

Onderwerp Parkeergarage Stationsgebied-Zuid

Steller W. Kamminga

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 83 75 Bijlage(n) 0

Ons kenmerk



Datum 29-4-2019 Uw brief van

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Gebiedsontwikkeling Groningen Spoorzone

Groningen staat aan de vooravond van een ingrijpend infrastructureel project: Groningen Spoorzone. Met Groningen Spoorzone werken we aan de bereikbaarheid van Groningen. Dat doen we door een betere OV-verbinding én een aantrekkelijker station te maken. Daarvoor zijn forse ingrepen nodig aan het spoor en het station. Een van de deelprojecten betreft het verplaatsen van het huidige opstel terrein naar de Vork in Haren en de sloop van een aantal omliggende gebouwen, zoals het PostNL-pand. Daarmee ontstaat op deze plek aan de zuidkant van het Hoofdstation een nieuw stuk stad ter grootte van ongeveer 35.000 m². In juni 2017 heeft u de ambities en ontsluitingsprincipes voor deze gebiedsontwikkeling vastgesteld. Deze zijn verwoord in het uitgangsdokument voor de gebiedsontwikkeling Stationsgebied-zuid. Daarnaast heeft u besloten dat bij verdere planontwikkeling van de zuidzijde van stationsgebied uit te gaan van een bebouwde parkeervoorziening. Gezien de aanwezigheid van de bus- en auto-insnijding lag een parkeergarage onder het busstation voor de hand. Op dat moment was er nog geen zicht op financiering van een parkeergarage waardoor u heeft gekozen voor een scenario waarin eerst een verkenning naar een parkeergarage onder het te realiseren busplatform wordt uitgevoerd en later definitieve besluitvorming te laten plaatsvinden. Met Prorail is de afspraak gemaakt dat ze de garage als *optie* in de aanbesteding van het Stationscontract zouden meenemen. U heeft het college opdracht gegeven tot nadere planuitwerking van een meerlaagse parkeergarage ter plaatse van het busplatform.

Het college heeft uw raad toegezegd u te informeren over de uitkomsten van de haalbaarheid van een parkeergarage ter plaatse van het te realiseren busstation. Middels deze brief willen we u informeren over de uitkomsten van de uitgevoerde onderzoeken. Vervolgens bevat deze brief een aantal conclusies en geven wij aan welke koers wij in de toekomst willen gaan varen op het gebied van parkeren.

Uitgangspunten

Gezien de gebiedsambities ligt het voor de hand te kiezen voor een gebouwde parkeervoorziening. Daarbij gaat het college uit van ontsluiting op het Emmaviaduct om zo de verkeersafwikkeling van auto's te faciliteren. Daarmee komt het college tevens tegemoet aan de wens om het gebied autoluw in te richten.

Het uitgangspunt van de garage is dat deze faciliteert in de parkeerbehoefte van toekomstige gebruikers van het gebied. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling de parkeergarage in te zetten voor P+R, dit omdat deze doelgroep gebruik kan maken van transferia en de P+R aan de noordzijde van het station.

Parkeerbehoefte

Op basis van verschillende programmascenario's is een inschatting gemaakt van de toekomstige parkeerbehoefte in het te ontwikkelen gebied aan de zuidkant van het hoofdstation. Dit is uitgewerkt in het document "Parkeerbilans busstation en omgeving". Hoewel is uitgegaan van een autoluw gebied met een lage parkeernorm, lijkt een parkeernorm van 0 voor het hele gebied niet realistisch. Hoewel er wellicht ontwikkelingen denkbaar zijn die in een dergelijk goed bereikbaar gebied met een norm van nul toe zouden kunnen, verwachten we dat er vanuit de diversiteit aan functies altijd vraag zal zijn naar parkeerplaatsen. Bovendien kan het niet aanleggen van parkeervoorzieningen bepalend zijn voor de ontwikkelkansen van het gebied. Een onzekere factor is daarnaast de komst van een nieuw cultureel centrum in het gebied, aangezien het stationsgebied is aangewezen als mogelijke locatie voor het verplaatsen van de Oosterpoort.

Het document laat zien dat er in de directe omgeving (binnen een straal van 500 meter) nog wel enige capaciteit beschikbaar is (zie onderstaande tabel). Uitgangspunt is echter om de parkeerdruk, die ontstaat door de nieuwe ontwikkeling aan de zuidzijde van het station, niet af te wentelen op de omliggende wijken, zoals de Rivierenbuurt.



Figuur 3: Invloedsgebied met zone indeling voor parkeersituatie omgeving

zone	cap	aantal dag	aantal nacht	aantal zat	% dag	% nacht	% zat
1	137	105	136	127	76,6%	99,3%	92,7%
2	3	1	3	3	33,3%	100,0%	100,0%
4	49	38	21	29	77,6%	42,9%	59,2%
5	356	258	290	262	72,5%	81,5%	73,6%
6	318	162	258	206	50,9%	81,1%	64,8%
7	255	144	179	145	56,5%	70,2%	56,9%
8	128	102	119	109	79,7%	93,0%	85,2%
9	224	112	158	128	50,0%	70,5%	57,1%
totaal	1470	922	1164	1009	62,7%	79,2%	68,6%

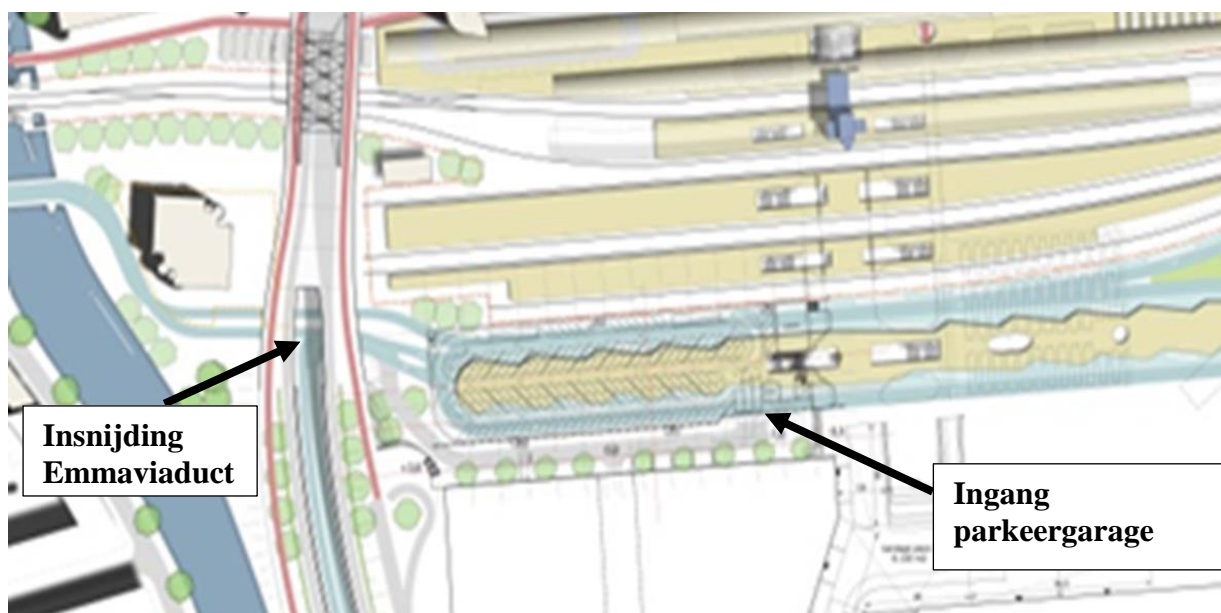
excl. Private parkeerlocaties noordzijde station

Tabel 1: Gegevens parkeersituatie invloedsgebied

Daarnaast is door adviesbureau SWECO berekend dat er op basis van de parkeernorm voor het gebied een geprognostiseerde parkeervraag is van circa 600 tot 650 plekken. Gezien de locatie als woon- en werklocatie die grenst aan een OV-knooppunt is de verwachting wel dat deze normering op deze plek verder naar beneden kan worden bijgesteld. In Nederland zijn al diverse initiatieven waarbij de parkeernorm wordt losgelaten en bij de gebiedsontwikkeling veel meer gekeken wordt naar mobiliteit in brede zin. Met alternatieve toekomstbestendige mobiliteitsoplossingen kan de parkeerbehoefte mogelijk gereduceerd worden en daarmee de financiële bereikbaarheid vergroot.

Ontwerp parkeergarage onder busstation

Als onderdeel van de voorbereiding van een ondergrondse parkeergarage onder het te realiseren busstation is onderzocht of deze vanuit financieel oogpunt haalbaar is. De afgelopen periode hebben we daarom een meerlaagse ondergrondse parkeergarage verder uitgewerkt. In het schetsontwerp gaan we uit van circa 290 parkeerplaatsen. De ontsluiting van de parkeergarage voor voertuigen gebeurt via een parkeerstraat die met hellingbanen verbonden is aan de insnijding ter plaatse van het Emmaviaduct. Het realiseren van de parkeergarage gaat in twee fasen, de ruwbouw en de afwerking. Het uitvoeren van de ruwbouw gebeurt voordat het busstation door ProRail wordt gerealiseerd. ProRail geeft de gemeente daarvoor een tijdsslot om de ruwbouw aan te leggen en realiseert vervolgens het busstation. In een latere fase (2024) zou de gemeente de parkeergarage afbouwen.



Investering

Op basis van het schetsontwerp heeft adviesbureau RHDHV een investeringsraming opgesteld. De totale investering komt op circa € 31 miljoen (prijspeil 2019). In dit bedrag zijn kosten voor de bouw, bodemsanering en de toegangsweg meegenomen. De investeringskosten voor de parkeergarage bedragen € 26 à 27 miljoen. Per parkeerplaats komt dit neer op een bedrag van circa € 90.000. Landelijke ervaringscijfers gaan uit van een bedrag tussen de € 40.000 en € 60.000, afhankelijk van bodemgesteldheid, afwerkingsniveau etc. De verklaring voor de hogere investeringskosten ten opzichte van het landelijk beeld ligt in de zwaardere locatie specifieke (constructieve) eisen. Door het hoogteverschil in het terrein moeten er extra constructieve maatregelen worden genomen. Daarnaast neemt door de gefaseerde realisatie van de parkeergarage de kosten toe. Tot slot moeten er extra voorzieningen worden getroffen ter voorkoming van zwerfstromen door de naastgelegen sporen van ProRail.

Exploitatiewaarde

Deze beoogde parkeergarage vraagt een (voor)investering door de gemeente. Uitgaande van een gebiedsontwikkeling met verschillende functies als wonen, werken en verblijven, is door adviesbureau Arcadis een financiële doorrekening uitgevoerd naar de exploitatie van de beoogde parkeergarage. Daarbij is gekeken naar de invloed van de bezettingsgraad en tariefstelling op het beoogde exploitatieresultaat.

Uit de doorrekening blijkt dat de waarde van de parkeerexploitatie lang niet voldoende is om de investering te dekken. Verdere optimalisatie van de parkeerexploitatie kan gevonden worden in het verhogen van de tarieven en het aandeel 'kort parkeren'. Dit laatste past echter niet bij het uitgangspunt de garage in te zetten voor de toekomstige bewoners en gebruikers van het gebied.

Alternatieve locaties gebouwde parkeervoorziening

Gezien de forse investering en de geringe opbrengstpotentie, hebben we een ruimtelijke QuickScan uitgevoerd naar alternatieve parkeeroplossingen. Uitgangspunt blijft de insnijding ter plaatse van het Emmaviaduct te gebruiken als gebiedsontsluitingsweg. Daarnaast vatten we de parkeervoorziening op als onderdeel van de gebiedsontwikkeling. De investering in parkeren wordt vervolgens afgestemd op de behoefte vanuit de vastgoedontwikkeling in dit gebied.

In eerste instantie kan dit een tijdelijke oplossing op maaiveld zijn, waarna later een definitieve invulling volgt. Een eerste ruimtelijke verkenning laat zien dat dit mogelijk is en ook dat er voldoende ruimte is. Voordeel hiervan is dat dit goed past bij het ontwikkeltempo van de gebiedsontwikkeling. Daarnaast kan de parkeeroplossing zo beter inspelen op de behoefte en het verwachtingspatroon op het gebied van mobiliteit van de toekomstige bewoners. Parkeren is hierin onderdeel van het mobiliteitsconcept, waarmee mobiliteit op maat wordt geleverd. Een ander bijkomend voordeel is dat de gemeente de risico's en de kosten kan delen met marktpartijen. Deze werkwijze vraagt wel een goede ontwikkelstrategie op de fasering en flexibiliteit van de gebiedsontwikkeling.

Conclusies

Op basis van de planuitwerkingen en aanvullend onderzoek komen we tot de volgende conclusies.

Gedachte voordelen treden niet op

Binnen het project is een parkeergarage onder het toekomstige busstation voorgesteld. Dit vanuit de gedachte, dat deze locatie een aantal voordelen met zich mee zou brengen. Eén daarvan was de gedachte dat dit in de aanleg een financieel voordeel kon bieden wanneer dit mogelijk in combinatie met de bus- en auto-inprikker vanaf het Emmaviaduct kon worden aangelegd. Dit blijkt niet het geval.

De investeringskosten van een meerlaagse parkeergarage onder het busstation zijn niet uit de exploitatie terug te verdienen.

De totale kosten die toe te rekenen zijn aan de aanleg van de garage blijken hoog en komen in totaal op € 26,5 miljoen (incl. bodemsanering), wat een prijs van circa € 90.000 per parkeerplaats betekent. Deze hoge kosten houden zoals gezegd verband met de (constructieve) eisen die gesteld zijn aan het bovengelegen busstation. Uit de exploitatieberekening blijkt dat de maximale exploitatieopbrengst niet rendabel is, waardoor kan worden geconcludeerd dat de investering van de parkeergarage op deze plek niet uit de exploitatiewaarde is terug te verdienen.

Binnen het plangebied zijn goede alternatieven beschikbaar.

Met het uitgangspunt het Emmaviaduct als (hoofd-)gebiedsontsluiting te laten functioneren is een ruimtelijk verkenning uitgevoerd naar mogelijke alternatieven. Binnen de meest westelijk gelegen ontwikkellocaties zou bijvoorbeeld ruimte zijn voor een ondergrondse parkeergarage van circa 350 plekken. Globale doorrekeningen laten zien dat deze binnen de bandbreedte liggen van de landelijke ervaringscijfers. Ondanks dat hiervoor nog geen uitgewerkt ontwerp is gemaakt, kan wel geconcludeerd worden dat er zowel ruimtelijk als financieel goede alternatieven voorhanden zijn ten opzichte van een ondergrondse parkeergarage onder het busstation.

Parkeren als onderdeel van het mobiliteitsconcept

Parkeren kan tegenwoordig niet los gezien worden van het totale mobiliteitsvraagstuk. Het gebied ten zuiden van het Hoofdstation is bij uitstek een gebied waar gekeken moet worden naar bewoners en naar de verwachtingen die zij hebben over mobiliteit. Dat kan gaan om OV (trein en bus), (deel)auto, elektrische fiets of scooter.

Daarom kan nu ook de keuze worden gemaakt de parkeeroplossing los te koppelen van de uitvoeringsplanning van ProRail. Dit biedt de mogelijkheid de komende jaren samen met toekomstige bewoners en marktpartijen te kijken naar een mobiliteitsconcept passend bij de gebiedsontwikkeling. Daarbij kijken we naast de auto goed naar alle vormen van mobiliteit van OV (bus en trein) tot (elektrische)fiets. De verwachting is dat de komende vijf jaar het aanbieden van mobiliteit op maat (Mobility as a Service) een grote vlucht gaat nemen. Deze ontwikkelingen bieden kansen te kijken naar concepten die beter passen bij de behoefte van de toekomstige bewoners en gebruikers van het gebied.

Binnen de uitvoeringstermijn van het Stationscontract is de garage een risico.

De gemeente is de opdrachtgevende en risicodragende partij. Binnen het toegekende tijdslot van een jaar zal de ruwbouw inclusief de bodemsanering moeten zijn uitgevoerd. Bij onvoorziene omstandigheden en vertraging kan dit leiden tot vertraging van het gehele Stationscontract. Dit komt in dat geval geheel voor rekening en risico van de gemeente.

Parkeren als onderdeel van de vastgoedontwikkeling past binnen onze ambitie om bij nieuwe gebiedsontwikkelingen te zoeken naar mogelijkheden om investeringen, risico's en opbrengsten eerlijk tussen private en publieke partijen te verdelen.

Door als gemeente niet (voor) te investeren in de parkeergarage onder het busstation biedt het kansen samen met marktpartijen te kijken naar de beste oplossing tegen de meeste gunstige (financiële)condities. Waarbij de gemeente als medefinancier kan optreden in plaats van als hoofdfinancier.

Alles overziende

Het was een unieke moment om een uitvoerige verkenning naar de parkeergarage onder het busstation uit te voeren. Alles overziende wegen de bovengenoemde argumenten echter zwaarder dan in eerste instantie gedacht, toen we hebben voorgesteld te starten met de planuitwerking. De gedachte voordelen doen zich in de praktijk niet voor, de garage is door de plek (onder het busstation) erg duur en er zijn goede alternatieven beschikbaar in de nabijheid van de bus- en auto-insnijding. We komen daarom op basis van de uitgevoerde onderzoeken tot de conclusie dat de parkeergarage onder het busstation niet de beste plek is. We stellen daarom een aanpak voor waarbij de parkeeroplossing integraal onderdeel is van de gebiedsontwikkeling. Hierdoor vervalt de directe noodzaak om een ondergrondse parkeergarage onder het busstation verder uit te werken.

Het gebied komt, na de ombouw van het hoofdstation, eind 2023 beschikbaar. De komende periode gaan we de gebiedsambities verder uitwerken in een ruimtelijk plan met een bijbehorende ontwikkelstrategie. Bij deze planuitwerking nemen we parkeren mee in de uitwerking van het totale mobiliteitsconcept.

Wij achten een investering in een adequate parkeervoorziening aan de zuid zijde nodig voor het slagen van de gebiedsontwikkeling. Gelet hierop blijven de gereserveerde middelen beschikbaar binnen het SIF voor Spoorzone Zuid. Bij de besluitvorming over het ruimtelijk plan voor de Spoorzone Zuid komen we op de financiële aspecten terug

Overige onderdelen van de Spoorzone

De aanbesteding van het Stationscontract is inmiddels afgerond. Binnenkort verwachten we bekend te kunnen maken welke voorkeursaannemer is geselecteerd. Zoals met uw raad is afgesproken zal voor uw raad, zodra het winnend ontwerp is uitgewerkt, een thematische raadsvergadering worden georganiseerd. Wij verwachten dat dit in het najaar van 2019 kan plaatsvinden.



Vervolg

Momenteel zijn we bezig met het afronden van het voorlopig ontwerp van de gebiedsontsluiting van de zuidzijde en busstation. We zijn nog in gesprek met onze partners om te kijken naar een goede uitvoeringsfasering. Daarnaast zijn we in gesprek met de provincie over de financiering. Uiteraard houden we uw raad op de hoogte van de voortgang en uitkomst van deze gesprekken. We verwachten in het najaar u hierover te kunnen informeren.

We verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en houden u van de voortgang op de hoogte.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
Peter den Oudsten

de secretaris,
Diana Starmans

Deze brief is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.