RAADSVOORSTEL:
2009-2010
Ons kenmerk: RO 09.2055761

Registratienummer : GR 09.
Ingekomen op :

Onderwerp: Parkeernota "Parkeren in stad, duurzaam bereikbaar"

Groningen,

Aan de raad,

In juni 2009 hebben wij ingestemd met de concept parkeernota "Parkeren in stad, duurzaam bereikbaar" en deze vrijgegeven voor de inspraakprocedure. Tevens is de concept parkeernota besproken in de raadscommissie Beheer en Verkeer van 1 juli 2009.

In de parkeernota wordt een accent gelegd op de aspecten duurzaamheid (waaronder leefbaarheid) en aantrekkelijkheid. Belangrijk is de basisgedachte dat parkeren geen vanzelfsprekend recht is, maar een voorziening die moet concurreren met ander ruimtegebruik en waarvoor een prijs betaald moet worden.

Het voorgestelde parkeerbeleid blijft gebaseerd op het huidige parkeersysteem in de stad Groningen. In het centrumgebied bieden we beperkte parkeergelegenheid aan voor bezoekers, tegen een relatief hoog tarief. We stimuleren het gebruik van parkeergarages, zowel voor bezoekers als voor bewoners. Het parkeren van binnenstadbewoners willen we meer faciliteren in buurtstallingen. In de woonwijken buiten het centrum is de parkeergelegenheid vooral bestemd voor bewoners. Toekomstige grootschalige uitbreiding van parkeergelegenheid vindt vooral plaats op P+R terreinen. Daar kan voor een langere periode en tegen een relatief laag tarief worden geparkeerd.

De belangrijkste maatregelen in de nieuwe parkeernota zijn:
- in de binnenstad gaan we het parkeren op straat verder terug brengen. Het aantal parkeervergunningen voor bewoners wordt daarmee in overeenstemming gebracht;
- er komt meer ruimte voor bewonersparkeren in garages en de kwaliteit van deze garages wordt aangepakt. Daarvoor moet een kostendekkende prijs betaald worden;
- in de wijken pakken we de parkeerproblemen proactief op;

- wanneer zich in wijken in de avond en nacht parkeerproblemen voordoen gaan we over tot het beperken van het aantal uit te geven vergunningen (per wijk en huishouden) of het verhogen van de prijs voor een tweede vergunning;
- uitbreiding van parkeergelegenheid vindt vooral plaats op goed bereikbare P+R-locaties aan de randen van de stad. Daar zal nadrukkelijk aandacht komen voor kwaliteit van de voorzieningen;
- fietsparkeren wordt onderdeel van het gemeentelijk parkeerbeleid. Wij besteden hieraan de komende jaren veel aandacht;
- daarnaast besteden we aandacht aan informatievoorziening, geleiding van verkeersstromen en marketingactiviteiten.

Deze nieuwe ambities kosten geld. Ons uitgangspunt is dat deze kosten gefinancierd dienen te worden binnen het Parkeerbedrijf. Dit uitgangspunt is nieuw in deze parkeernota. Hiermee bereiken we dat de gebruiker betaalt en er minder druk is op onze algemene middelen. Met name dat laatste is van belang gelet op de krimpende overheidsfinanciën. Zo overweegt het kabinet bijvoorbeeld de BDU uitkering te korten.

De nieuwe ambities maken een verhoging van de tarieven noodzakelijk. Voor een totale dekking van de nieuwe maatregelen en het bestaande exploitatietekort is een tariefstijging van 30% nodig. Gelet op de ruimte van onze parkeertarieven ten opzichte van andere grotere gemeenten, stellen we voor de tarieven voor buurt-stallingen kostendekkend te maken en alle overige tarieven in twee stappen te verhogen met 25%. Met de verhoogde tarieven komen we in de middenmoot van de grotere steden terecht.

Inspraak.
Het rapport "Parkeren in stad, duurzaam bereikbaar" heeft vier weken ter inzage gelegen bij het Gemeentelijk Informatiecentrum GIC en de dienst RO/EZ van de gemeente Groningen.
De inspraakperiode liep van 13 augustus 2009 tot en met 14 september 2009.
Op 25 augustus 2009 heeft bij de dienst RO/EZ van de gemeente Groningen een inspraakavond plaatsgevonden.
De schriftelijke inspraak heeft van 24 personen en instanties een reactie opgeleverd. Tijdens de mondelinge inspraak (inspraakavond) hebben 12 personen en instanties een reactie gegeven. Van deze 36 personen zijn in totaal 73 verschillende reacties binnengekomen.

In de nota reactie en commentaar "Parkeren in stad, duurzaam bereikbaar" zijn alle reacties gerubriceerd en door ons voorzien van commentaar. De reacties hebben voornamelijk betrekking op de tarieven voor buurtstallingen, het parkeren in de binnenstad en de invoering van betaald parkeren in de wijken. Deze punten lichten we hieronder toe. Voor de overige reacties verwijzen we u naar de nota reactie en commentaar.

Tarieven buurtstallingen.
Een aantal insprekers stelt vragen en maakt bezwaar bij de voorgenomen verhoging van de tarieven voor buurtstallingen van € 39,22 per maand naar € 70,-- per maand.

Uw raad heeft twee jaar geleden besloten tot de verhoging van de tarieven naar € 85,-- per maand (marktconform). Dit besluit is nog niet uitgevoerd omdat duidelijk werd dat er verschillende soorten overeenkomsten voor buurtstallingen waren. Hierna zijn we opnieuw met de buurtstallinghouders in gesprek gegaan. Naar aanleiding daarvan zijn we afgestapt van het uitgangspunt dat de tarieven voor buurtstallingen meer marktconform moesten worden. Vooral omdat we de woonfunctie in de binnenstad willen versterken. We vinden wèl dat de buurtstallingen ten minste kostendekkend moeten zijn. Daarom stellen we voor om het tarief voor buurtstallingen in twee stappen te verhogen naar € 70,-- per maand in 2011.

Een aantal insprekers geeft aan dat het tariefverschil tussen een vergunning voor straatparkeren (€ 201,-- per jaar) en een abonnement voor de buurtstalling (€ 840,-- per jaar) erg groot is.
Hier zit inderdaad een spanningsveld. Daarbij merken we wel op dat de kwaliteit die met de buurtstallingen geboden wordt, hoger is dan het straatparkeren. Auto’s staan droog, schoon, veilig, afgesloten en iedereen heeft een eigen parkeerplaats. De kosten van de gebouwde voorzieningen zijn ook hoger. Hierbij gaat het om kosten voor beheer, onderhoud en kwaliteitsverbetering.

Parkeren binnenstad.
Een aantal insprekers maakt zich zorgen over de consequenties van de voorgenomen maatregelen in de binnenstad. Het gaat met name om de verschuiving van straatparkeren naar parkeren in garages.
De kern van ons parkeerbeleid in de binnenstad richt zich primair op het versterken van de aantrekkelijkheid van het verblijfsklimaat. Dit doen we door zowel bewoners als bezoekers te stimuleren gebruik te maken van parkeergarages. We willen dit bereiken door het aantal plekken op straat terug te brengen en tegelijk ruimte te bieden in parkeergarages en buurtstallingen.
De groei van de bezoekers van de binnenstad vangen we op met de nieuwe garages aan Boterdiep, Damsterdiep en onder het Forum. Bij het bepalen van de capaciteit van deze parkeergarages is hiermee rekening gehouden. Dit is ook opgenomen in een bijlage bij het stedenbouwkundig plan "Damsterdiep weer binnenstad". Bij de besluitvorming over het Damsterdiep hebben we aangegeven dat na het gereedkomen van de Damsterdiepgarage de parkeerplekken aan de Diepenring worden opgeheven.

Het verdwijnen van parkeerplekken in de binnenstad betekent dat er minder parkeervergunningen kunnen worden afgegeven. Mensen die nu een vergunning voor straatparkeren hebben, kunnen deze houden. Zij hebben de keuzevrijheid om al dan niet in een buurtstalling te gaan staan. Het aantal vergunningen wordt teruggebracht via een uitsterfconstructie.

Invoering betaald parkeren.
Een aantal insprekers maakt zich zorgen over de invoering van betaald parkeren in wijken waar nu geen parkeerprobleem is.
In de parkeernota geven we aan dat we het betaald parkeren gaan uitbreiden. Hiermee willen we de leefbaarheid in de woonwijken vergroten. We houden scherp in de gaten waar parkeer- en leefbaarheidproblemen (dreigen te) ontstaan, zodat we tijdig (preventief) maatregelen kunnen nemen. Met het opstellen van een parkeerplan per

wijk pakken we de parkeersituatie actief aan. Het overleg met bewoners en zoeken naar draagvlak is nadrukkelijk onderdeel van deze aanpak.

In wijken waar geen problemen zijn en ook niet verwacht worden, gaan we niet over tot invoering van betaald parkeren.

Een aantal insprekers verwacht parkeerproblemen met de beperking van het aantal vergunningen tot 1 per huishouden.
Het beperken van het aantal vergunningen dan wel het verhogen van de prijs van de tweede vergunning heeft als doel de openbare ruimte rechtvaardig te verdelen. Een situatie waarbij sommige bewoners meerdere vergunningen hebben en nieuwe bewoners geen vergunning kunnen krijgen, willen we voorkomen.

Wat hebben we met de inspraak gedaan?
In de definitieve versie van het rapport "Parkeren in stad, duurzaam bereikbaar" zijn naar aanleiding van de inspraakreacties de volgende inhoudelijke wijzigingen aangebracht:

- aandacht voor de aansluiting van de P+R terreinen op het fietspadennetwerk;
- de kwaliteitsverbetering van de ruimte voor de voetganger, door beperking van het straatparkeren wordt steviger benadrukt;
- het onderwerp mensen met een fysieke beperking (waaronder gehandicapten-parkeren) is opgenomen in het parkeerbeleid. Daarbij is ook het onderzoek naar de toegankelijkheid van de binnenstad betrokken;
- in afbeelding 5: in uitbreiding betaald parkeren is een kleine correctie aangebracht. Het gebied betaald parkeren toekomst is uitgebreid met het gebied Kop van Oost aan de Sontweg.

Verder zijn tekstuele wijzigingen aangebracht op het gebied van de benamingen van wijken, consistent gebruik van terminologie voor type wijken en spelfouten.

Financiën.
Het onderstaande overzicht geeft de financiële effecten van de nieuwe ambities van de parkeernota en de voorgestelde tariefsverhogingen. Ook laat het overzicht het effect op de reserve van het parkeerbedrijf zien. In totaal gaan we voor ruim 18 miljoen euro investeren in de nieuwe ambities. De structurele lasten van deze ambities lopen op tot 1,3 miljoen euro. De tariefsverhoging is enerzijds nodig voor de financiering van de nieuwe ambitie. Anderzijds is deze ook nodig om het financiële beeld van het Parkeerbedrijf te verbeteren. Daarbij is ook de reserve van het Parkeerbedrijf nog niet op het gewenste niveau (vooralsnog is dit 6 miljoen euro).

Nog niet alle ambities zijn financieel vertaald en opgenomen in het onderstaande financiële beeld. Zo is voor de investering in dynamisch verkeersmanagement nog geen investeringsbedrag. De omvang hiervan is nog moeilijk in te schatten, maar wel duidelijk is dat het om aanzienlijke bedragen gaat.

Verloop reserve parkeerbedrijf

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Stand reserve per 1/1	3.954	2.790	2.751	2.111	1.271	854	1.921	3.236
Resultaat parkeerbedrijf zonder nieuwe maatregelen	-1.964	-1.146	-2.207	-2.237	-1868	-439	-248	36
Kosten nieuwe maatregelen	-280	-573	-1.083	-1.306	-1306	-1306	-1.306	-1.306
Effect voorgestelde extra tariefstijging		1.680	2.650	2.703	2.757	2.812	2.868	2.926
Toevoeging (ROP en primitieve onttrekking 2008)	1.080							
resultaat parkeerbedrijf met nieuwe maatregelen en voorgestelde tariefstijging	-2.244	-39	-640	-840	-417	1.067	1.314	1.656
Verloop reserve parkeerbedrijf	2.790	2.751	2.111	1.271	854	1.921	3.236	4.892

Begrotingswijziging.

In deze parkeernota stellen we voor de tarieven te verhogen en een aantal nieuwe ambities vast te stellen. In de onderstaande begrotingswijziging stellen we voor om de lasten en baten als gevolg hiervan te verhogen.
Daarnaast stellen we voor een investeringskrediet van € 350.000,-- beschikbaar te stellen voor het verbeteren van de fietsflat op het hoofdstation. De kapitaallasten hiervan worden gedekt uit het Parkeerbedrijf.

Investeringskrediet fietsflat (2009).

Begrotingswijziging 2009

Betrokken dienst(en)	RO/EZ
Naam voorstel	Parkeernota: verbeteren fietsflat
Incidenteel / Structureel	Incidenteel
Soort wijziging	Investering
Tijdsplanning krediet	2009-2010

Pr.gr.	Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
7.06	Parkeerbedrijf	350.000		350.000-			350.000-
	Totalen begrotingswijziging	**350.000**	**-**	**350.000-**	**-**	**-**	**350.000-**

Verhoging parkeertarieven en extra lasten maatregelen parkeernota (2010)

Begrotingswijziging 2010

Betrokken dienst(en)	RO/EZ
Naam voorstel	Aanpassing Verordening parkeerbelastingen 1991 en legesverordening: verhoging parkeertarieven
Incidenteel / Structureel	Structureel
Soort wijziging	Exploitatie

Pr.gr.	Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
7.06	Parkeerbedrijf	290.000	950.000	660.000	660.000		-
	Totalen begrotingswijziging	**290.000**	**950.000**	**660.000**	**660.000**	**-**	**-**

Inhoudelijke toelichting op de begrotingswijziging

De exploitatie van het parkeerbedrijf heeft een negatief begrotingssaldo in 2010. Door de maatregelen genoemd in de parkeernota wordt dit resultaat nog negatiever. Het tekort op het parkeerbedrijf is structureel. De bestemmingsreserve is ook niet toereikend om de structurele tekorten volledig te compenseren. Voor de financiering van de nieuwe maatregelen én het bestaande exploitatietekort wordt voorgesteld om de tarieven te verhogen.

In de vorenstaande begrotingswijziging worden de baten verhoogd met € 950.000,-- . De totale extra opbrengst van de tariefsverhoging in 2010 komt uit op 1,680 miljoen euro. Het verschil tussen deze bedragen is € 730.000,--. Dit is de nominale tarief-stijging van de parkeertarieven in 2010. Deze is al opgenomen in de begroting 2010.

Aan de lastenzijde zijn de lasten van de investeringen in P+R terreinen nog niet opgenomen. Voor deze investeringen volgt een afzonderlijk raadsvoorstel.

Wij stellen u voor te besluiten:

I. kennis te nemen van de inspraakreacties op het concept Parkeerbeleid en in te stemmen met het commentaar daarop van het college;
II. de definitieve rapportage "Parkeren in stad, duurzaam bereikbaar" vast te stellen;
III. in 2009 een krediet van € 350.000,-- beschikbaar te stellen voor de verbetering van de fietsflat op het hoofdstation, waarvan de kapitaallasten van € 35.000,-- worden gedekt uit het Parkeerbedrijf;
IV. de gemeentebegroting 2009 en 2010 dienovereenkomstig te wijzigen.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

de burgemeester, de secretaris,

Dr. J.P. (Peter) Rehwinkel. H.P. Bakker.