


Onderwerp Beantwoording vragen ex art. 36 RvO CDA, Stadspartij 100% voor Groningen
en VVD over de parkeersituatie Pleiadenlaan
ter informatie

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 14 050 Bijlage(n) 1 Ons kenmerk 41371-2024
Datum 28-2-2024 Uw brief van Uw kenmerk 

Geachte lezer,

Hierbij ontvangt u ons antwoord op de vragen ex art. 36 RvO van mevrouw Armut van het CDA, de heer Sijbolts van de Stadspartij 100% voor Groningen en de heer Heiner van de VVD over de parkeersituatie Pleiadenlaan. De brief van de vragenstellers treft u hierbij aan.

1. *Is het college het met de indienende fracties eens dat 55 parkeerplaatsen op eigen terrein onvoldoende zijn voor 383 woningen, waarvan 159 onder de vrije sector vallen?*
 - a. *Zo nee, hoe rijmt het college dit met de geldende parkeernormen voor woningen in de vrije sector?*

Nee, het huidige woonprogramma is gerealiseerd op basis van de Beleidsregel Parkeernormen en het overeengekomen woonprogramma uit de ontwikkelovereenkomst. Er zijn geen 159 woningen in de vrije sector in House of Groningen, maar 28. De 131 tweepersoonswoningen van ongeveer 50m² worden verhuurd voor een prijs onder de sociale huurgrens van €879,66. We maakten de afspraak dat deze sociale huurwoningen minimaal 10 jaar na ingebruikname in stand gehouden worden. De andere 28 grotere woningen worden wel boven die huurgrens aangeboden. Voor dit woonprogramma volstaat in onze ogen het aantal parkeerplaatsen, mede door de inzet op deelmobiliteit, fietsparkeren en andere mobiliteitsalternatieven. Daarbij worden bewoners gewezen op de beperkte beschikbaarheid van parkeerplaatsen. We vinden dat daarom de juiste norm is toegepast voor het woonprogramma.

2. *Is het college het met indienende fracties eens dat er sprake is van een dringend woningtekort in Groningen?*

Groningen staat voor een forse woningbouwopgave. Steeds meer mensen willen in Groningen wonen. Jong en oud, alleenstaand of samenwonend, zelfredzaam of zorgbehoevend: Groningen trekt hen allemaal. Om te kunnen voorzien in de woonbehoefte van al die (doel)groepen moeten we flink bijbouwen. We stellen daarom parkeernormen die passen bij de doelgroep en de locatie. Zouden we de parkeernormen verruimen, dan moeten ontwikkelaars en andere initiatiefnemers van woningbouwprojecten meer parkeerplaatsen realiseren. Er blijft dan minder ruimte over voor de extra woningen die zo hard nodig zijn.

Volgvel 1

3. *Deelt het college het beeld van de indienende fracties dat studenten en jongeren niet zomaar kunnen doorstromen en carrièrestappen maken die invloed hebben op de behoefte van het hebben van een auto?*

We willen ervoor zorgen dat studenten, jongeren, maar ook alle andere (toekomstige) bewoners van de stad, goed worden geïnformeerd over de parkeeroplossing die past bij een woning. Hierdoor kunnen ze een keuze maken die past bij hun autobehoeft. Zo willen we voorkomen dat zij noodgedwongen moeten doorstromen vanwege het bezit van een auto, maar het gebrek aan een parkeerplaats op straat.

- a. *Is het college van mening dat, in dat licht, het niet realistisch is te stellen dat in deze woontorens simpelweg weinig of minder behoefte is aan een auto en daarmee een parkeerplek?*

Nee, we stellen parkeernormen die passen bij de doelgroep die woonachtig is op deze locatie, voornamelijk jongeren en studenten.

4. *Tijdens het vragenuur stelde het college dat bewoners met een auto en zonder parkeerplek een oplossing moesten zoeken voor het probleem waar zij tegenaan lopen. Welke oplossingen stelt het college zelf voor, rekening houdend met het feit dat bewoners afhankelijk zijn van hun auto om op hun bestemming te komen?*

Bewoners van House of Groningen en Atlas worden van tevoren op de hoogte dat zij niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning op straat. De beheerder MWPO communiceert over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op eigen terrein. Zo willen we teleurstelling bij bewoners over het ontbreken van een parkeerplaats voor hun eigen auto voorkomen. Bewoners kunnen ook gebruik maken van de deelauto. De beheerder kan de bewoner informeren over de verwachte wachttijd totdat er een plaats op eigen terrein beschikbaar komt.

In de parkeervisie van 2018 staat de volgende passage: "Ook nemen we geen vergunningen weg bij bewoners. Iedereen die nu een vergunning heeft om op straat te mogen parkeren, houdt die vergunning. Maar als iemand verhuist, gaat zijn straatparkeervergunning niet meer automatisch over op de nieuwe bewoner (uitsterfbeleid)."¹

5. *Hoe rijmt het college dit met het feit dat bewoners van de beide woontorens in 2022 en 2023 een parkeervergunning konden aanvragen en verkregen?*

We vinden deze casus wezenlijk anders. In het bijbehorende raadsvoorstel van de parkeervisie benoemden we dat we bewoners van nieuwbouwprojecten uitsluiten van een parkeervergunning voor de openbare weg. Ook staat op pagina 35 dat "we met de bouwer én gebruikers duidelijke afspraken maken over (de afwezigheid van) hun recht op een parkeerplek in de openbare ruimte, nu en in de toekomst." Het uitsluiten van de parkeervergunningen is een afspraak die al vroegtijdig werd gemaakt met de ontwikkelaar. Bewoners konden daarvan op de hoogte zijn onder andere via hun huurovereenkomst of via de websites van de beheerders.

Het maken van verdere Parkeren Op Eigen Terrein (POET)-lijsten, waarop dit citaat betrekking heeft, gaat met name over situaties waarbij zulke afspraken niet van tevoren werden gemaakt tussen bewoner en ontwikkelaar/corporatie. Denk hierbij aan oudere woningbouwcomplexen of over huizen met een eigen oprit. In de Parkeervisie geven we aan voor deze gevallen per gebied een inventarisatie te maken en daarbij rekening houden met oude rechten.

6. *Is het college het met indienende fracties eens dat het op basis hiervan niet moet kunnen dat bewoners van de Pleiadenlaan die in 2022 en 2023 een parkeervergunning hadden deze kwijt zijn geraakt in 2024?*

¹ "Ruimte voor de straat. Parkeren in een levende stad", visie, uitgangspunten en beleid 2018-2025, pagina 33.

Volgvel 2

Nee, we stelden de bewoners in april 2023 op de hoogte dat zij hun vergunning in 2024 niet zouden kunnen verlengen. Daarmee gaven we de bewoners een overgangperiode om te anticiperen op de verandering. Zoals gesteld werd er al afgesproken in de huurovereenkomst dat bewoners niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning op straat.

7. *Is het college het met de indienende fracties eens dat, ondanks de afspraak met de ontwikkelaar van beide woontorens dat bewoners uitgesloten zouden worden van parkeervergunningen, het voor bewoners erg verwarrend is dat zij in 2022 en 2023 wel een parkeervergunning konden krijgen?*

We vinden het jammer dat de bewoners een parkeervergunning konden aanvragen toen betaald parkeren werd ingevoerd, ondanks dat in de huurovereenkomst was afgesproken dat zij hiervoor niet in aanmerking komen. Toen bleek dat bewoners toch een vergunning konden aanvragen, hebben we de bewoners van het complex direct geïnformeerd met een brief.

We trekken één lijn voor alle bewoners van de complexen. Zouden we er wel voor kiezen deze bewoners een vergunning te geven, dan komt de garage leeg te staan, neemt de parkeerdruk op straat (weer) toe en zullen omwonenden (weer) te maken krijgen met parkeeroverlast, terwijl we juist ambiëren om de openbare ruimte anders in te richten met meer ruimte voor groen, klimaatadaptatie en leefkwaliteit.

Inmiddels hebben we er ook voor gezorgd dat alle nieuwe woonadressen die ontstaan in de gemeente Groningen door woningbouw automatisch worden uitgesloten, tenzij anders wordt overeengekomen. Zo willen we voorkomen dat dit zich dit nogmaals herhaalt.

- a. *Erkent het college dat zij had moeten melden bij bewoners dat hun straat niet direct werd toegevoegd aan de Nadere regels van de parkeerverordening en dat dit een grote rol speelt in de ontstane verwarring?*

Toen het feit aan het licht kwam dat de bewoners van deze woontorens een parkeervergunning hebben kunnen aanvragen, hebben wij hen gelijk in april 2023 een brief gestuurd. We gaven daarin aan dat de bewoners tot 1 januari 2024 hun vergunning mochten houden, maar dat het daarna niet meer mogelijk wordt om een nieuwe vergunning aan te vragen. Inmiddels hebben we geregeld dat alle nieuwe adressen automatisch worden uitgesloten, tenzij daarover andere afspraken worden gemaakt.

8. *Is het college het met indienende fracties eens dat de combinatie van de afwijking van het ontwerpplan in type woningen (vrije sector in plaats van sociale huur), het feit dat in 2022 en 2023 nog vergunningen werden afgegeven, het zeer lage aantal van 55 parkeerplekken op eigen terrein en het feit dat bewoners dagelijks hun auto parkeren in Vinkhuizen ervoor zorgt dat het onevenredig is om huidige bewoners van de woontorens House of Groningen en Atlas nog langer uit te sluiten van het aanvragen van bewoners- en/of parkeervergunningen?*

We houden vast aan ons besluit om alle bewoners van House of Groningen en Atlas uit te sluiten. Zouden we bewoners alsnog een vergunning verlenen dan stellen we velen teleur. Ontwikkelaars en corporaties zullen zien dat de parkeervoorziening grotendeels leeg komt te staan, omwonenden zullen de parkeerdruk zien toenemen, terwijl we juist ambiëren om de openbare ruimte in de omgeving van de beide wooncomplexen anders in te richten met meer ruimte voor groen, klimaatadaptatie en leefkwaliteit.

- a. *Zo ja, is het college bereid de huidige bewoners alsnog in staat te stellen een parkeervergunning aan te vragen?*

Zie hierboven.

Volgvel 3

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,
Koen Schuiling

secretaris,
Christien Bronda

Deze brief is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.