



parkeren in de stad; duurzaam bereikbaar!

Parkeerbeleid gemeente Groningen
2010 – 2020

Versie 16 december 2009

Ter behandeling door de gemeenteraad

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	De context	4
1.2	Parkeerbeleid op hoofdlijnen	4
1.3	De belangrijkste maatregelen	5
2	Ontwikkelingen, doelstellingen en algemene beleidsuitgangspunten	6
2.1	Ontwikkelingen	6
2.2	Doelstellingen en uitgangspunten	7
3	Maatregelen	9
3.1	Dynamische verwijzing parkeervoorzieningen	9
3.2	Binnenstad	11
3.3	Wijken rondom de binnenstad (voor- en naoorlogse wijken)	12
3.4	Nieuwe wijken en bedrijventerreinen	14
3.5	Park + Ride: Binnenstadsparkeren op afstand	14
3.6	Fietsparkeren	18
3.7	Specifieke duurzaamheidsmaatregelen	23
4	Beheer en kosten	24
4.1	Organisatie	24
4.2	Monitoring en bedrijfsinformatie	25
4.3	Handhaving	25
5	Planning en kosten	26
5.1	Inleiding	26
5.2	Meerjarenraming inclusief nieuwe maatregelen	26
5.3	Scenario's voor dekking	28
5.4	Voorstel	28
	Bijlagen	30

1. Inleiding

1.1 De context

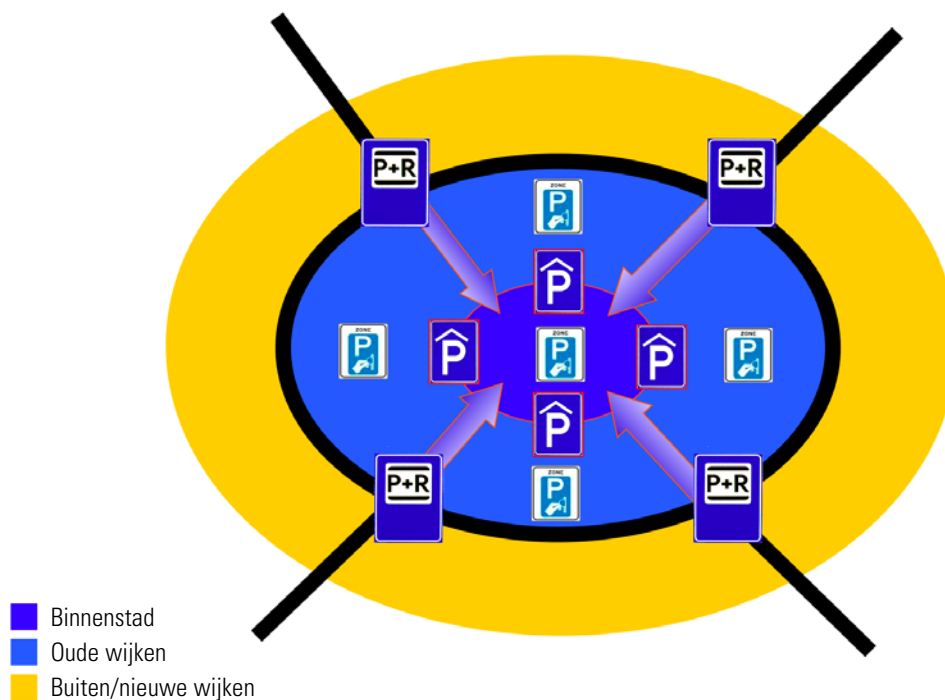
Het parkeerbeleid van de gemeente Groningen is in 1997 vastgelegd in de nota "Beweging in Parkeren". We zijn inmiddels twaalf jaar verder. Ontwikkelingen in de stad, in het autobezit, de mobiliteit en nieuwe accenten in het gemeentelijke beleid - met een sterker accent op duurzaamheid - maken actualisering van ons parkeerbeleid noodzakelijk. Ook de roep om uitbreiding van het parkeerregime en het gegeven dat we binnenkort zeven parkeergarages in eigendom en/of exploitatie hebben zijn aanleiding voor deze parkeernota.

Parkeren is een complex vraagstuk met allerlei aspecten en belangen: ruimtelijk, organisatorisch, verkeerskundig, economisch en vastgoed. Dat vraagt om een integrale aanpak in samenhang met ruimtelijke ordening, de sociaal economische structuur en het verkeer- en vervoersysteem.

Groningen voert een ruimtelijk beleid dat gericht is op een compacte stad: korte verplaatsingsafstanden en optimale kansen voor openbaar vervoer en fiets. Groningen is bovendien een historische stad waar de ruimte schaars is en waar vele gebruikers een beroep doen op die schaarse ruimte. Dat betekent dat we in ons parkeerbeleid ook aandacht moeten besteden aan een optimaal gebruik en een rechtvaardige verdeling van de ruimte.

1.2 Parkeerbeleid op hoofdlijnen

Het parkeerbeleid blijft gebaseerd op het huidige parkeersysteem in de stad Groningen. In onderstaande afbeelding is weergegeven hoe dit is opgebouwd.



In het centrumgebied bieden wij beperkte parkeergelegenheid aan voor bezoekers, tegen een relatief hoog tarief. De openbare ruimte moet aantrekkelijk blijven voor bewoners, bezoekers, voetgangers en winkelend publiek. Bezoekersparkeergarages bevinden zich grotendeels aan de randen van het centrumgebied (zgn. bronpunten). Het parkeren van binnenstadbewoners vindt steeds meer plaats in buurtstallingen. In de woonwijken buiten het centrum is de parkeergelegenheid primair bestemd voor bewoners; forenzen worden daar geweerd. Voor degenen die gedurende een langere periode en/of voor een lager tarief de stad willen bezoeken heeft de stad P+R-terreinen. Toekomstige grootschalige uitbreiding van parkeergelegenheid vindt vooral daar plaats.

Wij stimuleren het gebruik van parkeergarages, voor zowel bezoekers als bewoners, en ontmoedigen het parkeren op straat. Dit geldt in de toekomst niet alleen in en om de binnenstad, maar naarmate de druk op de openbare ruimte groter wordt in toenemende mate ook in de woonwijken daar omheen.

Dit parkeerconcept zullen we handhaven, uitbreiden en verder verfijnen waarbij we extra aandacht besteden aan de aspecten duurzaamheid (waaronder leefbaarheid), bereikbaarheid en aantrekkelijkheid (voor de gebruiker). We realiseren ons dat er een spanningsveld bestaat tussen deze aspecten en geven in deze nota aan hoe wij daar in concrete gevallen mee omgaan. 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.

1.3 De belangrijkste maatregelen

De belangrijkste maatregelen in deze nota 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;
- In de wijken pakken we de parkeerproblemen proactief op. We wachten niet langer tot een meerderheid van de bewoners voor invoering van betaald parkeren is, maar gaan hierover actief in overleg met bewoners. Uiteindelijk besluit de raad of we tot invoering in een bepaalde wijk overgaan;
- Wanneer zich in de avond en nacht in wijken parkeerproblemen voordoen gaan we over tot het beperken van het aantal uit te geven vergunningen (per huishouden);
- Waar mogelijk worden ook gebouwde parkeervoorzieningen in de wijken gerealiseerd;
- Uitbreiding van parkeergelegenheid vindt vooral plaats op goed bereikbare P+R-locaties aan de randen van de stad. Daar zal veel meer aandacht komen voor kwaliteit van de voorzieningen;
- Fietsparkeren wordt uitdrukkelijk onderdeel van het gemeentelijk parkeerbeleid. Wij besteden hieraan de komende jaren veel aandacht;
- Daarnaast besteden we veel aandacht aan informatievoorziening, betere geleiding van verkeersstromen en marketingactiviteiten.

De toegenomen ambities hebben financiële consequenties. Ook zonder deze ambities staat de exploitatie van het parkeerbedrijf de komende jaren al fors onder druk. Uitgangspunt blijft een kostendekkende exploitatie. Dat blijft niet zonder gevolgen voor de parkeertarieven.

2. Ontwikkelingen, doelstellingen en algemene beleidsuitgangspunten

2.1 Ontwikkelingen

Meer mobiliteit; meer vervuiling

De toenemende verkeersdruk veroorzaakt steeds meer files en opstoppingen op de toegangswegen tijdens de spitsen. Het verkeer dat in de stad circuleert op zoek naar een parkeerplaats en stilstaand spitsverkeer draagt bij aan verhoogde CO₂-uitstoot en vervuiling door fijnstof. Ons duurzaamheidsbeleid vraagt om sturing op autogebruik, autobezit, routes en type voertuig. Duurzaamheid is daarom in het nieuwe parkeerbeleid een belangrijk uitgangspunt.

Groeiende parkeerdruk

De gewenste toename van bewoners en bezoekers in de binnenstad, de realisatie van nieuwe stadswijken en Meerstad, de groei van de dorpen rond de stad en nieuwe bedrijvigheid leidt tot meer auto's en groei van de mobiliteit. Ondanks onze bevordering van fiets- en OV-gebruik is de realiteit dat de parkeerbehoefte toeneemt. Dit zet de leefbaarheid, aantrekkelijkheid, duurzaamheid en bereikbaarheid van de stad onder druk. Ook zien wij dat de problematiek zich over een steeds groter gebied uitbreidt, niet alleen in de wijken rondom het centrum maar ook rondom voorzieningenconcentraties daarbuiten (bv. Winkelcentrum Helpman, Martiniziekenhuis). Dat betekent dat we de bestaande parkeercapaciteit beter moeten benutten en beter moeten afstemmen op de vraag.

Toenemende druk fietsparkeren

Een schone en gezonde manier van verplaatsen is fietsen. Het beleid in de afgelopen jaren om meer mensen op de fiets te krijgen heeft er toe geleid dat er in Groningen veel gefietst wordt. De gestage groei van fietsverkeer heeft als effect dat de behoefte aan stallingvoorzieningen toeneemt, o.a. bij het station, in de binnenstad en in de oudere (studenten-)wijken. Overlast door gestalde fietsen is een veelgehoorde klacht uit bijvoorbeeld de Festivals Toegankelijke Binnenstad (april en juni 2009). Met projecten als het Stadsbalkon en Stadsfietsen wordt uitvoering gegeven aan fietsparkeerbeleid, maar er is meer nodig.

Toenemende exploitatierisico's

Eind jaren 90 is het gemeentelijk parkeerbedrijf opgezet om te kunnen sturen op de beschikbaarheid en prijs van parkeerplekken in en rond de binnenstad. Daarmee hebben we een expliciete rol als exploitant en vastgoedbeheerder van parkeerruimte op ons genomen. Het areaal aan eigen parkeervoorzieningen -zowel gebouwd als op straat- is fors toegenomen. De komende periode neemt dit nog verder toe. De financiële risico's nemen daarom ook toe. Het beheer en de exploitatie van alle parkeervoorzieningen vereisen een actueel beleid, waarbinnen het parkeerbedrijf goed kan functioneren.

Monitoring parkeerbeleid

Vorig jaar heeft de gemeentelijke rekenkamer geconcludeerd dat het parkeerbedrijf over onvoldoende gegevens beschikt om het beleid adequaat te kunnen sturen en bijsturen. Ook wij zijn van mening dat er betere beheers- en monitoringsinstrumenten nodig zijn om de ontwikkelingen in onze parkeervoorzieningen te volgen en onze doelstellingen te toetsen. Instrumenten die ons een helder en actueel inzicht geven het parkeergedrag op straat en in de garages/stallingen en zo de effectiviteit van onze parkeervoorzieningen in beeld te brengen.

2.2 Doelstellingen en uitgangspunten

De hoofddoelstelling van het parkeerbeleid is bijdragen aan een duurzame, bereikbare en aantrekkelijke stad.

Duurzaamheid

Wij willen dat Groningen de duurzaamste stad van Nederland wordt. Bij duurzaamheid denken we aan alles wat de stad tot in lengte van jaren gezond en aantrekkelijk houdt. Dan gaat het over:

- luchtkwaliteit (stimuleren milieuvriendelijke vervoerwijzen);
- het fysieke leefklimaat (voldoende ruimte om te verblijven en te spelen);
- energieverbruik (auto's maken geen onnodige kilometers);
- veiligheid.

Bereikbaarheid

We willen dat Groningen een goed bereikbare stad blijft. Wij voeren al een verkeersbeleid dat zich richt op stimulering van alternatieven voor de auto; binnen de ringwegen wordt slechts in zeer beperkte mate nog ruimte gecreëerd voor de auto. Dit blijft zo. De bereikbaarheid per auto richt zich voornamelijk op de randen van het centrum. Binnen het centrum wordt uitsluitend het economisch noodzakelijke verkeer en het bewonersparkeren in beperkte mate gefaciliteerd. Voor de fiets is de stad uitstekend bereikbaar. Aandacht is daar vooral nodig voor het sluitstuk van de verplaatsing: het stallen.

Aantrekkelijkheid

We beseffen dat we met onze parkeervoorzieningen een visitekaartje afgeven aan grote groepen bezoekers, werknemers en bewoners van de stad. Onze parkeervoorzieningen moeten dus aantrekkelijk (schoon, heel, veilig en mooi) zijn. Ook een passend niveau van bijbehorende voorzieningen, een goed beheer en een adequate informatievoorziening draagt bij aan de aantrekkelijkheid van de stad.

De vertaling van deze doelen leidt tot uitgangspunten voor ons parkeerbeleid.

Uitgangspunt 1: De groei in de vraag naar autoparkeren wordt opgevangen

De groei van de vraag naar autoparkerplaatsen vangen we de komende jaren op in de bestaande parkeergarages en P+R; daar is voldoende capaciteit beschikbaar. Op langere termijn is alleen een nieuwe parkeergarage aan de zuidzijde van het station mogelijk. Het uitgangspunt blijft dat er vooralsnog onder de Grote Markt noordzijde geen openbare parkeergarage komt, ook al omdat de toeleidende wegen vollopen.

Uitgangspunt 2: Het verblijfsklimaat in de (binnen)stad verbeteren

In het centrum willen we het verblijfsklimaat van bezoekers en bewoners verbeteren door de aanwezigheid van (geparkeerde) auto's zoveel mogelijk te beperken. We willen daarmee aan voetgangers en winkelend publiek een aantrekkelijke openbare ruimte bieden. Ook in de rest van de stad willen we de overlast van het autoverkeer zoveel mogelijk beperken, door de groei van de parkeerbehoefte in de komende jaren op te vangen met de P+R terreinen.

Uitgangspunt 3: Het stimuleren van fietsgebruik

Door een betere regulering van het fietsparkeren, vooral in het centrum, willen we het fietsgebruik stimuleren. Dit doen we door het aanbieden van meer en betere fietsstallingsvoorzieningen.

Uitgangspunt 4: Het voorkomen van zoekverkeer en het bieden van een zo gebruikersvriendelijk mogelijk verwijzingsstelsel

Het autoverkeer dat in het centrum moet zijn, wordt via de meest gewenste routes verwezen. De parkeerders worden al buiten de stad geïnformeerd over de verschillende parkeermogelijkheden, de reistijd en de tarieven.

Uitgangspunt 5: Het verbeteren van het leefklimaat in de oude wijken door parkeerregulering

In het verleden gingen we over tot het invoeren van vergunningparkeren en betaald parkeren wanneer een meerderheid in de wijk aangaf hier voor te zijn. Gelet op onze doelen op het gebied van leefbaarheid en duurzaamheid gaan we proactief met wijken in gesprek over de invoering. We nemen hiertoe dus zelf het initiatief. Van belang hierbij is een goede communicatie met de bewoners en een proces waarbij voldoende draagvlak voor invoering is.

Als de parkeerdruk in de avonden hoog is, gaan we ook de uitgifte van het aantal vergunningen verder aanscherpen en eventueel een quotum per gebied vaststellen.

Uitgangspunt 6: Voorkomen toekomstige knelpunten door het garanderen van voldoende parkeercapaciteit bij nieuwe ontwikkelingen

Daar waar nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden zoals nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen, maar ook bij herontwikkelingen in de bestaande stad zetten we erop in dat de nieuwe parkeersituatie voldoende capaciteit biedt. Zo voorkomen we te hoge parkeerdruk en de knelpunten die daaruit voortkomen. Strikte parkeernormering bij bouwplannen is hiervoor het middel.

Uitgangspunt 7: Parkeerbeleid is kostendekkend

Het areaal aan eigen parkeervoorzieningen -zowel gebouwd als op straat- is fors toegenomen. De komende periode neemt dit nog verder toe. Al deze voorzieningen moeten zich op enig moment hebben terugverdiend. Dit belang conflicteert met een andere wens om het parkeren steeds meer te verschuiven naar de randen van de stad. Onze financiële risico's nemen daarom ook toe. De in deze nota verwoorde ambities leggen nog een forse extra druk op de parkeerexploitatie. De opbrengsten moeten de kosten dekken.

De genoemde doelen en uitgangspunten moeten verder worden uitgewerkt in concrete criteria.

Hiervoor is het van belang dat ons eigen informatiesysteem geactualiseerd is. In de verschillende uitvoeringsprogramma's en de programmabegroting nemen we de concrete criteria op.

Voor P+R hebben we al een begin gemaakt met de uitwerking van concrete criteria. Het gaat het om:

- Parkeerders die via de hoofdinvalswegen naar Groningen rijden, moeten te allen tijde een P+R-parkeerplaats kunnen gebruiken zonder om te hoeven rijden;
- In 2015 zijn alle P+R-locaties ingericht met een minimum pakket aan voorzieningen, waarbij de gebruikers zich vooral veilig voelen.

3. Maatregelen

Onze doelen en uitgangspunten leiden tot nieuwe maatregelen voor de hele stad. In dit hoofdstuk worden de nieuwe maatregelen toegelicht. Hierbij maken we een onderverdeling in:

- parkeerverwijssysteem (DVM);
- binnenstad;
- wijken rondom de binnenstad (voor- en naoorlogse wijken);
- nieuwe wijken en bedrijventerreinen;
- park + ride;
- fietsparkeren;
- specifieke duurzaamheidsmaatregelen.

3.1 Dynamische verwijzing parkeervoorzieningen

Informatievoorziening

Mede dankzij de beschikbaarheid van nieuwe technologische voorzieningen ontstaan er betere mogelijkheden voor dynamische verkeer- en parkeergeleiding. Daar gaan we meer gebruik van maken. Gedacht wordt aan intelligente systemen van parkeerverwijzing via dynamische borden, maar wellicht ook via palmtops, navigatiesystemen, pda's e.d. Hierbij maken we gebruik van informatie die we uit onze eigen monitoringsystemen halen.

Op dit moment hebben we een verwijzingssysteem dat de parkeerder kort voor de binnenring informeert over de mogelijke parkeervoorzieningen en of een parkeervoorziening vrij of vol is. Het is in feite een star verwijzingssysteem met een vol/vrij-aanduiding. We gaan het verwijzingssysteem vernieuwen waarbij de verwijzingsborden meer naar de buitenkant van de stad gesitueerd worden en ook de bezetting van de garages voorspellen op moment van aankomst. Hierbij wordt aangesloten bij de ideeën en wensen vanuit de regio. Het verwijzingssysteem het moet passen binnen een te ontwikkelen systeem van dynamisch verkeersmanagement. Er vindt al overleg plaats met o.a. Rijkswaterstaat om dynamische verwijzing op de rijkswegen te plaatsen. Wij willen het route-informatiesysteem combineren met een dynamisch parkeerverwijssysteem.



Voorbeeld dynamische reizigersinformatie



Bestaand parkeerverwijssysteem met vol/vrij-aanduiding

We zetten in op een gefaseerde invoering van een nieuw systeem. Globaal gaat om de volgende fasering.

Fase 1

Het bestaande systeem dient zodanig aangepast te worden dat de routes ook dynamisch worden verwezen, afhankelijk van de beschikbaarheid van vrije parkeerplaatsen. Verwijzing dient via de binnenring te gebeuren en niet door het centrum.

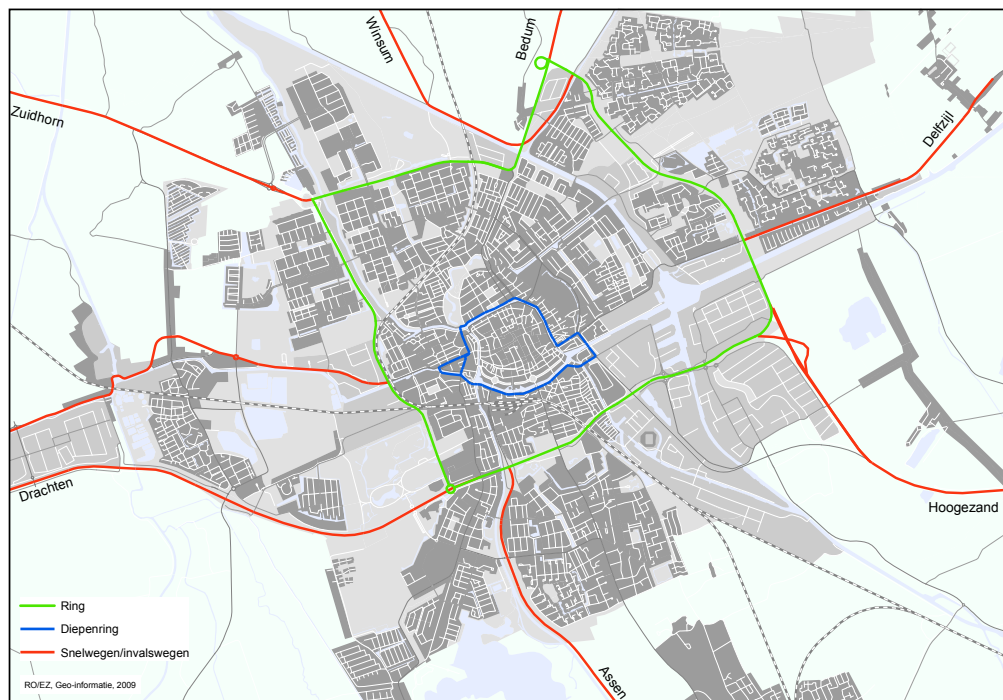
Fase 2

Nadat fase 1 gereed is, kan het systeem worden uitgebreid waarbij de beschikbare informatie eerder -bij de buitenring- bij de gebruikers komt. Vanaf de buitenring vindt de verdeling plaats zodat de binnenring niet meer als verdeelring wordt gebruikt.

Fase 3

In fase 3 wordt het systeem vervolmaakt en wordt de gebruiker voor de buitenring geïnformeerd op de hoofdinvalswegen, maar ook via andere nieuwe systemen zoals internet, pda's, mobiele telefoons enz. Ook kan mogelijk andere informatie worden aangeboden zoals tarieven en vervoersalternatieven.

Het opzetten van een dergelijk systeem is een complex en kostbaar project. Bij fase 1 moet al een beeld beschikbaar zijn van het eindproduct (fase 3). Daarom starten wij eind 2009 een onderzoek dat uitmondt in een implementatievoorstel met specificering van de maatregelen, de kosten en de planning.



Verkeerssysteem Groningen

Kosten en planning

We gebruiken 2009 en 2010 om de plannen te maken om de verwijzing te verbeteren en uit te breiden.

Plannen ontwikkelen:	2009	2010	2011	2012	2013	2014
verwijzingsplan	€ 50.000	€ 50.000				

3.2 Binnenstad

Het beleid in de binnenstad richt zich primair op het versterken van de aantrekkelijkheid van het verblijfsklimaat van de binnenstad. Dat 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. We beschermen daarmee de openbare ruimte voor de voetganger en het winkelend publiek. De komst van de Boterdiepgarage, Damsterdiepgarage, Forumgarage en het ombouwen van de Haddingestraatgarage tot buurtstalling maken dat de parkeer-capaciteit voor bezoekers en bewoners toeneemt. Hierdoor kan het aantal parkeerplekken op straat verder worden teruggedrongen. Voor bewoners en bedrijven in de binnenstad bieden wij buurtstallingen en parkeervergunningen. Voor bezoekers zijn er parkeergarages in en aan de rand van de binnenstad en natuurlijk P+R.

Parkeerplaatsen

We willen de volgende maatregelen doorvoeren:

- Na realisatie van de Damsterdiepgarage vindt een opschoning plaats van de parkeerplaatsen langs de oostelijke en noordelijke diepenring. Langs de diepenring liggen 374 parkeerplaatsen, waarvan het overgrote deel de komende jaren zal komen te vervallen. Op de precieze fasering hiervan komen we terug bij de uitwerking van de plannen voor de Diepenring. Met het eerste deel kunnen we in het najaar van 2010 starten. De uitvoering van het oostelijke deel start niet eerder dan 2016. Bij de planuitwerking leveren we in uitzonderingsgevallen maatwerk. We gaan uit van één rijbaan en fietsstrook om ruimte te maken voor voetgangers en de relatie met het water te versterken. Daarvoor is het nodig om het overgrote deel van het parkeren op de kades en op straat op te heffen;
- De parkeergarage onder het Holland Casino wordt omgezet in een doelgroepengarage;
- De nieuwe garage onder het forum krijgt 380 parkeerplaatsen. Dit is een toename ten opzichte van de huidige parkeergarage. De toename wordt zoals afgesproken gecompenseerd door een afname van het aantal parkeerplaatsen op straat;
- Om de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van de binnenstad te vergroten gaan we ons ontheffingenbeleid aanscherpen. Parkeerontheffingen, bijvoorbeeld voor het uitvoeren van werkzaamheden in de binnenstad, zullen alleen worden verstrekt als de noodzaak aanwezig is;
- Voor mensen met een gehandicaptenparkeerkaart zijn er speciale plaatsen op korte afstanden van de bestemming. We monitoren het gebruik en gaan werk maken van de handhaving van de regelgeving.

Bewonersparkeren

In het centrumgebied zijn 900 straatparkeerplaatsen beschikbaar. Het aantal bewonersvergunningen is daaraan gelijk. Zoals hierboven gemeld vervallen in de binnenstad parkeerplaatsen. Het aantal bewonersvergunningen op straat wordt geleidelijk in overeenstemming gebracht met de beschikbare parkeergelegenheid. Omdat de parkeerplaatsen gefaseerd verdwijnen denken we dat we dit kunnen realiseren via natuurlijk verloop voornamelijk doordat mensen verhuizen.

Zoals aangegeven willen we bewoners zoveel mogelijk gebruik laten maken van buurtstallingen. Na de realisatie van de garage onder het Forum wordt de parkeergarage Haddingestraat omgezet in een garage voor bewoners van de binnenstad. Bijkomend voordeel is dat de verkeersdruk in de Haddingestraat hierdoor drastisch wordt verminderd. Deze straat krijg hierdoor een kwaliteitsimpuls. Onderzocht wordt of deze garage ook nog een functie in het fietsparkeren kan krijgen.

Het tarief voor de buurtstallingsgarages wordt verhoogd tot een kostendekkend tarief. In vijf stappen (2010 t/m 2014) gaat het tarief naar € 70,- per maand. In de inspraakbijeenkomsten over de tarieven buurtstallingen, hebben bewoners ons gewezen op het belang van redelijke tarieven voor de bewoners. Dit past ook bij het versterken van de woonfunctie in de binnenstad. We verlaten het uitgangspunt om de tarieven meer marktconform te maken en gaan uit van kostendekkende tarieven. Jaarlijks bepalen we de kostendekkendheid van de tarieven voor buurtstallingen en passen we wanneer nodig de tarieven aan.

We ontwikkelen daarnaast speciale vergunningen/abonnementen om bewoners te faciliteren in de openbare parkeergarages. In de nachturen zijn deze vrijwel leeg. Deze capaciteit kan ingezet worden om bewoners tegemoet te komen tegen een aantrekkelijk tarief. Knelpunt kan de koopavond en de zaterdag zijn. Door een goede monitoring van de bezetting kan de beschikbare capaciteit maximaal benut worden.

In bijzondere gevallen worden gehandicaptenparkeerplaatsen gereserveerd voor individuele gebruikers.

3.3 Wijken rondom de binnenstad (voor- en naoorlogse wijken)

In de oudere stadsdelen, vooral de in de vooroorlogse wijken, neemt de parkeerdruk en daarmee de overlast steeds verder toe door een beperkte beschikbaarheid van parkeercapaciteit, een toename van het autobezit en een toename van het aantal parkeeders van elders. We willen daarom buiten de binnenstad de volgende maatregelen doorvoeren:

- uitbreiden gebied met betaald en vergunningparkeren;
- aanscherpen uitgiftebeleid;
- uitbreiden aantal buurtstallingen en gebruik bevorderen;
- tegengaan interne ritten in zones.

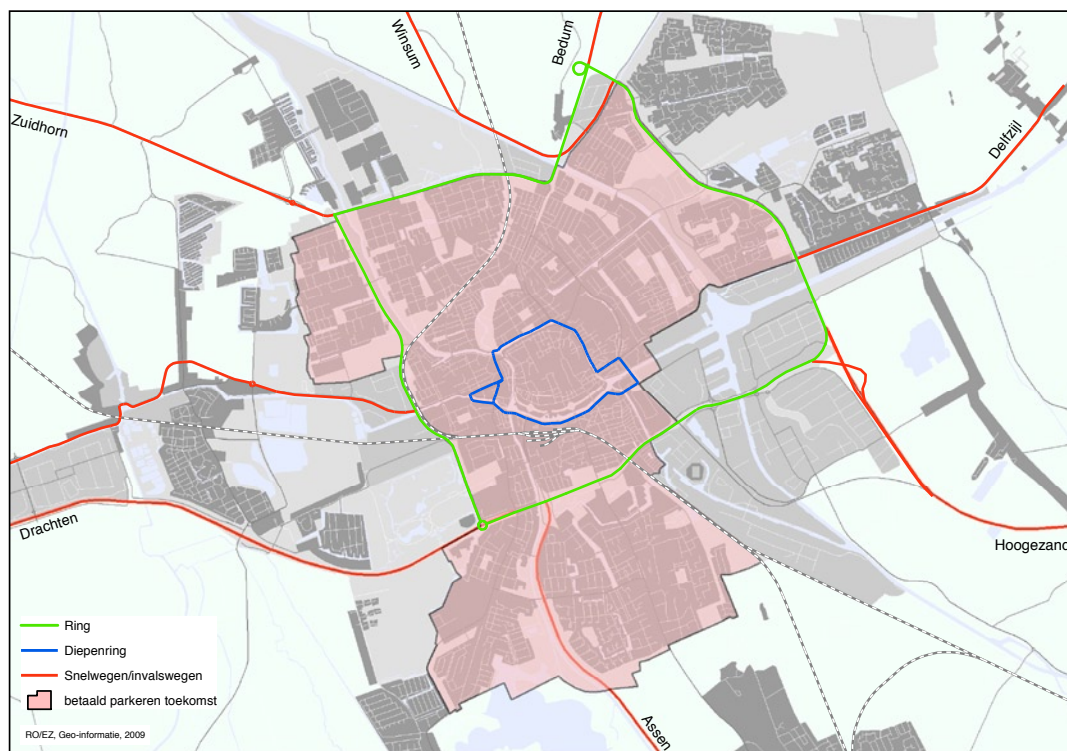
Voor nieuwe ontwikkelingen gelden parkeernormen. Met name vanuit de kant van de sociale woningbouw komt het verzoek de parkeernormering aan te passen. De indruk bestaat dat de gehanteerde normering te hoog is. Een hogere parkeernorm werkt door in hogere bouwkosten, waardoor het realiseren van sociale huurwoningen onder druk staat. In de bestuurlijke evaluatie van het Nieuw Lokaal Akkoord is voorgesteld binnen de ringweg van Groningen een norm van 1,0 en in de overige 14 NLA-wijken een norm van 1,3 te hanteren.

Uitbreiden betaald en vergunningparkeren

We gaan in de woonwijken een meer pro-actief parkeerbeleid voeren waarmee we willen sturen op het verbeteren van de leefbaarheid. Dat betekent dat we als gemeente scherp in de gaten gaan houden waar parkeer- en leefbaarheidproblemen dreigen te ontstaan, zodat we tijdig (preventief) maatregelen kunnen nemen. Dit doen we in alle woonwijken, dus ook in de nieuwere, waar zich bijvoorbeeld rond winkelcentra, ziekenhuizen en scholen problemen kunnen voordoen.

Voor elke wijk gaan we een parkeerplan opstellen. Een goede communicatie met de wijk en draagvlak vinden we hierbij belangrijk. Zo voorkomen we botsende belangen binnen wijken en krijgen we grip op de parkeersituatie van het grootste deel van de stad. Bovendien hebben we daarmee een middel in handen om gebruik van buurtstallingen en of anderszins gebouwde voorzieningen op eigen terrein te bevorderen. Uiteindelijk beslist de raad over de invoering van betaald en vergunning parkeren.

In onderstaande afbeelding is het eindbeeld weergegeven. We starten het proactieve beleid in de vooroorlogse wijken: de Oranjewijk en de Oosterparkwijk. In de naoorlogse wijken beginnen we in Corpus den Hoorn (directe omgeving Martiniziekenhuis).



Uitbreiding betaald parkeren Groningen

Aanscherpen uitgiftebeleid

In wijken waar ook in de avonduren een hoge bezettingsgraad is, willen we het uitgiftebeleid gaan aanscherpen. In deze wijken wordt maximaal 1 vergunning per huishouden verstrekt. Daarnaast wordt een quotum vastgesteld op basis van de beschikbare parkeer capaciteit. Er worden niet meer vergunningen uitgegeven dan er parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Indien een wijk een bezettingsgraad van 60-80% heeft wordt het tarief van een tweede vergunning per huishouden 4 keer zo duur als de eerste vergunning. De huidige bezoekersregeling blijft van toepassing. In bijzondere gevallen worden gehandicapten-parkeerplaatsen gereserveerd op straat voor individuele gebruikers.

Uitbreiden aantal buurtstallingen en gebruik bevorderen

We willen het gebruik van buurtstallingen stimuleren en het aantal auto's op straat terugdringen. We willen bij voorkeur nieuwe buurtgarages bouwen, de ruimtelijke mogelijkheden zijn echter beperkt. De kosten van het realiseren van nieuwe buurtstallingen zijn bovendien aanzienlijk. Daarnaast zijn ook de kosten van beheer en onderhoud van de oudere garages hoog. Insteek van het gebruik van buurtstallingen is dat het te hanteren tarief kostendekkend moet zijn. We verhogen het tarief in 5 stappen (2010 t/m 2014) tot € 70,- per maand. Door de tariefverschillen in vergunningen op straat en in een garage te verkleinen gaan we het gebruik van buurtstallingen bevorderen. Dit betekent dus dat het tarief voor de parkeervergunning op straat omhoog gaat. Ook het verder aanscherpen van het parkeernormenbeleid zal hieraan een bijdrage leveren. Daarmee willen we het parkeren op eigen terrein bevorderen. Op het moment dat aan de parkeernormering wordt voldaan, komt men niet meer in aanmerking voor een vergunning. Men kan dan op eigen terrein parkeren.

Tegengaan interne autoritten in zones

Het blijkt dat er veel korte tot zeer korte ritten in de wijken (zones) met auto's worden gemaakt. Dat geeft onnodige auto- en parkeerbewegingen in een wijk. Mede in het kader van duurzaamheid willen we dit tegengaan door het verkleinen van de zones waarbinnen men met vergunning mag parkeren. De bestaande zones worden daartoe opgedeeld in kleinere zones. Dit dient plaats te vinden op basis van logische begrenzing en parkeermogelijkheden per deelgebied. Hiervoor moet maatwerk geleverd worden.

3.4 Nieuwe wijken en bedrijventerreinen

De parkeerproblematiek in de nieuwe wijken en bedrijventerreinen is nog redelijk beperkt. Om dit zo te houden blijven we hier inzetten op het hanteren van de parkeernormen voor nieuwe ontwikkelingen.

3.5 Park + Ride: Binnenstadsparkeren op afstand

Groningen kent een goed functionerend en succesvol P+R-systeem. Onze inzet is een forse ambitieverhoging te realiseren. Zo maken we een grote sprong voorwaarts met het ketenvervoer in stad en regio. In de toekomst willen we P+R in toenemende mate inzetten voor het forenzenverkeer. De P+R-terreinen krijgen meer een functie als opstappunt voor pendeldiensten naar specifieke bestemmingen zoals bijvoorbeeld het UMCG. We willen vooral inzetten op locaties langs de hoofdinvalswegen. De huidige P+R-locatie Zaanstraat voldoet niet aan dit criterium en ligt bovendien in een gebied met een hoge parkeerdruk; het krijgt daarom een andere (parkeer)functie.

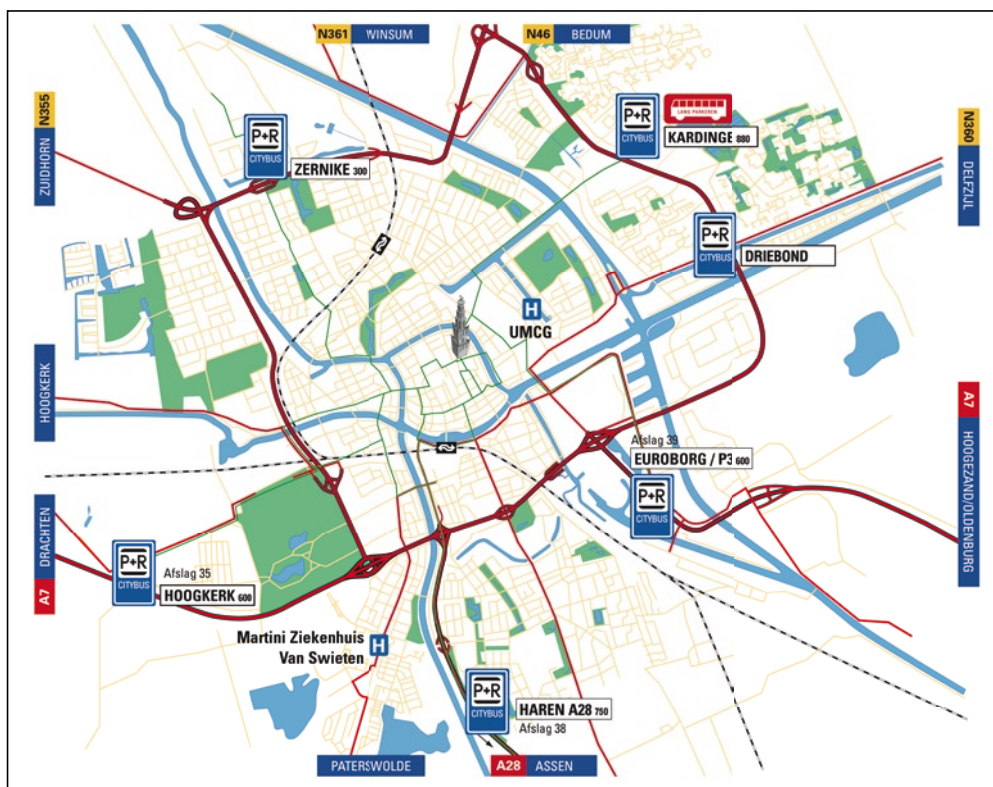
Voor de investering in P+R doen we een beroep op de extra middelen die beschikbaar zijn gekomen uit het regio-specifieke Pakket Zuiderzeelijn (RSP). Dit is de 'compensatieregeling' uit 2007, die is getroffen na het kabinetsbesluit om de Zuiderzeelijn niet aan te leggen. Het besluit over de verdeling is eind 2009 nog niet genomen en vergt afstemming met de provincie Groningen. De bijdrage uit RSP aan ons P+R-beleid schatten we op ongeveer € 17 miljoen. Met de aanvulling uit de exploitatie parkeerbedrijf komt het totaal investeringsbedrag P+R op € 23 miljoen¹.

We willen het P+R-systeem optimaliseren om het gebruik te bevorderen. Dit kan worden bereikt door:

- realisatie van nieuwe P+R-locaties;
- uitbreiden capaciteit bestaande P+R-locaties;
- doorvoeren kwaliteitsimpuls;
- aansluiting P+R Europapark.

Realisatie van nieuwe P+R-locaties

We willen de komende jaren een nieuwe en grotere P+R-locatie ontwikkelen op Zernike, in samenhang met de aanleg van de eerste tramlijn. Daarnaast gaan we de P+R-locatie Driebond ontwikkelen.



Overzicht toekomstige P+R locaties

*1: In de parkeernota die is besproken in de raadscommissie Beheer en Verkeer van 4 november 2009 waren de investeringen in P+R maatregelen 11 miljoen euro. Met de toevoeging van de 17 miljoen euro uit het RSP budget komt de totale investering in P+R maatregelen nu op 23 miljoen euro. Een deel van de beschikbare middelen (5 miljoen euro) is gebruikt om de tarieven minder te verhogen.

Uitbreiden capaciteit bestaande P+R-locaties

Door het succes van het P+R-systeem neemt de vraag naar parkeerplaatsen toe. In Haren is de bezettingsgraad al erg hoog. Uitbreiding van de capaciteit in Haren met 300 parkeerplaatsen is nodig. Hierover zijn we in gesprek met de gemeente Haren en de bereidheid tot medewerking is aanwezig. Op middellange termijn willen we ook de capaciteit van Kardinge verder uitbreiden.



Gebruik P+R in Haren is erg goed

Doorvoeren kwaliteitsimpuls

De P+R-voorzieningen zijn de 'voordeur van de binnenstad'. Kwaliteit is daarom belangrijk.

Hierbij is nadrukkelijk aandacht voor:

- een goede verwijzing naar de locatie;
- een goede, directe toe- en uitgang van het terrein;
- een logische inrichting van het terrein voorzien van een goede verharding en vakindeling;
- veiligheid van de mensen en de voertuigen. Het terrein dient goed verlicht te zijn in verband met zichtbaarheid en sociale veiligheid. Hiertoe gaan we veiligheidsfunctionarissen (zoals in het Stadsbalkon) inzetten of gaan we beveiligingscamera's ophangen;
- een comfortabele wachtruimte (schoon, warm, veilig en bij voorkeur met sociale controle);
- een goede toiletvoorziening;
- goede reisinformatie met vertrek- en aankomsttijden, tariefinformatie etc. Deze informatie dient niet alleen op de locatie zelf maar ook via andere bronnen (internet, pda's, folders etc.) verkregen te kunnen worden. Er zal ook nader onderzoek moeten plaatsvinden of deze informatie niet op de aanrijroutes aangereikt moet worden via infoborden boven of langs de weg;
- faciliteiten voor camperplaatsen.



Bestaande vooraankondiging langs A28 naar P+R Haren

Aansluiting P+R Europapark

Om het functioneren van de P+R Europapark te verbeteren zal dit terrein in 2010 een rechtstreekse aansluiting krijgen op de Europaweg (oude A7). De aanlegkosten hiervan zijn geraamd op circa € 3.000.000. Tegelijkertijd willen we ook de doorstroming voor het OV richting de binnenstad/UMCG verbeteren door de busbaan over de Europaweg door te trekken. Deze financieren we uit het RSP budget voor HOV Infrastructuur.

Kosten en planning

P+R-maatregelen:	2010	2011	2012	2013	2014
nieuwe P+R-locaties			€ 5.000.000		€ 4.500.000
uitbreiden capaciteit bestaande P+R	€ 2.000.000	€ 3.500.000			€ 3.000.000
kwaliteitsmaatregelen P+R	€ 1.000.000	€ 1.000.000			
aansluiting P+R Europapark	€ 3.000.000				
busbaan Europaweg		PM (uit RSP HOV Infra)			

3.6 Fietsparkeren

De groei van het gebruik van de fiets heeft als keerzijde parkeerdruk van gestalde fietsen. Wij zetten in op het bieden van meer gebouwde voorzieningen die aantrekkelijk zijn voor de fietsers. Als de voorzieningen op orde zijn, willen we stringenter handhaven in de openbare ruimte. Ook oude wijken waar door het ontbreken van een achterom of schuurtje fietsen op trottoirs staan vragen onze aandacht.

Om de fietsparkeermogelijkheden te verbeteren zetten we in op:

- voldoende stallingcapaciteit;
- comfortabele entrees van gebouwde voorzieningen;
- bij voorkeur bewaakt;
- bij voorkeur gratis.

Bij de beschrijving van de maatregelen maken we onderscheid in maatregelen in de binnenstad, bij OV-voorzieningen, in oude wijken en op bedrijventerreinen.



Situatie zonder en met spitsrekken

Gratis fietsenstallingen in Groningen

Locatie	Capaciteit	Opmerking
Fietsflat	1.000	
Forum	1.750	nog te realiseren
Kardinge	725	
NS stalling	2.700	proef: gratis in het weekend vrijdag 13.00 tot zondag 01.15 uur (vanaf 1 september 2009 tot maandag 12.00 uur)
Openbare Bibliotheek	705	
Parkeergarage Centrum	75	
Pathé bioscoop	250	
Peperstraat	350	nog te realiseren
Stadsbalkon	4.650	
Station overig	700	
Station zuidzijde	250	
V&D	55	
Winkelcentrum Paddepoel	100	
Totaal	13.310	

Fietsparkeren Groningen binnenstad

Om het fietsparkeren te stimuleren en de overlast (voor onder andere voetgangers en ouderen) te verminderen, ontwikkelen we een plan voor de vele gestalde fietsen in de binnenstad van Groningen. We richten ons op een toekomstige situatie waarbij op concentraties van gestalde fietsen voorzieningen aanwezig zijn om overlast tegen te gaan. Hierbij denken we aan locaties bij het station, de bibliotheek, culturele (musea, theater enz.) en sportvoorzieningen. De Noordwand biedt hiervoor een goede mogelijkheid, maar ook rond de Vismarkt is een grootschalige oplossing gewenst. Ook stallen in de openbare ruimte moet beter worden geordend. Op vele plaatsen kunnen dan wellicht de rode lopers verdwijnen. Dit wordt meegenomen in het uitvoeringsprogramma fietsparkeren binnenstad.

OV-stations, haltes en P+R-terreinen

Een andere mogelijkheid om fietsgebruik te stimuleren, is het realiseren van goede fietsparkeermogelijkheden nabij OV-overstappunten. Hierbij wordt gedacht aan het NS-station, P+R-terreinen, veelgebruikte OV-haltes en mogelijk op termijn tramhaltes. We inventariseren welke locaties hiervoor geschikt zijn, waarbij we ook het aansluiten op het fietsnetwerk bekijken. Dit zal in een actieprogramma worden opgenomen met een kostenraming en uitvoeringsplanning.

Om in het stationsgebied op de lange termijn voldoende fietsparkeerplekken te hebben, is het van belang één of meerdere stallingen te realiseren met een toekomstvaste capaciteit. Deze opgave vormt nadrukkelijk onderdeel van de planvorming in het kader van de ontwikkeling van het stationsgebied.

In afwachting van deze lange-termijnontwikkelingen zijn voor de korte termijn de volgende maatregelen voorzien:

- Stadsbalkon – uitbreiden van de stallingscapaciteit met 500 fietsenrekken (februari 2010). In mei 2010 bekijken we het effect en gaan we eventueel over tot het plaatsen van nog eens 450 fietsenrekken;
- Stadsbalkon – halveren duur wegsleepregeling en efficiënter verwijderen van fietsen;
- Fietsflat – kwaliteitsimpuls;
- NS-stalling – gratis in het weekend en € 0,50 op een werkdag;
- Zuidzijde van het station – uitbreiding 600 plaatsen.



Fietsparkeren in het stadsbalkon



Overlast in het Tingtangstraatje door geparkeerde fietsen

Fietsparkeren in oude/studenten wijken

Het fietsparkeren in de schil richt zich vooral op bewoners en dan specifiek op bebouwing waar veel studenten gehuisvest zijn. Insteek is om daar waar ruimte is of gecreëerd kan worden fietsstallingen te realiseren. Er kunnen ook autoparkeerplaatsen vervallen om het fietsparkeren mogelijk te maken of te verbeteren. Dit zal in afweging plaatsvinden met het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Hierbij betrekken we ook de consequenties voor het beheer en onderhoud. Het fietsparkeren kan niet allemaal in de openbare ruimte worden opgelost. Ook handhaving en toezicht op de gestalde fietsen zal hier uitgevoerd gaan worden. Door het ruimen van oude, niet gebruikte fietsen zal het straatbeeld verbeteren en de overlast verminderen.

Fietsvoorzieningen bedrijven en instituten

Naast het parkeernormenbeleid voor auto's is het ook noodzakelijk dat bij grotere bedrijven en gebouwen voorzien wordt in fietsparkeren. Dit zou in de bouwverordening vastgelegd moeten worden. Hierbij valt te denken aan bedrijven en gebouwen die veel bezoekers of personeel hebben, zoals de belastingdienst, sportscholen, bibliotheken, winkelveorzieningen, scholen. Van belang is dat de locaties van de fietsvoorzieningen goed toegankelijk zijn zodat er maximaal gebruik van de stallingsruimte wordt gemaakt.

Kosten en planning

We starten in 2009 met de opzet van een Algemene Fiets Afhandel Centrale. We komen in 2010 met een definitief voorstel voorzien van een kostenraming. Het opzetten van een AFAC doen we in samenwerking met de Politie en Bewaakte Rijwielstallingen.

Er vindt een aantal verbeteringen plaats aan de fietsflat, zoals het plaatsen van uitschuifbare rekken en het verbeteren van de toegang en de verlichting. De totale kosten voor de verbeteringen aan de fietsflat zijn geraamd op € 350.000,-.

De kosten die gepaard gaan met de proef om de NS-stalling in 2009 in het weekend gratis te maken bedragen € 45.000,-. Mocht deze proef slagen dan zijn (door het uitbreiden van de stallingsduur) de jaarlijkse kosten die verrekend moeten worden € 65.000,-.

Voor het centrum zal in het uitwerkingsplan moeten blijken welke stallingsvoorzieningen gerealiseerd moeten worden. We reserveren hiervoor een budget van € 4.000.000,- om een grote gebouwde voorziening te realiseren.

Op middellange termijn is het nodig ook de capaciteit van de stallingsvoorzieningen bij de NS-station(s) uit te breiden. Hiervoor reserveren we € 2.000.000 in 2012.

Naast de uitbreiding van het Stadsbalkon gaan we in 2010 en 2011 de fietsparkeervoorzieningen bij OV-locaties en P+R-parkeerterreinen verbeteren en uitbreiden. In het uitwerkingsplan wordt in beeld gebracht wat de beste locaties zijn.

We reserveren een budget van € 250.000,- in 2010 en in 2011.

Investerings in fietsparkeren

	2009	2010	2011	2012
Plannen ontwikkelen:				
fietsparkeerplan	€ 50.000	€ 25.000		
Fietsparkeermaatregelen realiseren				
stallingsvoorzieningen in:				
centrum			€ 4.000.000	
station				€ 2.000.000
verbeteringen Fietsflat	€ 350.000			
proef NS-stalling	€ 45.000			
ov-voorzieningen		€ 250.000	€ 250.000	

3.7 Specifieke duurzaamheidsmaatregelen

Hiervoor zijn al veel maatregelen voorgesteld die ook de duurzaamheid ten goede komen. In deze paragraaf gaan we in op een aantal specifieke duurzaamheidsmaatregelen.

- We starten met het vervangen van alle niet energiezuinige verlichting op P+R-terreinen en in parkeergarages door toepassing van energiezuinige verlichting zoals bijv. ledverlichting. De kosten hiervoor worden op termijn (deels) terugverdiend door besparing op de energiekosten. We reserveren hiervoor in 2010 een budget van € 200.000,- ;
- Bij het vervangen van parkeerautomaten gaan we over op energiezuinige automaten met zonnecellen. Dit bespaart energiekosten en heeft ook tot gevolg dat geen elektriciteitskabels en leidingen nodig zijn. De financiering hiervan zal plaatsvinden uit bestaande vervangingsinvesteringen. Binnen de bestaande concessie wordt onderzocht of dit met de huidige leverancier op korte termijn al tot de mogelijkheden behoort;
- Om het gebruik van duurzame energie te bevorderen, gaan we dit actief promoten door het aanbieden van oplaadpunten voor elektrische voertuigen bij P+R-parkeerterreinen en OV-locaties. Hiervoor wordt een budget gereserveerd van € 100.000,-. We denken hiermee in 2010 tussen de tien en twintig oplaadpunten te realiseren voor elektrische auto's en fietsen;
- Naast bovenstaande maatregelen willen we ook het autodelen stimuleren. Hierdoor zijn minder parkeerplaatsen benodigd. We willen dit vorm geven door in 2010 en 2011 het aantal autodeelparkeerplaatsen uit te breiden, mogelijk in combinatie met het neerzetten van een (elektrische) auto die mensen kunnen reserveren. In totaal willen we in 2010 en 2011 per deelgebied (wijk) starten met het realiseren van minimaal twee parkeerplaatsen en bij voldoende gebruik dit verder uitbreiden. Marktpartijen worden benaderd om te kijken of samenwerking mogelijk is. Voor het pro-actief stimuleren van gedeeld autogebruik en de realisatie van de bijbehorende inrichting van de parkeerplaatsen is een totaal bedrag gereserveerd van € 50.000,-;
- We willen een eenmalige stimuleringsactie voor gebruikmaking van energiezuinige voertuigen doen. Eigenaren van milieuvriendelijke voertuigen (auto's met een milieulabel A) krijgen in 2010 50% korting op een (bewoners)parkeervergunning. Kosten: € 5.000,-.

Investeringen in duurzaamheid

Duurzame maatregelen:	2009	2010	2011
vervanging verlichting P+R		€ 200.000	
plaatsen oplaadpunten		€ 100.000	
stimuleren autodelen en aanleg parkeerplaatsen		€ 20.000	€ 30.000
stimuleren milieuvriendelijke auto's		€ 5.000	

4. Beheer en organisatie

4.1 Organisatie

Parkeren maakt steeds meer integraal onderdeel uit van verkeer en vervoer. Daarnaast krijgt het parkeerbedrijf steeds meer taken en worden de financiële risico's groter. De organisatie moet hierop blijven aansluiten. Het parkeerbedrijf is de centrale dienst die namens de gemeente eindverantwoordelijk is voor alle uitvoeringstaken op parkeergebied. Hieronder vallen:

- primaire taak van het exploiteren, beheren en onderhouden van parkeervoorzieningen, inclusief P+R;
- het verzorgen van het toezicht en de handhaving van auto- en fietsparkeren;
- communicatie rondom parkeren;
- verwijzing;
- monitoring;
- financiën en controle.

Gelet op ontwikkelingen en de nieuwe maatregelen in deze nota kan een verdere versterking van het parkeerbedrijf nodig zijn. Voor 2009 en 2010 is hiervoor € 50.000,- gereserveerd. In de jaren erna zal gewerkt worden aan het realiseren van de maatregelen. Hiervoor is op jaarbasis € 100.000,- gereserveerd.

Versterking parkeerbedrijf

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Marketingplan opstellen	€ 50.000	€ 50.000				
Maatregelen			€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000

4.2 Monitoring en bedrijfsinformatie

De rekenkamercommissie heeft in juni 2008 de rapportage "Meten is weten, Onderzoek naar het gemeentelijk parkeerbeleid" uitgebracht. Belangrijk aandachtspunt in de aanbevelingen is het feit dat er monitoring plaats moet vinden van de effecten van het parkeerbeleid door het structureel verzamelen van gegevens over parkeren.

Er wordt momenteel gewerkt aan het opzetten van de database. Daarnaast is er een start gemaakt met onderzoeken die nodig zijn om de database te vullen. Door dit periodiek te doen worden effecten inzichtelijk. Door de ontwikkeling van dit instrument komt ook steeds meer managementinformatie beschikbaar op basis waarvan beleidskeuzes gemaakt kunnen worden.

In de database wordt informatie opgenomen over parkeergarages, terreinen, buurten en wijken, fietsparkeervoorzieningen en P+R-locaties. Hierbij gaat het om:

- De capaciteit (C); hoeveel auto's/fietsen kunnen er worden geparkeerd;
- Het gebruik: (I); hoeveel auto's/fietsen staan er geparkeerd, hoelang maakt men gebruik van de parkeerplaatsen en wanneer;
- De bezettingsgraad (I/C);
- De betalingsbereidheid;
- Herkomst en bestemming (HB-gegevens); waar komt men vandaan en waar gaat men naar toe;
- Motief (waarom maakt men de rit (werken, winkelen enz.);
- Aantal in- en uitstappers van de bus bij P+R-locaties.

Met deze informatie bouwen we ons monitoringsysteem uit. De informatie wordt structureel verzameld en geanalyseerd. Met deze informatie kunnen we onze doelen vertalen in concrete criteria.

4.3 Handhaving

Sluitstuk van het parkeren is de handhaving. Voorwaarde voor handhaving is dat de parkeervoorzieningen beschikbaar zijn. Voor de auto's is dit het geval. Voor het fietsparkeren moeten we nog een aantal stappen zetten. De handhaving betrekken we bij de nieuw op te richten handhavingsdienst.

5. Planning en kosten

5.1 Inleiding

Het uitgangspunt is, dat het parkeerbedrijf, in elk geval op termijn, zichzelf moet 'bedruipen'. Ambities dienen gefinancierd te worden binnen het gesloten systeem van het Parkeerbedrijf.

In dit hoofdstuk wordt globaal ingegaan op de vraag in hoeverre onze ambities / maatregelen van het nieuwe parkeerbeleid gedekt kunnen worden uit de opbrengsten van het parkeerbedrijf en wat het effect is op de tarieven.

5.2 Meerjarenraming inclusief nieuwe maatregelen

In totaal zullen de investeringen in de verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad oplopen tot ongeveer € 30 miljoen. Hierin is nog geen rekening gehouden met de investeringen in Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) omdat de omvang hiervan op dit moment niet goed in te schatten is. Op exploitatiebasis, uitgaande van een gemiddelde afschrijvingstermijn van 15 jaar (installaties) dan wel 30 jaar (gebouwen) en een rentepercentage van 4,4%, zal uiteindelijk een kostenstijging van circa € 2,4 miljoen optreden. Aangezien de P+R-maatregelen (totaal investering ongeveer € 23 miljoen) voor een fors deel (€ 17 miljoen) uit RSP-middelen worden gedekt, bedragen de lasten voor de parkeerexploitatie uit hoofde van nieuwe maatregelen uiteindelijk circa € 1 miljoen.

Het effect van deze kostenstijging op het meerjarenperspectief is inzichtelijk gemaakt. In het meerjarenperspectief van het parkeerbedrijf was tot en met 2015 al sprake van een exploitatietekort, vooral door aanloopverliezen bij nieuwe garages (Euroborg, Boterdiep en Damsterdiep) en door de afnemende opbrengsten van de parkeerplaatsen langs de Diepenring (in de periode 2011-2016). Door de nieuwe maatregelen neemt het exploitatietekort verder toe. Het maximale exploitatietekort doet zich voor in 2012 en bedraagt € 3,2 miljoen. Het parkeerbedrijf heeft in deze situatie te maken met een exploitatietekort tot in ieder geval en met 2016. Het overzicht op pagina 27 brengt de financiële effecten van de nieuwe maatregelen in beeld.

Beleidsrijke meerjarenraming Parkeerbedrijf

	Investering In €	Kapitaallasten (bedragen x € 1.000)							
		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Uitwerkingsplannen ontwikkelen									
- uitvoeringsprogramma fietsparkeren binnenstad		50	25						
- verwijzingsplan		50	50						
- marketingplan		50	50						
Duurzame maatregelen									
- vervanging verlichting P+R	200.000		20	20	20	20	20	20	20
- plaatsen oplaadpunten	100.000		10	10	10	10	10	10	10
- stimuleren autodelen en aanleg parkeerplaatsen			20	30					
- verstrekken gratis vergunning voor zuinige voertuigen			5						
Fietsparkeermaatregelen									
realiseren stallings-voorzieningen in:									
- centrum	4.000.000			273	273	273	273	273	273
- station	2.000.000				100	100	100	100	100
- verbeteren Fietsflat	350.000	35	35	35	35	35	35	35	35
- proef NS-stalling		45							
- ov-voorzieningen	500.000		25	50	50	50	50	50	50
P+R-maatregelen									
- nieuwe P+R-locaties (Zernike)	5.000.000				191	381	381	381	381
- nieuwe P+R-locaties (Driebond)	4.500.000						171	343	343
- uitbreiden bestaande P+R (Haren)	5.500.000		76	286	419	419	419	419	419
- uitbreiden bestaande P+R (Kardinge)	3.000.000						114	229	229
- kwaliteitsmaatregelen P+R	2.000.000		38	114	152	152	152	152	152
- aansluiting P+R Europapark	3.000.000		114	229	229	229	229	229	229
Verwijzingsstelsel									
- fase 1 (2011): alleen centrumgebied	pm			pm	pm	pm	pm	pm	pm
- fase 2 (2012): ook ringwegen	pm				pm	pm	pm	pm	pm
- fase 3 (2013): ook aanvoerwegen	pm					pm	pm	pm	pm
Overige									
Aanleggen run & shopplaatsen		50	50						
Marketingmaatregelen				100	100	100	100	100	100
Totale investering/kapitaallast	30.150.000	280	519	1.147	1.579	1.769	2.055	2.341	2.341
Af: dekking uit RSP	-17.000.000		-95	-343	-610	-724	-1.010	-1.296	-1.296
Dekking uit parkeernota	13.150.000	280	423	804	969	1.045	1.045	1.045	1.045
Tekort parkeerbedrijf was		-1.964	-1.146	-2.207	-2.237	-1.868	-439	-248	36
Tekort parkeerbedrijf wordt		-2.244	-1.569	-3.011	-3.206	-2.924	-1.485	-1.293	-1.009

5.3 Dekking

Voor een gedeelte van de dekking van de investering in P+R doen we een beroep op het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP). Dit is de 'compensatieregeling' uit 2007, die is getroffen na het kabinetsbesluit om de Zuiderzeelijn niet aan te leggen. Voor P+R maken we aanspraak op circa € 17 miljoen.

De financiering van de overige nieuwe maatregelen en het bestaande exploitatietekort dient plaats te vinden uit tariefsverhoging. Daarvoor zijn meerdere mogelijkheden:

Alternatieve dekkingsmogelijkheden: tarieven in 2011

	Straatparkeren (Tarief in € per uur)	Parkeergarages (Tarief in € per uur)	Vergunning schilwijken (Tarief in € per jaar)	Vergunning centrum (Tarief in € per jaar)
Huidig	1,80	1,70	48,80	160,80
Scenario 1: alleen tarieven straatparkeren verhogen	2,90	1,70	48,80	160,80
Scenario 2: tarieven straatparkeren en garages verhogen	2,40	2,30	48,80	160,80
Scenario 3: alle tarieven verhogen	2,20	2,10	58,60	193,00

5.4 Voorstel

We kiezen voor het verhogen van alle tarieven overeenkomstig scenario 3. Uit het overzicht in de bijlagen met parkeertarieven in gemeenten blijkt dat wij nu ongeveer 20% onder het gemiddelde tarief van de 20 duurste gemeenten voor straatparkeren zitten. Er is dus enige 'ruimte' voor een tariefsverhoging. Ervaringen in den lande leert, dat bij relatief kleine, schoksgewijze tariefsaanpassingen, het gedrag van mensen niet wezenlijk wordt beïnvloed. Aangezien niet alle maatregelen in 2010 worden uitgevoerd stellen we voor de tarieven in twee stappen te verhogen. In 2010 verhogen we de tarieven met 10%. De tweede stap met ook 10% volgt in 2011. Hiermee worden de lasten evenredig verdeeld over de verschillende groepen gebruikers. Het volgende overzicht brengt de financiële effecten van de tariefsverhoging in beeld.

Resultaat Parkeerbedrijf, inclusief tariefsverhoging

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
(bedragen x € 1.000)								
Tekort parkeerbedrijf was	-1.964	-1.146	-2.207	-2.237	-1.868	-439	-248	36
Tekort parkeerbedrijf incl. investeringen	-2.244	-1.569	-3.011	-3.206	-2.924	-1.485	-1.293	-1.009
Tekort parkeerbedrijf incl. investeringen en tariefsverhoging	-2.244	-584	-1.078	-1.024	-368	1.386	1.844	2.430

Het parkeerbedrijf kent tot en met 2013 een exploitatietekort, maar deze wordt nog geheel gedekt uit de beschikbare reserve. Vanaf 2014 draait het parkeerbedrijf dan 'positief'. Om het tekort voor de periode 2010 - 2013 te dekken uit tariefsverhoging is een extra tariefsstijging van nog eens circa 10% noodzakelijk.

De verhoging van de tarieven is weergegeven in de bovenstaande tabel.

Verhoging parkeertarieven

Parkeren voor bewoners/ bezoekers	2009	2010	2011
Straatparkeren Binnenstad/Diepenring	€ 1,80 per uur	€ 2,00 per uur	€ 2,20 per uur
Straatparkeren Schilwijken	€ 1,30 per uur	€ 1,40 per uur	€ 1,50 per uur
Parkeergarages	€ 1,70 per uur	€ 1,90 per uur	€ 2,10 per uur
Parkeervergunning Schilwijk	€ 48,80 per jaar	€ 53,70 per jaar	€ 58,60 per jaar
Parkeervergunning Centrum/Diepenring	€ 160,80 per jaar	€ 176,90 per jaar	€ 193,00 per jaar
Parkeren voor bezoekers			
Bezoekerspas	€ 26,35 per jaar	€ 29,00 per jaar	€ 31,60 per jaar
Bezoekers dagkaart	€ 6,30	€ 6,90	€ 7,50
Parkeren voor bedrijven			
Bedrijfsvergunning Schilwijk	€ 48,80 per jaar	€ 53,70 per jaar	€ 58,60 per jaar
Extra bedrijfsvergunning	€ 305,30 per jaar	€ 335,80 per jaar	€ 366,30 per jaar
Dagonthefving	€ 39,90	€ 43,90	€ 47,90
Dagparkeerkaart Binnenstad	€ 17,60	€ 19,40	€ 21,20
Dagparkeerkaart Schilwijk	€ 13,00	€ 14,30	€ 15,60
Ontheffing inrijverbod	€ 24,90	€ 27,40	€ 29,90
Voor alle doelgroepen			
Borgsom Transponderkaart	€ 15,00	€ 15,00	€ 15,00
Parkeren voor andere doelgroepen			
Parkeerpas Huisarts	€ 48,80	€ 53,70	€ 58,60
Parkeerpas + plaats Huisarts	€ 342,00	€ 376,20	€ 410,40
Schippersvergunning (SVG)	€ 48,80	€ 53,70	€ 58,60
Marktvergunning voor 6 maanden	€ 37,80	€ 41,60	€ 45,40

Verhoging parkeertarieven buurtstallingen

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
particulier	€ 39,22 per maand	€ 46,00 per maand	€ 52,00 per maand	€ 58,00 per maand	€ 64,00 per maand	€ 70,00 per maand
zakelijk	€ 87,60 per maand (Ebbingepoort € 101,97 per maand)	€ 115,00 per maand				

Bijlagen

Overzicht ontwikkeling parkeercapaciteit

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Openbare ruimte (bemeterde plaatsen)							
binnenstad	952	900	940	910	908	900	891
eerste ring	5.280	9.930	12.800	15.000	15.200	15.000	15.000
tweede ring	1.125	1.125	1.125	1.125	1.125	1.125	1.125
Totaal openbare ruimte	7357	11.955	14.865	17.035	17.233	17.025	17.016
Parkeergarages							
Binnenstad (excl. Circus, Oosterpoort, Westerhaven)	1.955	1.955	1.955	1.955	1.955	1.955	1.955
Nabij centrum (incl. Circus, Oosterpoort, Westerhaven)	3.051	3.351 ^{*1}	3.351	3.351	3.351	3.351	4.551 ^{*2}
Totaal capaciteit (incl. Cascade, Euroborg, UMCG en Martini)	4.951	5.251	5.251	6.171 ^{*3}	6.171	7.371	8.571 ^{*4}
Parkeerlocaties P+R							
Peizerweg	100	100	100	100	100	100	100
Zernike	100	100	100	100	100	100	100
Kardinge	880	880	880	880	880	880	880
Euroborg						740	740
Zaanstraat	307	307	307	307	307	307	307
Hoogkerk	248	248	248	248	248	248	248
Kop van Oost	350	350	350	350	350	350	
Haren							385
Totaal	1.985	1.985	1.985	1.985	1.985	2.725	2.760
Totaal openbare parkeerplaatsen (incl. P2 Euroborg 500)	14.678	19.576	22.486	25.576	25.774	28.006	28.847

Bron: Parkeerbedrijf (2008)

*1: Circusgarage erbij

*2: Boterdiep erbij

*3: Euroborg garage erbij

*4: Martini ziekenhuis erbij

Tarieven en capaciteit parkeren Groningen in 2009

	Aantal plaatsen	Prijs/uur	Opmerking
Straatparkeren Schilwijken	± 16.000	€ 1,30	
Straatparkeren Binnenstad + Diepenring	900	€ 1,80	
Europapark P1 (Euroborg)	920	€ 1,20	
Europapark P2	500	€ 1,20	
UMCG	1.500	€ 1,50	eerste 20 min. gratis, daarna € 0,50 per 20 minuten
Boterdiepgarage	1.200	€ 1,60	
Circusgarage	300	€ 1,60	
Holland Casino	225	€ 1,60	na 18.00 uur € 2,50
Oosterpoort	296	€ 1,70	
Cascade (P+R half overdekt)	300	€ 1,70	
Martiniziekenhuis	1.200	€ 2,00	eerste halfuur gratis, dan € 2,00 voor een uur en € 0,50 per volgend uur
Museum Centrum	225	€ 2,00	
Ossenmarkt	320	€ 2,00	
Rademarkt	370	€ 2,00	
Westerhaven	800	€ 2,00	
Centrum	340	€ 2,04	
Naberpassage	230	€ 2,04	
Pathé bioscoop	95	€ 2,04	
Provinciehuis	150	€ 2,04	
Martini Plaza	600	n.b.	

Bron: Parkeerbedrijf

Tarieven nader beschouwd

Voor de beoordeling, of de tarieven verder kunnen worden verhoogd, is het goed onze tarieven te vergelijken met andere steden. De tarieven straatparkeren in de 20 duurste gemeenten (2009) zijn als volgt weer te geven:

	Gemeente	Prijs/uur
1	Amsterdam	€ 5,00
2	Utrecht	€ 4,10
3	Rotterdam	€ 3,33
4	Hilversum	€ 2,80
5	Eindhoven	€ 2,50
6	Haarlem	€ 2,50
7	Den Haag	€ 2,40
8	Delft	€ 2,30
9	Amersfoort	€ 2,20
10	Dordrecht	€ 2,20
11	Maastricht	€ 2,20
12	Nijmegen	€ 2,20
13	Apeldoorn	€ 2,10
14	Tilburg	€ 2,10
15	Den Bosch	€ 2,00
16	Leiden	€ 2,00
17	Zwolle	€ 2,00
18	Alkmaar	€ 1,90
19	Arnhem	€ 1,90
20	Enschede	€ 1,90
...	Groningen	€ 1,80

bron: <http://www.parkerenindestad.nl/>





