermindering van de huursom. Dit is een aandachtspunt voor de indexering van de huuropbrengst vanuit deze parkeergarages.

Bijlage 1

Parkeren huidige situatie

Geheimhouding ex art. 25 Gemeentewet - Bijlage 1 Meerjarenprognose ...

Bijlage 1 : Parkeren huidige situatie

Inventarisatie parkeren huidige situatie									
Centrum binnen Diepenring									
Parkeergarages		capaciteit	bezetting/parkeerbehoefte			gegevens bron van bezetting	bezetting bezoekers (betalend)		
			werkd.mid.	zat.mid.	nacht		werkd.mid.	zat.mid.	nacht
Bios	Interparking	90	50	80		2	50	80	
Museum Centrum	Q-Park	225	140	220		1	140	220	
Centrum	Interparking	340	184	300		2	184	300	
Ossenmarkt	Q-Park	320	160	220		1	150	200	
Rademarkt	Q-Park	370	200	330		1	200	330	
Casino	HC	225	100	200	200	6	100	200	200
Provinciehuis	Interparking	125		50	0	6		50	
totaal		1.695	834	1.400	200		824	1.380	
			49%	83%			49%	81%	
(buurt)	Straatparkeren								
00	Stadscentrum	206	187	193	183		39	51	
01	Binn.stad zuid	658	466	480	530		85	104	
03	Binn.stad west	102	101	103	119		14	12	
totaal		966	754	776	832		138	167	
			78%	80%			14%	17%	
Buurstallingen		(aanw.)	0,6	0,6	1,0				
	Coehoornsingel	128	72	72	120				
	Schoolhoim	73	37	37	61				
totaal		201	109	109	181				
Parkeergarages + straat + buurstallingen		2.862	1.697	2.285	1.213		962	1.547	
			59%	80%			34%	54%	

Schil									
Parkeergarages		capaciteit	bezetting/parkeerbehoefte				bezetting bezoekers (betalend)		
			werkd.mid.	zat.mid.	nacht		werkd.mid.	zat.mid.	nacht
Damsterdiep	gem (Interp)	508	120	200	20	3	80	200	
Circus	gem	300	65	75	60	3			
Boterdiep	gem	1200	360	180	80	3	60	150	
Westerhaven	Q-Park	809	150	500		1	50	500	
Oosterpoort	gem	300	40	40	5	3	40	40	
P-terr. Zaanstraat	gem	307	100	100	0	4	100	100	
totaal		3.424	835	1.095	165		330	990	
%			24%	32%			10%	29%	
(buurt)	Straatparkeren								
02	Binn.stad oost	702	467	475	535		50	63	
04	Binn.stad noord	858	679	733	766		78	128	
10	Schildersbuurt	1.697	1.076	1.137	1.308		73	78	
11	Zeeheldenbuurt	769	724	647	739		12	19	
13	Kostverloren	819	320	382	489		5	9	
20	Oranjebuurt	1.920	1.417	1.565	1.822		9	6	
30-33	Indische buurt eo	4.500	2.860	3.021	3.791		43	51	
40-44	Oosterpark e.o.	3.643	2.349	2.280	2.336		28	42	
50-51	Oosterp./Industrieb.	1.718	1.024	1.156	1.442		16	25	
60-61	Hereweg/Rivierenb.	1.560	936	1.019	1.279		53	28	
70-71	Laanhuiz./Gruno	1.428	675	923	877		28	107	
totaal		19.614	12.527	13.338	15.384		395	556	
P-garages Centrum + Schil plus straat buurt 00 t/m 04		7.846	3.678	4.588	2.679		1.420	2.728	
%			47%	58%			18%	35%	
Specifieke parkeergarages									
	UMCG noord	1.000	vol						
	UMCG zuid		vol						
	P+R hoofdstation	258	150	100		2			
	Martiniplaza	600							

Geheimhouding ex art. 25 Gemeentewet - Bijlage 1 Meerjarenprognose ...

Bijlage 1 : Parkeren huidige situatie (Vervolg 1)

Buurtstallingen	(aanw.)	0,6	0,6	1,0	
Siedemenerstraat	39	22	22	36	7
Poortersplein	65	28	28	47	7
Ebbingepoort	119	60	60	100	7
Nieuwstraat	62	14	14	23	7
Bleekveld	225	84	84	140	7
totaal	510	208	208	346	
P-garages Centrum + Schil	totaal	26.410	15.266	16.925	17.108
plus straat totaal + buurtstal.	%		58%	64%	65%
P+R		bezetting			
	capaciteit	werkd.mid.	zat.mid.	nacht	
Kardinge	898	375	522	0	5
Haren	385	400	300	0	5
Zernike	100	110	20	0	5
Hoogkerk	567	475	350	0	5
Europapark	740	375	153	0	5
totaal	2.690	1.735	1.345	0	
verklaring bronnen bezetting					
parkeergarages					
1	real time gegevens vrije plaatsen op website Q-Park				
2	berekend op basis van bezettingsgraad Rademarkt				
3	bezettingsgegevens 2014 gemeente				
4	inschatting				
5	bezettingstellingen op dinsdag en zaterdag, 2014; sommige locaties fluctueren vrij sterk (Haren za, Europapark werk)				
6	praktijk kennis gemeente				
alg.	bezetting bezoekers o.b.v. inschattingen en praktijkinzicht				
straatparkeren					
alg.	Parkeerdruk meting Groningen 2012 op basis van daadwerkelijk beschikbare plaatsen In Rivierenbuurt waren 394 plaatsen niet beschikbaar (buurt 61)				

Bijlage 2

Ontwikkeling parkeertarieven in Nederland

Geheimhouding ex art. 25 Gemeentewet - Bijlage 1 Meerjarenprognose ...

Bijlage 2 : Ontwikkeling parkeertarieven in Nederland

Parkeertarieven vergelijkbare steden Groningen								
Plaats	Parkeergarage	Locatie (A/B/C)*	Uurtarief P-garage		+/-	Uurtarief straat		+/-
			2013	2015		2013	2015	
Utrecht	La Vie	A	€ 4,28	€ 4,28	=	€ 4,34	€ 4,48	+
Den Haag	Grote Markt / Veerkaden	A	€ 4,00	€ 4,00	=	€ 2,60	€ 2,60	=
Nijmegen	Holland Casino	A	€ 4,00	€ 4,00	=	€ 2,45	€ 2,55	+
Den Bosch	Tolbrug / Arena	A	€ 3,00	€ 3,00	=	€ 2,50	€ 2,50	=
Breda	Centrum	A	€ 3,00	€ 2,50	-	€ 2,00	€ 2,10	+
Arnhem	Broerenstraat P2	A	€ 2,73	€ 3,00	+	€ 2,73	€ 2,85	+
Groningen	Rademarkt	A	€ 2,73	€ 3,00	+	€ 2,30	€ 2,50	+
Groningen	Museum Centrum	A	€ 2,73	€ 3,00	+	€ 2,30	€ 2,50	+
Groningen	Holland Casino	A	€ 2,50	var		€ 2,30	€ 2,50	+
Nijmegen	Waalgade/Eiermarkt	A	€ 2,45	€ 2,55	+	€ 2,45	€ 2,55	+
Leiden	Kaasmarkt (p-terrein)	A	€ 2,40	€ 2,40	=	€ 2,40	€ 2,60	+
Zwolle	Eiland/ Noorderland/Dijkstraat	A	€ 2,40	€ 2,60	+	€ 2,40	€ 2,60	+
Groningen	Centrum	A	€ 2,40	€ 2,40	=	€ 2,30	€ 2,50	+
Groningen	Bos	A	€ 2,40	€ 2,40	=	€ 2,30	€ 2,50	+
Maastricht	OLV Parking P1 / Vrijthof P2	A	€ 2,30	€ 2,60	+	€ 2,60	€ 2,60	=
Den Bosch	Wolvenhoek	A	€ 2,20	€ 2,20	=	€ 2,50	€ 2,50	=
Haarlem	De Appelaar/De Kamp	A	€ 2,18	€ 2,34	+	€ 2,80	€ 3,25	+
Tilburg	Pieter Vreedeplein/ Emmapassage	A	€ 1,80	€ 2,00	+	€ 2,20	Dagkaart	
Assen	Triade/Mercuriusplein	A	€ 1,67	€ 2,00	+	€ 1,50	€ 2,18	+
Emmen	Willinkplein	A	€ 1,40	€ 1,40	=	€ 1,75	€ 1,75	=
Haren	Voorhorst	A	€ 1,20	€ 1,20	=	€ 1,20	€ 1,20	=
Leeuwarden	Zaailand / Oldenhove	A	€ 2,00	€ 2,30	+	€ 2,50	€ 2,60	+
Heerenveen	Geerts Willigenplein	A	€ 1,20	€ 1,20	=	€ 1,20	€ 1,20	=
Den Haag	Torengarage / Helicon	B	€ 3,15	€ 3,00	-	€ 2,60	€ 2,60	=
Groningen	Ossenmarkt	B	€ 2,73	€ 3,00	+	€ 1,60	€ 1,80	+
Groningen	Damsterdiep	B	€ 2,50	€ 2,50	=	€ 1,60	€ 1,80	+
Nijmegen	Keizer Karel Garage	B	€ 2,45	€ 2,50	+	€ 2,45	€ 2,55	+
Breda	De Barones	B	€ 2,40	€ 2,40	=	€ 2,00	€ 2,00	=
Arnhem	Muis P3/ Langstraat P1	B	€ 2,34	€ 2,46	+	€ 1,60	€ 1,75	+
Maastricht	De Griend / Plein 1992	B	€ 2,30	€ 2,14	-	€ 2,60	€ 2,60	=
Utrecht	Paardeveld	B	€ 2,23	€ 2,23	=	€ 3,36	€ 3,41	+
Haarlem	Raaks/ Station	B	€ 2,18	€ 2,34	+	€ 2,80	€ 2,15	-
Zwolle	Rodetorenplein	B	€ 2,00	€ 2,60	+	€ 2,40	€ 2,60	+
Breda	De Prins	B	€ 2,00	€ 2,00	=	€ 2,00	€ 2,00	=
Den Bosch	Stationsplein	B	€ 2,00	€ 2,00	=	€ 2,00	€ 2,00	=
Leiden	Haarlemmerstraat	B	€ 1,50	€ 1,50	=	€ 2,40	€ 2,60	+
Tilburg	Louis Bouwmeesterpl/ Tivoli	B	€ 1,50	€ 2,00	+	€ 1,80	dagkaart	
Leiden	Breestraat	B	€ 1,00	€ 1,50	+	€ 2,40	€ 2,60	+
Groningen	Parking Oosterspoort	B	€ 1,50	€ 1,80	+	€ 1,60	€ 1,80	+
Groningen	Westerhaven	B/C	€ 2,73	€ 3,00	+	€ 1,60	€ 1,80	+
Den Haag	Malleveld	C	€ 2,40	€ 2,40	=	€ 2,60	€ 2,60	=
Groningen	Parking Circus	C	€ 2,40	€ 2,40	=	€ 1,60	€ 1,80	+
Groningen	Batardiep	C	€ 2,40	€ 2,40	=	€ 1,60	€ 1,80	+
Arnhem	Velperplein P4	C	€ 2,10	€ 2,10	=	€ 1,50	€ 1,75	+
Utrecht	De Griffhoek	C	€ 1,60	€ 2,00	+	€ 2,37	€ 2,41	+
Groningen	Noord UMCG (1e uur)	C	€ 1,50	€ 1,60	+	€ 1,60	€ 1,80	+
Groningen	Zuid UMCG (1e uur)	C	€ 1,50	€ 1,60	+	€ 1,80	€ 1,80	+
Groningen	Eensburg	C	€ 1,50	€ 1,50	=			=
Nijmegen	P+R Eerste Oude	C	€ 1,45	€ 1,50	+	€ 1,60	€ 1,65	+
Maastricht	P&W Cabergerweg / P&W Stadspark	C	€ 1,40	€ 1,40	=	€ 1,40	€ 1,40	=
Breda	Arsenaalpad/Gasthuisvelden (p-terrein)	C	€ 1,20	€ 1,20	=	€ 1,20	€ 1,20	=
Zwolle	Diezerpoort	C	€ 1,09	€ 0,80	-	€ 1,09	€ 0,80	-
Den Bosch	Paleis kwartier	C	€ 1,00	€ 1,00	=	€ 2,00	€ 2,00	=
Haarlem	Cronje	C	€ 1,00	€ 1,14	+	€ 1,85	€ 2,15	+
Leiden	LUMC (ziekenhuis) *1e uur gratis	C	€ 1,00	€ 2,00	+	€ 1,50	€ 1,60	+
Tilburg	Knegtel	C	€ 0,80	€ 1,20	+	€ 0,90	€ 1,00	+

* Locatie A=centrum, B=ind centrum, C=net buiten centrum

BIJLAGE

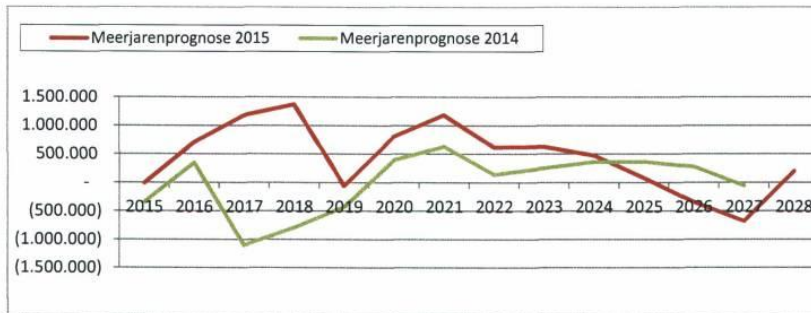
58

BIJLAGE II MEERJARENPROGNOSE PARKEERBEDRIJF 2015

Geheimhouding ex. artikel 25 Gemeentewet

1. Meerjarenprognose Parkeerbedrijf

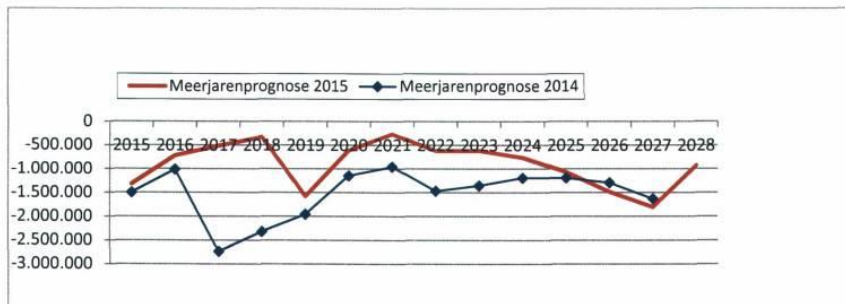
In de meerjarenprognose 2015 is de prognose uit begin 2014 geactualiseerd. Uit de nieuwe prognose blijkt dat de komende jaren het exploitatieresultaat van het Parkeerbedrijf fors positiever uitvalt in vergelijking met de meerjarenprognose uit 2014. Dit wordt onder andere verklaard door de lagere kapitaallasten ten gevolge van de lagere rente. Daarnaast wordt door de latere ingebruikname van de parkeergarage en de fietsenstalling Forum (2019 in plaats van 2017) in de komende jaren het resultaat positief beïnvloed. Ook is het resultaat op straatparkeren licht hoger uitgevallen in verband met de hogere opbrengsten uit de card-only automaten.



Ondanks het positievere meerjarenperspectief zal de exploitatie van het Parkeerbedrijf de komende jaren bloot blijven staan aan enkele forse risico's. Deze risico's worden later in het hoofdstuk toegelicht. Daarnaast zijn naar aanleiding van het rapport van adviesbureau Grontmij enkele wijzigingen doorgevoerd in de geactualiseerde meerjarenprognose en zijn diverse uitgangspunten herijkt, waaronder de omzet-prognose van de Forumgarage, de ingroei van de Damsterdiepgarage en de indexatie van kosten en opbrengsten.

De belangrijkste verschillen tussen de meerjarenprognose 2015 en 2014 worden onderstaand per productgroep toegelicht.

1.2 Parkeergarages



Geheimhouding ex art. 25 Gemeentewet - Bijlage 2 Meerjarenprognose ...

Het algemene beeld in de meerjarenprognose 2015 in vergelijking met 2014 laat voor de productgroep Parkeergarages over de gehele periode hogere resultaten zien dan in 2014. Er zijn diverse effecten waarneembaar. De belangrijkste zullen kort worden benoemd:

1. In de vorige meerjarenprognose is de indexatie naar beneden bijgesteld omdat de parkeertarieven onder druk staan. Ook in deze meerjarenprognose is voor de periode tot en met 2018 gekozen voor een voorzichtiger koers en de geplande tariefsverhoging voor de kortparkeertarieven één jaar op te schuiven. .

Voor enkele parkeergarages (Oosterpoort, Boterdiep en Circus) is besloten in 2016 wel een tariefsverhoging door te voeren. De omzet tickets is in de meerjarenprognose voor 2016 geraamd op € 2,965 miljoen en neemt door de ingroei van de Damsterdiep- en de Boterdiepgarage en de ingebruikname van het Forum (2019) in 2028 toe tot € 8 miljoen op jaarbasis. Eén jaar niet indexeren kost derhalve jaarlijks tussen de € 59.000 en € 160.000 aan omzet en heeft daarnaast een groot cumulatief effect op de groei van de jaarlijkse omzet.

2. In de meerjarenbegroting 2015 zijn de uitgangspunten voor de omzetverwachtingen Boterdiep herijkt op basis van de resultaten tot nu toe en de verwachtingen ten aanzien van de ontwikkelingen van het programma (o.a. woningbouw, Infoversum en abonnementen UMCG/RUG).

Bovenstaande wijzigingen hebben ertoe geleid dat de omzet vanaf het jaar 2016 licht naar beneden is bijgesteld. Hiermee houden we nog steeds een stevige groei-ambitie over. Voor dit risico dient dan ook een reservering in het weerstandsvermogen tegenover te staan.

3. Op basis van de bevindingen van adviesbureau Grontmij en de recente omzetcijfers is de ingroei van de Damsterdiepgarage in de geactualiseerde meerjarenprognose voor het jaar 2016 en verder verlengd. Dit betekent dat de omzet de eerste jaren naar beneden is bijgesteld.

In de onderstaande tabel zijn de verschillen weergegeven:

	2016	2017	2018	2019	2020
Meerjarenprognose 2015	1.000.000	1.300.000	1.600.000	1.750.000	1.895.611
Meerjarenprognose 2014	1.595.690	1.726.448	1.862.747	1.862.747	1.900.002

4. Tevens is de exploitatieopzet van de Forumgarage aangepast. In navolging van Grontmij is besloten de jaarlijkse omzet met circa 20% naar beneden bij te stellen. Geadviseerd wordt om 2 jaar na ingebruikname van de parkeergarage de aangepaste omzetverwachting te evalueren.

In de onderstaande tabel zijn de verschillen weergegeven:

Forumgarage	2019	2020	2021	2022	2023
Meerjarenprognose 2015	1.520.499	1.921.136	2.391.070	2.558.886	2.734.277
Meerjarenprognose 2014	1.820.499	2.321.136	2.841.070	3.058.886	3.284.277

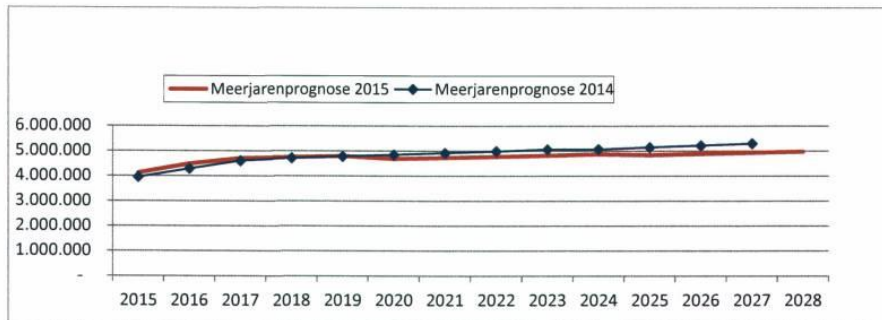
5. De omzet Rademarkt is verhoogd in de geactualiseerde meerjarenprognose 2015 met circa € 100.000 als gevolg van hogere huuropbrengsten.
6. In deze meerjarenprognose is de Oosterpoortgarage vanaf oktober 2016 uit de exploitatie gehaald. In het kader van de verkoop van deze garage, heeft de huidige eigenaar besloten de garage langdurig te verhuren aan Q-Park. Het voorgaand betekent dat het resultaat van het Parkeerbedrijf structureel € 70.000 per jaar verslechterd.
7. De ROP was in de meerjarenprognose 2014 voor 2016 geschat op 3,40%, de ROP 2016 bedraagt echter 2,5%. Dit levert een voordeel op in 2016 van circa € 900.000,-. De komende jaren zal dit voordeel in de meerjarenprognose nog langzaam toenemen, aangezien we rekening houden met een langzamere ingroei van de ROP in de komende jaren.

Geheimhouding ex art. 25 Gemeentewet - Bijlage 2 Meerjarenprognose ...

- De overige exploitatiekosten zijn jaarlijks over de gehele periode van de meerjarenprognose 2015 jaarlijks hoger dan in de voorgaande meerjarenprognose. Dit wordt verklaard door de hogere uitgaven met betrekking tot OZB (€ 220.000) en uitbesteed werk/externe deskundigheid (ruim € 100.000).

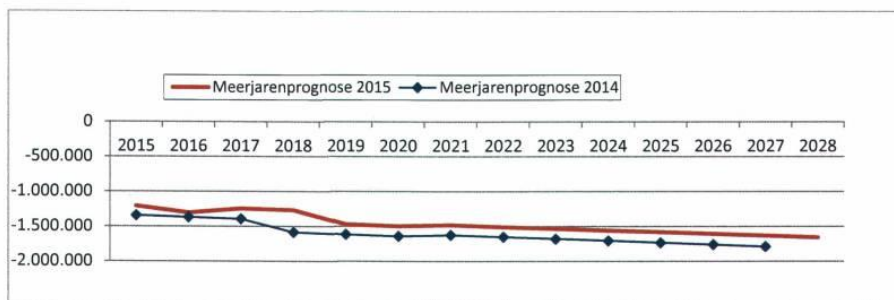
In 2019 neemt het resultaat van de productgroep Parkeergarages af naar € 1,5 miljoen negatief. Dit wordt verklaard door de ingebruikname van de Forumgarage. Daarna zal het verwachte exploitatietekort afnemen tot 2022. In 2022 neemt het exploitatietekort toe tot ruim € 0,6 miljoen. Deze toename wordt verklaard door het wegvallen van de bijdrage aan de Boterdiepgarage. Tot en met 2021 worden de exploitatietekorten gedekt door een bijdrage uit de grondexploitatie CiBoGa. In 2026 en 2027 neemt het exploitatietekort wederom toe. Dit wordt verklaard door enkele forse onderhoudsprojecten bij de Boterdiep- en de Euroborggarage (vloeren, verlichting etc.).

1.3 Straatparkeren



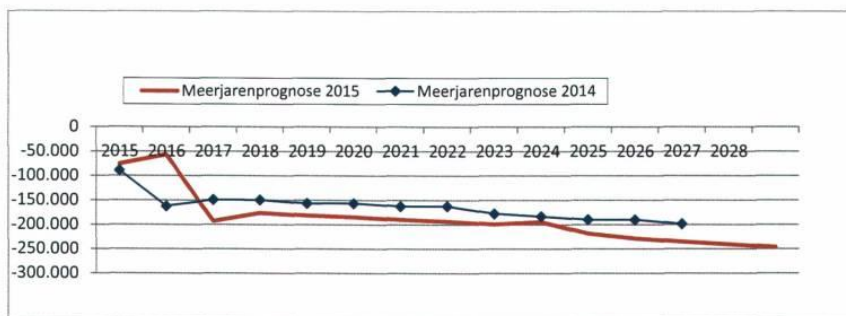
De meerjarenprognose van de productgroep Straatparkeren geeft de eerste jaren een positiever resultaat van circa € 100.000 - € 200.000 boven de lijn van vorig jaar. Dit wordt verklaard doordat de totale opbrengsten het afgelopen jaar met circa € 300.000 zijn toegenomen (vooral uit de card-only automaten) dan waar in de meerjarenprognose 2014 rekening mee was gehouden. Na enkele jaren zal het resultaat lager uitvallen als gevolg van hogere exploitatielasten (exploitatielasten parkeervergunningensysteem, onderhoudskosten parkeerautomaten door de uitbreiding van de betaald parkeergebieden én een lagere indexatie van de parkeerontheffingen).

1.4 Fietsparkeren



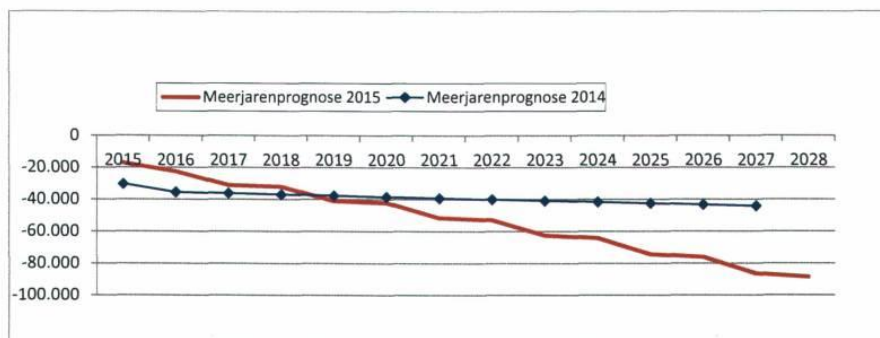
In vergelijking met de meerjarenprognose 2014 is het nieuwe meerjarenresultaat minder negatief (€ 80.000). Dit wordt grotendeels verklaard door lagere exploitatiekosten van het Stadsbalkon. Begin 2016 wordt het beheer van de fietsvoorzieningen aanbesteed. De verwachting is dat de kosten voor het fietsbeheer mogelijk lager zullen uitvallen. In de volgende meerjarenprognose zal dit effect worden meegenomen.

1.5 P+R-Terreinen



In vergelijking met de meerjarenprognose 2014, is in de prognose van 2015 het resultaat voor het jaar 2016 met circa € 170.000 verbeterd. Dit wordt verklaard door een doorgevoerde besparing op het beheer van parkeerterrein Zaanstraat en lagere ingeschatte exploitatielasten van het uitgebreide P+R-terrein Haren en de nieuwe P+R-terreinen Meerstad, Reitdiep en het project kwaliteitsverbetering P+R-terreinen. Omdat de gesprekken met de regionale partners nog gaande zijn, is de beoogde structurele bijdrage (jaarlijks € 0,15 miljoen) conform de voorgaande meerjarenprognose opgenomen. Als laatste dient gesteld te worden dat de administratieve verschuiving van de omzet parkeerterrein P2 naar de productgroep Parkeergarages een dempend effect heeft op de actuele prognose.

1.6 Buurtstallingen



De resultaatprognose van de buurtstallingen is in de meerjarenprognose 2015 op lange termijn verslechterd ten opzichte van de voorgaande prognose. Dit wordt vooral verklaard door de aanpassingen van de indexatie van de inkomsten. In de vorige meerjarenprognose werden de

Geheimhouding ex art. 25 Gemeentewet - Bijlage 2 Meerjarenprognose ...

opbrengsten elkaar met 2% verhoogd. Over de periode tot en met 2028 wordt nu eenmaal in de twee jaar een indexatie van 2% toegepast. Voor deze voorzichtigere koers is gekozen omdat de parkeertarieven voor ondergrondse parkeervoorzieningen onder druk staan. Het resultaat zal door de aanpassing dalen met maximaal € 40.000.

Geheimhouding ex. artikel 25 Gemeentewet

2. RISICO'S PARKEERBEDRIJF

Naar aanleiding van de nieuwe meerjarenprognose Parkeerbedrijf en de uitkomsten van het onderzoek van adviesbureau Grontmij is het risicomodel voor het Parkeerbedrijf geactualiseerd. In de volgende hoofdstukken wordt ingegaan op de belangrijkste onderkende risico's, de uitkomsten van het risicomodel en de vertaling naar het gewenste niveau van het weerstandsvermogen voor het Parkeerbedrijf.

2.1 Belangrijkste risico's van het Parkeerbedrijf

1. Renteontwikkeling (ROP)

Het renterisico is reeds jaren één van de belangrijkste risico's van het Parkeerbedrijf. De huidige boekwaarde van 120 miljoen euro, maakt het Parkeerbedrijf kwetsbaar voor renteschommelingen. Een toe- of afname van 0,1% van het rentepercentage heeft een jaarlijks financieel effect van € 100.000 (heden) oplopend vanaf 2019 naar € 180.000.

In de vorige meerjarenprognose 2014 werd vanaf 2016 gerekend met een percentage van 3,40%. In de geactualiseerde meerjarenprognose wordt in 2016 nog gerekend met het vastgestelde percentage van 2,5%.

	Prognose 2014	Prognose 2015	Vershil
2016	3,40%	2,50%	-0,90%
2017	3,60%	2,60%	-1,00%
2018	3,80%	2,70%	-1,10%
2019	4,00%	2,80%	-1,20%
2020	4,00%	2,90%	-1,10%
2021	4,00%	3,05%	-0,95%

Omdat op de lange termijn het reëel is te veronderstellen dat de rente gaat stijgen, wordt via een jaarlijkse opslag (van 0,1%) vanaf 2026 gerekend met een rente van 4%. Vanaf dat jaar is de rente stabiel gehouden op 4%. Omdat 4% vanuit langjarig historisch perspectief aan de ondergrens zit, weegt het renterisico vanaf 2026 zwaarder mee in de risicobeoordeling en daarmee in het weerstandsvermogen.

2. Ontwikkelingen opbrengsten- en kostenindexatie

In de geactualiseerde meerjarenprognose 2015-2028 zijn de kosten jaarlijks geïndexeerd met 2%, de opbrengsten zijn gedifferentieerd (tussen de 0 en 2%) geïndexeerd. In navolging op de vorige meerjarenprognose, is gekozen voor een voorzichtige benadering van de indexatie van de opbrengsten. In lijn met voorgaande jaren en rekening houdend met het prijsbeleid van andere parkeerexploitanten worden bijvoorbeeld voor 2016 de tarieven van de parkeertickets in 2016 niet zijn verhoogd en voor 2017 beperkt verhoogd met 1%.

Alle opbrengsten van het Parkeerbedrijf zijn ten behoeve van de actualisatie meerjarenbegroting beoordeeld op de verwachte te kunnen realiseren indexatie.

In het risico-model is het gesaldeerde effect berekend wat het risico is wanneer de opbrengsten en kosten structureel lager en hoger worden geïndexeerd dan in de meerjarenbegroting is gehanteerd. De bandbreedtes die hierbij zijn gehanteerd zijn (-0,5 en -1% en +0,5% en +1%).

Indien er ten opzichte van de doorgevoerde indexatie van 2%, slechts 1% indexatie kan worden toegepast, is dit voor de opbrengsten een risico, voor de kosten echter een kans. Om die reden zijn de effecten van de indexatie over kosten en opbrengsten gesaldeerd. Hierbij hebben wij in het risicomodel dezelfde benadering gehanteerd als in de meerjarenbegroting, wat betekent dat ten aanzien van de indexatie van de opbrengsten een gematigder koers is aangehouden. Voorbeeld: indien de kosten met +1% (=3% indexatie) worden geïndexeerd, zijn de opbrengsten met 1,5% (50% van 3%) geïndexeerd.

3. Beoogde bijdrage beheerlasten P+R-terreinen

In 2013 zijn afspraken gemaakt met de regionale partners over hun bijdrage aan de beheerlasten van de gemeentelijke P+R-terreinen. Het betreft hier een bijdrage van € 150.000. Op dit moment zijn de gesprekken met de verschillende partners nog in volle gang en is de uitkomst ongewis. Omdat op dit punt nog geen sluitende afspraken zijn gemaakt, blijft dit een risico. In het risico-model is de kans op 50% geschat dat deze € 0,15mln ook daadwerkelijk wordt ontvangen na 2015.

4. Bezettingsgraden gemeentelijke parkeergarages

De bezettingsgraden van de gemeentelijke parkeergarages worden direct beïnvloed door de macro-economische /conjuncturele ontwikkelingen. De vertraagde ontwikkelingen van de diverse programma's, de daling van het bezoek aan de binnenstad en andere ontwikkelingen zoals het internet winkelen en "Het nieuwe werken", vormen een risico voor de bezetting van de parkeergarages.

Voor de parkeergarages die worden geëxploiteerd door de Gemeente Groningen is per garage een risicoprofiel opgesteld in het risico-model. Per garage is beoordeeld wat de omzet de afgelopen jaren is geweest, wat de verwachtingen qua bezettingsgraad zijn, welke programmatische ontwikkelingen er in de toekomst gerealiseerd worden, etc. De aannames per parkeergarage worden in bijlage 1 weergegeven.

Naar aanleiding van de uitkomsten van het adviesrapport van Grontmij is de beoogde ingroei van de Damsterdiepgarage verlengd. In de vorige meerjarenprognose zou deze garage in 2018 haar ingroei-plafond gerealiseerd hebben. In de geactualiseerde prognose ligt het dit plafond in 2021.

Tevens concludeert Grontmij dat de verwachte sterke groei van de Forumgarage niet haalbaar zou zijn, omdat het totaal aantal bezoekers van de binnenstad hoogstens gelijk zal blijven.

Voor de Forumgarage is echter besloten te blijven rekenen met de verwachte bezettingsgraden van deze parkeergarage, omdat deze garage zich nog moet bewijzen dat deze de beoogde bezettingsgraad gaat realiseren. Wij verwachten namelijk dat de komst van het Groninger Forum wel degelijk zal leiden tot een stijging van het bezoek aan de binnenstad.

Voor de Damsterdiep- en de Forumgarage wordt in de meerjarenprognose uiteindelijk rekening gehouden met een hoge bezettingsgraad. Het verder groeien dan de ingeschatte maximale bezettingsgraad lijkt geen realiteit. Het risico is echter aanwezig dat de in de meerjarenprognose opgenomen omzetten niet zullen worden gerealiseerd.

De resterende gemeentelijke parkeergarages worden op basis van de daadwerkelijke realisatie over het afgelopen boekjaar (2014) doorgetrokken naar de toekomst. Het risico van de bezettingsgraad is per parkeergarage alleen berekend over de omzet kortparkeren.

Geheimhouding ex art. 25 Gemeentewet - Bijlage 2 Meerjarenprognose . . .

In de meerjarenprognose is de gerealiseerde omzet van 2014 de basis voor de omzet 2015 en verder. De invloeden van de macro-economische/conjuncturele ontwikkelingen zijn dan op deze wijze verdisconteerd in het model. Tevens is gekeken naar de toekomstige programmatische ontwikkelingen of veranderingen in de omgeving van de parkeergarage. Voor de Boterdiepgarage is bijvoorbeeld de omzet in de meerjarenprognose ingestoken op basis van het niveau 2014, maar wordt een groei verwacht in het gebruik van deze parkeergarage ten gevolge van diverse ontwikkelingen in het gebied (o.a. woningbouw, UMCG/RUG en de realisatie van de hoofdingang welke dichterbij het centrum ligt). Het risico van de Boterdiepgarage is tot en met 2021 onderdeel van de grondexploitatie CiBoGa.

De Oosterpoort- en de Circusgarage zijn ingeschat als parkeergarages met een laag risicoprofiel. Vanaf oktober 2016 is de Oosterpoortgarage uit de meerjarenprognose gehaald omdat vanaf november 2016 de parkeergarage door de eigenaar wordt verhuurd aan Q-Park.

5. Ontwikkeling Straatparkeren

In het risicomodel Parkeerbedrijf is het effect berekend indien de opbrengsten straatparkeren (opbrengsten card-only automaten en de fiscale naheffingen) jaarlijks lager zijn dan het uitgangsscenario zoals dat in deze meerjarenprognose is opgenomen. De gevoeligheid is alleen berekend voor de omzet uit de card-only automaten en de naheffingen die uitgeschreven worden door Stadstoezicht, aangezien deze opbrengsten het meest conjunctuurgevoelig zijn en dus de grootste risico's hebben op een lagere omzet.

De overige opbrengsten (vergunningen, ontheffingen en bezoekerspasseer) zijn ingeschat als niet-conjunctuur gevoelig. Ten behoeve van de berekening van het weerstandsvermogen wordt enkel rekening gehouden met het risico op lagere opbrengsten en wordt dus geen rekening gehouden met de kans op hogere opbrengsten.

6. Overige risico's

• Centrumgarage

De afspraken rondom de omzetting van de Centrumgarage naar een doelgroepengarage/buurtstalling zijn in 1991 al contractueel vastgelegd. De gemeente Groningen kan op het moment dat het Forum in gebruik wordt genomen, de Centrumgarage aankopen voor een bedrag van circa € 2.365.000 (prijsspeel 2017) eventueel te vermeerderen met resterende afschrijvingslasten.

Exploitant Interparking ziet graag dat de huidige contractuele afspraken worden heroverwogen en dat in gezamenlijkheid wordt gezocht naar alternatieve exploitatievormen.

In 2015 zijn de gesprekken met Interparking gecontinueerd, dit uiteraard zonder verplichtingen aan te gaan die afwijken van het eerder uitgesproken standpunt van de gemeenteraad. De verwachting is dat de gemeenteraad voor de zomer 2016 geïnformeerd zal worden over een mogelijk voorstel.

In lijn met de in 2014 aangeboden meerjarenprognose is ook in de huidige prognose het financiële effect van het omzetten van deze garage in een buurtstalling niet verwerkt. Dit in verband met de onzekerheden over de toekomstige exploitatiewijze en de bijhorende investerings- en onderhoudskosten.

• Rademarktgarage

De bouwkundige staat van de Rademarktgarage blijft een continu aandachtspunt. De ligging van deze parkeergarage in combinatie met constructieve knelpunten heeft de afgelopen jaren geresulteerd in scheurvorming, die soms door vochtdoorlating verder schade kunnen opleveren aan installaties e.d. Dit heeft in het verleden (2006) geleid tot een tijdelijke sluiting van deze garage. Sinds die tijd monitoren wij de bestaande en eventueel nieuwe scheurvorming in de garage. Dit gebeurde tot medio

Geheimhouding ex art. 25 Gemeentewet - Bijlage 2 Meerjarenprognose ...

2015 met behulp van traditionele scheurmeters. Deze zijn naar aanleiding van de aardbevingsproblematiek vervangen door digitale scheur- en trilling meters. Hierdoor kan een onderscheid gemaakt worden tussen veranderingen in het scheurpatroon ten gevolge van de constructieve knelpunten en die ten gevolge van seismische activiteit. Op dit moment zijn er herstelwerkzaamheden aan één van de constructieve balken in voorbereiding. In verband met de impact op de bedrijfsvoering van deze garage zullen deze naar verwachting in januari 2016 worden uitgevoerd.

Aangezien de ontwikkeling voor deze garage onvoorspelbaar is en het benodigde investeringsbedrag voor het oplossen van deze knelpunten nog niet bekend is, is dit risico nog niet gekwantificeerd in het risico-model Parkeerbedrijf.

2.2 Weerstandsvermogen Parkeerbedrijf

Voor de meerjarenprognose 2015 is de gevoeligheidsanalyse geactualiseerd voor de onderdelen:

- rente;
- opbrengsten en kosten;
- OV-bijdrage;
- bezettingsgraad parkeergarages;
- ontwikkeling straatparkeren;

In de meerjarenprognose 2015 is het incidentele risico gekwantificeerd op € 4,27 miljoen voor de periode 2016-2019. Rekening houdend met de kans van optreden vraagt dit een weerstandsvermogen van € 3,8 miljoen voor de periode tot en met 2019. Voor de gehele looptijd (doorgerekend tot en met 2024) bedraagt het risicobedrag circa 14,8 miljoen (2014 € 18,2 miljoen over de periode tot en met 2024). Rekening houdend met de kans van optreden komt dit neer op een benodigd weerstandsvermogen van € 13,4 miljoen. De afname van het benodigde weerstandsvermogen wordt grotendeels verklaard door de lagere ROP (effect € 2 miljoen) en door een lagere risico bij het bezettingsgraad risico van de gemeentelijke parkeergarages (aanpassing exploitatie-opzet Forumgarage). Het lagere risico bij de parkeergarages wordt verklaard door het feit dat de Oosterpoortgarage eind 2016 uit de exploitatie gaat (effect € 0,3 miljoen) en doordat de Forumgarage (effect € 0,4 miljoen) later in exploitatie gaat.

	Rente	Opbrengsten en kosten	OV-bureau	Bezettingsgraad	Straat-parkeren	Af: Forum correctie	Totaal risico-bedrag	Incl. kans op voordoen
2016	0	50.496	75.000	321.425	366.018		812.939	692.041
2017	114.298	81.936	75.000	382.890	391.803		1.045.927	915.498
2018	114.833	111.604	75.000	463.581	220.346		985.364	890.341
2019	157.527	145.246	75.000	823.742	223.952		1.425.467	1.320.935
2020	232.835	183.941	75.000	953.534	227.622		1.672.933	1.557.761
2021	236.199	219.925	75.000	1.070.602	231.358		1.833.084	1.707.792
2022	240.851	246.243	75.000	909.054	235.160		1.706.308	1.556.493
2023	249.901	281.990	75.000	1.057.071	239.029		1.902.992	1.716.154
2024	260.983	317.328	75.000	852.048	242.968	-68.561	1.692.447	1.497.950
2025	278.378	351.280	75.000	903.741	246.977	-68.561	1.800.553	1.581.793
Totaal	1.885.805	1.989.989	750.000	7.737.689	2.625.233	-137.123	14.878.014	13.436.757

In hoofdstuk 3 wordt de achterliggende methodiek van de risico-bepaling nadere toegelicht.

Geheimhouding ex. artikel 25 Gemeentewet

3 Risico-model Parkeerbedrijf

In hoofdstuk 2.1 zijn de verschillende risico's voor het Parkeerbedrijf weergegeven, die voortkwamen uit het risicomodel van het Parkeerbedrijf.

Per geïdentificeerd risico is voor de periode 2015-2027 een inschatting gemaakt van de kans op voordoen (100%, of 75%). Vervolgens is het risico ingeschat op een hogere of lagere realisatie x de kans daarop.

Per risico worden de belangrijkste aannames toegelicht.

1. Renteontwikkeling (ROP)

In het meerjarenmodel 2015-2028 is de rente als volgt verwerkt:

	Prognose 2015
2016	2,50%
2017	2,60%
2018	2,70%
2019	2,80%
2020	2,90%
2021	3,05%
2022	3,20%
2023	3,4%
2024	3,6%
2025	3,8%
2026	4,0%
2027	4,0%
2028	4,0%

De gedachte hierachter is dat de rente in de toekomst zeer waarschijnlijk gaat stijgen. De huidige ROP 2015 bevindt zich op een zeer laag niveau, in 2016 zal de ROP met nog eens 0,5% afnemen. Op de lange termijn is het reëel om te veronderstellen dat de rente wellicht boven de 4% gaat uitkomen. In de meerjarenprognose is vanaf 2019 de rente echter gemaximeerd op 4,0%. Hierbij is gekeken naar de lange termijn gemiddelden van de ROP over de afgelopen 10-15 jaar (zie onderstaand).

Hierbij is gekeken naar de lange termijn gemiddelden van de ROP over de afgelopen 10-15 jaar (zie onderstaand).

- 5-jarig ROP gemiddelde 3,38%
- 10-jarig ROP gemiddelde 3,66%
- 15-jarig ROP gemiddelde 4,20%
- 20-jarig ROP gemiddelde 5,06%

Doordat in het meerjarenmodel rekening is gehouden met een verwachte toename van de rente, heeft dit ook gevolgen voor de inschatting van het risico op een stijgende (of dalende) rente voor het weerstandsvermogen.

De rente is op dit moment zeer laag (ROP 2016 2,5%), ook al wordt in de meerjarenprognose rekening gehouden met een stijging van de ROP (in 10 jaar tijd 1,5% stijging), de kans dat de rente harder gaat stijgen dan we nu voorzien in de meerjarenprognose is waarschijnlijk.

Om deze reden is een lage kans op een dalende rente opgenomen en een hoge kans dat de rente meer stijgt dan voorzien in de meerjarenprognose.

De reservering van het renterisico voor het weerstandsvermogen valt in het risicomodel voor 2015 circa 2 miljoen lager uit in vergelijking met het voorgaande jaar, dit komt omdat de rente toen 0,5% hoger was en mede om die reden een kortere ingroei naar 4% hebben gehanteerd.

Nu daalt de rente van 2015 naar 2016 met 0,5% en komen we met een gelijkmatige stijging naar 4% tot 2025 op 3,8%, in 2026 is de rente begroot op 4%. Hoe hoger de rente hoe hoger de reservering voor het weerstandsvermogen.

2. Ontwikkelingen opbrengsten- en kostenindexatie

In de meerjarenprognose zijn de kosten jaarlijks geïndexeerd met 2%, de opbrengsten zijn tussen de 0 en 2% geïndexeerd. In de voorgaande meerjarenprognose is de gelijk opgaande stijging tussen de indexatie van de opbrengsten en de indexatie van de kosten al los gelaten. Deze voorzichtige koers wordt in de nieuwe prognose doorgezet. In deze meerjarenprognose is voor de periode tot en met 2018 gekozen de geplande tariefsverhoging voor de kortparkeertarieven één jaar op te schuiven. Alle opbrengsten van het parkeerbedrijf zijn ten behoeve van de actualisatie meerjarenbegroting beoordeeld op de verwachte te kunnen realiseren indexatie ingeschat.

In het algemeen kan de volgende samenhang tussen de opbrengsten en kosten worden onderkend :

Economie groeit	Economie krimpt
Kostenstijging -> negatief effect	Lagere kostenstijging -> positief effect
Opbrengstenstijging -> positief effect	Lagere opbrengstenstijging -> negatief effect
Rentestijging -> negatief effect	Lagere rentestijging of rentedaling-> positief effect
Bezettingsgraad parkeergarages neemt toe -> positief effect	Bezettingsgraad parkeergarages neemt af -> negatief effect
Bezettingsgraad straatparkeren neemt toe -> positief effect	Bezettingsgraad straatparkeren neemt af -> negatief effect

Naast de bovenstaande algemeen economische principes hebben parkeergarages en straatparkeren hun eigen specifieke kenmerken.

Gesteld kan worden dat de opbrengstenkant van de productgroep parkeergarages beperkt beïnvloedbaar is. De locatie van de garage (in relatie tot de omgeving) vormt het basisbezoekmotief voor een garage. Het succes van bovengrondse programma's en de nabijheid van (winkel)voorzieningen is van doorslaggevend belang voor de bezettingsgraad en dus de omzet van een garage. Dit wordt nogmaals benadrukt door het rapport van adviesbureau Grontmij.

Tevens wordt de groei van het garagetarief beïnvloed door het ruime aanbod van parkeerplaatsen in de stad Groningen en het prijsgedrag van de concurrenten. Interparking (de exploitant van de Centrum- en de Biosgarage) heeft in 2015 bijvoorbeeld geen tariefsverhoging doorgevoerd.

De hiervoor geschetste ontwikkelingen en trends hebben natuurlijk ook invloed op het straatparkeren. Toch is de impact hier minder groot. Dit komt enerzijds doordat de opbrengsten voor een deel worden gegenereerd uit leges en naheffingen en anderzijds omdat de parkeerplaatsen veelal dicht bij de bestemming liggen, wat voor kortparkeerders van belang is. Straatparkeren kenmerkt zich ten opzichte van garageparkeren als een prijsinelastisch goed, wat met zich meebrengt dat de prijsstelling

-en dus de omzet uit straatparkeren- beter beïnvloedbaar is.

In de meerjarenprognose 2015-2028 zijn de kosten jaarlijks geïndexeerd met 2%, de opbrengsten zijn tussen de 0-2% geïndexeerd.

De volgende lijn is geïdentificeerd:

- Opbrengsten garages: gemiddeld 1% (2014 en 2015 0% op tickets, daarna om het jaar 2%, abonnementen gemiddeld varieert tussen 0-2%);
- Straatparkeren: gemiddeld 1,5% (tickets met 1%, de andere opbrengsten variërend van 1-18%). Tickets zijn 50% van de opbrengsten.;
- Buurstallingen: gemiddeld 1%;
- P+R: gemiddeld 1%.

Op basis van de cijfers van het CBS zijn de volgende langjarige gemiddelden van het CPI (consumentenprijsindex) berekend:

- 1-5 jaar 1,46%
- 6-10 jaar 1,49%
- 11-15jaar 1,73%

De kans dat de kostenindexatie boven de 2,5% komt is niet heel groot. In 15 jaar is de stijging 2 maal > 2,5%, in 2001 en in 2002 3,28%.

In het risicomodel is berekend wat het risico bedraagt als de index 1% / 1,5% / 2,5% en 3% bedraagt. Uitgangspunt is dat voor de opbrengsten 50% van de indexatie berekend wordt en voor de kosten 100%. Dit betekent wanneer de kostenstijging 3% bedraagt, de opbrengstenstijging 1,5% bedraagt. De reden hiervan is dat nu in het meerjarenmodel de kosten met 2% zijn geïndexeerd, maar we verwachten niet dat de opbrengsten jaarlijks met eenzelfde percentage geïndexeerd kunnen worden.

De lijn die vorig jaar in het risicomodel is ingezet is doorgetrokken. Dit betekent dat we de effecten van een hogere kostenstijging salderen met het effect van een hogere opbrengstenstijging en vice versa.

Een hogere kostenstijging is een risico, maar tegelijkertijd een kans op hogere opbrengsten en andersom.

Uit voorzichtigheidsoogpunt wordt een hogere kans toebedeeld dat er in de toekomst een minder grote tariefsontwikkeling kan plaatsvinden dan nu in het meerjarenmodel (2%) is doorgerekend.

De verdeling is 50% kans op een lager tarief, 25% kans op een gelijkblijvende bezettingsgraad en 25% kans op een hoger tarief.

3. Bijdrage beheerlasten P+R-terreinen

Om de exploitatie van het Parkeerbedrijf positief te beïnvloeden, is begin 2012 een aantal maatregelen getroffen met het pakket "Parkeren met Perspectief". Eén van de maatregelen uit dat pakket betreft een structurele bijdrage van regionale partners aan het Parkeerbedrijf ter compensatie van exploitatie- en onderhoudskosten van de P+R-terreinen. Voor de afgelopen jaren zijn afspraken gemaakt over een bijdrage van € 150.000 per jaar. Voor de jaren hierna zijn nog geen afspraken gemaakt. Om die reden

is in het risicomodel de kans op 50% ingeschat dat deze € 150.000 vanaf 2015 ook daadwerkelijk wordt ontvangen.

4. Bezettingsgraden gemeentelijke parkeergarages

Per garage die door het Parkeerbedrijf wordt geëxploiteerd, is de omzet over de afgelopen jaren in kaart gebracht, en op basis daarvan i.c.m. met toekomstige mogelijkheden in het gebied van de parkeergarage is de omzet voor de meerjarenprognose ingeschat en is een inschatting gemaakt van de risico's indien deze omzet niet wordt gerealiseerd.

- **Boterdiepgarage:**

In de afgelopen jaren heeft de omzet van de kortparkeersdiers zich als volgt ontwikkeld.

	Omzet k.p. ¹	Absoluut verschil	Procentueel verschil
2009	35.000		
2010	169.800	134.800	38,5%
2011	252.400	82.600	48,6%
2012	255.000	2.600	1%
2013	295.000	40.000	15,7%
2014	426.000	131.000	44,4%

In de meerjarenprognose is de garage als volgt verwerkt:

	Omzet k.p.	Absoluut verschil	Procentueel verschil
2015	587.855	161.855	37,9%
2016	607.855	20.000	3,5%
2017	663.016	55.161	9,0%
2018	733.435	70.419	10,6%
2019	789.327	55.892	7,6%

In 2015 wordt een toename verwacht van € 160.000 door de autonome groei van de parkeergarage en de ontwikkeling van het bovengrondse programma. Tot en met 2017 wordt rekening gehouden met een lichte groei.

Het grootste risico voor deze garage zit hem in de geraamde stijging vanaf 2020 tot en met 2027. Deze stijging heeft vooral betrekking op de te verwachten realisatie van het woningbouwprogramma en de afzet van abonnementen aan het UMCG/RUG. We verwachten daardoor meer abonnementen te kunnen afzetten. Daarnaast verwachten we een verdere autonome groei van de omzet kort parkeren. Vanaf 2020 is in de meerjarenbegroting jaarlijks 10% autonome groei kort parkeren opgenomen. Ten opzichte van de voorgaande meerjarenbegroting is de totaal te verwachten omzet van de Boterdiepgarage neerwaarts bijgesteld wat een effect heeft van ruim € 200.000.

De huidige omzetverwachtingen zijn nog steeds erg ambitieus en daardoor risicovol. Om die reden is in het weerstandsvermogen vanaf 2022 een reservering hiervoor opgenomen. De komende jaren zullen wij moeten gebruiken om de omzetverwachtingen en de ontwikkelingen van de diverse programma's te monitoren en bij te stellen indien noodzakelijk.

¹ Het risico van deze parkeergarage is vanaf 2012 voor een periode van 10 jaar ondergebracht bij de grondexploitatie CiBoGa.

In vergelijking met vorig jaar is het risico voor de Boterdiepgarage dit jaar op een andere wijze berekend. Aangezien de exploitatierisico's tot en met 2021 gedekt door de grondexploitatie CiBoGa, ontstaat er na 2021 een risico voor het Parkeerbedrijf.

De verwachte groei zit naast het kort parkeren met name ook bij de abonnementen. Over de groei van de abonnementen wordt in het risicomodel ook weerstandsvermogen berekend. Dit in tegenstelling tot de andere gemeentelijke parkeergarages waar voor abonnementen geen groei wordt verwacht. Bij de Boterdiepgarage is deze groei wel te verwachten. Omdat het bovengrondse bouwprogramma voor 2020 redelijk goed is in te schatten worden de abonnementen niet meegenomen in het risico, voor het programma in 2022 wel.

In het risicomodel berekenen we 100% van de groei kort parkeren en de realisatie van het programma in 2022 (abonnementen) welke vanaf 2022 in het model is opgenomen voor het weerstandsvermogen.

Het bovenstaande is vertaald in het onderstaand model:

Huidige bezettingsgraad	Kans
100% realisatie programma	20%
50% realisatie programma	40%
0% realisatie programma	40%

- **Damsterdiepgarage:**

De huidige bezettingsgraad van kortparkeerders is 7,7%. De garage zal uiteindelijk een bezettingsgraad van 23,5% (kortparkeerders en abonnementen) moeten realiseren. Het aantal bezoekers van de Damsterdiepgarage is sinds de opening van de parkeergarage gestegen. In 2014 is uiteindelijk een omzet gerealiseerd van 639.073.

In de afgelopen jaren heeft de omzet van de kortparkeerders zich als volgt ontwikkeld.

	Omzet k.p.	Absoluut verschil	Procentueel verschil
2013	511.636		
2014	639.073	127.437	24,9%

In de meerjarenprognose zit de garage als volgt verwerkt:

	Omzet k.p.	Absoluut verschil	Procentueel verschil
2015	733.807	94.735	14,8%
2016	932.729	198.922	27,1%
2017	1.228.183	295.454	31,7%
2018	1.523.482	295.299	24,0%
2019	1.755.951	232.469	15,3%

De verwachting is dat de aanwezigheid van Nijestee, de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte en de nabijheid van het UMCG een positief effect hebben op het aantal kortparkeerders van de Damsterdiepgarage. In het risico-model is rekening gehouden met het feit dat tijdens de ingroei periode de kans groter zal zijn dat de bezettingsgraad niet gerealiseerd gaat worden.

Tijdens ingroei	Kans
-10%	40%
-5%	40%
-2,5%	20%
0%	0%
1%	0%
2%	0%
3%	0%

Na de ingroei	Kans
-10%	10%
-5%	20%
-2,5%	40%
0%	20%
1%	5%
2%	5%
3%	0%

- **Forumgarage**

De parkeergarage Forum zal uiteindelijk een bezettingsgraad van 35% moeten realiseren. Voor het bezettingsgraad risico tussen 32,5% en 35% wordt sinds enkele jaren een voorziening opgebouwd van € 0,7 mln per jaar.

De Forumgarage zou eerst in 2017 in exploitatie worden genomen, maar dat wordt nu 2019. Tevens is de exploitatieopzet van de Forumgarage aangepast. Aangezien Grontmij geen uitspraak doet aangaande de exacte mate van bijstelling van de omzetverwachting van de Forumgarage is gekozen om de bezettingsgraden van de voormalige Nabergarage en de Rademarktgarage als referentie te nemen. Aanvullend hierop verwachten wij dat de invulling van het Groninger Forum en de locatie van de Forumgarage tot een fors aantal extra parkeerders zal leiden. Ook de bevestiging in de recente 'Vitaliteits-benchmark Centrumgebieden' van Goudappel Coffeng, dat de stad Groningen nog steeds een kwalitatief hoogwaardig centrumgebied heeft met ontwikkelkansen zou de verwachte positieve ontwikkeling van de Forumgarage moeten bewerkstelligen.

Het voorgaande heeft geresulteerd in een structurele bijstelling van de jaarlijkse omzet met circa 20%.

Het gegeven dat er een hoog risicoprofiel aan deze garage is gehangen, doet ook recht aan de conclusies van adviesbureau Grontmij.

In de meerjarenprognose is de garage als volgt verwerkt:

	Omzet k.p.	Absoluut verschil	Procentueel verschil
2019	1.414.499		
2020	1.815.136	400.637	28%
2021	2.285.070	469.934	26%
2022	2.452.886	167.816	7%
2023	2.628.277	175.391	7%

Tijdens de ingroei-jaren heeft deze garage een verhoogd risico dat de bezettingsgraad niet zal worden gerealiseerd. In deze periode worden dan ook geen kansen op groei ingerekend:

Geheimhouding ex art. 25 Gemeentewet - Bijlage 2 Meerjarenprognose ...

Tijdens ingroei	Kans
-10%	60%
-5%	40%
-2,5%	0%
0%	0%
1%	0%
2%	0%
3%	0%

Na de ingroei (2024) is de volgende kansverdeling doorgerekend in het risico-model:

Na de ingroei	Kans
-10%	25%
-5%	25%
-2,5%	30%
0%	20%
1%	0%
2%	0%
3%	0%

- **Euroborggarage**

De huidige bezettingsgraad kortparkeerders van deze garage is stabiel en ligt rond de 14%. Ondanks de afvlakkende omzetontwikkeling kunnen de actuele programmatische ontwikkelingen (sporthal, woon-zorgcentrum etc.) op het Europapark een positieve impact hebben op het bezoek aan de Euroborggarage. Op korte termijn ligt een forse stijging van de omzet/bezettingsgraad echter niet in de rede en is het risico-profiel onveranderd gebleven.

In de afgelopen jaren heeft de omzet van de kortparkeerders zich als volgt ontwikkeld.

	Omzet k.p.	Absoluut verschil	Procentueel verschil
2009	978.000		
2010	1.164.000	186.000	19%
2011	1.190.000	26.000	2,2%
2012	1.300.000	110.000	9,2%
2013	1.359.749	59.749	4,6%
2014	1.326.329	-33.420	-2,4%

In de meerjarenprognose wordt de begrote omzet over 2015 (1.326.329) eenmaal in de twee jaren met 2% geïndexeerd.

Het bovenstaande is vertaald in het onderstaand model:

Huidige bezettingsgraad 13%	Kans
-3%	5%
-2%	10%
-1%	20%

Geheimhouding ex art. 25 Gemeentewet - Bijlage 2 Meerjarenprognose ...

0	50%
1	5%
2%	5%
3%	5%

- **Circusgarage:**

De huidige bezettingsgraad van kortparkeerders is 1%. Het aantal abonnementen in deze garage is relatief groot (politie, bewoners en bedrijven).

De Circusgarage heeft de laatste jaren te maken met een daling van het aantal bezoekers en sinds 2013 een lichte stijging van de omzet. De stijging van de omzet is veroorzaakt door doordat meer abonnementen afgenomen zijn en de parkeerders langer verbleven in de parkeergarage (o.a. Hanze Hogeschool).

De komende jaren wordt geen stevige groei verwacht in de Circusgarage, aangezien de functies in winkelcentrum De Beren vooral een wijkfunctie hebben en daardoor vooral winkelend publiek trekt dat niet met de auto maar op de fiets komt. De commerciële plint heeft zich niet kunnen ontwikkelen tot het ooit beoogde regionaal bronpunt.

In de afgelopen jaren heeft de omzet van de kortparkeerders zich als volgt ontwikkeld.

	Omzet k.p.	Absoluut verschil	Procentueel verschil
2009	97.000		
2010	91.000	-6.000	-6,2%
2011	54.000	-37.000	-40,6%
2012	40.000	-14.000	-25,9%
2013	38.382	-1.618	-4%
2014	69.404	31.022	80,8%

In de meerjarenprognose is de gerealiseerde omzet over 2014 tot en met 2016 niet geïndexeerd. Vanaf 2020 is de omzet eenmaal in de twee jaren met 1% geïndexeerd..

Het bovenstaande is vertaald in het onderstaand model:

Huidige bezettingsgraad 2%	Kans
-0,5%	20%
0%	80%
0,5%	0%

- **Oosterpoortgarage:**

Aangezien deze garage vanaf oktober 2016 niet meer wordt gehuurd en geëxploiteerd door de Gemeente Groningen, is deze garage vanaf 2017 verwijderd uit het risico-model. De huidige bezettingsgraad is circa 7%. Voor de korte termijn schatten wij de kans op groei als nul in..

Het voorstel om toe te passen zou dan ook zijn:

Huidige bezettingsgraad 7%	Kans
-2%	20%
-1%	20%
0%	60%
1%	0%
2%	0%

5. Ontwikkeling Straatparkeren

Parkeerautomaten:

Op basis van de analyse van de parkeerinkomsten per betaald parkeergebied kan geconcludeerd worden dat +/- 62% van de opbrengsten uit de parkeerautomaten wordt gerealiseerd in de gebieden in en vlakbij de Binnenstad (Binnenstad Diepenring, Binnenstad-Oost en Hortusbuurt).

Deze gebieden zijn conjunctuurgevoelig, de overige gebieden in het straatparkeren zijn verhoudingsgewijs stabiel aangezien vooral bewoners en het bijbehorende bezoek in deze wijken parkeren.

Het risico op lagere en hogere opbrengsten uit de parkeerautomatentickets wordt dus berekend over 62% van de ticket-opbrengsten. Het risico op lagere opbrengsten is ingeschat op 15%, 7,5% en 5% lagere opbrengsten.

Het structurele risico van € 80.000 tot € 90.000 wordt verklaard vanuit economische ontwikkelingen (o.a. afname bezoekers binnenstad als gevolg van internet-aankopen en P+R).

De kansberekening op lagere opbrengsten is in totaal ingeschat op 65%, 20% op gelijkblijvende opbrengsten en 15% op stijgende opbrengsten.

Naheffingen:

In de meerjarenprognose zijn de naheffingen middels een groeipad in de periode 2014-2017 verantwoord om weer op of boven het beoogde niveau van € 2,5 miljoen uit te komen. In 2013 is € 1,8 mln gerealiseerd, in 2014 € 1,9 mln.

In de meerjarenprognose is voor 2015 € 2,1 miljoen, voor 2016 € 2,3 miljoen, voor 2017 € 2,5 miljoen en voor 2018 € 2,55 miljoen verantwoord.

In de jaren van ingroei is een forse reservering circa € 300.000 per jaar in 2015 en 2016 gereserveerd. In de jaren daarna wordt rekening gehouden met een structureel risico van ruim € 140.000.

Er wordt in de periode 2015-2024 rekening gehouden met een kleine kans op hogere opbrengsten (15%) en 65% kans op lagere opbrengsten.

Collegiebrief - Kaderbrief 2017 OV-bureau Groningen Drenthe



Onderwerp Kaderbrief 2017 OV-bureau Groningen Drenthe

Steller Menno Oedekekerk

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 84 46 Bijlage(n) - Ons kenmerk 5536736

Datum **25 FEB. 2016** Uw brief van - Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij ontvangt u de Kaderbrief 2017 van het OV-bureau Groningen Drenthe. Sinds de aanpassing van de Wet gemeenschappelijke regelingen in 2015 zijn de besturen van de gemeenschappelijke organen verplicht om vóór 15 april de algemene financiële en beleidsmatige kaders van de in voorbereiding zijnde begroting aan uw Staten te geven. Met dit kader wordt u in de gelegenheid gesteld om uw zienswijze eerder voor te bereiden ten behoeve van de komende begroting. De begroting 2017 zullen wij u eind april/begin mei toesturen en dan wordt u in de gelegenheid gesteld om uw zienswijze te geven.

Samenvatting

Het gaat goed met het openbaar busvervoer in Groningen en Drenthe. Qliners en Q-links vervoeren steeds meer mensen en de groei zet door. De reizigerswaardering ligt hoog en door de verlenging van de GD-concessie en de toegenomen reizigersopbrengsten kan er verder geïntensiveerd worden op de HOV lijnen, worden er belangrijke stappen richting duurzamer vervoer gezet en hoeft het tarief niet omhoog.

Gegeven de beleidsmatige kaders waarbinnen het OV-bureau opereert zijn voor het jaar 2017 op vijf indicatoren doelstellingen geformuleerd:

- | | |
|---|-------------------------------------|
| - 2% groei t.o.v. 2016 | op de indicator reizigerskilometers |
| - cijfer 7,5 (basisnet) en 7,7 (HOV) | op de indicator klanttevredenheid |
| - 07.00 – 24.00 uur - dekking | op de indicator gebiedsdekkendheid |
| - 50,0% score (tussendoelstelling) | op de indicator kostendekkendheid |
| - 2% minder gram CO2/reizigerskilometer | op de indicator gem. CO2-uitstoot |

Het OV-bureau zal deze doelstellingen in de Ontwerp-begroting 2017 nader concretiseren en programmatisch uitwerken.

Collegedebrief - Kaderbrief 2017 OV-bureau Groningen Drenthe

Bladzijde 2
Onderwerp Kaderbrief 2017 OV-bureau Groningen

De bus-concessie Groningen – Drenthe loopt tot eind 2019. De voorgestelde verlenging is na de uitspraak van het College van Beroep voor het bedrijfsleven (CBb) van 28 december 2015 definitief. Daarmee krijgen de gemaakte financiële, materiaal-technische en duurzaamheidsverhogende verlengingsafspraken met Qbuzz (zie onze brief van december 2014) vanaf de zomer van 2016 gefaseerd hun beslag.

Het verlengingspakket bestaat uit een financieel pakket van ruim 8 mln (verwerkt in meerjarenperspectief) en een waardepakket waarbinnen nieuwe en meer duurzame bussen instromen. Het gaat hierbij om

- 15 nieuwe gelede euro-6 Q-linkbussen met airco en wifi in plaats van huidige 12 meter euro-5 bussen;
- 45 nieuwe euro-6 streekbussen in plaats van huidige euro-5 bussen;
- 2 nieuwe elektrische bussen in plaats van huidige stadsbussen.

Al deze bussen gaan, zoals het zich nu laat aanzien, rijden in de nieuwe dienstregeling vanaf december 2016 en dragen elk voor zich bij aan het behalen van bovenbeschreven doelstellingen. De grotere Q-link bussen bieden ruimte voor groei van reizigerskilometers en daarmee kostendekkingsgraad, de schonere en zuiniger euro-6 en vooral de elektrische bussen dragen bij aan het beperken van de CO2-uitstoot en daarmee duurzaamheid. Met deze instroom is het mogelijk de groei in reizigerskilometers te realiseren.

De actuele financiële prognoses tot het definitieve startmoment van de nieuwe bus-concessie Groningen-Drenthe per december 2019 laten ruimte om de te hanteren bus-tarieven in 2017 alleen met de landelijke indices mee te laten stijgen. Tevens is er ruimte om de bijdrage voor de dienstregeling vanaf 2017 met € 2,5 miljoen te verhogen ten opzichte van 2016. Daarmee kunnen enkele zeer gewenste intensiveringen in de dienstregeling worden gerealiseerd:

- Voorzieningen om de voorziene extra vervoervraag ten gevolge van de Studenten-OV-kaart voor MBO-18- op te vangen (plm. € 1 miljoen);
- Voorzieningen om de doorgroei op het HOV-netwerk (Qliners en Q-links) te faciliteren (plm. € 1 miljoen);
- Extra maatregelen in het kader van 'Groningen Bereikbaar' en 'Minder Hinder Assen' (plm. € 0,5 miljoen).

De ruimte hiervoor is ontstaan doordat de verlenging definitief doorgaat in combinatie met de opbrengstengroei en de ontwikkeling van de dieselprijs in 2015 alsmede door de gekozen bijdragesystematiek vanuit de provincies Drenthe en Groningen. Gezien de huidige prognoses kunnen ombuigingen tot 2020 achterwege blijven. Vanaf 2021 zijn volgens de prognoses ombuigingen wel aan de orde. Hiermee wordt rekening gehouden bij de komende aanbesteding.

Collegedebrief - Kaderbrief 2017 OV-bureau Groningen Drenthe

Bladzijde 3
Onderwerp Kaderbrief 2017 OV-bureau Groningen

De aanbesteding voor 2019 wordt gestart met een nota van uitgangspunten eind 2016 en een Programma van Eisen in 2017. Deze worden voorgelegd aan de Colleges en Raad en Staten. Midden 2018 zal de gunning plaatsvinden.

Algemene beleidskaders

Het lange termijn OV-beleid van het OV-bureau Groningen Drenthe is de resultante van de gezamenlijke visies van de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen op mobiliteits- en OV-gebied (specifiek bus). Het OV-bureau werkt daarbij vanuit het besef dat het aangeboden OV geen doel in zich is, maar een middel om reizigerswensen te faciliteren en maatschappelijke doelstellingen te realiseren. Vanuit de visies van de moederorganisaties heeft het OV-bureau de volgende algemene doelstellingen geformuleerd:

- met openbaar (bus-) vervoer bijdragen aan het behouden en uitbouwen van de bereikbaarheid van steden, instellingen en voorzieningen;
- met openbaar (bus-) vervoer bijdragen aan de ontsluiting van landelijk gebied, afgestemd op de aanwezige vervoervraag, op het daadwerkelijk gebruik van de verschillende vervoermodaliteiten en op andere vormen van collectief personenvervoer;
- daar waar voldoende groeipotentie is streven naar reizigersgroei in het OV en daarmee samenhangende groei van de reizigersinkomsten. Daartoe werken aan doorlopende product-verbetering, consistent concessiebeheer en gerichte marketing en promotie. Hiermee worden steeds meer OV-reizigers steeds beter bediend en wordt bijgedragen aan verduurzaming in de zin van vervullen van automobilititeit door OV-mobiliteit;
- bijdragen aan verduurzaming van het OV-aanbod zelf (materieel, doorstroming, rijstijl etc.);
- voortdurende aandacht voor maatschappelijke vraagstukken met een mobiliteitscomponent waarmee gemeenten, provincies en andere gebiedsinstellingen zich geconfronteerd zien. In samenspraak meezoeken naar oplossingen voor deze vraagstukken en de rol die het openbaar vervoer – al dan niet als onderdeel van meeromvattende ‘vervoerketens’ – hierbij kan spelen.

Het hierop geënte OV-netwerk in Groningen en Drenthe kent zijn grondslag in de Omgevingsvisies van de beide provincies en bestaat uit:

- een hoogwaardig OV-net (HOV, zowel trein en bus);
- een OV-basisnet, dat samen met het HOV-net het hele gebied bestrijkt (voornamelijk busvervoer);
- aanvullende OV-lijnen, gericht op het bedienen van de 'restvraag' en op specifieke momenten (busvervoer, vaak ook kleinere materieeltypen);
- een geheel van bijbehorende fysieke infrastructuur, gericht op doorstroming en in- of overstappen. Hierin spelen zogenoemde ketenknoppunten een steeds belangrijkere rol.

Collegedebrief - Kaderbrief 2017 OV-bureau Groningen Drenthe

Bladzijde 4
Onderwerp Kaderbrief 2017 OV-bureau Groningen

Voor de provincie Groningen geldt dat de Omgevingsvisie met HOV en basisnet in april 2016 wordt vastgesteld.

De samenhang tussen de verschillende delen van het totale netwerk komt naast de fysieke verknopingen met name tot stand door het jaarlijkse dienstregelingsproces, afgestemde reisinformatie en afgestemde betaalfaciliteiten. Tevens is een goede samenhang met en overstap naar andere mobiliteitssystemen (auto en fiets, collectief doelgroepenvervoer etc.) een doorlopend aandachtspunt, openbaar vervoer kan immers vaak alleen in combinatie met andere vervoervormen voor reizigers tot een volledige deur tot deur voorziening leiden. Als onderdeel van die keten moet OV daar worden ingezet waar het echt meerwaarde heeft.

Bij de verbetering van het openbaar busvervoer werkt het OV-bureau steeds klantgericht, zich inlevend in klantwensen als reiscomfort, reiszekerheid, veiligheid, gemak en betaalbaarheid. Het OV-bureau werkt zoveel mogelijk met Open Data.

De concessie Groningen – Drenthe loopt tot eind 2019. Dit is na de uitspraak van het College van Beroep voor het bedrijfsleven (CBB) definitief. Daarmee krijgen ook de gemaakte financiële, materiaal-technische en duurzaamheids-verhogende verlengingsafspraken met Qbuzz vanaf de zomer van 2016 gefaseerd hun beslag. In de samenvatting van deze brief en onze brief van december 2014 hebben wij deze verlengingsafspraken uiteen gezet.

Begrotingsdoelstellingen 2017

Ook in 2017 verricht het OV-bureau vanuit bovengenoemde 'kaders' haar werkzaamheden. Vanaf 2017 worden jaarlijks een vijftal indicatoren ingevuld, waarbij de indicator 'duurzaamheid' voor het eerst is opgenomen.

Op elke afzonderlijke indicator is voor 2017 een goed meetbare doelstelling geformuleerd:

- | | |
|--|---|
| 1. aantal reizigerskilometers | doelstelling 2017: (minimaal) 2% groei t.o.v. 2016 |
| 2. klanttevredenheidsscore | doelstelling 2017: (minimaal) 7,5 basisnet en 7,7 HOV |
| 3. gebiedsdekkendheid vervoeraanbod | doelstelling 2017: volledige dekking van 7 - 24 uur |
| 4. kostendeckendheid vervoeraanbod | doelstelling 2017: (minimaal) 50,0% |
| 5. CO2-uitstoot per reizigerskilometer | doelstelling 2017: (minimaal) 2% reductie t.o.v. 2016 |

De groeidoelstelling op reizigerskilometers geeft de ambitie weer van meerjarige doorgaande groei, die alleen gerealiseerd kan worden met een hoge klanttevredenheid bij bestaande reizigers en een aantrekkende werking naar nieuwe reizigers. Daarbij past een constante hoge klanttevredenheid van 7,5 of hoger. Het vervoeraanbod dient tevens gebiedsdekkend te zijn.

Collegedebat - Kaderbrief 2017 OV-bureau Groningen Drenthe

Bladzijde 5
Onderwerp Kaderbrief 2017 OV-bureau Groningen

Het OV-bureau is opdrachtgever voor busdiensten en vraagafhankelijke vormen van OV als regiotaxi. Samen bieden zij gebiedsdekkend vervoer. De kostendeckingsdoelstelling 2017 is afgeleid van de meerjarige doelstelling om tot aan 2020 de kostendeckingsgraad gemiddeld jaarlijks met 1%-punt te laten stijgen. Alleen zo kan op lange termijn een goed OV- product gehandhaafd worden. In 2014 was de kostendeckingsgraad 46,4%. De duurzaamheidsdoelstelling, 2%-daling van de uitstoot CO2 per reizigerskilometer, komt deels tot stand door de schonere bussen die in het kader van de verlengingsafspraken in de loop van 2016 in gebruik worden genomen. De gekozen doelstellingen worden in de Ontwerp-begroting 2017 nader geconcretiseerd en programmatisch uitgewerkt.

Het jaar 2017 inhoudelijk

Blijvende groei Qliner en Q-link

De afgelopen jaren zien we een doorgaande groei van onze HOV-formules, de Qliner en Q-link, zoals vastgelegd in de HOV-visie Groningen-Assen (onder Netwerkanalyse 2013). Deze maken in toenemende mate gebruik van gereedkomende specifieke OV-infrastructuur en doorstromingsmaatregelen (met bijdragen uit RSP-pakket HOV). Reizigers blijken het HOV in toenemende mate te vinden (ongeveer 10% groei alleen in 2015) en geven hoge klanttevredenheidscijfers (7,5-7,7). Gegeven de reeds gerealiseerde groei, het feit dat veel OV-infrastructuur nog gereed gaat komen en omdat de stedelijke gebieden de komende jaren moeilijker bereikbaar zijn met de auto wordt nog een forse doorgroei voorzien. Deze valt met de huidige capaciteit niet op te vangen. Een nieuwe Q-link-lijn (afpraak verlenging) en structurele extra uren-inzet van Q-links en Qliners kunnen de voorziene doorgroei faciliteren. Overigens is 2017 het laatste jaar is dat de tijdelijke extra bijdrage van € 2,4 miljoen per jaar in het kader van het Q-link-buspakket Groningen/Drenthe 2014 van kracht is. De jaarlijkse bijdragen vanuit de moederorganisaties zullen vanaf 2018 met dit bedrag afnemen.

Verdere verduurzaming

Het OV-Bureau heeft in haar begrotingsdoelstelling 2017 voor het eerst de indicator 'duurzaamheid' opgenomen. De duurzaamheidsdoelstelling (2%-daling van de uitstoot CO2 per reizigerskilometer) komt deels tot stand door de schonere en zuinigere bussen die in het kader van de verlengingsafspraken in de loop van 2016 in gebruik worden genomen. De eerste Zero-emission bussen rijden in 2017 in de vorm van een tweetal volledig elektrische bussen. Daarnaast zorgen de 15 Q-link en 45 euro-6 bussen voor een lager dieselgebruik en lagere CO2 uitstoot. Inzet is om de komende jaren verder te verduurzamen. Hiertoe wordt onder andere een proef met waterstofbussen voorbereid. In de begroting 2017 zal overigens ook worden bezien of de nu voorgestelde duurzaamheidsindicator (CO2-uitstoot per reizigerskilometer) nog kan worden opgewerkt naar een meeromvattende duurzaamheidsindicator.

Collegiebrief - Kaderbrief 2017 OV-bureau Groningen Drenthe

Bladzijde 6
Onderwerp Kaderbrief 2017 OV-bureau Groningen

Naast deze ontwikkelingen zal het openbaar (bus)vervoer in Groningen en Drenthe in 2017 te maken krijgen met een aantal specifieke aandachtspunten:

- Start van een aantal grootschalige infrastructuurprojecten in de Regio Groningen – Assen, lopend in de periode 2017-2021;
- Introductie Studenten-OV-kaart studenten MBO18- alsmede nieuwe verdeelsystematiek SOV;
- Aanloop naar 'Publiek Vervoer' eind 2017.

Grote Infrastructuurprojecten Regio Groningen – Assen

In de periode 2017 - 2021 kent de regio Groningen Assen een groot aantal grote infrastructuurprojecten (Ring Zuid, Stationsgebied Groningen, Stationsgebied Assen etc.). In het kader van 'Groningen Bereikbaar' en 'Minder Hinder Assen' heeft het OV-bureau zich hier de afgelopen periode op voorbereid, waarbij met de partners gezocht is naar een zo goed mogelijke OV-doorstroming tijdens de werkzaamheden om het OV met name voor huidige automobilisten een volwaardig alternatief te laten zijn. Daartoe komt de komende periode extra OV-infrastructuur beschikbaar. Dit betreft o.a. de oplevering en ingebruikname van de keerlus Ruischerbrug, Sontwegtracé, verbetering doorstroming Stationsweg Groningen en HOV-as West. Daarnaast zal gezorgd moeten worden voor voldoende capaciteit (bus-aanbod) en voor voldoende doorstroming. Daar waar bussen gebruik maken van dezelfde infrastructuur als andere vervoerwijzen is dit een risicofactor. Immers veel vertraging betekent dat het openbaar vervoer een minder aantrekkelijk OV-product, terwijl tijdens de werkzaamheden het functioneren van het openbaar vervoer belangrijk voor de bereikbaarheid is. Ook de financiële consequenties van een niet optimale doorstroming van het openbaar vervoer zijn negatief. Onvoldoende doorstroming van het openbaar vervoer leidt tot extra bus-uren die aan de concessiehouder dienen te worden uitgekeerd. Vooral nog laat het zich aanzien dat de vertragingen binnen de perken kunnen blijven. Dit deels door doordachte maatregelen van de wegbeheerders en door de zogeheten 'klanteisen' die aan de aannemers worden gesteld. En deels doordat de zittende vervoerder Qbuzz gegeven de verlenging van de GD-concessie tot eind 2019 actief betrokken kan zijn bij de planvorming en realisatie met betrekking tot OV-capaciteit en OV-doorstroming in de regio Groningen – Assen.

Introductie SOV-kaart MBO 18- alsmede nieuwe verdeelsystematiek SOV-middelen

In 2015 heeft het Kabinet mede in relatie tot de introductie van het leenstelsel afgezien van een grootschalige bezuiniging op de Studenten OV-kaart. Afschaffen van de SOV-kaart had de inkomsten van het OV-bureau fors verminderd. Nu de SOV blijft bestaan en met de invoering van de SOV-kaart voor MBO-scholieren van 16 en 17 jaar wordt uitgebreid, ontvangt het OV-bureau vanaf 2017 jaarlijks ongeveer €23 miljoen.

Collegiebrief - Kaderbrief 2017 OV-bureau Groningen Drenthe

Bladzijde
Onderwerp

7
Kaderbrief 2017 OV-bureau Groningen

Deze invoering leidt tot een kleiner tekort dan de volledige afschaffing van de SOV-kaart. Wel leidt de invoering van de SOV-kaart voor MBO-scholieren van 16 en 17 tot minder inkomsten en zeer waarschijnlijk tot meer busvervoer omdat het vervoer voor deze groep nu gratis wordt. Volgens onze prognoses leidt dit in totaal tot een financieel nadeel van € 1,8 miljoen waarvan € 1 miljoen voor de inzet van extra vervoer. Overigens wordt per 1/1/2017 een nieuw verdeelsystematiek SOV-middelen geleidelijk ingevoerd. Wij gaan er vooralsnog van uit dat de gevolgen hiervan in 2017 voor het OV-bureau budgettair neutraal zijn.

Publiek Vervoer

Het OV-bureau streeft er naar vanaf 2018 het opdrachtgeverschap van de huidige vraaggestuurde OV-diensten (regiotaxi, lijnbelbussen etc.) te beëindigen. Deze vormen van collectief vervoer gaan onderdeel uitmaken van het contract 'Publiek Vervoer' dat momenteel bij de gezamenlijke gemeenten in het gebied in ontwikkeling is. De structurele bijdrage vanuit het OV-bureau aan Publiek Vervoer zal naar verwachting € 3 miljoen bedragen. Dit komt overeen met het pakket waarvan het OV-bureau tot eind 2017 nog zelf opdrachtgever is.

Financiële invulling begroting 2017

De financiële prognoses tot het definitieve startmoment van de nieuwe busconcessie Groningen Drenthe per december 2019 laten op dit moment de ruimte om de te hanteren bus-tarieven in 2017 slechts met de landelijke indices mee te laten stijgen. Tevens is er ruimte om de bijdrage voor de dienstregeling vanaf 2017 met € 2,5 miljoen te verhogen ten opzichte van 2016, waarmee:

- de voorziene extra vervoervraag ten gevolge van de Studenten-OV-kaart voor MBO 18- kan worden gefaciliteerd (zie boven, ca. € 1 miljoen);
- de doorgroei op het netwerk van Qliners en Q-links kan worden gefaciliteerd (zie boven, ca. € 1 miljoen);
- er in de dienstregeling vanaf 2017 ruimte is om voor de komende jaren extra maatregelen te treffen in het kader van 'Groningen Bereikbaar' en 'Minder Hinder Assen' (zie boven, ca. € 0,5 miljoen).

De toegenomen budgetruimte vanaf 2017 hangt samen met een aantal ontwikkelingen:

- de verlenging van de GD-concessie tot en met 2019 (definitief na de CBB-uitspraak eind 2015);
- de sterke groei van de reizigersaantallen en daarmee van de opbrengsten in 2015 (+5%);
- de gunstige ontwikkeling van de dieselprijs in 2014 en (vooral) 2015;
- de gekozen bijdragesystematiek vanuit de provincies Drenthe en Groningen waarbij de uitgaven van het OV-bureau worden geïndexeerd.

Collegedebrief - Kaderbrief 2017 OV-bureau Groningen Drenthe

Bladzijde 8
Onderwerp Kaderbrief 2017 OV-bureau Groningen

Deze ontwikkelingen blijken in hun samenhang dermate krachtig dat er financiële ruimte is voor extra dienstregelingsuren. Ook het verlies van de tijdelijke extra bijdrage tot 2017 van € 2,4 miljoen per jaar in het kader van het Q-link bus-pakket Groningen/Drenthe kan hiermee worden opgevangen.

De beoogde verhoging van de dienstregelingsmiddelen past overigens binnen de financiële uitgangspunten van het OV-bureau. Deze uitgangspunten zijn uitgewerkt in de 'Notitie risicomangement en weerstandsvermogen'. Voor de begrotingsopstelling zijn de belangrijke bepalingen dat het OV-bureau 'conservatief' begroot en streeft naar een weerstandscapaciteit van minimaal €4,1 miljoen. Zakt het weerstandsvermogen daaronder dan worden ombuigingsmaatregelen getroffen.

Rekening houdend met de bovengenoemde aandachtspunten en beoogde budgetverhogingen voor de dienstregeling vanaf 2017 hebben wij een prognose gemaakt waarin ook de voorlopige jaarrekeningcijfers van 2015 zijn verwerkt. Wij merken op dat daarbij rekening gehouden is met de meest realistische inschatting van de indices 2015. Op basis van ervaringen weten we dat het mogelijk is dat deze indices nog kunnen wijzigen tot uiterlijk oktober 2016. In onderstaand overzicht is de regel "Extra saldo vorig jaar" hiervoor opgenomen.

Meerjarenprognose (bedragen in euro's * 1000)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Kosten concessies	102.669	105.319	110.166	112.430	116.550	121.121	124.171
Overige lasten	5.999	8.258	8.332	8.393	6.498	6.519	6.582
Totaal lasten	108.668	113.577	118.497	120.823	123.048	127.640	130.753
Baten concessies	52.216	53.888	54.332	55.689	57.121	58.599	60.121
Overige baten	61.154	62.407	63.889	62.507	63.749	65.014	66.464
Totaal baten	113.370	116.295	118.221	118.196	120.870	123.613	126.585
Saldo	4.682	4.617	4.825	627	2.137	4.026	4.167
Extra saldo vorig jaar	-	674	-	-	-	-	-
Stand weerstandscapaciteit begin jaar	3.183	7.885	11.808	13.133	12.905	10.368	6.342
Stand weerstandscapaciteit einde jaar	4.882	3.743	1.525	327	2.137	4.026	4.167
Stand weerstandscapaciteit einde jaar	7.865	11.608	13.133	12.905	10.368	6.342	2.175

De prognose geeft aan dat het weerstandsvermogen met de beoogde specifieke uitbreidingen van het OV vanaf 2017 pas in 2021 weer beneden het niveau van minimale weerstandsvermogen komt. Tot aan dat moment lijken ombuigingen niet nodig. Hierbij merken wij echter op dat lange-termijn-prognoses per definitie ruime onzekerheidsmarges kennen en dat een weerstandsniveau in perioden van grote infrastructurele projecten belangrijk kan zijn om zo adequaat mogelijk met hieruit voortvloeiende risico's om te kunnen gaan.

Collegiebrief - Kaderbrief 2017 OV-bureau Groningen Drenthe

Bladzijde 9
Onderwerp Kaderbrief 2017 OV-bureau Groningen

Afsluitend

Het beeld voor het jaar 2017 is op dit moment positief, er is ruimte voor benodigde intensivering en er worden belangrijke stappen gezet. Meerjarig ligt er na 2020 een uitdaging om baten en lasten met elkaar in evenwicht te brengen. In voorliggende brief schetsen wij het kader waarbinnen wij in 2017 willen opereren als opdrachtgevers van het openbaar vervoer.

Wij gaan ervan uit u met deze Kaderbrief voor dit moment voldoende geïnformeerd te hebben en zijn benieuwd naar uw eventuele inbreng.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink