

VRAGEN

door de leden van de raad gesteld overeenkomstig artikel 42 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de raad van de gemeente Groningen.

2013 – Nr. 3.

VRAGEN van de SP de heer J.P. Dijk betreffende inrijverbod woontorens Brander en Stoker.

(Binnengekomen: 15 januari 2013)

Het college beantwoordt de vragen als volgt:

Groningen, 5 februari 2013.

Algemeen

De Omloop van de Euroborg is een gebied voor voetgangers met een autoluw karakter. Om dit te ondersteunen geldt een inrijdverbod. Het verkeersregime rond de Euroborg is vergelijkbaar met het verkeersregime van de binnenstad. Het is daarmee niet uniek; ook de winkelgebieden Westerhaven en De Beren kennen een vergelijkbaar regime met de binnenstad.

Verkeersregime binnenstad

Voor de binnenstad is 20 jaar geleden het integrale plan *Binnenstad Beter* vastgesteld. Doel van dit plan was om van de binnenstad een aantrekkelijke en veilige plek voor voetgangers te maken. Het kreeg een autoluw karakter. Alleen binnen de venstertijden (van 6 tot 11 uur en van 18 tot 20 uur) is het toegestaan om in de binnenstad te laden en te lossen.

Verkeersregime Euroborg

Het gebied rond de Euroborg is vergelijkbaar met de binnenstad omdat er veel voetgangersbewegingen zijn; veel scholieren, bezoekers aan het wokrestaurant, de bioscoop, etc. De Omloop is daarop ruimtelijk en verkeerskundig ingericht. Het heeft een inrijdverbod voor gemotoriseerd verkeer en kent venstertijden. Parkeren vindt in het hele Europapark gereguleerd plaats. Het Europapark is in zijn geheel één parkeerverbodzone. Parkeren kan in de Euroborggarage of ‘achter de slagboom’ (op P2 en binnenkort ook op P3).

Toelichting op venstertijd

Voor het gebied rondom de Euroborg geldt een inrijdverbod. Om laden en lossen mogelijk te maken is sinds 2006 een venstertijd ingesteld. Tussen 5 en 14 uur (uitgezonderd de zondag) is het gebied toegankelijk voor laden en lossen. Deze tijden zijn in overleg met de politie tot stand gekomen en worden ingegeven door de bezoekerstrekkende functies (school, bioscoop, restaurant, etc.) en de wedstrijdtijden van FC Groningen. Ten opzichte van de binnenstad is voor gekozen om de venstertijd



rond de Euroborg iets ruimer te stellen, afgestemd op de voetgangersstromen die dan op gang komen. Voetbalwedstrijden door de week zijn doorgaans niet eerder dan 16 uur. Omdat met de politie is afgesproken dat 2 uur vóór aanvang van de wedstrijd het gebied vrij moet zijn van voertuigen is 14 uur gekozen als eindtijd. Het inrijdverbod rond wedstrijden wordt bekrachtigd door het inzetten van verkeerregelaars. Zij handhaven het inrijdverbod.

Hoe werkt laden en lossen?

Binnen de venstertijden

Net als in de binnenstad is het toegestaan om binnen de venstertijden te laden en te lossen. De venstertijden zijn van 5 tot 14 uur (uitgezonderd zondag). Pakketbezorgers en klusbedrijven kunnen dan bij de ingang van de woontorens hun goederen afleveren. Vanwege het parkeerverbod mag er niet geparkeerd worden op de Omloop. Voor langere bezoeken aan de Stoker en de Brander kan (daarna) geparkeerd worden in de Euroborggarage of op P2 of P3.

Bewoners en pakketbezorgdiensten dienen de levering af te stemmen binnen de venstertijden. Indien dat niet lukt, biedt PostNL de mogelijkheid om pakketten de volgende dag op het dichtstbijzijnde postkantoor (Primera Oosterpoort; 1,3 km fietsen) af te halen.

Het verlenen van ontheffingen is door het instellen van deze venstertijden – in principe – niet meer noodzakelijk. Omdat in de praktijk enige flexibiliteit gewenst is kennen wij 5 verschillende ontheffingen voor dit gebied:

1. Ontheffing op inrijdverbod

Bedrijven, die voor werkzaamheden in het gebied moeten zijn, komen in aanmerking voor een ontheffing op het inrijdverbod, mits zij kunnen aantonen dat zij op geen enkele manier uit de voeten kunnen met de venstertijden. Deze ontheffing is alleen bedoeld voor het laden en lossen van gereedschappen en materialen ten behoeve van de werkzaamheden. Met een ontheffing op het inrijdverbod mag niet geparkeerd worden op de Omloop. Bewoners komen in principe niet in aanmerking voor een ontheffing op het inrijdverbod. Alleen bij hoge uitzondering (zoals een verhuizing) wordt hen een ontheffing op het inrijdverbod verstrekt.

2. Dagontheffing

Als een bedrijf kan aantonen dat voor de uitvoering van de werkzaamheden de aanwezigheid van het voertuig ter plaatse noodzakelijk is, dan kan het bedrijf een dagontheffing aanvragen. Hiermee mag het voertuig wel op de Omloop geparkeerd blijven staan. Bewoners komen niet in aanmerking voor een dagontheffing.

3. Beperkte ontheffing voor storings- en reparatiediensten

Voor storings- en reparatiediensten (glaszetters, verwarmingsmonteurs, rioolontstoppers, etc.) is een aparte beperkte dagontheffing beschikbaar. Deze ontheffing is vergelijkbaar met de dagontheffing maar wordt afgegeven voor een kortere periode; maximaal 3 uren tegen een uurtarief van 4,25 euro. Na registratie krijgen de bedrijven een account waarmee zij de ontheffing 24 uur per dag kunnen (de-)activeren.

4. *Taxiontheffing*

Taxi's en WMO-vervoerbusjes kunnen ook buiten de venstertijden personen halen of brengen op de Omloop. Zij kunnen een ontheffing aanvragen op de inrijdverboden in de stad. Een ontheffing voor één jaar voor de hele stad kost 31,20 euro (tarief 2013).

5. *Stadsdistributie*

Wie regelmatig tussen 14 en 5 uur met een (vracht-)auto de Omloop op wil kan daarvoor ook een ontheffing aanvragen en moet erkend worden als distributeur. Distributeurs, die kunnen aantonen dat zij minimaal honderd zendingen op minstens twintig adressen per dag in de voetgangersgebieden in de stad afleveren, komen in aanmerking voor de regeling en krijgen ontheffingen. Verschillende bedrijven hebben ontheffingen gekregen. PostNL heeft (nog) geen ontheffingen aangevraagd.

Handhaving

Buiten de voetbalwedstrijden controleren zowel de politie als Stadstoezicht op naleving van het parkeerverbod en inrijdverbod. Naar aanleiding van klachten van ondernemers en bewoners van de Stoker en Brander is handhaving na de zomer van 2012 geïntensiveerd. Onder andere taxichauffeurs zonder vergunning zijn toen bekeurd. Sindsdien is de overlast verminderd.

Bezoekersparkeren en P4

Het Europapark kent geen gefiscaliseerd parkeerregime. Zoals gesteld vindt parkeren 'achter slagboom' of in de Euroborggarage plaats. Bij de realisatie van het Europapark is in het bestemmingsplan (2002) opgenomen om het parkeren in het gehele gebied plaats te laten vinden in de hiervoor bedoelde parkeervoorzieningen. In het gehele Europapark geldt dan ook een parkeerverbod. Daardoor is het gebied niet vergelijkbaar met een betaald parkeergebied en komen bewoners en hun bezoekers niet in aanmerking voor een parkeervergunning of bezoekerspas.

Bewoners van de Stoker en Brander kunnen in de eigen bewonersgarage parkeren. Bezoekers kunnen parkeren op de reeds aanwezige parkeervoorzieningen P1 (Parkeergarage Euroborg), P2 (het tijdelijke parkeerterrein langs de Boumaboulevard) en P3 (het P+R-terrein langs de A7). Dit kost voor 2013 1,50 euro per uur met een maximum van 20 euro per dag en dit uitgangspunt ligt ook ten grondslag aan de exploitatieopzet van de Euroborggarage.

Het parkeerterrein P4, is aangelegd om bij voetbal en andere grootschalige evenementen de bezoekers (die meestal aankomen in bussen) gereguleerd naar het stadion te geleiden en tevens wordt het gebruikt door de hulpdiensten. Het is dus geen openbare parkeerplaats en het als zodanig hiervan inrichten past niet bij de opzet van het parkeerregime voor Europapark.

In het kader van de openbare orde is het terrein bij evenementen (wedstrijden) voor de genoemde functies in gebruik. Het uitgangspunt is ook altijd geweest om het terrein hiertoe fysiek af te sluiten.

Bij de vaststelling van de nota Parkeren met Perspectief (maart 2012) heeft de gemeenteraad besloten om het terrein P4 af te sluiten om bestaande wegkeffecten van de Euroborggarage te verminderen en de situatie weer in overeenstemming te

brengen met het bestemmingsplan. In mei 2012 heeft de gemeentelijke Ombudsman zich uitgesproken over de kwestie P4 en het besluit tot afsluiting legitiem geoordeeld.

Naar aanleiding van de vragen:

1. *Bent u op de hoogte van de problemen die er zijn ten aanzien van het inrijverbod bij de woontorens Brander en Stoker? Zo ja, is het college bereid hiervoor een oplossing te zoeken en welke? Zo niet, waarom niet?*

Het is ons bekend dat de bewoners van Stoker en Brander niet gelukkig zijn met het bestaande beleid rondom parkeren. Naar onze mening bieden de bestaande regelingen voor laden en lossen voldoende mogelijkheden (dit blijkt ook uit het feit dat het in de binnenstad, De Beren en Westerkade ook functioneert). Voor bezoekers is voldoende (betaalde) parkeergelegenheid in de Euroborggarage. Tot het huidige regime is bij de totstandkoming van het Europapark besloten. Wij zien geen aanleiding het huidige regime te veranderen.

2. *Bent u het met de SP-fractie eens dat het inrijverbod bij de woontorens Brander en de Stoker een te rigide middel is in deze omgeving? Zo ja, kunt u aangeven waarom hier destijds toch voor gekozen is? Zo niet, welke alternatieven bestaan er?*

Het inrijdverbod is geen rigide maatregel. Het inrijdverbod is noodzakelijk om het autoluwe karakter van het gebied te behouden en de veiligheid te waarborgen. Het regime is flexibel genoeg om aan ieders wens te voldoen. Het opheffen van het inrijdverbod is geen optie; het gebied staat dan open voor iedereen en functioneert niet zoals bedoeld. Hierop is het niet verkeerskundig ingericht. De veiligheid voor voetgangers kunnen wij dan niet garanderen.

3. *Bent u het met de SP-fractie eens dat de bewoners van de woontorens Brander en Stoker destijds op de hoogte hadden moeten worden gesteld van het inrijverbod en de parkeermogelijkheden? Zo ja, kunt u aangeven waarom dat niet is gebeurd? Zo niet, waarom niet?*

Het parkeerregime en het autoluwe karakter zijn beschreven in het bestemmingsplan (2002). Het parkeer- en inrijdverbod rond de Euroborg zijn in 2006 ingesteld en tot op heden niet gewijzigd. De woontorens Stoker en Brander zijn in 2009/2010 opgeleverd. Aan onze verkopende partners is het verkeersregime altijd gecommuniceerd. Of en hoe zij het verkeersregime met de bewoners hebben gecommuniceerd, is ons niet bekend. Wij gaan er echter vanuit dat bewoners, omdat het verkeersregime al enkele jaren eerder ingesteld was, op de hoogte waren van het geldende verkeersregime.

Communicatie

Om misverstanden te voorkomen gaan wij in februari over het verkeersregime en de mogelijkheden van ontheffingen communiceren met de bewoners van Stoker en Brander en met de bedrijven in de Euroborg.

Experiment gehandicaptenparkeerplaatsen op de Omloop

Hoewel dit geen onderdeel is van de beantwoording van de vragen van de SP-fractie melden we voor de volledigheid dat we meewerken aan het verzoek van de bewoners van Stoker en Brander door vier algemene gehandicaptenparkeerplaatsen aan te leggen op de Omloop. In samenwerking met de bewonersvereniging van de Stoker en Brander is het experiment van gehandicaptenparkeerplaatsen voor bezoekers aan de Stoker en Brander opgezet. Deze parkeerplaatsen zijn uitsluitend bedoeld voor bezoekers aan de Stoker en Brander.

Daarmee wordt een uitzondering op het staande beleid gemaakt. We gaan via het experiment het gebied ook buiten de venstertijd toegankelijk maken voor houders van een algemene gehandicaptenparkeerkaart ten behoeve van het parkeren voor bezoekers van Stoker en Brander. Handhaving hierop is echter niet mogelijk. Politie en Stadstoezicht zijn op de hoogte van het experiment.

De gehandicaptenparkeerplaatsen op de Omloop worden in 2013 aangebracht wanneer het weer dit toelaat. Indien bezoekers aan de bedrijven of eigen bewoners (in plaats van bezoekers van de Stoker en Brander) de gehandicaptenparkeerplaatsen gaan bezetten is de proef mislukt. Na twee en vier maanden vinden tussenevaluaties plaats, na zes maanden de eindevaluatie.

Met het bewonersplatform is afgesproken dat zij zelf het experiment van gehandicaptenparkeerplaatsen op de Omloop communiceren met de bewoners van Stoker en Brander.