

Afdeling Bestuursdienst
Beleid & Programmering
Steller Annet Hoekstra
Onderwerp Beantwoording vragen raadscommissie B&V



Bezoekadres
Waagstraat 1

Postadres
Postbus 20001
9700 PB Groningen

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

In uw antwoord
graag datum en
kenmerk vermelden

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

Telefoon (050) 367 83 12

Bijlage(n) -

Ons kenmerk RO 12.3017334

Datum **23 MRT 2012**

Uw brief van -

Uw kenmerk -

Informatie over
vertrektijden krijgt u
via telefoon 0900-92 92

Geachte heer, mevrouw,

In de raadscommissie Beheer en Verkeer van 14 maart jl. zijn een aantal vragen gesteld naar aanleiding van de agendapunten Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2012-2015 en de diverse stukken omtrent Parkeren en het Parkeerbedrijf. Niet alle vragen konden worden beantwoord in de beschikbare tijd. De nog resterende vragen zijn hieronder beantwoord.

Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer

P+R terreinen Driebond en Haren: versoberen met kwaliteit

Voor uitbreiding van de P+R op het Nesciopark Haren is een plan ontwikkeld, welke uit gaat van een gefaseerde ontwikkeling. In de eerste fase zullen 500 parkeerplaatsen op maaiveld worden gerealiseerd. De kosten van deze eerste fase zijn nu globaal geraamd op € 5 miljoen. Het eerder gereserveerde bedrag van € 6,5 miljoen nota (voor de tijdelijke en permanente uitbreiding samen) kan daarom naar beneden worden bijgesteld, waardoor € 1 miljoen RSP op een andere manier kan worden ingezet. Voor de nieuwe locatie P+R Driebond was in de Parkeernota € 4,5 miljoen opgenomen. We zetten hier in op een groeimodel (in capaciteit en voorzieningen), gekoppeld aan de beschikbaarheid van een OV-verbinding naar Meerstad en de ontwikkeling van de Eemskanaalzone. Het nu gereserveerde budget van € 2,8 is vooralsnog taakstellend voor deze gefaseerde aanpak.

Kosten en financiering van het fietsbeleid

De financiering van de investeringen in het fietsprogramma komen uit drie dekkingsbronnen: de door de raad beschikbaar gestelde middelen voor Stap Op bij de begroting 2007, bijdragen vanuit het Parkeerbedrijven en de BDU subsidie. Dit is ook in bijlage 1 van het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer terug te vinden. De jaarlijkse kosten van het beheer van de fietsenstalling waren € 920.000 (kosten inhuur Werkpro en kosten gratis NS-stalling) en zijn door de maatregelen zoals voorgesteld in Parkeren met Perspectief gedaald naar 567.000 per jaar.

Prioritering van inzet RSP-middelen

Het RSP pakket bestaat uit verschillende onderdelen. Voor onderdeel Concrete Bereikbaarheidsprojecten zijn tussen regio en rijk afspraken gemaakt over budgetten voor specifieke projecten. Binnen het onderdeel Regionaal MobiliteitsFonds (RMF) zijn afspraken met het rijk gemaakt over het te vormen fonds, maar de toedeling aan projecten was aan de regio. Binnen het RMF heeft de regio de budgetten verdeeld over specifieke projecten.

Binnen de Concrete Bereikbaarheidsprojecten is circa 77 miljoen euro beschikbaar onder de titel RSP HOV infra en P+R. Dit kan worden besteed aan diverse projecten voor busdoorstroming, busstations en P+R maatregelen. In de regio Groningen Assen stemmen we af aan welke projecten we dit budget besteden. De Provincie Groningen heeft de rol van kasbeheerder en geeft de beschikking af.

Wanneer komt voorstel over fietsenklemmen in de wijk?

Voor de realisatie van fietsklemmen in de wijk, rondom kamerverhuurpanden, is structureel geld beschikbaar binnen het programma Wonen. In december 2011 heeft u een motie aangenomen om aanvullende middelen te vinden, om de bestaande wachtlijst met ingediende verzoeken van bewoners weg te kunnen werken. Door een uitruil van incidentele en structurele middelen tussen de programma's Wonen en Verkeer willen het investeringsbedrag op korte termijn vergroten, waardoor er een mogelijkheid bestaat om met een inhaalslag de wachtlijst op te lossen. In het meerjarenprogramma Wonen werken we het voorstel verder uit. Deze zal u in juni worden toegezonden.

Planning Doorstroming Laan Corpus den Hoorn/Martiniziekenhuis

De aanleg van deze bypass vergt relatief veel ruimte, omdat ook de gewenste veiligheidsmaatregelen voor het fietsverkeer dienen te worden ingepast. Hiervoor is het gebruik van een deel van de grond van het terrein van de voormalige ALO noodzakelijk. De gemeente is eigenaar van deze grond. In het voormalige ALO-gebouw zijn momenteel tijdelijke voorzieningen gehuisvest, waaronder de Boerhaveschool. De entree van deze school is gelegen in het gebied dat voor deze bypass nog dient te worden verworven. Helaas is op korte termijn, in combinatie met de activiteiten in en om de school, de aanleg van deze maatregel geen optie. Over 1 à 1,5 jaar zal de school naar de geplande nieuwbouw op de Semmelweisslocatie verhuizen.

Parkeren en parkeerbedrijf

Hoe risicovol is het als het fietsparkeren alleen door het autoparkeren wordt gefinancierd en er geen andere inkomsten tegenover staan?

Dat kan inderdaad een risico zijn. Bij de komende herijking van de meerjarenprognose doen we daarom ook een gevoeligheidsanalyse. Met het huidige pakket maatregelen bouwen we langzaam weer een weerstandsvermogen op voor het Parkeerbedrijf (zie de tabel op pag. 7 van Parkeren met Perspectief). Bovendien zijn sommige maatregelen nog niet op geld gezet (bijv. het effect van projectfinanciering van grote

parkeerinvesteringen of het Selsius-pakket) en werken we daarnaast aan de uitwerking van het Pluspakket. Na de herijking van de meerjarenprognose hebben we een beter inzicht in hoe het Parkeerbedrijf er voor staat en of aanvullende maatregelen nodig zijn. We zullen u hierover informeren.

Hoe kijkt het college terug op de bouw van parkeergarage Damsterdiep: had (een deel van) het tekort met een andere aanpak of andere afspraken vooraf voorkomen kunnen worden? Heeft het college lessen getrokken?

Het college wil in ieder geval de wijze van aanbesteding evalueren. Dit was een traditionele vorm met een gedetailleerd bestek. De afgelopen jaren is op dit vlak geëxperimenteerd met andere vormen. Bijvoorbeeld bij de tram wordt met een zogenaamd DBFMO constructie gewerkt, waarbij ontwerp en de exploitatie op basis van omschreven prestaties wordt aanbesteed. Dit is het andere eind van het spectrum. De vraag is dan waar we bij projecten als Damsterdiep op dit spectrum moeten zitten en waarom.

Welke risico's zijn er verbonden aan de keuze om het Parkeerbedrijf het volle pond te laten betalen voor de P-garage Damsterdiep?

Deze risico's zijn onderdeel van de meerjarenprognose voor het Parkeerbedrijf. Zoals eerder in deze brief aangegeven wordt de komende periode deze meerjarenprognose herijkt, gecombineerd met een gevoeligheidsanalyse om zicht te krijgen op deze risico's. Zie hiervoor ook het antwoord op de vraag over de relatie tussen fietsparkeren en autoparkeren en de risico's die dit met zich meebrengt.

Er is tevens gevraagd of het hanteren van een afschrijvingstermijn van 50 jaar normaal en reëel is. Het antwoord daarop is positief, deze afschrijvingstermijn is conform de financiële verordening van de gemeente Groningen.

Wat vindt het college van de optie om geen parkeergarage onder Forum te bouwen maar iets anders met beschikbare ruimte te doen?

De garage is een belangrijk onderdeel van de gebiedsontwikkeling van de Grote Markt oostzijde. Bovendien draagt de garage financieel bij in de gebiedsontwikkeling Grote Markt. Het niet realiseren van de garage heeft een negatief effect op de grondexploitatie.

Parkeernorm voor studenten/jongerenhuisvesting te hoog

Ten aanzien van de jongerenhuisvesting geldt dat de parkeernorm inclusief 0,3 parkeerplaats voor bezoekersparkeren is. Dit betekent dat we in theorie een norm van 0 parkeerplaatsen voor deze doelgroep hanteren en alleen een parkeernorm voor bezoekers hanteren. In de vorige Parkeernormennota is de norm reeds verlaagd van 0,5 naar 0,3. Wij zijn niet voornemens deze parkeernorm nog verder te verlagen. Binnen het geboden stappenplan is voldoende speelruimte om na een brede belangenafweging eventueel van deze norm af te wijken.

Parkeerbehoefte op eigen terrein of ook in nabij liggende parkeergarages?

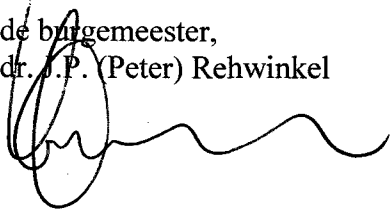
Het uitgangspunt om het parkeren op eigen terrein op te lossen, ontleent zijn juridische grondslag aan artikel 2.5.30 lid 1 van de gemeentelijke Bouwverordening. Hierin staat dat in de verwachte parkeerbehoefte van een gebouw moet worden voorzien door parkeerruimte te creëren op of onder het gebouw of op het daarbij behorende onbebouwde terrein. Wij blijven bij dit uitgangspunt en kijken als eerste naar de parkeermogelijkheden op eigen terrein.

Wél is er binnen het te doorlopen stappenplan van de Beleidsregels Parkeernormen in stap 5 de mogelijkheid om de parkeerbehoefte binnen loopafstand op te lossen op een andere locatie dan het eigen terrein. Hier wordt naar gekeken als de mogelijkheden op eigen terrein zijn beoordeeld en zijn afgefallen. Op dat moment behoort parkeren in een parkeergarage zeker tot de mogelijkheden.

Volledig loslaten van het uitgangspunt om het parkeren op eigen terrein op te lossen voor zover een bouwinitiatief in de directie nabijheid van een grootschalige parkeervoorziening is gelegen achten wij niet wenselijk. Het betreft private afspraken tussen ontwikkelaar en uitbater van de parkeergarage, waarvan na afloop van een contractperiode zeer de vraag is of en hoe deze worden voortgezet.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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

