

Voorlopige agenda van de commissie Beheer en Verkeer van 14 maart 2012

Hierbij wordt u uitgenodigd voor de openbare vergadering van de commissie Beheer en Verkeer

Datum: woensdag 14 maart 2012
Aanvang: 16:30 uur
Locatie: Oude raadzaal
Voorzitter: mw. H. Rademaker
Griffier: dhr. W.T. Meijer; (050) 3677726; wolbert.meijer@groningen.nl

A. Algemeen deel

A1. Opening en mededelingen

A2. Vaststelling agenda


A3. Lange-termijnagenda en lijst toezeggingen, initiatiefvoorstellen en moties

[Bijlage - LTA](#) (pdf)

[Bijlage - Lijst van moties en toezeggingen](#) (pdf)

[Bijlage - Lange termijn agenda en lijst moties en toezeggingen](#) (pdf)


A4. Conformstukken

a. Aanpassing van artikel 5:12 van de APVG betreffende het stallen van (brom)fietsen (raadsvoorstel 16 februari 2012)  GR12.2959881

[Raadsvoorstel - Aanpassing van artikel 5-12 van de APVG mbt stallen bromfietsen](#) (pdf)

b. Verordening brug- en havengeld 2012 (raadsvoorstel 23 februari 2012)  GR12.2970787

[Raadsvoorstel - Verordening brug- en havengeld 2012](#) (pdf)



c. Verordening afvoer hemelwater en grondwater (raadsvoorstel 27 februari 2012)  GR12.2974552

[Raadsvoorstel - Verordening afvoer Hemelwater en grondwater](#) (pdf)

A5. Rondvraag

B. Inhoudelijk deel

B1. Verkeer

- a. Meerjarenprogramma Verkeer 2012-2015 (raadsvoorstel 29 februari 2012)  GR12.2980420
Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma verkeer 2012 -2015 (pdf)
- b. Derde fase HOV-as West (collegebrief 27 januari 2012)  GR12.2929944
Collegebrief - Derde fase HOV-as West (pdf)

B2. Parkeren

- a. Aanbiedingsbrief - Parkeren op orde (collegebrief 28 februari 2012)  GR12.2979571
Collegebrief - Aanbiedingsbrief Parkeren op orde (pdf)
- b. Vaststellingsnota "Parkeren met Perspectief" (raadsvoorstel 29 februari 2012)  GR12.2979679
inclusief
- Rapport 'Perspectief op garageparkeren' (bureau Sellsius)
- Jaarverslag 2011 Parkeerbedrijf
Raadsvoorstel - Vaststellingsnota Parkeren met Perspectief (pdf)
- c. Herziening bouw- en grondexploitatie parkeergarage Damsterdiep (raadsvoorstel 29 februari 2012)  GR12.2979724
Raadsvoorstel - Herziening bouw- en grondexploitatie parkeergarage Damsterdiep (pdf)
- d. Beleidsregels Parkeernormen 2012 (collegebrief 27 februari 2012)  GR12.2975654
Collegebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012 (pdf)
- B3. Sleutelprojectenrapportage sep - dec 2011 (alleen verkeersprojecten) (collegebrief 16 februari 2012)  GR12.2959889
Collegebrief - Sleutelprojectenrapportage september-december 2011 (pdf)

Bijlage - Sleutelprojectenrapportage kleur versie (pdf)

- B4.** Meerjarenplan vervangingsinvesteringen en aanvullend langcyclisch onderhoud openbare ruimte 2012-2016

☎ GR12.2978088

(raadsvoorstel 27 februari 2012)

Raadsvoorstel - Meerjarenplan vervangingsinvesteringen en aanvullend langcyclisch onderhoud openbare ruimte 2012-2016 (pdf)

C. Huishoudelijk deel

- C1.** Ingekomen stukken

Lijst ingekomen stukken (pdf)

- C2.** Vaststelling verslagen 8 en 15 februari 2012

Verslag 8 februari (pdf)

Verslag 15 februari (pdf)

Na afloop volgt nog een besloten deel.

Spreekrecht

Bij commissievergaderingen kunt u gebruik maken van het spreekrecht bij de inhoudelijke agendapunten (inclusief de conformstukken onder A) en de rondvraag. U krijgt dan drie minuten de gelegenheid de commissieleden te vertellen hoe u over een onderwerp denkt. Voor aanmelding en informatie kunt u terecht bij de commissiegriffier. De agenda's zijn onder voorbehoud. De definitieve agenda's worden in de vergadering vastgesteld.

Bijlage - LTA

per 21 februari 2012

LANGE-TERMIJNAGENDA RAAD inclusief **POLITIEKE LTA**

Politieke items zijn onderwerpen waarop Raad geen uitsluisel duidt.
(nieuwe onderwerpen in blauw)

nr	dd	cie	onderwerp	portefeuille	dienst	opmerkingen
10	8-feb-12	B&V	Nota parkeernormen	Dekker	RO/EZ	Uit collegebrief 17-1-2010 (wijziging parkeernota 2008) Uit LTA brief dd. 07-04-2010
28	14-mrt-12	B&V	Resultaten BORGschouw (n.a.v. motie uit begr.raad 24-1-1-10)	Visscher	MD	Collegebrief 9-12-10
29	14-mrt-12	B&V	Bestemmingsplan tracédelen 1 en 2 RegioTram	De Vries	RO/EZ	
30	14-mrt-12	B&V	Update stand van zaken spoorlijn Groningen-Heerenveen	Dekker	RO/EZ	
31	14-mrt-12	B&V	Voorstel over oplossing probleem Gerrit Krolbrug	Dekker	RO/EZ	
32	14-mrt-12	B&V	Meerjarenprogramma verkeer en vervoer	Dekker	RO/EZ	
33	14-mrt-12	B&V	Stand van zaken Fietsroute Plus	Dekker	RO/EZ	
34	14-mrt-12	B&V	Evaluatie hondenbeleid	Visscher	MD	Wijziging APVG n.a.v. deze evaluatie: 11 april
35	14-mrt-12	B&V	Actualisatie businesscase, herziening platfondprijs en second opinion incl. reactie RT	Dekker	RO/EZ	
36	14-mrt-12	B&V	Beantwoording motie commercieel groen	Visscher	MD	
37	14-mrt-12	B&V	Bomen op de Singels	Visscher	MD	
38	14-mrt-12	B&V	Verordening afvoer hemel en regenwater	Visscher	MD	
39	14-mrt-12	B&V	Discussienotitie toekomstscenario Attero	Visscher	MD	
40	14-mrt-12	B&V	Beantwoording motie bijeensterfte door gifgebruik	Visscher	MD	
62	11-apr-12	B&V	Besluitvorming aanbesteding spoorlijn Groningen-Heerenveen	Dekker	RO/EZ	
63	11-apr-12	B&V	Nota van wijzigingen en aanvullingen aanbesteding RegioTram	Dekker	RO/EZ	
64	11-apr-12	B&V	Beleidsnota gehandicaptenparkeren	Dekker	RO/EZ	
65	11-apr-12	B&V	Evaluatie groencompensatiebeleid (zoals verwoord in Groene Pepers)	Visscher	RO/EZ	toez. uit rekeningdebat 22 juni 2011
66	11-apr-12	B&V	Uitvoering 2e fase RegioTram (o.a. fasering aanpak van de verschillende corridors), doorrijden in de regio	Dekker	RO/EZ	uit weth.brief 1-6-2011
67	11-apr-12	B&V	Raadsvoorstel Parkeerbedrijf/Commercieel aanvalsplan Parkeerbedrijf	Dekker	RO/EZ	zie motiebrief 1 december 2011. Ook jaarverslag 2011
68	11-apr-12	B&V	Stand van zaken P+R Haren	Dekker	RO/EZ	
69	11-apr-12	B&V	Aanvullende plankostenkrediet Aanpak Ring Zuid	Dekker	RO/EZ	
70	11-apr-12	B&V	Stand van zaken ontwikkelingen warenmarkt	Visscher	MD	afhankelijk van brede discussie Grote Markt
71	11-apr-12	B&V	Evaluatie ontsnipperingsprojecten	Visscher	MD	
86	16-mei-12	B&V	Parkeerplan Grunobuurt	Dekker	RO/EZ	
87	16-mei-12	B&V	Ruimte voor de binnenstad (def. ontwerp)	Dekker	RO/EZ	uit weth.brief 1-6-2011
88	16-mei-12	B&V	Visie op de ondergrond	Dekker	MD	zie brief 26-8-10
89	16-mei-12	B&V	Dynamisch verkeersmanagement i.c.m. plan Bereikbaarheid Stad	Dekker	RO/EZ	
90	16-mei-12	B&V	Parkeerautomaten/Implementatie Card Only	Dekker	RO/EZ	
91	16-mei-12	B&V	Plan van aanpak bereikbaarheid	Dekker	RO/EZ	zie motiebrief 1 december 2011

Bijlage - LTA

92	16-mei-12	B&V	Warmtevisie	Dekker	RO/EZ	zie motiebrief 1 december 2011
93	16-mei-12	B&V	Beantwoording motie meer groen in Nwe Ebbingestraat	Visscher	MD	
94	16-mei-12	B&V	Evaluatie groenparticipatie	Visscher	MD	
95	1-jun-12	B&V	Actualisatie plafondbijdrage Regiotram III	Dekker	RO/EZ	uit collegebrief 21-04-2011
100	14-jun-12	B&V	Busdoorstroming Europaweg: uitvoeringskrediet	Dekker	RO/EZ	is integraal onderdeel van plannen m.b.t. Griffieweg/VRI's
101	14-jun-12	B&V	Inventarisatiestudie beschikbaar	Dekker	RO/EZ	zie motiebrief 1 december 2011
102	14-jun-12	B&V	Voorstel inrichting Nwe Ebbingestraat incl. groen	Dekker	RO/EZ	zie motiebrief 1 december 2011
103	14-jun-12	B&V	Actualisatie van de parkeernota	Dekker	RO/EZ	
104	14-jun-12	B&V	Afsluiting project Westrand	Visscher	MD	
116	11-jul-12	B&V	Toegankelijke bushaltes	Dekker	RO/EZ	na vinden alternatieve dekking (weth.memo 12-9-11)
117	11-jul-12	B&V	Nota over DRIS	Dekker	RO/EZ	
118	11-jul-12	B&V	Bruilweering (riolering/aanpak openbare ruimte)	Visscher	MD	
119	11-jul-12	B&V	Voortgang onderzoek wegwerpdraagtasjes	Visscher	MD	
123	12-sep-12	B&V	Sontwegbrug: vastst. def. ontwerp en second opinion	Dekker	RO/EZ	
124	12-sep-12	B&V	Oostelijke Ringweg: bestemmingsplan Beijum Noord	Dekker	RO/EZ	
125	12-sep-12	B&V	Veilige schoolomgeving	Dekker	RO/EZ	
126	12-sep-12	B&V	Parkeerplan Helperplein	Dekker	RO/EZ	
127	12-sep-12	B&V	Resultaten van de verkenning PRIS	Dekker	RO/EZ	
128	12-sep-12	B&V	Rekening/begroting ARCG	Visscher	MD	
129	12-sep-12	B&V	Onderzoek Kinderkermis	Visscher	MD	
131	10-okt-12	B&V	Parkeerplan Oranjebuurt en Noorderplantsoenbuurt	Dekker	RO/EZ	
132	10-okt-12	B&V	VGR Women op het water/diepenring Noorderhaven	Visscher	MD	
139		F&V/W&I/ O&W/R& W/B&V	Begroting 2013			
147	7-nov-12	B&V	Boomeffectanalyse Groningerweg/Beijum-Noord	Dekker	BD	
148	21-nov-12	B&V	Raadsvoorstel op basis van plan en prijs geselecteerde inschrijver RT	Dekker	RO/EZ	
149	1-dec-12	B&V	Dynamisch VerkeersManagement (DVM): plan van aanpak	Dekker	RO/EZ	
159	12-dec-12	B&V	Water en rioleringsplan 2013-2017	Visscher	MD	
160	12-dec-12	B&V	Voortgang proef geluidsnormen bastonen	Visscher	MD	
161	1-jan-13	B&V	Parkeerplan Oosterpark/Korrewegwijk	Dekker	RO/EZ	
163	1-apr-13	B&V	Boomeffectanalyse Meedenpad	Dekker	RO/EZ	
164	14-mrt-12	B&V	Evaluatie Boombaan 2011	Visscher	MD	
166	PM	B&V	Beleidskader geluid	Dekker	MD	
167	PM	B&V	Nota taken en kosten parkeerbedrijf	Dekker	RO/EZ	uit nota Duurzame Mobiliteit juni 2011
168	PM	B&V	Beantwoording motie Meatfree Monday	Visscher	MD	afhankelijk van reorganisatie catering

Bijlage - Lijst van moties en toezeggingen

Lijst toezeggingen, initiatiefvoorstellen en moties Raadscommissie Beheer en Verkeer 14 maart 2012

Toezeggingen

Nr	Datum Collegelid Dienst	Agendapunt	Verzoek van	Toezeggingen	Opmerkingen
1.	16-03-11 Dekker (RO/EZ)	B4: Nota "P+R" Groningen		<ul style="list-style-type: none"> De wethouder zegt t.z.t. terug te komen op "een regionale vervoers-autoriteit" (stad betaalt voorzieningen en rekenen gaan naar het OV-bureau). De wethouder zegt v.w.b. de vraag om de evaluatie van de warenmarkt versnellen toe in overleg met de Vereniging voor Ambulante Handel (VvAH) te gaan over het moment waarop dit kan. Wordt in de eerstvolgende commissievergadering op teruggekomen (18/5). 	<p>Mededeling weth. 18/5: VvAH beraadt zich op versnellingsvoorstel. Collegebrief 15/12/11: uitstel, zie LTA</p>
2.	13-04-11 Visscher (MD)	A5: Rondvraag	Stadspartij	<ul style="list-style-type: none"> De wethouder zegt toe eerst met het inspraakcomité te zullen overleggen over de door te voeren voorgenomen (en gemandateerde) maatregelen (grotere opstelstrook + snelheidsremming) mocht de verkeerssituatie bij de Helperzoom op termijn onveilig worden; De wethouder zegt toe dat het comité ook in de toekomst betrokken blijft bij de planvorming rondom de inrichting van de omgeving van het station (incl. geluidsscherm); De wethouder zegt toe bij de eerstvolgende voortgangsrapportage van het sleutelproject Europapark terug te komen op de financiering van de fietsenstalling. 	<p>LTA-brief 1/12/11: komt terug in laatste VGR over sleutelprojecten dit jaar LTA-brief 28/2/12: verwerkt in sleutelproj.rapportage sep-dec > nu op agenda</p>
3.	13-04-11 Dekker (RO/EZ)	B2: Station Europapark	GroenLinks	<ul style="list-style-type: none"> De wethouder zegt toe de commissie op de hoogte te houden van de reacties en stappen van het college op de bezwaren van de bewoners (o.b.v. deze toezegging stelde GL agendering van dit onderwerp op 13/4 uit). 	<p>LTA-brief 1/12/11: medio januari volgt voorstel over oplossing Gerrit Krolbrug LTA-brief 23/12/11: wordt een maand later</p>
4.	13-04-11 Dekker (RO/EZ)	C1: Ingekomen stukken, BOB-brief Gerrit Krol-brug (no. 3 'overige stukken')	GroenLinks		

Bijlage - Lijst van moties en toezeggingen

5.	15-06-11 Dekker (RO/EZ)	A5: Rondvraag	GL	<ul style="list-style-type: none"> Wethouder Dekker zegt n.a.v. de vraag of er vanuit Groningen geen latere treinen naar het westen kunnen dan na 22.30 uur toe dit aan te kaarten in gesprek dat zij binnenkort met directeur ProRail NO heeft, de heer Mulder. 	LTA-brief 1/12/11: is aangekaart bij NS, komt begin 2012 terug in bestuurlijk overleg LTA-brief 28/2/12: besproken
6.	15-06-11 Dekker (RO/EZ)	B3: drie V&V-raadsvoorstellen*	GL	<ol style="list-style-type: none"> MJP V&V 2011-2014; Act. Nota Duurzame Mobiliteit; Evaluatie Gratis Busweekend 2010 + voorstel 2011 <ul style="list-style-type: none"> De wethouder zegt toe te zullen overwegen na de zomervakantie nog een informatieavond over de nieuwe nota Duurzame Mobiliteit te zullen laten organiseren (waarin deze vastgestelde nota zal worden bekend gemaakt). 	
7.	21-09-11 Dekker (RO/EZ)	B2, VO tracédelen 3 en 4 incl. in-spraakrapport en aanpassingen tracédelen 1 en 2	PvdA	<ul style="list-style-type: none"> Wethouder Dekker zegt n.a.v. een vraag van de PvdA toe samen met wethouder De Vries na te gaan hoe de participatie met de Professorenbuurt en de Oosterparkwijk rondom de Regio-Tram en andere ontwikkelingen (bv. gebiedsontwikkeling De Radiaal Wakker Gekust) vlot getrokken kan worden. 	LTA-brief 1/12/11: aangesneden punt komt begin volgend jaar terug LTA-brief 28/2/12: binnenkort volgt brief
8.	21-09-11 Dekker (RO/EZ)	B2, VO tracédelen 3 en 4 incl. in-spraakrapport en aanpassingen tracédelen 1 en 2		<ul style="list-style-type: none"> Wethouder Dekker zegt n.a.v. een vraag van inspreker Koetje toe dat zodra er verder nagedacht zal gaan worden over de auto-ontsluiting over de Oosterhamrikade of over de busbaan zijn suggestie van een 'afsluitbare dam' mee te zullen nemen in de afweging. 	
9.	21-09-11 Schroor (RO/EZ)	W&I: Revitalisering Verl. Hereweg		<ul style="list-style-type: none"> Wethouder zegt toe binnen 2 weken een brief te sturen naar het bewonerscomité waarin zij geïnformeerd zullen worden over planning en vervolgfase en evt. forum of informatieavond 	Op verzoek van wethouder verhuist van W&I naar B&V
10.	12-10-11 Dekker (RO/EZ)	Opening en mededelingen	SP	<ul style="list-style-type: none"> Er komt (n.a.v. motie SP) second opinion Sontbrug <ul style="list-style-type: none"> Betreft motie 27 april, die destijds is ingetrokken vanwege toezeggingen wethouder 	Komt in september 2012 samen met definitief ontwerp, zie LTA
11.	27-10-11 Dekker (RO/EZ)	Begroting		<ul style="list-style-type: none"> Komt begin volgend jaar met memo over aansluiting stedelijk netwerk op zuidelijke ringweg 	
12.	20-12-11 Dekker (RO/EZ)	Regiotram		<ul style="list-style-type: none"> Komt zeker terug bij commissie cq tramcommissie mocht er onverhoopt nog een consortium afhaken, om te overleggen wat dan te doen staat 	

Bijlage - Lijst van moties en toezeggingen

13.	20-12-11 Dekker (RO/EZ)	Id			<ul style="list-style-type: none"> Komt terug op de vraag van de VVD over de brugbediening Herewegviaduct 	
14.	17-01-12 Dekker (RO/EZ)	RegioTram			<ul style="list-style-type: none"> Komt na elke presentatie over tramzaken in kader van aanbesteding met brief aan commissie die in vergadering kan worden besproken 	
15.	18-01-12 Dekker (RO/EZ)	Zuidelijke Ringweg	CU		<ul style="list-style-type: none"> Komt terug op vraag m.b.t. gezondheidseffectscreening m.b.t. Zuidelijke Ringweg 	
16.	18-01-12 Visscher (MD)	Graf in Stad			<ul style="list-style-type: none"> Startopdracht nieuwe aula komt binnen maand in visietrommel; compleet plan van aanpak rond de zomer; streven naar opening voor het einde van deze raadsperiode 	<i>Startopdracht nu op tkn-lijst</i>
17.	25-01-12 raad Visscher (MD)	Graf in Stad			<ul style="list-style-type: none"> Uitkomst onderzoek begraafplaats Noorddijk: uiterlijk in oktober. 	
18.	08-02-12 Dekker (RO/EZ)	Sleutelrapportages	PvdA		<ul style="list-style-type: none"> Als vertraging bij verwerving gronden Berlageknoop ook leidt tot vertraging Sontbrug informeert wethouder daarover schriftelijk 	
19.	08-02-12 Visscher (MD)	Dierenwelzijn	PvdD		<ul style="list-style-type: none"> Informatie op de website m.b.t. visvergunning wordt aangepast/uitgebreid 	
20.	15-02-12 Dekker (RO/EZ)	Mededelingen			<ul style="list-style-type: none"> Als er iets verandert in de situatie tussen gemeente en RuG inzake tram/Zernike komt wethouder bij commissie terug 	
21.	15-02-12 Dekker (RO/EZ)	Fietspad G.Markt			<ul style="list-style-type: none"> M.b.t. fietspad Grote Markt staat alleen vast dat hij niet langs de oostzijde komt, verder is elke optie nog bespreekbaar in het kader van de nieuwe plannen m.b.t. de Grote Markt 	

Bijlage - Lijst van moties en toezeggingen

Initiatiefvoorstellen (v.a. 2009)

Nr.	Datum college/dienst	Indiener(s)	Titel en dictum	Opmerkingen
1.	2010-10-20 Visscher (RO/EZ)	GL	<p>Park Selwerd</p> <ol style="list-style-type: none"> in te stemmen met de herinrichting van het park Selwerd volgens bovengenoemde lijn het park Selwerd op te nemen in het eerstvolgende programma ecologisch beheer te onderzoeken of er budget beschikbaar gesteld kan worden, bijv. uit het budget voor de SES-gebieden een voorstel uit te werken in overleg met de bewoners binnen zes maanden dit voorstel voor de herinrichting van park Selwerd voor te leggen aan de raad, met inachtneming van het bovenstaande 	<p><i>schriftelijke reactie college:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> (preadvies 15/10/10) voorgang 10/03/11 en 13/10/11 <p><i>bespreking in commissie:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ?? <p><i>Conclusie: uitvoering nog gaande, afronding eind 2012?</i></p>
5.	2011-11-30 Visscher (MD)	D66	<p>Kinderkermis Ossemarkt – Guyotplein</p> <ol style="list-style-type: none"> te onderzoeken in hoeverre het haalbaar is om tijdens de Meikermis naast het kinderkermis op de Grote Markt ook extra kinderattracties te plaatsen op de Ossemarkt als aanvulling op de huidige familiekermis, en deze kermis uit te breiden met het Guyotplein, met speciale aandacht voor de financiële en veiligheidsaspecten in het kader van dit onderzoek tijdens de Meikermis 2012 bij wijze van pilot, het Guyotplein bij de kermis Ossemarkt te betrekken als locatie voor kleine (traditionele) attracties en passende culturele activiteiten de uitkomsten van hierboven genoemd onderzoek en pilot aan de raad aan te bieden voor de behandeling van de begroting 2013, inclusief een voorstel over het al dan niet definitief maken van de opzet met extra kinderattracties op de Ossemarkt-Guyotplein 	<p><i>schriftelijke reactie college:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> (preadvies: 03/11/11) ?? <p><i>bespreking in commissie:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ?? <p><i>Conclusie: nog niet afgehandeld</i></p>
6.	2011-12-21 Visscher (MD)	PvdD	<p>Einde gratis draagtas</p> <ol style="list-style-type: none"> een onderzoek te verrichten naar de mogelijkheden om het verbruik van wegwerp draagtassen in de gemeente terug te dringen en de uitkomsten van dit onderzoek voor te leggen aan de raad 	<p><i>schriftelijke reactie college:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ?? <p><i>bespreking in commissie:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ?? <p><i>Conclusie: nog niet afgehandeld</i></p>

Bijlage - Lijst van moties en toezeggingen

Moties

Nr	Datum Collegelid dienst	Agendapunt / onderwerp	Indiener(s)	Moties	Opmerkingen
1.	11-11-09 Dekker (MD)	Begroting		<p>Motie: Klimaatop</p> <ul style="list-style-type: none"> binnen een half jaar een klimaatop te organiseren voor ondernemers waardoor de gemeente beter inzicht krijgt in wat er speelt, en waar ondernemers afspraken kunnen maken over samenwerking. <p>Motie: Windmolens</p> <ul style="list-style-type: none"> de mogelijkheden te onderzoeken om, ondanks de tegenwerking vanuit de Provincie Groningen, hoge windmolens te plaatsen binnen de grenzen van de gemeente Groningen. Hierbij dient gekeken te worden naar zowel de plaatsing van 3 windmolens op de Milieuboulevard, mogelijke andere locaties binnen de gemeentegrenzen als naar de mogelijkheden om in samenwerking met omliggende gemeenten een groot windpark van 100 MW of meer te ontwikkelen. 	<i>Cie. 18/112: wethouder treedt in overleg met indieners</i>
2.	11-11-09 Dekker (MD)	Begroting		<ul style="list-style-type: none"> de mogelijkheden te onderzoeken om, ondanks de tegenwerking vanuit de Provincie Groningen, hoge windmolens te plaatsen binnen de grenzen van de gemeente Groningen. Hierbij dient gekeken te worden naar zowel de plaatsing van 3 windmolens op de Milieuboulevard, mogelijke andere locaties binnen de gemeentegrenzen als naar de mogelijkheden om in samenwerking met omliggende gemeenten een groot windpark van 100 MW of meer te ontwikkelen. 	
3.	27-04-11 Visscher (RO/EZ)	BORG- rapportage 2010 en voor- stel BORG- niveau voor 2011	S&S, Stads- partij, CDA, VVD, PvdA, D66 en CU	<p>Motie: “Burgerbetrokkenheid bij BORG”</p> <ul style="list-style-type: none"> Burgerbetrokkenheid en zelfwerkzaamheid van Stadters bij BORG moet worden vergroot; De gemeente bevordert en helpt (fysieke middelen) bij het opzetten van straat-onderhoudsteams; Bij goedkeuring van de werkzaamheden van de straatteams, deze teams op kosten van de gemeente voor hun inzet met elkaar uit eten mogen gaan; Dit voorstel verder wordt uitgewerkt en aan de raad wordt voorgelegd. 	<i>Komt terug bij BORGschouw, zie LTA</i>
4.	27-04-11 Visscher (RO/EZ)	BORG- rapportage 2010 en voor- stel BORG- niveau voor 2011	S&S, Stads- partij, CDA, VVD, PvdA, D66 en CU	<p>Motie: “BORG op Gronings Peil 2”</p> <ul style="list-style-type: none"> Bij de toetsing van de kwaliteit van de openbare ruimte dezelfde kwaliteitseisen te blijven handhaven; Een voorstel tot het naar beneden bijstellen van ambitieniveaus, wanneer noodzakelijk geacht, in ieder geval gepaard te laten gaan met een redelijke onderbouwing. 	<i>idem</i>

Bijlage - Lijst van moties en toezeggingen

5.	29-06-11 Visscher (RO/EZ)	Voorjaarsdebat 2011	Hoofdelijke stemming: 21 voor, 17 tegen	Motie: "Meatfree Monday" • Een voorstel voor de Groningse Meatfree Monday-campagne voor te leggen aan de gemeenteraad.	Motiebrief 7 oktober: onderzoek is gaande, wvrschl. dit jaar voorstel van werkgroep Stadsvoedsel Afhankelijk van reorganisatie catering, zie LTA
6.	29-06-11 Visscher (RO/EZ)	Voorjaarsdebat 2011	CDA, D66, GL, PvdD, S&S, Stads- partij en VVD	Motie: "Commercieel groen" • te kijken naar de mogelijkheid om tuincentra en hoveniers in het oog springende locaties aan te bieden (bijv. rotondes) om te beplanten en te onderhouden in ruil voor reclamemogelijkheden.	Motiebrief 7 oktober: onderzoek en gesprekken zijn gaande, april 2012 nadere informatie Zie LTA
7.	20-07-11 Dekker (RO/EZ)	Voorkeursalter- natie Stations- gebied	Allen minus CDA	Motie: "Fietstoegang traverse" • de toegankelijkheid van het fietsverkeer van de stationstraverse nog niet uit te sluiten; • de mogelijkheden van de doorgaande fietsverbinding over de traverse nader te onderzoeken en de raad over de resultaten te informeren.	Zie ook sleutelrapportage mei-augustus
8.	28-09-11 Dekker (RO/EZ)	Regiotram – aanpassing tracédelen 1, 2	GL, PvdA, CU	Motie Verplaatsing taxistandplaats Grote Markt • De mogelijkheden tot verplaatsing van de taxistandplaats Grote Markt naar het Kwinkplein of een andere nabije locatie te onderzoeken en de raad de resultaten van het onderzoek te doen toekomen	
9.	28-09-11 Dekker (RO/EZ)	Conceptprogr. Binnenstad	Stadspartij	Motie Oosterstraat terug op de kaart • in het definitieve programma voorstellen te doen die het bezoek aan de Oosterstraat weer zullen bevorderen	
10.	26-10-11 Visscher (MD)	Gifgebruik door de gemeente	PvdD, CDA, GL	Motie Bijensterfte door Gifgebruik • Onderzoek te verrichten naar de diër- en milieuvriendelijke alternatieven voor Imidaeloprid en dit terug te koppelen naar de raad	
11.	9-11-11 Dekker (RO/EZ)	Begroting	Stadspartij	Motie Experimenteren met parkeertarieven • te gaan experimenteren met de tarieven van de parkeergarages • te onderzoeken of een regeling waarbij het eerste uur parkeren gratis is meer betalende bezoekers in de binnenstad oplevert	Brief moties 1/12: er komt commercieel aanvalsplan in maart 2012
12.	9-11-11 Dekker (RO/EZ)	Begroting	Stadspartij, CU, PvdD, S&S	Motie Duurzame sportaccommodaties • een voorstel en tijdspad uit te werken voor het overstappen op ledverlichting (voor sportzalen)	Brief moties 1/12: Komt terug in voorjaarsbrief 2012

12-03-14-B&V_tim-lijst.doc

Bijlage - Lijst van moties en toezeggingen

13.	9-11-11 Dekker (RO/EZ)	Begroting	D66, GL, PvdA, SP	<p>Motie Bereikbaarheidsplan</p> <ul style="list-style-type: none"> voor april 2012 een plan van aanpak voor te leggen aan de raad voor een bereidbare stad 	<p>Voor april 2012 Brief moties 1/12: wordt toezegged</p>
14.	9-11-11 Dekker (RO/EZ)	Begroting	D66, CU, GL, PvdA	<p>Motie Extra impulsen voor Groen Gas uit afval en andere organische afvalstromen aan te bieden aan Altero en de SuikerUnie om hieruit groen gas te winnen en dit vervolgens aan te bieden aan de gebruikers in de gemeente Groningen</p> <ul style="list-style-type: none"> hierbij berekenen welke kostenbesparing dit voor gebruikers op kan leveren onderzoeken in hoeverre lokaal duurzaam energiebedrijf partner kan zijn vóór 1 mei plan bij raad 	<p>Voor 1 mei 2012 Brief moties 1/12: in mei 2012 komt inventarisatiestudie naar beschikbaarheid groene grondstoffen en verwerkingsmethode</p>
15.	9-11-11 Visscher (RO/EZ)	Begroting	GL, CDA, CU, SP, PvdD, D66, Stadspartij, PvdA	<p>Motie Meer groen in de Nieuwe Ebbingestraat</p> <ul style="list-style-type: none"> in overleg met ondernemers en betrokkenen een onderzoek doen naar mogelijkheden voor toevoegen van groen aan Nwe Ebbingestraat en de raad hierover te rapporteren in mei 2012 	<p>Mei 2012 Brief moties 1/12: uiterlijk mei 2012 voorstel voor inrichting incl. groen Zie LTA</p>
16.	9-11-11 Dekker (RO/EZ)	Begroting	PvdD, CDA, CU	<p>Motie Warme Stad</p> <ul style="list-style-type: none"> onderzoek te laten uitvoeren naar mogelijkheden voor opvang van warmte, geproduceerd door andere bedrijven in de stad dan alleen het UMCG en de Suikerfabriek en dit zsm terug te koppelen naar de raad 	<p>Brief moties 1/12: warmtevisie kan in voorjaar 2012 worden besproken</p>
17.	21-12-11 Dekker (RO/EZ)	Fietsparkeren Stationsgebied	S&S, GL	<p>Motie Fietsenstallingen Werkmanbrug</p> <ul style="list-style-type: none"> een voorstel tot uitbreiding fietsenstallingen mbt locatie Werkmanbrug en kade hieromheen uit te werken en in februari voor te leggen aan raad 	<p>Februari 2012 LTA-brief 28/2: febr lukt niet, met volgt voorstel Juli 2012</p>
18.	25-01-12 Visscher (RO/EZ)	Begraven	PvdA, CU, CDA, S&S, VVD, Stadsp.	<p>Motie Van urn tot graf</p> <ul style="list-style-type: none"> een onderzoek uit te voeren naar de mogelijkheid een direct verbindingspad te maken tussen het crematorium en de begraafplaats Selwerdthof voor voetgangers, fietsers en incidenteel gemotoriseerd verkeer (rouwauto's, catering) en de uitkomsten van het onderzoek voor het zomerreces aan de raad voor te leggen 	
19.	22-02-12 Visscher (RO/EZ)	Vreemd aan de orde	CU	<p>Motie Uitbreiding statiegeldregeling</p> <ul style="list-style-type: none"> een dringend beroep te doen op de regering om al het mogelijke te doen om een uitbreiding van het statiegeldsysteem met kleine plastic flesjes en blikjes mogelijk te maken, en het college te verzoeken deze motie te zenden aan de regering, met afschriften aan de 2^e en 1^e Kamer der Staten-Generaal 	

Bijlage - Lijst van moties en toezeggingen

8

12-03-14-B&V, tim-lijst.doc

Bijlage - Lange termijn agenda en lijst moties en toezeggingen

Bestuursdienst



Afdeling Bestuursadvisering
Onderwerp Lange termijn agenda en lijst moties en toezeggingen

Bezoekadres
Waagstraat 1

Postadres
Postbus
9700 PB Groningen

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

Informatie over vertrektijden krijgt u via 0900-92 92

In uw antwoord graag datum en kenmerk vermelden.

E-mailadres

Telefoon (050) 367 76 67 Bijlage(n)

Ons kenmerk BD 12.2962645

Datum **28 FEB 2012** Uw brief van

Uw kenmerk

Website
www.groningen.nl

Geachte heer, mevrouw,

In deze brief informeer ik u over de lange termijn agenda en de moties en toezeggingen van uw raadscommissie.

Lange Termijn Agenda

Voorstel over oplossing Gerrit Krolbrug

De bijeenkomst met de bewonersverenigingen, omwonenden en andere geïnteresseerden is vanwege onvoldoende opkomst afgelast. Deze wordt opnieuw georganiseerd. Hierdoor schuift de datum dat u een voorstel kunt verwachten met een maand op.

Aanvullende plankosten Aanpak Ring Zuid

Dit raadsvoorstel zal niet in april aan u worden aangeboden, maar in juli. Een krediet aanvraag is op dit moment nog niet nodig.

Lijst moties en toezeggingen

13 april 2011 Station Europapark

Ik heb u toegezegd terug te komen op de financiering van de fietsenstalling. In de sleutelrapportage september – december 2011 kunt u deze informatie vinden. Ik stel daarom voor deze toezegging af te voeren.

15 juni 2011 Rondvraag over latere treinen vanuit Groningen

U heeft ons gevraagd te pleiten bij NS voor latere vertrektijden vanaf station Groningen (in het weekend) of mogelijk zelfs een nachttrein. In de huidige situatie vertrekt de laatste trein om half twaalf uit Groningen. In het reguliere overleg dat wij met NS hebben, heeft NS aangegeven bij de detailuitwerking van de dienstregeling 2013 te onderzoeken of treinen later kunnen vertrekken uit Groningen. We hebben het belang nogmaals onderstreept en

Bijlage - Lange termijn agenda en lijst moties en toezeggingen

Bladzijde 2 van 2
Onderwerp Lange termijn agenda en lijst moties en toezeggingen



wachten de resultaten af. Aangaande nachttreinen is dat op voorhand uitgesloten zowel vanuit het onderhoud van het spoor (dat vooral 's nachts gebeurt) als exploitatiekosten.


Wel kan ik u melden dat de NS Dienstregeling 2013 (start 9 december 2012) veranderd ten gunste van de bereikbaarheid van onze stad. De dienstregeling tussen Zwolle en Groningen wordt uitgebreid van 3 treinen per uur naar 4 treinen per uur. Er rijden straks 2 intercity's en 2 stoptreinen. Met de ingebruikname van de Hanzelijn wijzigt de IC-treindienst op het traject na station Zwolle. Eén keer per uur rijdt een IC door richting Rotterdam met ondermeer Amersfoort en Utrecht als tussenliggende haltes. En één keer per uur rijdt de IC via de Hanzelijn door richting Den Haag met ondermeer Lelystad en Schiphol als tussenliggende haltes. De IC's vanuit Groningen en Leeuwarden geven in Zwolle aansluiting op elkaar op hetzelfde aan de overzijde van het aankomstperoon, zodat reizigers elk halfuur kunnen reizen richting Rotterdam of richting Den Haag.

21 september 2011 VO Tracédelen incl. inspraakrapport en aanpassingen tracédelen 1 & 2 – participatie Professorenbuurt
Binnenkort ontvangt u hierover een brief.

21 december 2011 Fietsparkeren Stationsgebied
In uw raad van december heeft u een motie aangenomen voor het uitbreiden van fietsstallingen op de locatie Werkmanbrug en de kade. U heeft verzocht om dit voorstel in februari aan u voor te leggen. Dat is niet mogelijk. Er wordt gewerkt aan het in beeld brengen van de mogelijkheden en de kosten. In mei zullen we u een voorstel voorleggen.

Ik vertrouw erop u zo voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet, i.o.


Karin Dekker

Raadsvoorstel - Aanpassing van artikel 5-12 van de APVG mbt stallen bromfietsen

Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering 20-01-2012
Raadscommissie B&V
Datum raadscommissie 14 maart 2012
Publiciteit
Bijlagen 1

Registratienr. MD 12. 2929230
Datum B&W besluit
Portefeuillehouder J. Visscher
Steller K. Kuiper
Telefoon 1154
E-mail klara.kuiper@groningen.nl

Onderwerp

Aanpassing van artikel 5:12 van de APVG betreffende het stallen van (brom)fietsen

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de verordening tot wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening 2009 (APVG 2009) vast te stellen;
- II. dit besluit in werking te laten treden op de dag na bekendmaking en bekend te maken door plaatsing in het elektronische gemeenteblad.

Aanwijzingen: status, deadline, visietrommel

Algehandeld en naar archief

Paraaf

Datum

Classificatienr.

Raadsvoorstel - Aanpassing van artikel 5-12 van de APVG mbt stallen bromfietsen

- 2 -

Publiekssamenvatting

Het betreft een tekstuele aanpassing van artikel 5:12 van de Algemene Plaatselijke Verordening van de gemeente Groningen. (Hierna: APVG.) Het artikel betreft het stallen van (brom)fietsen.

Voorgesteld besluit

De raad besluit:

- I. de verordening tot wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening 2009 (APVG 2009) vast te stellen;
- II. dit besluit in werking te laten treden op de dag na bekendmaking en bekend te maken door plaatsing in het elektronische gemeenteblad.

Inleiding

Reparatie van een artikel uit de APVG is de bevoegdheid van uw raad. Aanleiding voor wijziging van artikel 5:12 APVG is een uitspraak van de rechtbank Den Haag. Daarbij is bepaald dat de APV een uitdrukkelijk verbod moet bevatten waarin staat dat het verboden is een (brom)fiets te laten staan op een daartoe door het college aangewezen plaats. Hoewel dit nog geen uitspraak is in hoogste rechterlijke instantie, is er genoeg reden de APVG op dit punt zekerheidshalve aan te passen.

Beoogd resultaat

Door opname van het expliciete verbod in de APVG ontstaat er zekerheid dat het college bevoegd is tot handhaving van het verbod. Het college is daarmee bevoegd fietsen te verwijderen, indien deze in door het college aangewezen gebieden verkeerd zijn geplaatst (o.a. stationsgebied). Inhoudelijk verandert er niets. Er is sprake van het repareren van een mogelijk formeel gebrek in de APVG.

Kader

Het besluit past in het kader van de Gemeentewet. Op basis van de Gemeentewet heeft de raad de bevoegdheid om de verbodsbepaling op te nemen in de APVG. Het college is daartoe niet bevoegd. Eerst als uw raad het verbod heeft vastgesteld in de APVG mag het college plaatsen aanwijzen waar dat verbod geldt. In dit geval mag het college dan fietsen verwijderen uit door hem aangewezen gebieden met toepassing van een last onder bestuursdwang. De mogelijkheid van een verbod is wel genoemd in het artikel, maar een expliciete verbodsbepaling door uw raad ontbreekt. De uitspraak is aanleiding het artikel tekstueel aan te passen.

Argumenten/afwegingen

Om te voorkomen dat onbevoegd fietsen worden verwijderd, kiest het college er voor om uw raad voor te stellen de APVG te repareren.

Maatschappelijk draagvlak/participatie

De uitspraak van de rechtbank Den Haag heeft in landelijke kranten gestaan. Inwoners van de stad kunnen van deze uitspraak op de hoogte zijn. Dit zou kunnen betekenen dat daardoor meer bezwaarschriften met schadeclaims worden ingediend.

Raadsvoorstel - Aanpassing van artikel 5-12 van de APVG mbt stallen bromfietsen

- 2 -

Financiële consequenties

De aanpassing heeft geen directe financiële consequenties. Wel bestaat op dit moment een risico door een mogelijk gebrek in de bepaling.

Realisering en evaluatie

Realisatie door vaststelling van de wijziging van artikel 5:12 APVG door de raad en publicatie daarvan.

Raadsvoorstel - Aanpassing van artikel 5-12 van de APVG mbt stallen bromfietsen

- ontwerp -

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN:

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van GR

Gelet op artikel 149 van de Gemeentewet:

HEEFT BESLOTEN:

vast te stellen de verordening tot wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening Groningen 2009 (APVG 2009).

Artikel I Wijziging verordening.

De Algemene Plaatselijke Verordening Groningen 2009 wordt als volgt gewijzigd:

- A. artikel 5:12 , derde lid, wordt gewijzigd en komt als volgt te luiden:
3. Het is verboden op door het college aangewezen op de weg gelegen plaatsen, in het belang van het uiterlijk aanzien van de gemeente, ter voorkoming of opheffing van overlast, dan wel voorkoming van schade aan de openbare gezondheid, een (brom)fiets onbeheerd buiten de daarvoor bestemde ruimtes of plaatsen te laten staan.
- B. Artikel 5:12, vijfde lid wordt gewijzigd en komt te luiden:
5. Het is verboden in door het college aangewezen openbare (brom)fietsstallingsgebieden, in het belang van het beheer van de openbare ruimte, een (brom)fiets langer dan twaalf dagen onafgebroken te stallen.

Artikel II Inwerkingtreding.

Dit besluit treedt in werking op de eerste dag na bekendmaking.

Gedaan te Groningen in de openbare raadsvergadering van

De griffier,

De voorzitter,

drs. A.G.M. (Toon) Dashorst

dr. J.P. (Peter) Rehwinkel.

Raadsvoorstel - Aanpassing van artikel 5-12 van de APVG mbt stallen bromfietsen

Verplichte Mededelingen

DIA

Plaatsing: op website

(Balkje: Bekendmaking)

Wijziging van artikel 5:12 APV Stallen van (brom)fietsen

De raad van de gemeente Groningen maakt bekend:

Dat hij in zijn vergadering van ... 2012, besluitnummer...2012, de verordening tot wijziging van de Algemene Plaatselijke Verordening 2009 heeft vastgesteld.

De wijziging betreft het opnemen van het verbod om (brom)fietsen te plaatsen in door het college aangewezen plaatsen. Dit verbod is op dit moment niet duidelijk opgenomen in artikel 5:12 APV. Nu de raad dit verbod bij bovengenoemd besluit heeft opgenomen in artikel 5:12 APV wordt voorkomen dat het college mogelijk onbevoegd fietsen laat verwijderen in daartoe door hem aangewezen plaatsen.

Dit besluit is bekendgemaakt door plaatsing in het elektronisch Gemeenteblad met het nummer.... en treedt in werking de dag na bekendmaking

Dit besluit van de burgemeester ligt vanaf vandaag voor iedereen ter inzage en is kosteloos verkrijgbaar bij het Gemeentelijk Informatie Centrum (GIC), Kreupelstraat 1 (De Prefectenhof) te Groningen: open op maandag van 13.00 tot 16.00 uur. Dinsdag tot en met vrijdag van 09.00 uur tot 16.00 uur, op donderdag ook van 18.00 uur tot 20.00 uur.

contact: Wally Willemsen/ DIA/ GIC/ Telefoon 367 7018

Raadsvoorstel - Verordening brug- en havengeld 2012

Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering

Raadscommissie

Datum raadscommissie

Publiciteit Persconferentie PC

Bijlagen div.

Registratienr. RO 11.2791755

Datum B&W besluit

Portefeuillehouder Visscher

Steller A.J. Drost

Telefoon 367 85 34

E-mail anton.drost@groningen.nl

Onderwerp

Verordening brug- en havengeld 2012

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de Verordening havengeld 2012, vastgesteld bij raadsbesluit van 9 november 2011, nr. 3d.1 in te trekken;
- II. de Verordening brug- en havengeld 2012 vast te stellen;
- III. dit besluit bekend te maken door plaatsing in het elektronische gemeenteblad;
- IV. dit besluit in werking te laten treden op de dag na bekendmaking;
- V. de gemeentebegroting 2012 overeenkomstig te wijzigen.

Raadsvoorstel - Verordening brug- en havengeld 2012

- 2 -

Publiekssamenvatting

De gemeentelijke bruggen worden bediend tussen 9.00 uur en 16.00 uur met een onderbreking tussen 12.00 uur en 13.00 uur. In de zomer (vaarseizoen) worden de bruggen bovendien tussen 17.30 uur en 19.00 uur bediend. Vijftig keer per jaar krijgt de gemeente daarnaast verzoeken voor brugopeningen buiten deze reguliere bedieningstijden. Als onderdeel van de bezuinigingen stelt het college voor aan de raad om voor deze laatste categorie in het vervolg een vergoeding te vragen. Om dat mogelijk te maken is het nodig de Verordening brug- en havengeld 2012 vast te stellen.

Voorgesteld besluit

De raad besluit:

- I. de Verordening havengeld 2012, vastgesteld bij raadsbesluit van 9 november 2011, nr. 3d.1 in te trekken;
- II. de Verordening brug- en havengeld 2012 vast te stellen;
- III. dit besluit bekend te maken door plaatsing in het elektronische gemeenteblad;
- IV. dit besluit in werking te laten treden op de dag na bekendmaking;
- V. de gemeentebegroting 2012 overeenkomstig te wijzigen.

Inleiding

In het bezuinigingspakket 2011-2014 hebben wij het voorstel opgenomen om in 2012 en 2013 in totaal € 100.000,- te bezuinigen op de bediening van de gemeentelijke bruggen. Wij willen de eerste helft van deze bezuiniging in 2012 realiseren door efficiencymaatregelen (€ 38.000,-) en het vragen van een vergoeding voor het openen van bruggen buiten de reguliere bedieningstijden (€ 12.000,-). De invulling van de resterende taakstelling in 2013 (€ 50.000,-) onderzoeken we op dit moment nog.

In verband met de indexering van de tarieven hebt u de Verordening havengeld recent, op 9 november 2011, vastgesteld. Het vragen van een vergoeding voor brugopeningen buiten reguliere bedieningstijden vergt echter nog een inhoudelijke aanvulling op deze verordening. Als bijlage treft u daartoe de (concept)tekst aan van de aangepaste Verordening brug- en havengeld 2012.

Beoogd resultaat

Met het heffen van bruggeld voor bediening van bruggen buiten de reguliere bedieningstijden, willen we een deel van de voorgenomen bezuiniging op brugbediening realiseren.

Kader

(Zie inleiding).

Raadsvoorstel - Verordening brug- en havengeld 2012

- 3 -

Argumenten/afwegingen

Doorvaart buiten reguliere bedieningstijden.

Ongeveer 50 keer per jaar ontvangen wij verzoeken van beroepsschepen voor doorvaart buiten de reguliere tijden. De reguliere bedieningstijden van de gemeentelijke bruggen zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Winterschizoen	Brugtijden	Zomerschizoen	Brugtijden
Maandag t/m zaterdag:		Maandag t/m zaterdag:	
- Ochtend	09:00 – 12:00	- Ochtend	09:00 – 12:00
- Middag	13:00 – 16:00	- Middag	13:00 – 16:00
- Avond	Geen	- Avond	17:30 – 19:00
Zon en feestdag:	Geen	Zon en feestdag:	Ja (konvooivaart)

Voor 1997 waren de reguliere bedieningstijden van 6:00 uur t/m 19:00 uur. Met ingang van 1997 werden de reguliere bedieningstijden, vanwege de verminderde vraag, aangepast conform vorenstaande tabel. Buiten deze tijden worden de bruggen sindsdien alleen op afroep (voor beroepsschepen) geopend.

Bij deze doorvaarten buiten de reguliere bedieningstijden (veelal voor 7.00 uur of na 19.00 uur) worden de bruggen om en om door twee brugwachters bediend. Per doorvaart leidt dat gemiddeld tot € 250,- aan extra salariskosten. Door de salariskosten voor deze extra service in het vervolg door te berekenen, kunnen wij gemiddeld € 12.000,- aan inkomsten genereren. In de bijgaande concept-verordening is daartoe een tarief van € 250,- voor doorvaart buiten de reguliere tijden opgenomen.

Maatschappelijk draagvlak/participatie

Wij hebben de diverse verenigingen en groepen die betrokken zijn bij het nautisch beheer in Groningen geïnformeerd over de voorgenomen bezuinigingen op de brugbediening en hen uitgenodigd mee te denken over mogelijke alternatieven. Dit heeft echter alleen geleid tot de suggestie om meer bruggen op afstand te gaan bedienen. We zijn al enige tijd in gesprek met de provincie om dit te realiseren. Daarbij onderzoeken we momenteel wat de meest efficiënte taakverdeling tussen gemeente en provincie in de brugbediening is. Naar verwachting zal dat rond de zomer leiden tot concrete afspraken. Op dit moment kunnen we echter nog niet overzien wat het financiële voordeel daarvan zal zijn. Voorsnog gaan we ervan uit dat de besparing die dit op termijn oplevert, nodig is om de taakstelling in 2013 te realiseren. Daarnaast zijn ook de overige bezuinigingen (waaronder het heffen van bruggeld buiten reguliere bediening) nodig om de totale taakstelling voor brugbediening te realiseren. Schuttevaer, de vereniging die de belangen van de beroepsvaart behartigt, heeft in een brief aan ons aangegeven dat zij geen voorstander is van het heffen van een vergoeding buiten reguliere bedieningstijden.

Wij hebben Schuttevaer daarop laten weten dat wij geen alternatieven zien voor deze bezuiniging. Wel hebben wij aangegeven dat wij met Schuttevaer van gedachten willen wisselen over een mogelijke visie op watergebonden bedrijven in de stad.

Raadsvoorstel - Verordening brug- en havengeld 2012

- 4 -

Ook rondvaartbedrijf Kool is door ons geïnformeerd over de bezuinigingen. De voorgenomen heffing op brugbediening buiten reguliere tijden raakt dit bedrijf echter niet, omdat deze al geruime tijd met onze toestemming, zelf de bediening op deze tijden regelt.

Financiële consequenties

Door de salariskosten voor de brugbediening buiten reguliere bedieningstijden in het vervolg door te berekenen, kunnen wij gemiddeld € 12.000,- aan inkomsten genereren. Omdat de voorgenomen bezuiniging in de begroting 2012 als verlaging van de uitgaven was verwerkt, vraagt deze nadere invulling om een wijziging van de begroting.

Begrotingswijziging 2012						
Betrokken dienst(en)	R0/EZ					
Naam voorstel	Verordening havengeld					
Incidenteel / Structureel	structureel					
Soort wijziging	Exploitatie					
Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
9.1 Kwaliteit leefomgeving	12	12	-			
Totalen begrotingswijziging	12	12	-	-	-	-

Realisering en evaluatie

Na bekendmaking van het voorgestelde besluit zullen wij beginnen met het heffen van bruggeld voor bediening buiten de reguliere tijden.

Inning van bruggeld.

Doorvaart buiten de reguliere tijden moet van te voren bij het havenkantoor worden aangevraagd. Daarbij worden ook de factureringsgegevens doorgegeven. In de praktijk gaat het in de meeste gevallen om schippers die bekend zijn bij het havenwezen van de gemeente Groningen. Facturering van een doorvaart buiten reguliere tijden wordt vervolgens afgehandeld – gelijk aan de facturering van havengeld – door het havenwezen.

Raadsvoorstel - Verordening brug- en havengeld 2012

- ontwerp -

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN;

Gezien het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van

Gelet op artikel 229, eerste lid, aanhef en onderdelen a en b, van de Gemeentewet;

HEEFT BESLOTEN:

de Verordening op de heffing en invordering van brug- en havengeld 2012 vast te stellen.

Aard van de heffing en algemene bepalingen

Artikel 1

1. Onder de naam bruggeld wordt een recht geheven voor het van gemeentewege verlenen van doorvaart aan zee- en binnenvaartuigen buiten de reguliere openingstijden van de bruggen.
2. Onder de naam havengeld wordt een recht geheven voor het gebruik van de in de gemeente gelegen wateren die bij de gemeente in beheer of in onderhoud zijn en voor de scheepvaart toegankelijk zijn.
3. Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:
 - a. haven: de in de gemeente gelegen wateren die bij de gemeente in beheer of in onderhoud zijn en voor de scheepvaart toegankelijk zijn;
 - b. havenmeester: teamleider havenwezen van de afdeling Stedelijk Beheer van de directie Stadsbeheer van de dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken;
 - c. vaartuig: elk lichaam dat is vervaardigd dan wel bestemd of geschikt is om wegens zijn drijfvermogen te water te worden gebruikt of bewaard;
 - d. zeevaartuig: elk vaartuig dat wordt gebruikt tot de vaart ter zee of daartoe is bestemd met uitzondering van de hierna onder f en g genoemde vaartuigen;
 - e. binnenvaartuig: elk vaartuig dat niet wordt gebruikt noch is bestemd voor de vaart ter zee en met uitzondering van de hierna onder f en g genoemde vaartuigen;
 - f. pleziervaartuig: een vaartuig dat hoofdzakelijk wordt gebruikt voor de recreatie;
 - g. woonboot: een vaartuig uitsluitend of hoofdzakelijk als woning gebruikt of tot woning bestemd;
 - h. ligplaats: plaats in het water die door een zeevaartuig, een binnenvaartuig, een pleziervaartuig of woonboot bij verblijf wordt ingenomen;

Raadsvoorstel - Verordening brug- en havengeld 2012

- i. ton: een gewichtseenheid van 1.000 kilogram;
 - j. laadvermogen: het in tonnen uitgedrukt verschil tussen de zoetwaterverplaatsing van een vaartuig bij grootste toegelaten diepgang en die van het ledige vaartuig, zoals dit blijkt uit zijn geldige meetbrief of daarmee gelijk te stellen document;
 - k. bruto tonnage: de inhoud van een vaartuig in gewichtstonnen;
 - l. dag: een aaneengesloten tijdvak van 24 uren;
 - m. maand: een aaneengesloten tijdvak van 30 dagen;
 - n. zomerseizoen: de periode van 1 april tot en met 31 oktober;
 - o. verlenen van doorvaart: het openen en geopend houden van één of meer in de gemeente gelegen bruggen voor een zee- of binnenvaartuig.
4. Afgezien van de in artikel 7 vermelde tarieven voor zeevaartuigen zijn de in deze verordening vermelde tarieven inclusief omzetbelasting (BTW).

Belastingplicht

Artikel 2

1. Belastingplichtig voor het bruggeld als bedoeld in artikel 1, tweede lid, is degene op wiens verzoek de dienst wordt verleend.
2. Belastingplichtig voor het havengeld als bedoeld in artikel 1, eerste lid, is de eigenaar, de reder, de schipper, de huurder of de gebruiker van het vaartuig.

Ontstaan van belastingschuld

Artikel 3

1. Het bruggeld is verschuldigd bij de aanvang van het verlenen van doorvaart.
2. Het havengeld is verschuldigd zodra een aanvang wordt gemaakt met het afmeren in de haven.
3. In afwijking van het bepaalde in het tweede lid wordt een vaartuig geacht de haven niet opnieuw binnen te varen, indien:
 - a. het vaartuig de haven is uitgevaren uitsluitend met het doel om een ander gedeelte van de haven te bereiken;
 - b. het vaartuig de haven is uitgevaren uitsluitend voor het maken van een proefvaart;
 - c. het schepen betreft waarvoor havengeld ingevolge artikel 8, eerste lid, onder e, wordt geheven.

Heffingsgrondslag

Artikel 4

1. Grondslag voor de berekening van het havengeld voor een zeevaartuig is:
 - a. de bruto tonnage van het zeevaartuig;
 - b. het aantal tonnen geloste of ingenomen lading.
2. Grondslag voor de berekening van het havengeld voor een binnenvaartuig is het aantal tonnen laadvermogen.

Raadsvoorstel - Verordening brug- en havengeld 2012

3. Grondslag voor de berekening van het havengeld voor een charterschip, passagiersschip of sleepboot is het aantal m² dat wordt verkregen door het product van de in meters uitgedrukte grootste lengte en breedte.
4. Grondslag voor de berekening van het havengeld voor een pleziervaartuig is de lengte van het vaartuig, uitgedrukt in meters.
5. Grondslag voor de berekening van het havengeld voor een woonboot zonder vaste ligplaats is het aantal m² dat wordt verkregen door het product van de in meters uitgedrukte grootste lengte en breedte.

Wijze van heffing

Artikel 5

1. De rechten worden geheven door middel van een gedagtekende schriftelijke kennisgeving, nota of andere schriftuur.
2. De rechten moeten aan het gemeentelijk havenkantoor worden voldaan binnen 24 uren na de aanvang van de belastingplicht en vervolgens, ingeval van voortgezet gebruik van de haven, op de eerste werkdag van elk van de volgende tijdvakken, met dien verstande dat de rechten in ieder geval op de eerste vordering van een met de inning belaste ambtenaar moeten worden voldaan.
3. In afwijking van het bepaalde in het tweede lid van dit artikel moeten de rechten, in de door of namens de havenmeester te bepalen gevallen, worden voldaan binnen één maand na de dagtekening van de schriftelijke kennisgeving, van de nota of de andere schriftuur.

Bruggeld

Artikel 6

Het bruggeld voor het verlenen van doorvaart buiten de reguliere openingstijden bedraagt € 250,- per zee- of binnenvaartuig.

Zeevaarttarief

Artikel 7

Voor een zeevaartuig bedraagt het havengeld, voor elk tijdvak van een maand of een gedeelte daarvan, € 0,37 per bruto tonnage vermeerderd met € 0,59 per ton in de haven geloste en/of ingenomen lading, met dien verstande dat het recht niet meer zal bedragen dan € 1,15 per bruto tonnage.

Binnenvaarttarief

Artikel 8

1. Voor een binnenvaartuig bedraagt het havengeld:
 - a. € 0,08 per ton laadvermogen, voor elk tijdvak van drie dagen of een gedeelte daarvan, met een minimum van € 6,89;
 - b. € 0,14 per ton laadvermogen, voor elk tijdvak van zeven dagen of een gedeelte daarvan, met een minimum van € 6,57;

Raadsvoorstel - Verordening brug- en havengeld 2012

- c. € 0,24 per ton laadvermogen, voor elk tijdvak van veertien dagen of een gedeelte daarvan, met een minimum van € 8,12;
- d. € 1,39 per ton laadvermogen, voor elk tijdvak van drie maanden of een gedeelte daarvan, met een minimum van € 53,19;
- e. voor elk tijdvak van drie maanden of een gedeelte daarvan indien het vaartuig gedurende dit tijdvak de haven regelmatig in- en uitvaart:
 1. € 1,39 per ton laadvermogen met een minimum van € 53,19 voor een vaartuig kleiner dan 38 ton;
 2. € 2,64 per ton laadvermogen voor een vaartuig van 38 ton of groter.
2. Voor een binnenvaartuig, waarin wordt geladen of waaruit wordt gelost, dat passagiers inscheept of ontscheept of dat een sleepdienst verricht, geldt tarief b of hoger.

Pleziervaartuigtarief

Artikel 9

1. Het havengeld voor het innemen van een ligplaats met een pleziervaartuig op de aangewezen kanaalvakken wordt gegeven naar de maatstaven en tarieven opgenomen in de bij deze verordening behorende tarieventabel;
2. Het havengeld voor het innemen van een ligplaats met een pleziervaartuig (kleiner dan 7 meter) op de daartoe krachtens artikel 15 van de Verordening openbaar vaarwater 2006 aangewezen locaties bedraagt € 153,50 per zomerseizoen.

Tarief woonboot zonder vaste ligplaats

Artikel 10

Voor een woonboot zonder vaste ligplaats bedraagt het havengeld € 0,14 per m² per maand of een gedeelte daarvan.

Bepaling verblijfsduur

Artikel 11

Voor de toepassing van de tarieven genoemd in de artikelen 7 en 8, worden ter bepaling van de duur van het verblijf in de haven niet in aanmerking genomen:

- a. de dag van aankomst, wanneer het vaartuig na 16.00 uur in de haven aankomt, en de onmiddellijk daarop aansluitende zaterdag, zondag of algemeen erkende Christelijke feestdag(en), tenzij het vaartuig op één van deze dagen wordt geladen of gelost;
- b. de zaterdag, zondag of algemeen erkende Christelijke feestdag(en), indien de rechten worden voldaan door middel van het driedagentarief (artikel 7, eerste lid, onder a)
- c. de dag van vertrek, wanneer het vaartuig vóór 09.00 uur de haven verlaat, en de onmiddellijk daaraan voorafgegane zondag of algemeen erkende Christelijke feestdag(en), tenzij het vaartuig op één van deze dagen wordt geladen of gelost.

Raadsvoorstel - Verordening brug- en havengeld 2012

Vrijstellingen

Artikel 12

1. Het in deze verordening bedoelde bruggeld wordt niet geheven voor:
 - a. rijks-, provinciale en gemeentelijke vaartuigen, voor zover niet ingericht of in gebruik voor vervoer of opslag van goederen ten behoeve van op commerciële voet ingerichte bedrijven;
 - b. hospitaalvaartuigen, als bedoeld in de Wet van 30 december 1905, Stbl. 383;
2. Het in deze verordening bedoelde havengeld wordt niet geheven voor:
 - a. het vaartuig, behorende bij een vaartuig waarvoor al rechten worden geheven op grond van deze verordening;
 - b. rijks-, provinciale en gemeentelijke vaartuigen, voor zover niet ingericht of in gebruik voor vervoer of opslag van goederen ten behoeve van op commerciële voet ingerichte bedrijven;
 - c. hospitaalvaartuigen, als bedoeld in de Wet van 30 december 1905, Stbl. 383;
 - d. een zeevaartuig of een binnenvaartuig dat de haven binnen vier uren na aanvang van de belastingplicht weer verlaat, tenzij het vaartuig wordt geladen of gelost;
 - e. een vaartuig waarvoor roerende-zaakbelastingen worden geheven ingevolge de Verordening roerende-zaakbelastingen.

Nadere regels door het college van burgemeester en wethouders

Artikel 13

Het college van burgemeester en wethouders kan nadere regels geven met betrekking tot de heffing en de invordering van het havengeld.

Inwerkingtreding, overgangsbepaling en citeerartikel

Artikel 14

1. De Verordening havengeld van 1 januari 2012 wordt ingetrokken met ingang van de in het derde lid genoemde datum van ingang van de heffing, met dien verstande dat zij van toepassing blijft op de belastbare feiten die zich voor die datum hebben voorgedaan.
2. Deze verordening treedt in werking op de dag na bekendmaking.
3. De datum van ingang van heffing is op de dag na bekendmaking.
4. Deze verordening kan worden aangehaald als Verordening brug- en havengeld 2012.

Gedaan te Groningen in de openbare raadsvergadering van

De griffier,

drs. A.G.M. (Toon) Dashorst.

De voorzitter,

dr. J.P. (Peter) Rehwinkel.

Raadsvoorstel - Verordening brug- en havengeld 2012

A. Tarieventabel pleziervaart behorende bij de Verordening brug- en havengeld 2012

Hefingsmaatstaf	Per	Tijdvak	7 dagen	1 maand 1/4-30/9	1 maand 1/10-31-3	1 kwartaal 1/4-30/9	1 kwartaal 1/10-31-3	zomer- seizoen 1/4-31/10	winter- seizoen 1/10-31/3	vol jaar
Minder dan 7 meter	Vaartuig	1 dag 4,45	21,95	43,05	21,95	108,00	54,00	172,10	86,05	232,75
7 tot 9 meter	Vaartuig	6,40	32,25	61,25	30,65	153,15	76,60	237,80	122,60	331,15
9 tot 12 meter	Vaartuig	8,45	41,90	79,40	39,85	199,80	100,00	318,10	159,00	429,65
12 tot 15 meter	Vaartuig	10,95	54,65	102,10	51,05	255,35	127,55	408,40	204,30	551,40
15 tot 20 meter	Vaartuig	14,00	70,00	134,20	67,10	335,55	167,75	536,85	268,45	725,00
Meer dan 20 meter	Vaartuig	*	*	*	87,55	*	213,05	*	345,70	932,90

* de tarieven voor de tijdvakken 1 dag, 7 dagen, 1 maand (1/4-30/9), 1 kwartaal (1/4-30/9) en het zomerseizoen worden verhoogd met respectievelijk € 0,65, € 3,60, € 7,30, € 18,15 en € 28,50 voor elke meter boven het aantal van twintig.

B. Reguliere openingstijden van de bruggen

Winterseizoen	Brugtijden	Zomerseizoen	Brugtijden
Maandag t/m zaterdag		Maandag t/m zaterdag	
- ochtend	09.00 - 12.00	- ochtend	09.00 - 12.00
- middag	13.00 - 16.00	- middag	13.00 - 16.00
- avond	geen	- avond	17.30 - 19.00
zondag	geen	zondag	korvoovaart (09.00 - 19.00)

Raadsvoorstel - Verordening brug- en havengeld 2012

2

Gemeentebladnummer: 2012 - XX

Datum bekendmaking: Projectomschrijving: Registratienummer:

XX XX 2012 Verordening brug- en havengeld 2012.

Verordening brug- en havengeld 2012.

De raad van de gemeente Groningen maakt bekend:

dat hij in zijn vergadering van XX XX 2012, besluitnummer XX, de Verordening brug- en havengeld 2012 heeft vastgesteld. Het betreft de invoering van het heffen van bruggeld voor brugopeningen buiten de reguliere tijden voor brugbediening.

Brug- en Havengeld.

De gemeentelijke bruggen worden door de gemeente bediend tussen 9.00 en 12.00 uur en tussen 13.00 en 16.00 uur. In de zomermaanden worden de bruggen daarnaast ook nog bediend tussen 17.30 en 19.00 uur. Voor brugopeningen buiten deze reguliere bedieningstijden vraagt de gemeente met ingang van 2012 een vergoeding (bruggeld). Om dit mogelijk te maken is de verordening Brug en Havengeld aangepast.

Inwerkingtreding en inzage

Dit raadsbesluit treedt in werking op de dag na bekendmaking

Dit raadsbesluit ligt vanaf vandaag voor een ieder ter inzage en zijn kosteloos verkrijgbaar bij het Gemeentelijk Informatie Centrum (GIC), Kreupelstraat 1 (De Prefectenhof) te Groningen: open op maandag van 13.00-16.00 uur, dinsdag tot en met vrijdag van 9.00-16.00 uur, op donderdag ook van 18.00- 20.00 uur.

Groningen, XX XX 2012.

Raadsvoorstel - Verordening afvoer Hemelwater en grondwater

Bestuursdienst



RAADSVOORSTEL:

2011-2012

Ons kenmerk: RO 11.2793842

Registratienummer : GR 11.

Ingekomen op :

Onderwerp: Verordening afvoer hemelwater en grondwater

Groningen, **27 FEB 2012**

Aan de raad,

Inleiding

In Groningen willen we schoon water zoveel mogelijk uit het riool houden. Dat kan door regenwater van afvalwater te scheiden. Het is goed voor het milieu omdat het regenwater niet langer naar de rioolwaterzuivering wordt gepompt. Ook het aantal overstorten wordt minder waardoor steeds minder afvalwater in onze vijvers terecht komt. Daarnaast werkt de rioolwaterzuivering een stuk efficiënter als er minder verdunning is door regenwater.

Een goed instrument om dit doel te bereiken is de inzet van de verordening voor hemelwater en grondwater. In 2008 heeft uw raad bij de vaststelling van het Groninger Water- en Rioleringsplan (RO 08.1738325) uitgesproken dat we in Groningen moeten streven naar een duurzaam stedelijk waterbeheer. Het scheiden van schoon en vuil water aan de bron, zoals hemelwater en afvalwater, is niet alleen een verantwoordelijkheid van de gemeente, maar ook van de individuele lozers. Dat is vastgelegd in de "Wet Bekostiging en Verankering Gemeentelijke Watertaken" (2008) en de "Waterwet" (2009). Bij deze zorgplicht die voortvloeit uit deze wetten kan de gemeente ervoor kiezen om hemelwater wel of bewust niet aan te sluiten op de riolering. De verordening is vooral bedoeld als stok achter de deur.

De verordening kan worden ingezet om medewerking te verkrijgen van perceelseigenaren voor het afkoppelen van het regen- en eventueel grondwater van het gemengde riool. Dit kan voor perceelseigenaren financiële consequenties hebben. Het is niet onze bedoeling perceelseigenaren voor een financieel onmogelijke opgave te plaatsen daarom zal er tijdig overleg plaatsvinden tussen de gemeente en de betreffende eigenaren om te bepalen wat financieel haalbaar is. Indien de financiële situatie een dergelijke ingreep niet mogelijk maakt wordt in overleg bekeken binnen welk tijdsbestek dat wel kan.

De "verordening afvoer hemelwater en grondwater" is door ons opgesteld op basis van het VNG model en wordt nu ter vaststelling aan u aangeboden bij dit raadsvoorstel. In dit raadsvoorstel gaan wij achtereenvolgens in op de voorgeschiedenis, de financiën, de werking van de verordening, de uitkomsten van een drietal door ons uitgevoerde *pilots* om de verordening in de praktijk te brengen en op de communicatie in het vervolgtraject.

Voorgeschiedenis

In het raadsvoorstel bij het Water- en Rioleringsplan (RO 08.1738325) heeft ons college aangegeven in 2009 te starten met het uitwerken van een gedifferentieerd rioolrecht. Deze uitwerking leidde in september 2009 tot de conclusie dat gedifferentieerd heffen niet het beste instrument is om de ambitie: "regenwaterwater zo schoon mogelijk te houden" na te streven. In een daaropvolgend raadsvoorstel (RO 09.1994959) gaf ons college aan dat een verordening voor hemelwater en

Raadsvoorstel - Verordening afvoer Hemelwater en grondwater

- 2 -

grondwater een beter instrument is. Deze verordening is vervolgens uitgewerkt en door ons besproken.

Tijdens deze bespreking hebben wij onze zorg geuit over de gevolgen van de verordening voor perceelegebieden. Naar aanleiding van deze zorg hebben wij besloten de inwerkingtreding van de verordening uit te stellen tot eind 2011 en een jaar lang proef te draaien met de verordening. Dit hebben wij per brief (RO 10.2432994) in november 2010 aan uw raad meegedeeld.

In alle bovengenoemde stukken aan uw raad staat het principe centraal dat "de vervuiler betaalt": in het raadsbesluit bij het Water- en Rioleringsplan ten aanzien van het gedifferentieerde rioolrecht en vervolgens met betrekking tot het werken met een verordening. Uw raad heeft hiermee ingestemd. In beantwoording van vragen van GroenLinks ten aanzien van verharding van tuinen door het college (Vragen 2011 – Nr. 2) is de volgende passage opgenomen:

'Om eigenaren van grote verharde oppervlakken te stimuleren het regenwater te scheiden van het afvalwater gaan wij in 2011 een proef doen met de toepassing van een verordening voor hemelwater en grondwater. In november 2010 hebben wij uw raad hierover geïnformeerd met een raadsbrief. Met deze verordening kan ervoor worden gezorgd dat een perceelseigenaar zijn/haar hemelwater niet meer loost op het gemengde rioolstelsel. Voorwaarde voor succes is dat de gemeente dit in goed overleg doet met de perceelseigenaar en deze hierbij ondersteunt. Daarnaast kan de verordening worden gebruikt om perceelseigenaren aan te zetten tot medewerking aan gemeentelijke afkoppelprojecten.'

Kortom, de aanloop naar het werken met de verordening kent een stevige wettige basis en heeft een gedegen voorbereiding. We gaan niet over een nacht ijs. Over het principe dat "de vervuiler betaalt" heeft uw raad zich in december 2008 unaniem positief uitgesproken. Ten aanzien van de verordening is in de vorengenoemde stukken telkens aangegeven dat het werken met de verordening gepaard gaat met goede communicatie en bij voorkeur participatie van de betrokkenen, de verordening werkt zoals gezegd als stok achter de deur.

Financiën

De huidige kosten voor een rioolaansluiting in Groningen zijn ca. € 130,- per jaar, onafhankelijk van het aantal m² dat afwatert op het gemeentelijke riool. De kosten voor het afkoppelen van een m² verhard oppervlak van het gemengde riool varieert sterk. Dit is afhankelijk van allerlei factoren. In het geval van één van de pilotlocaties was sprake van een bedrag van € 4,75 per m². In situaties waarbij het aanpassen van een hemelwaterlozing op particulier terrein waterkwaliteits- en/of waterkwantiteitsvoordeel oplevert in de openbare ruimte is het rechtmatig om gemeentelijk geld in te zetten voor een aanpassing op privéterrein mits onderbouwd kan worden dat een maatregel om hetzelfde doel te bereiken door maatregelen op openbaar terrein duurder is. Dit principe passen we ook toe bij de stimuleringsregeling groene daken. Dit betekent dat we als gemeente per geval kunnen beoordelen of een bovengenoemde aanpassing met gemeentelijke middelen ondersteund kan worden. Het werken met de verordening kan worden uitgevoerd met de in het water- en rioleringsplan beschikbare middelen.

Werking van de verordening

Uitgangspunt bij het werken met de verordening is dat de lozer voldoende tijd krijgt om zijn lozingsgedrag aan te passen en dat de gemeente hem/haar hierbij helpt. De hulp van de gemeente bestaat uit een vast aanspreekpunt, advies en eventuele ondersteuning in de vorm van subsidies. Met deze optie kan heel gericht het doel "schoon water uit het vuilwaterriool houden" worden bereikt. Daarnaast kan in deze verordening ook worden geregeld dat perceelseigenaren moeten meewerken aan het gescheiden aanleveren van het hemelwater, als de gemeente in het kader van een rioolrenovatie een gescheiden rioolstelsel aanlegt. Het voordeel van het toepassen van de verorde-

Raadsvoorstel - Verordening afvoer Hemelwater en grondwater

- 3 -

ning is dat het heel doeltreffend is en er heldere prioriteiten gesteld kunnen worden. Zo kunnen de gebieden waar de hemelwaterlozing de meeste problemen veroorzaakt, hetzij voor de waterkwaliteit (als gevolg van overstorten), hetzij voor de waterkwantiteit (water op straat/afvoerproblemen), als eerste worden aangepakt. Dat kan bijvoorbeeld door parkeerterreinen met doorlatende verharding aan te leggen of door het aanleggen van groene daken. De verordening kan worden ingezet als laatste dwangmiddel, maar de kern van deze aanpak zit in het op basis van participatie en samenwerking bereiken van het gewenste resultaat. De werkzaamheden voor de gemeente Groningen worden gepland en uitgevoerd binnen de in het GWRP vastgestelde financieringsystematiek. Binnen deze systematiek wordt rekening gehouden met langjarige planningen die met betrekking tot water en riolering gebruikelijk zijn. Met deze verordening gaat de gemeente gebieden aanwijzen waar het niet is toegestaan hemelwater of grondwater te lozen op het gemengde/vuilwaterriool.

Invoering van de verordening en uitkomsten pilot

Om de haalbaarheid van het werken met de verordening te toetsen, hebben wij zoals gezegd in de inleiding, uw raad in 2010 niet gevraagd de verordening vast te stellen maar hebben we opdracht gegeven voor een pilot met de verordening. Het doel van deze pilot was ervaring opdoen met de verordening en onderzoeken wat de consequenties zijn voor perceelseigenaren. De belangrijkste conclusies zijn:

- Een goede samenwerking tussen de perceelseigenaar en de gemeente is van groot belang.
- Een bepaalde urgentie werkt versnellend. Wanneer er zowel bij de perceelseigenaar als de gemeente winst te behalen is, is de kans op succes het grootst. De komende tijd kan vooral worden ingezet op situaties waarbij dit het geval is. Daarbij kan gedacht worden aan situaties waarbij de huidige hemelwaterlozing zowel voor de lozer op particulier terrein als op openbaar terrein problemen oplevert. Daarnaast zijn er situaties waarbij het aanpassen van een hemelwaterlozing op particulier terrein waterkwaliteits- en/of waterkwantiteitsvoordeel oplevert in de openbare ruimte.
- Het milieurendement is het grootst bij het aanpakken van grote bedrijventerreinen. Omdat dit veel voorbereiding geldt, zowel technisch, financieel als in de communicatie met perceelseigenaren kan een dergelijk afkoppelproject het beste worden meegenomen bij de totstandkoming van een nieuwe meerjarenplanning in het kader van het nieuwe Water- en Rioleringsplan in 2012.

Communicatie

In de eerstkomende tijd wordt vooral gezocht naar die situaties waarbij het voordeel voor perceelseigenaren evident is, bijvoorbeeld omdat er nu sprake is van overlast. Hiervoor zullen de bestaande contacten met corporaties en bedrijvenverenigingen worden geïntensiveerd. Uit de pilot bleek dat wanneer er een goede samenwerking op uitvoeringsniveau tot stand is gekomen een project succesvoller verloopt. Door de goede samenwerking wordt de kans op herhaling aanzienlijk vergroot. Bij de voorbereiding van het afkoppelen van bedrijventerreinen geldt een intensief communicatietraject. De bedrijven zullen afzonderlijk worden benaderd voor meer informatie. Wij investeren planmatig in de aanleg van een gescheiden rioelstelsel, door zoveel mogelijk hemelwater op dat systeem aan te sluiten wordt een maximaal rendement gehaald uit die investering. Dat kan alleen als de bewoners en bedrijven hun hemelwater en afvalwater gescheiden aanleveren. Het gescheiden aanleveren is de investering die dan wordt gevraagd van de bedrijven. Voor de particulieren wordt dit meegenomen in de projecten en wordt alleen medewerking gevraagd. Wij komen met deze aanpak de perceelseigenaren tegemoet in hun eigen zorgplicht. In de "Wet Bekostiging en Verankering Gemeentelijke Watertaken" staat dat de gemeentelijke zorgplicht in werking treedt als van de perceelseigenaar niet redelijkerwijs gevraagd kan worden zelf het regenwater te verwerken. Voor nieuwbouw geldt altijd al de verplichting van het gescheiden aanleveren van afval

Raadsvoorstel - Verordening afvoer Hemelwater en grondwater

- 4 -

water en regenwater. Waar mogelijk wordt dat vastgehouden, geborgen of rechtstreeks naar oppervlaktewater geleid.

Om het belang van het scheiden van schoon en vuil afvalwater te benadrukken is het belangrijk hierover te communiceren, dit is op verschillende manieren gedaan. We hebben actief deelgenomen aan de landelijke publiekscampagne over Goed Rioolgebruik in 2010. De folders in het kader van deze campagne zijn huis aan huis verspreid met de milieuwijzer. Daarnaast worden er folders gemaakt over groene daken en grondwater, waarin ook wordt ingegaan op het feit dat schoon water niet thuis hoort in het vuilwater riool, dat naar de rioolwaterzuivering gaat. We hebben een serie gemaakt voor OOG-tv genaamd "Plons" waarin het belang van water in de stad wordt benadrukt en waarin wordt ingegaan wat de gemeente, waterschappen en waterbedrijf doen op het gebied van water en wat je als inwoner van de stad zelf kunt doen. In deze serie is ook op verschillende manieren aandacht besteed aan duurzaam stedelijk waterbeheer. We communiceren vooral over projecten in de stad waarin hemelwater een belangrijke rol speelt.

- We geven op de wijkwebsites informatie voor inwoners van de stad over regenwater in het algemeen en de verordening in het bijzonder.
- We benaderen de corporaties via de reeds gelegde contacten.
- We publiceren in de Groninger Gezinsbode over een in het kader van de pilot uitgevoerd project.

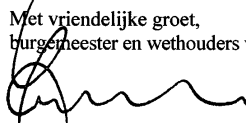
Conclusie


De verordening afvoer hemelwater en grondwater geeft ons de mogelijkheid om doeltreffender te werken aan een veilig, schoon en robuust watersysteem. Investerings van de gemeente worden optimaal benut doordat de participatie en samenwerking worden vergroot en in het uiterste geval kunnen worden afgedwongen. Na invoering zal de verordening in eerst instantie vooral worden ingezet om samen met perceelseigenaren bestaande knelpunten op te lossen. Vervolgens zullen bij de totstandkoming van het volgende Water- en rioleringsplan gebieden worden aangewezen waar we gaan investeren in het grootschalig scheiden van hemelwater en afvalwater en waar van bedrijven (financiële) medewerking wordt gevraagd.

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

- I. de Verordening afvoer hemelwater en grondwater vast te stellen;
- II. dit besluit bekend te maken door plaatsing in het gemeenteblad en te publiceren in de Groninger Gezinsbode;
- III. dit besluit in werking te laten treden op 1 april 2012.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,


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


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

Raadsvoorstel - Verordening afvoer Hemelwater en grondwater

- Ontwerp -

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN;

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van
(Gr)

gelet op artikel 10.32a van de Wet milieubeheer;

overwegende dat de Wet milieubeheer de bevoegdheid biedt bij verordening regels te stellen over het brengen van afvloeiend hemelwater of grondwater op of in de bodem of in een rioolvoorziening en over het beëindigen van het lozen van afvloeiend hemelwater en grondwater in een rioolvoorziening voor afvalwater;

overwegende dat het gewenst is gebruik te maken van de mogelijkheid het afvloeiend hemelwater en het grondwater in een bepaald gebied vanaf een vooraf te bepalen datum niet meer te doen afvloeien in een openbaar vuilwaterriool.

HEEFT BESLOTEN:

Verordening op de afvoer van hemelwater en grondwater

Artikel 1 Begripsomschrijvingen

In deze verordening wordt verstaan onder:

- a. bouwwerk: elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die op de plaats van bestemming hetzij direct hetzij indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond, bedoeld om ter plaatse te functioneren.
- b. beheerder van het openbaar riool: het college.

Artikel 2 Plicht tot afkoppelen

1. De beheerder van het openbaar riool kan een gebied aanwijzen waarbinnen het verboden is een hemelwaterafvoerleiding aan te sluiten of aangesloten te houden op het openbaar vuilwaterriool. Eenzelfde gebiedsaanwijzing kan door genoemde beheerder worden gedaan ten aanzien van het vrijkomende grondwater bij drainage, oppompen of andere vormen van onttrekkingen.
2. De beheerder kan de wijze bepalen waarop het afkoppelen plaatsvindt.
3. De gebiedsaanwijzing heeft geen betrekking op de openbare weg.
4. Bij het vaststellen van de gebiedsaanwijzing houdt de beheerder van het openbaar riool rekening met het gemeentelijk rioleringsplan.

Raadsvoorstel - Verordening afvoer Hemelwater en grondwater

- 2 -

5. De gebiedsaanwijzing treedt in werking met ingang van de twaalfde week na de dag waarop zij bekend is gemaakt.
6. De beheerder kan ontheffing verlenen van de verplichting tot afkoppelen die voortvloeit uit de gebiedsaanwijzing, indien van de eigenaar van het bouwwerk, open erf of terrein redelijkerwijs geen andere wijze van afvoer van het hemelwater kan worden geleverd.
7. Op de voorbereiding van de gebiedsaanwijzing is afdeling 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing.

Artikel 3 Strafbepaling

Overtreding van het krachtens artikel 2 bepaalde en de daarbij gegeven voorschriften en beperkingen wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste drie maanden of geldboete van de tweede categorie.

Artikel 4 Toezichthouders

Met het toezicht op de naleving van de bepalingen bij of krachtens deze verordening gesteld zijn belast de bij besluit van het college aan te wijzen personen of groep van personen.

Artikel 5 Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op 1 april 2012.

Artikel 6 Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als Verordening op de afvoer van hemelwater en grondwater.

Gedaan te Groningen in de openbare raadsvergadering van

De griffier,

De voorzitter,

drs. A.G.M. (Toon) Dashorst.

dr. J.P. (Peter) Rehwinkel.

Raadsvoorstel - Verordening afvoer Hemelwater en grondwater

Toelichting

Algemeen

Met de inwerkingtreding van de Wet Gemeentelijke Watertaken per 1 januari 2008 is o.a. de Wet milieubeheer gewijzigd. In artikel 10.32a van de Wet milieubeheer is opgenomen dat gemeenteraden een nieuwe bevoegdheid hebben en in het belang van de bescherming van het milieu bij verordening regels kunnen stellen aan het lozen van afvalwater op de riolering. Hiermee hebben gemeenten een nieuw instrument gekregen om de gemeentelijke watertaken (zorgplichten) vorm te geven. De wet geeft een bevoegdheid. Dit betekent dat gemeenten niet verplicht zijn een verordening voor het lozen van afvalwater op de riolering te hebben. Het rioleringsbeleid is neergelegd in het op 17 december 2008 vastgestelde Groninger Water- en Rioleringsplan (GWRP).

Over de riolering en de aansluiting van bouwwerken op de openbare riolering staan voorschriften in het Bouwbesluit 2003 (BB) en de bouwverordening (BV). De onderhavige verordening is aanvullend en komt niet in strijd met plichten die elders zijn vastgelegd. Bij strijd zou de hogere regeling – het Bouwbesluit – voorgaan.

Situatie I: Nieuwbouw in een bestaand bebouwd gebied waar een gebiedsaanwijzing geldt (art. 2 van deze verordening).

Voor nieuwbouw bestaat niet de plicht – wel een kunnen – om de afvoer van hemelwater aan te sluiten op de openbare riolering (art. 3.43, lid 2 BB). Zodra een aanwijzingsbesluit geldt met de bepaling dat het riool uitsluitend is bestemd voor afvalwater en fecaliën waarop geen hemelwater mag worden geloosd, is het ‘kunnen’ feitelijk niet meer aanwezig. De wijze waarop het hemelwater wordt afgevoerd dient te voldoen aan het doelvoorschrift van art. 3.41, lid 1 BB: een voor de gezondheid nadelige situatie wordt voorkomen.

In art. 2.7.4 BV is dit verwerkt met alternatieven voor gemengd en gescheiden rioolstelsel.

Situatie II: Bestaande bouw is aangesloten op het openbaar gemengd rioolstelsel in een gebied waar een gebiedsaanwijzing geldt (art.2 van deze verordening).

Voor de bestaande bouw geldt enkel een plicht de aansluiting aan het riool aanwezig te hebben en te houden voor de afvoer van afvalwater en fecaliën (art. 3.36 BB). Een plicht tot het afkoppelen van het hemelwater als bedoeld in deze verordening komt hiermee niet in strijd.

De wijze waarop het hemelwater wordt afgevoerd nadat dit is afgekoppeld, dient te voldoen aan het doelvoorschrift van art. 3.36, lid 1 BB: een voor de gezondheid nadelige situatie wordt voorkomen.

Art. 5.3.4 BV verwijst naar art. 3.36 BB en is enkel van toepassing op de daarin verplicht gestelde voorzieningen.

Artikel 1 Begripsbepalingen

Bouwwerk

Een definitie van het begrip bouwwerk geeft de Wet milieubeheer niet, in de bouwverordening wordt een in de jurisprudentie aanvaarde definitie aangehouden:

bouwwerk: elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die op de plaats van bestemming hetzij direct hetzij indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond, bedoeld om ter plaatse te functioneren.

Deze omschrijving is in deze verordening overgenomen. De plicht een bouwwerk aan te sluiten aan het openbaar riool staat in de BV (art. 2.7.4 en 5.3.4).

Raadsvoorstel - Verordening afvoer Hemelwater en grondwater

- 2 -

Aan de hand van de vier elementen van de definitie van het begrip bouwwerk: 1) constructie, 2) van enige omvang, 3) met de grond verbonden, 4) bedoeld om ter plaatse te functioneren, wordt bepaald op een object een bouwwerk is of niet.

Over het begrip bouwwerk bestaat een uitgebreide jurisprudentie, het is niet zonder meer duidelijk wanneer aan de vier voorwaarden wordt voldaan om tot de conclusie te komen dat een object een bouwwerk is. Een uitgebreide opsomming van jurisprudentie kunt u vinden in de toelichting op de Model-bouwverordening van de 'Standaardregelingen in de bouw' (Sdu uitgevers bv, Den Haag).

- beheerder openbaar riool

De in artikel 2 genoemde beheerder van het openbaar riool is het college van burgemeester en wethouders.

Een begripsbepaling voor open erf en terrein is niet opgenomen. Met het besluit tot gebiedsaanwijzing en de bijbehorende kaart heeft het college voldoende mogelijkheden om open erven en terreinen al dan niet onder de werking van het besluit en daarmee de plicht tot afkoppelen te brengen.

Artikel 2 Plicht tot afkoppelen

Inleiding

Dit artikel biedt de mogelijkheid om een eigenaar van een bouwwerk, die niet uit vrije wil meewerkt aan de uitvoering van een rioleringsplan, te dwingen de hemelwaterafvoer los te koppelen van het vuilwaterriool. Een dergelijke verplichting voor bestaande bouwwerken is enkel mogelijk indien een andere wijze van afvoeren of verwerken van hemelwater redelijk is. Een afweging tussen de kosten van het afkoppelen en het treffen van voorzieningen die daarmee verband houden in relatie tot de voordelen die hiervan worden verwacht (o.a. het milieurendement en mogelijke reductie van wateroverlast) en de relatie met de ouderdom van het bouwwerk waarin of waaraan de voorzieningen worden getroffen, dient plaats te vinden en inzichtelijk te worden gemaakt bij het effectief maken van de bedoelde verplichting. Voor grondwater dat vrijkomt bij drainage, oppompen of andere vormen van onttrekkingen of ontwateren geldt een gelijke situatie. Ook hier kan het wenselijk zijn dat het water op een andere wijze wordt afgevoerd dan via het vuilwaterriool.

Het artikel werkt pas nadat met betrekking tot de riolering in een bepaalde kern, buurt, wijk of straat een situatie is ingetreden, waardoor het naar het oordeel van de beheerder van het rioleringsstelsel nodig wordt het loskoppelen en het op andere wijze afvoeren van het hemelwater te verlangen. Meestal zal dit zijn na een renovatie, groot onderhoud, geheel vernieuwen van het rioolstelsel, waarbij hetzij een gemengd stelsel wordt vervangen door een gescheiden rioolstelsel, hetzij een mogelijkheid bestaat af te voeren op andere wijze. Het is echter ook mogelijk het afkoppelen op te leggen zonder renovatie of aanleg van een gescheiden openbaar rioolstelsel, bijvoorbeeld in geval van wateroverlast als gevolg van een beperkte capaciteit van de riolering. Het kunnen beschikken over dit nieuwe artikel is van belang voor het handhaven van de plicht tot afkoppelen bij huishoudens.

Op 17 december 2008 heeft de gemeenteraad het Groninger Water- en Rioleringsplan (GWRP) vastgesteld. In dit GWRP is het beleid voor afvalwater, hemelwater en grondwater voor een periode van 5 jaar vastgelegd (2009-2013). Hierin is uitgesproken dat Groningen streeft naar een duurzaam stedelijk waterbeheer. Deze ambitie is in het GWRP vertaald naar concrete doelen en bijbehorende maatregelen. Eén van de maatregelen is het zoveel mogelijk scheiden aan de bron van schoon water, zoals hemelwater en afvalwater. Op 25 november

Raadsvoorstel - Verordening afvoer Hemelwater en grondwater

- 3 -

2009 is besloten dat de verordening afvoer hemelwater en grondwater moet worden uitgewerkt.

Redelijkheid

Art. 10.32a, tweede lid Wet milieubeheer luidt: *Van de mogelijkheid, bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, wordt geen gebruikgemaakt, indien van degene bij wie afvloeiend hemelwater of grondwater vrijkomt redelijkerwijs geen andere wijze van afvoer van dat water kan worden gevergd.*

Dit legt een beperking op aan de toepassing van de bevoegdheid uit art. 5.3.4A, en geeft een plicht tot een motivering over de redelijkheid van het opleggen of althans het effectueren van de verplichting. De redelijkheid tot het invoeren van een plicht tot afkoppelen in een bepaald gebied wordt overwogen en gemotiveerd bij het opstellen van het GWRP. Daarnaast is voor gevallen waarin de plicht onredelijk uitwerkt een mogelijkheid tot ontheffing opgenomen.

Ontluchting

De ontluchting van het rioleringsstelsel verdient bijzondere aandacht. Gebruikelijk is de ontluchting van de riolering te doen plaatsvinden via een bovendakse uitmonding. Er kunnen zich situaties voordoen dat het afkoppelen van de hemelwaterafvoer leidt tot het niet of minder effectief ontlichten. Indien valt te voorzien dat ontluchtingsproblemen ontstaan in het hoofdriool ten gevolge van het afkoppelen en er geen goede oplossing beschikbaar is dan wel deze onevenredig hoge kosten veroorzaakt, is de gebiedsaanwijzing niet mogelijk. In het GWRP is aandacht besteed aan deze problematiek.

Lid 1

Het eerste lid geeft de plicht tot afkoppelen van de hemelwaterafvoerleiding van het openbaar vuilwaterriool of voorzover nog geen aansluiting aan het openbaar vuilwaterriool bestaat, deze niet aan te brengen. Het gaat hier zowel om de afvoerleidingen die direct zijn aangesloten op het openbaar vuilwaterriool alsmede leidingen die op het perceel of binnen de woning/het gebouw zijn aangesloten op een gemengde leiding die op het openbaar vuilwaterriool is aangesloten. De plicht tot afkoppelen geldt voor alle eigenaren van bouwwerken, open erven en terreinen, voor zover deze zijn gelegen binnen de gebiedsaanwijzing en het desbetreffende besluit geen uitzondering bevat. Eenzelfde situatie geldt voor het grondwater.

Een gebiedsaanwijzing is een besluit van algemene strekking. Dit is een besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Bij het vaststellen van de gebiedsaanwijzing houdt de beheerder van het openbaar riool rekening met het gemeentelijk rioleringsplan. De beheerder van het openbaar vuilwaterriool is de gemeente, vertegenwoordigd door het college.

De plicht tot afkoppelen is niet beperkt tot het bouwwerk, maar betreft ook open erf of terrein. Bedoeld is zowel het afvloeiend hemelwater dat afkomstig is van een bouwwerk en via een dakgoot, regenpijp, afvoerbuis enz. het openbaar vuilwaterriool bereikt als het afvloeiend hemelwater dat afkomstig is van een open erf of terrein en via goten, putten, afvoerbuis enz. het openbaar vuilwaterriool bereikt te omvatten. Een open erf of terrein waarin goten en putten zijn aangebracht is onder meer een terras, een oprit, een parkeerterrein, een laad- en losperron.

Het is mogelijk in de gebiedsaanwijzing een onderscheid te maken in het afkoppelen van de aansluiting die zich bevindt aan de voorkant (wegzijde) van het bouwwerk en de achterkant. Dit is een gevolg van het redelijkheidscriterium uit het tweede lid van art. 10.32a Wm. Dit zal meestal voor een hele straat of een rij woningen hetzelfde zijn.

Raadsvoorstel - Verordening afvoer Hemelwater en grondwater

- 4 -

Lid 2

Evenals bij de eerste aansluiting aan het riool (art. 2.7.4 Bouwverordening) is ook in dit artikel opgenomen dat door of vanwege de beheerder de wijze van (technisch) aansluiten wordt aangegeven. Ten aanzien van het afkoppelen kan eveneens worden aangegeven op welke wijze dit (technisch) moet gebeuren.

Indien na het afkoppelen de hemelwaterafvoerleiding moet worden aangesloten aan het openbaar schoonwaterriool, biedt de bouwverordening de mogelijkheid aan te geven op welke wijze deze aansluiting (technisch) moet plaatsvinden.

Lid 3

Aan een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer kunnen via de milieuvergunning of de direct werkende (maatwerk)voorschriften eisen worden gesteld. Deze kunnen betrekking hebben op het afkoppelen van de hemelwaterafvoer van het vuilwaterriool. Daarom zijn deze inrichtingen uitgezonderd van de gebiedsaanwijzing over het afkoppelen. Bedrijven, werkplaatsen, scholen, winkels enz die niet vallen onder de Wm, vallen wel onder de verplichting van dit artikel. Dit betekent dat ook scholen, buurthuizen e.d.. onder de verordening vallen, waardoor eventuele kosten van het afkoppelen voor de gemeenten zelf zijn.

Een redelijke uitvoering van dit artikel brengt met zich mee, dat in het geval woningen en bedrijven onder één dak zijn gelegen en een gezamenlijke hemelwaterafvoer bezitten, het besluit omtrent de gebiedsaanwijzing betrekking heeft op het hele bouwwerk en op alle (deel-/appartementen-) eigenaren.

De openbare weg waarin zich normaliter goten en putten voor de afvoer van hemelwater bevinden, is uitgesloten van de plicht tot afkoppelen. Dit komt pas aan de orde wanneer de riolering in de straat wordt gesplitst in een vuilwaterriool en een schoonwaterriool. Indien aan de voorzijde van een bouwwerk het hemelwater wordt afgekoppeld van het vuilwaterriool en niet afzonderlijk wordt opgevangen of afgevoerd, komt dit vanzelf op de straat en vandaar in het vuilwaterriool. Dan heeft afkoppelen geen zin.

Lid 4

In het vierde lid is een relatie gelegd met het gemeentelijk rioleringsplan. Dit plan bezit een wettelijke basis en is in elke gemeente aanwezig, omdat de Wet milieubeheer dit in artikel 4.22 verplicht stelt. Andere plannen, waarin mogelijk ook beleidsvoornemens staan over de riolering, hebben niet deze status, tenzij deze zijn vastgesteld door de gemeenteraad als onderdeel van het gemeentelijk rioleringsplan.

Lid 5

Artikel 10.32a Wm geeft aan dat de termijn waarbinnen de lozing van het hemelwater moet zijn beëindigd in de verordening wordt genoemd. Hieraan is in het derde lid voldaan. De nog in te vullen termijn dient voldoende ruimte te laten voor de eventuele bezwaarfase tegen de gebiedsaanwijzing en dient voldoende ruimte te laten voor de aannemer om planmatig in het bedoelde gebied – na verkregen opdracht van de individuele eigenaren – de werkzaamheden te kunnen verrichten.

Lid 6

Er is behoefte aan een ontheffing die kan worden toegepast in uitzonderingssituaties waarin toepassing van gebiedsaanwijzing een bijzondere onbillijkheid met zich brengt die niet behoort tot de normaal beoogde gevolgen van het de gebiedsaanwijzing. Enig nadeel is aanvaardbaar. Aan een ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden. Een voorschrift

Raadsvoorstel - Verordening afvoer Hemelwater en grondwater

- 5 -

kan betrekking hebben op onder meer een uitstel van de plicht tot afkoppelen en op het treffen van een alternatieve (tijdelijke) voorziening.

Lid 7

De uniforme openbare voorbereidingsprocedure, afdeling 3.4 Awb, is van toepassing verklaard.

De voorbereiding van een besluit duurt iets langer. Daar staat tegenover dat de bezwaarschriftenfase na het nemen van het besluit vervalt.

Artikel 3 Strafbepaling

De Wet milieubeheer kent geen strafbepaling voor overtreding van een verordening als bedoeld in artikel 10.32a. Deze wet bevat een uitgebreid systeem van bestuurlijke boete, maar dit is niet gekoppeld aan art.10.32a. Daarom is in deze verordening een zelfstandige strafbepaling opgenomen, gekoppeld aan de geldboetecategorieën van art. 23 Wetboek van Strafrecht.

Gekozen is voor de geldboete van de tweede categorie als bedoeld in art. 23 Wetboek van Strafrecht. Momenteel bedraagt de geldboete van de tweede categorie maximaal € 2.250,- (voor een rechtspersoon € 4.500,-).

Voor het handhaven van gemeentelijke verordeningen geldt altijd de mogelijkheid van dwangsom en bestuursdwang. De dwangsom komt voor dit type overtreding het eerst in aanmerking.

Artikel 4 Toezicht op de naleving

In artikel 5:11 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) wordt aangegeven dat onder toezichthouder wordt verstaan: een natuurlijk persoon, die bij of krachtens een wettelijk voorschrift is belast met het houden van toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens enig wettelijk voorschrift. Een persoon die aangewezen is als toezichthouder beschikt in beginsel over alle in afdeling 5.2 van de Awb opgenomen bevoegdheden. Op grond van artikel 5:14 van de Awb kunnen deze bevoegdheden bij verordening of bij besluit van het college worden beperkt. In dit verband is tevens artikel 5:16a van de Awb van belang. Hierin staat beschreven dat een toezichthouder bevoegd is van personen inzage te vorderen van een identiteitsbewijs als bedoeld in artikel 1 van de Wet op de identificatieplicht. Het college wijst in de regel een gemeentelijke afdeling of dienst aan waarvan de ambtenaren zijn belast met het toezicht op de naleving van de verordening. Voorts kan het college (in termen van de komende Wet algemene bepalingen omgevingsrecht: bevoegd gezag) ambtenaren aanwijzen van andere afdelingen of diensten.

Aanwijzing betekent niet dat zij tevens opsporingbevoegd zijn.

Een bepaling over buitengewone opsporingsambtenaren is overbodig en in strijd met Aanwijzing 92 van de Aanwijzingen voor de decentrale regelgeving. Immers, in artikel 142, eerste lid, aanhef en onder c, van het Wetboek van Strafvordering, is onder meer bepaald dat met de opsporing van strafbare feiten als buitengewoon opsporingsambtenaar zijn belast de personen die bij verordeningen zijn belast met het toezicht op de naleving daarvan, een en ander voor zover het die feiten betreft en de personen zijn beëdigd. Aangezien buitengewone opsporingsambtenaren hun aanwijzing aan het Wetboek van Strafvordering ontleen, is een nadere regeling niet nodig.

Raadsvoorstel - Verordening afvoer Hemelwater en grondwater

- 6 -

De aanwijzing als toezichthouder is de grondslag voor de aanwijzing als buitengewoon opsporingsambtenaar. De opsporingsbevoegdheid van de buitengewone opsporingsambtenaren beperkt zich tot die zaken waarvoor zij toezichthouder zijn. Zij dienen op grond van het Besluit buitengewoon opsporingsambtenaar aan eisen van vakbekwaamheid en betrouwbaarheid te voldoen en te zijn beëdigd door de procureur-generaal.

Artikel 5 Inwerkingtreding

De inwerkingtreding van de verordening is 1 april 2012.

Artikel 6 Citeertitel

De tekst van artikel 10.32a Wet milieubeheer geeft de verordening geen naam. De naamgeving staat dus vrij. De naam waterverordening lijkt minder geschikt, omdat in sommige provincies een waterverordening – met geheel andere inhoud – bestaat. De naam Verordening op de afvoer van hemelwater en grondwater geeft het beste aan waarover de verordening gaat.

Overgangsrecht

Overgangsrecht is niet nodig, omdat niet eerder en dergelijke verplichting tot het afkoppelen bestond.

Raadsvoorstel - Verordening afvoer Hemelwater en grondwater

Groninger Gezinsbode - Verplichte Mededelingen
Plaatsing: donderdag 29 maart 2012
(Balkje: Bekendmaking)

RO/EZ

Verordening afvoer hemelwater en grondwater.

De raad van de gemeente Groningen maakt bekend:

dat hij in zijn vergadering van 28 maart 2012, besluitnummer ??, de Verordening afvoer hemelwater en grondwater heeft vastgesteld. Het betreft de invoering van de mogelijkheid tot het bij verordening scheiden van regen- en grondwater en afvalwater.

Dit besluit is bekendgemaakt door plaatsing in het Gemeenteblad met het nummer 2012-XX en treedt in werking op 1 april 2012.

Deze besluiten liggen vanaf vandaag voor een ieder ter inzage en zijn kosteloos verkrijgbaar bij het Gemeentelijk Informatie Centrum (GIC), Kreupelstraat 1 (De Prefectenhof) te Groningen: open op maandag van 13.00-16.00 uur, dinsdag tot en met vrijdag van 9.00-16.00 uur, op donderdag ook van 18.00- 20.00 uur.

Groningen, 29 maart 2012.

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma verkeer 2012 -2015

Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering 28-3-2012
Raadscommissie Beheer en Verkeer
Datum raadscommissie 14-3-2012
Publiciteit Persbericht PB
Bijlagen 3

Registratienr. RO 12. 2940223
Datum B&W besluit 28 februari 2012
Portefeuillehouder Dekker
Steller Marcel Moerman
Telefoon 367 81 55
E-mail marcel.moerman@groningen.nl

Onderwerp

Meerjarenprogramma Verkeer 2012-2015

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. het meerjarenprogramma Verkeer 2012-2015 inclusief de hernieuwde financieringsvoorstellen vast te stellen;
- II. de dekking van het beschikbaar gestelde krediet van € 3.000.000,-- voor de aansluiting P+R Europapark (P3) op Europaweg (RO 10.2370450) te wijzigen in Quick Win (€ 2.400.000,--) en exploitatie parkeerbedrijf (€ 600.000,--);
- III. een krediet van € 600.000,-- beschikbaar te stellen voor het realiseren van kleine verkeersmaatregelen in de wijken en dit te dekken uit de structurele middelen kleine verkeersmaatregelen en reconstructies (4x100s);
- IV. voor het verkeerseducatieprogramma 2012 een budget van € 100.000,-- beschikbaar te stellen;
- V. het budget voor verkeerseducatie te dekken uit:
 - a. € 55.000,-- aan incidentele middelen, die bij de begroting 2012 (€ 400.000,--) ter beschikking zijn gesteld voor het project veilige schoolomgevingen;
 - b. € 45.000,-- BDU-verkeerseducatie;
- VI. de gemeentebegroting 2012 dienovereenkomstig te wijzigen.

Aanwijzingen: status, deadline, visietrommel

Afgehandeld en naar archief

Paraaf

Datum

Classificatienr.

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma verkeer 2012 -2015

2

Publiekssamenvatting

Jaarlijks bieden wij u het meerjarenprogramma Verkeer aan. Dit jaar over de periode 2012-2015. De focus binnen het programma Verkeer ligt de komende tijd op de voorbereiding en het in uitvoering brengen van de grote infrastructuurprojecten. Met dit meerjarenprogramma geven we inzicht in het meerjarige investeringsbeeld en geven we de stand van zaken binnen de projecten weer. In dit meerjarenprogramma ontlasten we het Parkeerbedrijf met 7 miljoen euro. Halen we de Quick Win subsidie uit het project HOV-as West en zetten deze in op de projecten "Aansluiting P3 op Europaweg" en "busdoorstroming Europaweg". Verder lossen we conform de toezegging bij de begroting 2012 alle knelpunten op binnen het eigen programma. We leggen derhalve geen claim op nieuw beleidsgeld in 2013. De opgeloste knelpunten zijn "Maatregelen DVM", "kleine verkeersmaatregelen in de wijken (t/m 2015)", verkeerseducatie (2012), toegankelijke bushaltes en "Bereikbaarheid Stad".

Voorgesteld besluit

De raad besluit:

- I. het meerjarenprogramma Verkeer 2012-2015 inclusief de hernieuwde financieringsvoorstellen vast te stellen;
- II. de dekking van het beschikbaar gestelde krediet van € 3.000.000,- voor de aansluiting P+R Europapark (P3) op Europaweg (RO 10.2370450) te wijzigen in Quick Win (€ 2.400.000,-) en exploitatie Parkeerbedrijf (€ 600.000,-);
- III. een krediet van € 600.000,- beschikbaar te stellen voor het realiseren van kleine verkeersmaatregelen in de wijken en dit te dekken uit de structurele middelen kleine verkeersmaatregelen en reconstructies (4x100s);
- IV. voor het verkeerseducatieprogramma 2012 een budget van € 100.000,- beschikbaar te stellen;
- V. het budget voor verkeerseducatie te dekken uit:
 - a. € 55.000,- aan incidentele middelen, die bij de begroting 2012 (€ 400.000,-) ter beschikking zijn gesteld voor het project veilige schoolomgevingen;
 - b. € 45.000,- BDU-verkeerseducatie;
- VI. de gemeentebegroting 2012 dienovereenkomstig te wijzigen.

Inleiding

Met het meerjarenprogramma Verkeer geven we jaarlijks inzicht in de toekomstige ontwikkelingen en financiering van verkeersprojecten.

Beoogd resultaat

Naast dat wij u inzicht willen geven in de ontwikkelingen binnen het programma Verkeer, speelt er een aantal financiële kwesties. Zo willen we het Parkeerbedrijf ontlasten. De Quick Win subsidie uit het project HOV-as West halen en deze zo efficiënt en effectief mogelijk binnen andere projecten inzetten en tot slot een aantal knelpunten binnen het programma Verkeer oplossen

Kader

Het meerjarenprogramma sluit aan bij het collegeprogramma en wordt jaarlijks aan u aangeboden.

Argumenten/afwegingen

Het resultaat van de verschuivingen is dat de bijdrage vanuit het Parkeerbedrijf met 7 miljoen euro afneemt. Daarnaast vindt de noodzakelijke verschuiving van de Quick Win subsidie van 4 miljoen euro plaats naar de projecten "Aansluiting P3 op Europaweg" (2,4 miljoen euro) en "busdoorstroming Europaweg" (1,6 miljoen euro). Verder lossen we de knelpunten "Maatregelen DVM", toegankelijke bushaltes en "Bereikbaarheid Stad" en een deel (1 miljoen euro) van het financieringskort voor de HOV-as West, die met het verschuiven van de Quick Win is ontstaan, op. Dit doen we

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma verkeer 2012 -2015

3

door het vrijspelen van RSP uit P+R Driebond en P+R Haren door beide projecten te versoberen en voor een groot deel te dekken uit BDU.

Aandachtspunt van de verschuivingen in de hernieuwde financieringsvoorstellen is dat een voorbeslag op toekomstige BDU van 9 miljoen euro wordt gelegd, bij een gelijkblijvende vrij te besteden BDU-bijdrage van 3 miljoen euro per jaar.

Maatschappelijk draagvlak/participatie

Het meerjarenprogramma Verkeer omvat vele projecten. Communicatie over het meerjarenprogramma specifiek vindt niet plaats. Communicatie over aanleiding, doel en gevolgen van een project richting inwoners en externe partijen vindt per project afzonderlijk plaats.

Financiële consequenties

Met het meerjarenprogramma Verkeer 2012-2015 wordt een aantal financieringsconstructies van projecten gewijzigd. Deze zijn in bijlage 2 schematisch weergegeven. Door de verschuivingen wijzigt de dekking voor de aansluiting P+R Europapark (P3) op de Europaweg. Op 20 oktober 2010 heeft u voor dit project een krediet van € 3.000.000,- beschikbaar gesteld. Het krediet wordt tot op heden volledig gedekt uit de exploitatie van het Parkeerbedrijf. Voorgesteld wordt de dekking van dit krediet nu te wijzigen in een bijdrage van € 2.400.000,- uit Quick Win en € 600.000,- uit de exploitatie van het Parkeerbedrijf.

Voor het budget verkeerseducatie van € 100.000,-, bestaande uit € 45.000,- BDU en € 55.000,- uit veilige schoolomgevingen is geen begrotingswijziging nodig, omdat beide projecten onderdeel zijn van het deelprogramma verkeersveiligheid.

Het krediet voor de aanpak van kleine verkeersmaatregelen in de wijken (voor 4 jaar) dekken we uit de structurele middelen kleine verkeersmaatregelen en reconstructies (4x100s). Hiervoor is onderstaande begrotingswijziging nodig.

Investing

Begrotingswijziging voor investeringskrediet Meerjaren programma V&V 2012-2015 - kleine verkeersmaatregelen

Betrokken dienst(en)	RO/EZ
Soort wijziging	uittrekken investeringskrediet
Tijdsplanning krediet	2012-2015

Financiële begrotingswijziging	Uitgaven	Inkomsten	Saldo
7.3 Verkeer - Auto	600	0	-600
			0

Totalen begrotingswijziging	600	0	-600
------------------------------------	------------	----------	-------------

Realisering en evaluatie

Vanwege de grote diversiteit aan projecten binnen het programma Verkeer bestaat er ook een grote diversiteit aan planningen. In de bijlage "Totaaloverzicht meerjarenprogramma Verkeer 2012-2015" vindt u per project een planning op kwartaalbasis.

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma verkeer 2012 -2015

BIJLAGE

Meerjarenprogramma Verkeer 2012-2015

In de structuurvisie *Stad op Scherp* zetten we in op het duurzaam verbeteren van het woon- en leefklimaat en het positioneren van Stad en Regio met economische potentie in de kennissector. Dat vraagt om investeringen in wijken, in een betere bereikbaarheid, in de *dynamo's* (binnenstad, stationsgebied, Europapark, UMCG/Bodenterrein, Zernike en Martiniziekenhuis) en in het stimuleren en faciliteren van de kennis economie.

In ons Collegeprogramma, de meerjarenbegroting 2012-2015 en het meerjaren uitvoeringsprogramma structuurvisie (MUST) is deze hoofdlijn bevestigd. Wat betreft de grote projecten geven we daarbij prioriteit aan de Zuidelijke en Oostelijke Ringweg, de Regiotram, Meerstad en de Grote Markt Oostzijde (incl. het Forum).

Binnen het programma Verkeer ligt de focus op de voorbereiding en het in uitvoering brengen van de grote infrastructuurprojecten. Randvoorwaarden hierbij zijn dat de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad gewaarborgd blijven. Om ook tijdens de verbouwingen goed bereikbaar te zijn is het tijdig realiseren van de benodigde omrijroutes en begeleidende maatregelen (dynamisch verkeersmanagement) van groot belang.

Met dit meerjarenprogramma geven we inzicht in de belangrijkste ontwikkelingen per deelprogramma en de financiering van onze verkeersprojecten. De projecten tot en met het jaar 2012 zijn hard wat betreft dekking en planning en in overeenstemming met de besluiten die u bij de begroting 2012 en eerdere jaren heeft genomen. Bij de projecten vanaf 2013 baseren wij ons op inschattingen over zowel kosten, te ontvangen subsidies als mogelijke medefinanciering door andere overheden en partijen. De budgetten voor toekomstige projecten zijn daarmee indicatief en dynamisch. Op het moment dat we constateren dat middelen op andere projecten effectiever kunnen worden ingezet, kunnen budgetten van projecten die nog niet hard zijn wijzigen.

Ten opzichte van het meerjarenprogramma 2011-2014 wijzigt de financiering van negen projecten. De wijzigingen vindt u terug in de twee bijlagen "investeringsbeeld 2012-2015" en "hernieuwde financieringsvoorstellen". De aanleiding tot de gewijzigde financiering is drieledig. Allereerst leidt de discussienota "Parkeren met perspectief" ertoe dat we investeringen met minder eigen (Parkeerbedrijf) middelen, en meer met BDU en RSP dekken. Ten tweede zorgt het "on-hold" zetten van het project HOV-as West ervoor, dat een andere inzet van de Quick Win subsidie vóór 1 januari 2014 nodig is. Ten derde lossen we, zoals we bij de behandeling van de begroting 2012 hebben toegezegd, de knelpunten op binnen het eigen programma. We leggen derhalve geen claim op nieuw beleidsgeld in 2013. De opgeloste knelpunten zijn "Maatregelen DVM" "kleine verkeersmaatregelen in de wijken (t/m 2015)", verkeerseducatie (2012), toegankelijke bushaltes en "Bereikbaarheid Stad".

In de hernieuwde financieringsvoorstellen beleggen we 12 miljoen euro BDU in de periode 2012-2015. Hierbij gaan we ervan uit dat de vrij besteedbare omvang van de BDU, net als in voorgaande jaren, 3 miljoen euro per jaar bedraagt. Omdat er vanuit het Rijk bezuinigingen (omvang onbekend) op de BDU zijn aangekondigd, benoemen we het volledig beleggen van de BDU nadrukkelijk als risico.

Tot slot geven we in de bijlage "Totaaloverzicht Meerjarenprogramma Verkeer" de planning en financiering van alle projecten schematisch weer. Uit dit overzicht blijkt dat we veel projecten binnen het programma Verkeer financieren met subsidies (Regio, RSP en BDU). Tegenover de BDU-subsidie dient een verplichte cofinanciering uit eigen middelen van 60% te staan. Door deze verplichte cofinanciering was tot op heden de mogelijkheid beperkt om te schuiven met middelen en zodoende knelpunten op te lossen. Door twee afspraken met de provincie, BDU kan worden gekoppeld met RSP en RSP-middelen kunnen, vanuit BDU perspectief, als eigen middelen worden beschouwd, is de mogelijkheid tot schuiven aanzienlijk vergroot.

Met dit meerjarenprogramma, zien we in het verlengde van deze twee afspraken, ruimte om al onze knelpunten op te lossen. Dit doen we door eigen middelen uit P+R Zernike te halen en het project enkel met RSP en BDU te dekken. Daarnaast spelen we RSP-middelen vrij door P+R Driebond en P+R Haren te versoberen en met BDU te financieren.

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma verkeer 2012 -2015

Meerjarenprogramma in het kort

Het is onze uitdaging een goede balans te vinden in het oplossen van doorstromingsmaatregelen en het behouden van een leefbare en duurzame stad. Voor de hoofdwegen (ringwegen) zetten we daarom in op het uitbreiden van de capaciteit. In de stad zelf zijn de fysieke en milieugrenzen in zicht om de groei van de mobiliteit op te vangen. Ons devies is daarom met de fiets of het openbaar vervoer als het kan, met de auto als het moet. Omdat Groningen een compacte stad is, is de fiets in veel gevallen en voor veel Stadlers een reëel alternatief. Om dezelfde reden is er een stevig draagvlak voor openbaar vervoer en P+R.

De komende tien jaar wordt het programma Verkeer gekenmerkt door een aantal grote infrastructuurprojecten. In de aanloop naar de uitvoering van deze grote projecten, prioriteren we de komende periode (2012-2015) een aantal projecten die vóór de verbouwing van de Zuidelijke Ringweg en aanleg van de Regiotram klaar moeten zijn. Met de realisatie van deze projecten maken we noodzakelijke omrijroutes mogelijk en bieden we snelle en betrouwbare vervoersalternatieven aan. Het gaat hierbij om:

- Ongelijkvloers maken van de Oostelijke Ringweg;
- Aanleg van de Sontwegverbinding;
- Aanleg, uitbreiding en upgradering van P+R-terreinen;
- Uitbreiding van fietsparkeervoorzieningen bij stations en in de binnenstad;
- Aanleg van de HOV-as West (niet voor 2015) inclusief de bustoe- en afrit bij P+R Hoogkerk (2013);
- Verbeteren van de busdoorstroming op de Europaweg;
- Opzetten projectteam Bereikbaarheid Stad;
- Invoering dynamisch verkeersmanagement (DVM).

In dit meerjarenprogramma gaan we per deelprogramma in op de stand van zaken van de projecten. Naast een korte beschrijving van het project, de voortgang, planning en financiering brengen we de verschuivingen, voor die projecten die het aangaat, in kaart.

Op korte termijn halen we de Quick Win subsidie van vier miljoen euro uit het project HOV-as West, omdat we de deadline van 31-12-2013 binnen dit project niet halen. Het financieringsstekort voor het project HOV-as West dat door de verschuiving ontstaat, lossen we op met 3 miljoen euro BDU en 1 miljoen euro RSP.

We zetten de Quick Win subsidie in op de projecten "Aansluiting P3 op A7" en "busdoorstroming Europaweg". Beide projecten voldoen aan de voorwaarden voor Quick Win en zijn binnen dit kader de eerste projecten die worden uitgevoerd. Het behalen van de deadline is voor zowel het project "Aansluiting P3 op A7" als het project "Busdoorstroming Europaweg" haalbaar.

Met de Quick Win verschuiving naar de "Aansluiting P3 op A7" ontlasten we het Parkeerbedrijf met 2,4 miljoen euro. We ontlasten het Parkeerbedrijf verder door in totaal 7 miljoen euro bijdrage van het Parkeerbedrijf uit investeringsprojecten te halen. We vervangen deze middelen door BDU en RSP

De overige verschuivingen uit de projecten P+R Zernike en het versoberen van de projecten P+R Driebond en P+R Haren leiden ertoe dat we conform de toezegging bij de begrotingsbehandeling 2012 alle knelpunten binnen het programma Verkeer oplossen.

In de bijlage "Investeringsbeeld 2012-2015" vatten we de verschuivingen per project samen en maken we inzichtelijk dat we tot en met 2015 de BDU volledig beleggen. Omdat de toekomstige omvang van BDU onzeker is, gaan we in op het hieraan verbonden risico.

De verschuivingen en de bijbehorende benodigde BDU per jaarschijf worden in de bijlage "Hernieuwde financieringsvoorstellen" schematisch weergegeven.

De bijlage "Totaaloverzicht Meerjarenprogramma Verkeer" geeft van alle verkeersprojecten een schematisch overzicht van de planning en dekking.

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma verkeer 2012 -2015

Stand van zaken per project

Grote projecten

Binnen het meerjarenprogramma Verkeer spelen een aantal grote projecten. Deze benoemen we niet onder de afzonderlijke deelprogramma's, maar separaat. Het gaat hierbij om de projecten:

- Zuidelijke Ringweg
- Oostelijke Ringweg
- Regiotram
- Stationsgebied
- Eemskanaalzone
- Spoorse maatregelen vanuit RSP

Zuidelijke Ringweg

Voor de Zuidelijke Ringweg werken we de komende periode, en voor een groot deel al op korte termijn, het voorkeursalternatief met de verdiepte ligging en drie deksels verder uit. Hierbij besteden we aandacht aan de (financiële) haalbaarheid van zowel de mogelijke verlaging van het Parkwegviaduct als de drie optimalisaties: Esperanto-kruising, Oude Winschoterdiep en de volledige aansluiting met de Europaweg. We bekijken wat binnen het huidige budget én mogelijk te realiseren aanbestedingsvoordeel haalbaar is.

Zowel de directe gevolgen op de leefbaarheid en de verkeersstromen in de stad als de verkeersintensiteit op de parallelstructuur, Maaslaan, Waterloolaan en Vondellaan, hebben hierbij onze aandacht.

De planning is dat medio 2012 de minister het Ontwerp Tracébesluit (OTB) vaststelt, waarvan het MER deel uitmaakt. Op het OTB is vervolgens inspraak mogelijk. Het Tracébesluit dient medio 2013 gereed te zijn. De werkelijke start van de uitvoering is medio 2015. Wij houden u met voortgangsrapportages op de hoogte van de ontwikkelingen. Oplevering is naar verwachting in 2020.

Voor de Zuidelijke Ringweg is een budget beschikbaar van 624 miljoen euro (424 miljoen euro RSP en 200 miljoen euro MIRT). De samenwerkende partijen betalen de inzet van mensen en andere kosten voor de planfase en realisatie uit dit budget. Voor dekking van de plankosten heeft u tot en met januari 2012 een bedrag van 1,65 miljoen euro ter beschikking gesteld.

Oostelijke Ringweg

In het voorjaar 2009 hebben u en Provinciale Staten het eindbeeld voor een ongelijkvloerse Oostelijke Ringweg vastgesteld. Met de maatregelen uit het eindbeeld worden de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer op dit deel van de ringweg verbeterd. Voordat we in 2015 met de bouwwerkzaamheden voor de Zuidelijke Ringweg beginnen, moeten de werkzaamheden aan de Oostelijke Ringweg klaar zijn. We liggen op schema. De gehele Oostelijke Ringweg zal in 2014 ongelijkvloers zijn. In de huidige planning is eind 2012 de eerste kruising Lewenborg / Ulgersmaborg klaar en eind 2013 worden de overige drie kruisingen opgeleverd.

De kosten voor het ongelijkvloers maken van de Oostelijke Ringweg zijn bij de overdracht van de N46 van het Rijk naar de Provincie geraamd op 24 miljoen euro. Voor het eindbeeld zijn de kosten nauwkeuriger in beeld gebracht en is een aantal extra wensen meegenomen. De totale kosten worden nu geraamd op 30 miljoen euro. Uit de middelen van de overdracht in 2007 is ongeveer 18 miljoen euro beschikbaar voor het ongelijkvloers maken van de Oostelijke Ringweg. De dekking voor het resterende deel komt uit de te sparen eigen middelen en BDU voor de aanpak van de ringweg. Dit in de verhouding 2/7 gemeente en 5/7 provincie. Voor dit project is ons deel gedekt uit de 454.000 euro die wij tot en met medio 2015¹ jaarlijks sparen voor de ringwegen en de afspraak met de provincie om jaarlijks 381.500 euro uit de BDU in te zetten.

¹ Tot en met 2016 zetten wij de ringwegen-middelen in voor de aanpak van ringwegen en vanaf 2017 voor de RegioTram. De middelen vanaf medio 2015 en 2016 zijn nog niet specifiek bestemd.

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma verkeer 2012 -2015

Regiotram

De aanbestedingsprocedure voor de twee tramlijnen in de stad is in volle gang en loopt tot eind 2012. De verwachting is dat de bouw daarna kan beginnen en drie á vier jaar zal duren. Vervolgens wordt het project opgeleverd en kan de tram gaan rijden. Voor zowel Lijn 1 (HS-Zernike) als Lijn 2 (HS-Kardinge) is dat vermoedelijk medio 2016. Belangrijk uitgangspunt én eis bij de aanbesteding is dat de overlast beperkt blijft. Er moet rekening worden gehouden met de andere grote bouwwerkzaamheden in en rond de stad.

Na 2020 rijden de trams door de regio in. In de periode 2012-2015 worden deze plannen verder uitgewerkt en moet de financiering worden geregeld. We verwachten voor de zomer van 2012 aan de betrokken gemeenteraden en provinciale staten een voorstel neer te leggen om één of meerdere verkenningsstudies op te starten.

Met de aanleg van de tram is een investering van 307,7 miljoen euro gemoeid. Dekking hiervan vindt plaats uit verschillende bronnen (RSP, Provincie Groningen, Regio Groningen-Assen en Gemeente Groningen). Relevant binnen het programma Verkeer is dat vanaf 2017 niet meer voor de aanpak van ringwegen wordt gespaard, maar dat dit budget wordt ingezet als dekking van het raamwerk RegioRail.

Verkenning stationsgebied

In het stationsgebied rondom het Hoofdstation komen vele ontwikkelingen samen. De aanlanding van de trams, extra treinen uit Zwolle en Leeuwarden en de mogelijke komst van de treinverbinding met Heerenveen hebben grote impact op de spoorconfiguratie rondom het Hoofdstation. Indien de doorkoppeling van treinen uit Nieuweschans naar Roodeschool doorgaat, heeft dit gevolgen voor de sporen in en nabij het stationsgebied. We werken daarom de komende periode de visie voor het Hoofdstation verder uit. In samenwerking met DeZwarteHond. en Movares stellen we een ontwikkelstrategie op in de vorm van een zogenaamde "beslisboom". Hierbij staan een viertal keuzes centraal rondom de *spoorconfiguratie* (doorgetrokken sporen of (een aantal) perroneilanden), de *transfer* (passerelle of tunnel), *Parkwegviaduct* (hoog of laag) en tot slot het *busstation* (op hoogte of maaiveldniveau). Door deze vier keuzes achter elkaar in de tijd te zetten, ontstaan er in de beslisboom zo 16 theoretische eindbeelden. Deze eindbeelden hebben elk hun sterke en zwakke punten op de gebieden infrastructuur, ruimtelijkheid, mogelijk programma op en rond het station, milieu, duurzaamheid en (financiële) haalbaarheid. De ontwikkelingsvisie leggen we in de loop van 2012 aan u voor.

We hebben in ons collegeprogramma benadrukt, dat het accent voor de komende periode ligt op het realiseren van de diverse infrastructurele maatregelen. Daarvoor zijn immers ook fondsen beschikbaar. Voor de langere termijn komt de vastgoedontwikkeling in beeld. De daarvoor in onze ogen noodzakelijke verplaatsing van het emplacement vergt de nodige investeringen. Voor een bijdrage daarin zien we zeker een rol weggelegd voor het rijk. De meest gerede weg daarvoor loopt via de gebiedsagenda MIRT Noord-Nederland. Zekerheid over geld kan in dit stadium echter niet worden verschaft. Ter dekking van de plankosten heeft u in totaal 1,85 miljoen euro krediet verstrekt.

Eemskanaalzone (Sontwegtracé)

Op 27 april 2011 heeft u de uitgangspunten vastgesteld voor het Sontwegtracé inclusief de brug. Uitgangspunt is dat er één brug met gescheiden infrastructuur voor fiets, auto en bus komt over het Winschoterdiep. De brug krijgt een doorvaarthoogte van 3,80 meter en een doorvaartbreedte van 18 meter. De provincie heeft toestemming gegeven voor de plek en de hoogte van de brug.

Voor het Sontwegtracé heeft u in april 2011 een investeringsbegroting vastgesteld ter hoogte van 65 miljoen euro. De beoogde dekking is een bijdrage vanuit Meerstad van 30 miljoen euro, RSP-overig van 18 miljoen euro, bijdrage FES van 12 miljoen euro en een bijdrage van 5 miljoen euro uit structureel nieuw beleid – risicobuffer 2014.

We willen de brug hebben opgeleverd vóór de start van de bouwwerkzaamheden aan de Zuidelijke Ringweg (als mogelijke omrijroute).

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma verkeer 2012 -2015

RSP spoor

In het Regio Specifieke Pakket (RSP) zijn maatregelen opgenomen om een forse impuls te geven aan het vervoer over het spoor. Bij de meeste projecten is de provincie of Prorail trekker; wij zijn er nauw bij betrokken.

De eerste mijlpaal is in mei 2011 gerealiseerd met de herintroductie van de spoorlijn Groningen – Veendam. Veendam. De komende jaren wordt de frequentieverhoging van de dienstregeling op de trajecten Groningen – Leeuwarden (één extra sneltrein per uur) en Groningen – Assen (5^e en 6^e trein en mogelijk doortrek naar Assen) onderzocht. Vanaf december 2012 gaat er een extra stoptrein tussen Groningen en Zwolle rijden, zodat er per uur twee intercity's en twee stoptreinen rijden.

Dit voorjaar wordt de (financiële) haalbaarheid bekeken van een nieuwe spoorverbinding tussen Groningen en Heerenveen. Verder inventariseren we de mogelijkheden om regiolijnen op het hoofdstation door te koppelen. Met deze doorkoppeling ontstaan directe verbindingen tussen Roodeschool-Nieuweschans en Delfzijl-Veendam.

De gevolgen van deze maatregelen op de spoorwegovergangen in onze stad brengen we in kaart en we inventariseren de noodzakelijke aanpassingen. De ongelijkvloerse kruising Paterswoldseweg met het spoor is hier een voorbeeld van. Het uitgangspunt hierbij is dat kosten van de ruimtelijke en stedelijke inpassing, die het directe gevolg zijn van de spoorse maatregelen, worden gedekt uit de RSP-middelen. Voor het in kaart brengen van de gevolgen van de spoorse projecten. Het meedenken aan de projecten én het borgen van de gemeentelijke belangen binnen beide projecten is forse personele capaciteit nodig. Voor de dekking van deze kosten zoeken we aansluiting bij de projecten zelf.

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma verkeer 2012 -2015

Fiets

Groningen is een echte fietsstad; ongeveer 60% van alle verplaatsingen doen onze Stadsjers met de fiets. Dit hoge fietsgebruik willen we de komende jaren behouden en zelfs vergroten. De afgelopen jaren hebben we daarom fors ingezet op de aanleg van een compleet, comfortabel en snel fietsnetwerk. Hiervoor hebben we fietsbruggen en –paden aangelegd, tegelfietspaden geasfalteerd en verkeerslichten fietsvriendelijker afgesteld. Ons imago van fietsstad strekt voorbij onze stads- en zelfs landsgrenzen. Uit binnen- en buitenland ontvangen we met enige regelmaat delegaties, die bij ons komen kijken hoe wij het fietsbeleid vormgeven. Hier zijn we trots op, maar het betekent niet dat er geen uitdagingen zijn. Voor de komende jaren zien we deze opgaven vooral op het gebied van fietsparkeren, het verbeteren van de kwaliteit, doorstroming en veiligheid op fietspaden in de stad en het realiseren van Fietsroutes Plus vanuit de stad naar ons ommeland.

Fietspaden en –routes

De afgelopen jaren hebben we veel ontbrekende schakels in ons fietsnetwerk aangelegd. Daarmee is ons fietsnetwerk grotendeels op orde. Een aantal uitbreidingen van het fietsnetwerk, waarmee we reeds zijn begonnen, maken we dit jaar grotendeels af. Als deze fietspaden zijn afgerond zijn alle maatregelen zoals benoemd in de Fietsnota uitgevoerd. Het opstellen van een nieuwe fietsbeleidsnota komt daarmee weer in beeld. De focus zal daarbij met name liggen op het verbeteren van de kwaliteit, doorstroming en veiligheid van bestaande fietsroutes. U moet daarbij vooral denken aan de aanleg van bredere fietspaden en het fietsvriendelijker afstellen van de verkeerslichten. De oorzaak van de behoefte aan bredere fietspaden is het grote aantal fietsers in combinatie met de toenemende snelheidsverschillen tussen fietsers (snorfiets en E-bike). De aanleg van bredere fietspaden biedt goede passeermogelijkheden en vergroot daarmee de veiligheid voor alle fietsers

Fietsbrug Blauwbrugje (Plataanbrug)

16 februari 2012 is de fietsbrug “Blauwbrugje” geopend. De fietsbrug maakt een verbinding over het Reitdiep tussen de Pleiadenbrug en de Professor Uilkensbrug. Met de realisatie van het Blauwbrugje ontstaan kortere en snellere fietsverbindingen tussen de westelijke stadswijken en Zernike. De kosten voor deze brug zijn lager uitgevallen dan de 2,8 miljoen euro krediet die u heeft verstrekt. Op dit moment is 1,85 miljoen euro aan kosten gemaakt. Er moeten nog wat afrondende werkzaamheden worden uitgevoerd, maar een aanzienlijk bedrag zal vrijvallen.

Verder geldt voor de fietsbrug Blauwbrugje dat er eind 2011 een Regiofonds bijdrage is toegekend van 200.000 euro. Met deze bijdrage willen we een deel opvangen van de BDU, die mogelijk niet ingezet kan worden. We kunnen een deel niet inzetten, omdat er aanzienlijk minder kosten zijn gemaakt dan verwacht. Bij de nacalculatie zal blijken wat het positieve resultaat is. Dit resultaat vloeit terug naar concern. Na de nacalculatie overleggen we met de provincie over de herbesteding van de niet ingezette BDU.

Fietspad langs de Noordelijke Ringweg en Aquamarijnstraat

Aansluitend op het Blauwbrugje over het Reitdiep ter hoogte van de Plataanlaan (Noordelijke Ringweg) realiseren we een fietspad tussen de Aquamarijnstraat, de Goudlaan en de fietstunnel onder de Friesestraatweg. Parallel aan de Noordelijke Ringweg (zuidzijde) wordt bovendien een fietsverbinding aangelegd vanaf het Jaagpad langs het Reitdiep tot aan de Iepenlaan. We verwachten begin 2014 beide fietspaden te hebben gerealiseerd.

De totale kosten voor de aanleg van beide fietspaden bedraagt 1.209.000 euro. Dekking bestaat uit 503.000 euro BDU en 706.000 euro Nieuw Beleid 2009.

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma verkeer 2012 -2015

Fietsverbinding tussen Antwerpenweg en Europapark

Met de doortrekking van het fietspad langs de Duinkerkenstraat richting het station Europapark ontstaat in combinatie met het fietspad Hoogezand-Groningen een kwalitatief hoogwaardige fietsverbinding vanuit de regio Hoogezand-Sappemeer naar de stad. Bovendien ontstaat een tweede ontsluitingsmogelijkheid van en naar het Europapark en krijgt het bedrijventerrein Winschoterdiep een betere aansluiting op het stedelijke fietsnetwerk.

Een fietsverbinding tussen de Antwerpenweg en het Europapark is zowel in het Masterplan Europapark, bij de plannen voor revitalisering van het bedrijventerrein Winschoterdiep als in de Fietsnota 2000 opgenomen als een ontbrekende schakel in het fietsnetwerk. We verwachten het project in 2012 op te leveren.

De totale kosten voor realisatie van deze fietsverbinding worden geraamd op 6,5 miljoen euro. De kosten worden gedekt met subsidiebijdragen van EFRO 2 miljoen euro, Provincie 1,2 miljoen euro, BDU 1,1 miljoen euro en met grondopbrengsten 2,2 miljoen euro.

Fietspad langs spoorlijn Groningen-Sauwerd (deel ACM-fietsbrug tot Kerklaan)

Het fietspad langs de spoorlijn Groningen-Sauwerd tussen de Walfridusbrug over het Van Starckenborghkanaal en de ACM-fietsbrug over het Reitdiep is een belangrijke ontbrekende schakel in ons fietsnetwerk. Realisatie van deze route maakt behalve een directere verbinding tussen Winsum, Adorp, Sauwerd en de (binnen-)stad ook een directere route tussen de noordelijke stadswijken onderling mogelijk. In eerste instantie wordt begonnen met de aanleg van het gedeelte tussen de ACM-fietsbrug en de Kerklaan. We verwachten begin 2014 dit fietspad te hebben opgeleverd.

De totale kosten bedragen 1.244.000 euro. Dekking bestaat uit 790.000 euro Nieuw Beleid 2009 en 454.000 euro BDU.

Wens: Fietspad langs spoorlijn Groningen-Sauwerd (deel Kerklaan tot Walfridusbrug)

Het beschikbare budget voor de aanleg van een fietspad langs de spoorlijn Groningen-Sauwerd is voldoende voor het gedeelte van de ACM-fietsbrug tot de Kerklaan. In de toekomst willen wij deze verbinding doortrekken door ook het gedeelte tussen de Kerklaan en de Walfridusbrug aan te leggen. Hiervoor hebben we op dit moment nog geen middelen.

Fietspad Bessemoerstrook

Aangrenzend aan het fietspad langs het spoor Groningen – Sauwerd ligt het project Bessemoerstrook. Met de Bessemoerstrook wordt het gebied tussen de Bessemoerstraat en de Dierenriemstraat bedoeld. In de Bessemoerstrook zal in 2012 en 2013 een park met daar doorheen een fietspad worden aangelegd. Met het fietspad door het park ontstaat een directe en snelle fietsverbinding tussen Zernike en het centrum. Momenteel rijden fietsers tussen deze twee bestemmingen om via de Bessemoerstraat of Dierenriemstraat. Met de aanleg van een fietspad door het park, tussen deze twee straten in, ontstaat zo naast een directere en snellere ook een verkeersveiliger route.

Het fietspad is binnen de grondexploitatie opgenomen en wordt voor 100.000 euro middels BDU subsidie gefinancierd.

Fietsroutes Plus

Het fietsnetwerk in de stad is grotendeels op orde. Vanuit het ommeland naar de stad toe en vice versa zien we aanzienlijke verbeterpunten. Zowel de provincie Groningen als de Regio Groningen-Assen hebben dezelfde visie. Gezamenlijk, met de provincie als trekker, zetten we in op de realisatie van vier zogeheten Fietsroutes Plus. Dit zijn hoogwaardige fietspaden, waarbij de fietser extra kwaliteit wordt geboden op de aspecten comfort, breedte, doorstroming en veiligheid. De vier fietsroutes zijn Groningen-Zuidhorn (gerealiseerd), Groningen-Bedum (2014), Groningen-Ten Boer (planvorming gestart) en Groningen-Winsum (planvorming gestart). Een belangrijk aandachtspunt is de aantakking van de Fietsroutes Plus op het gemeentelijke fietsnetwerk. Samen met provincie en regio ligt er een inhoudelijke en financiële opgave om een goede verbinding te realiseren. In het programma verkeer hebben wij momenteel geen middelen om een bijdrage te leveren.

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma verkeer 2012 -2015

Fietsknooppuntennetwerk en fietsrouteplanner

In Stap Op Deel 2 hebben wij aangekondigd om, in navolging van Amsterdam, een fietsrouteplanner voor de stad Groningen te ontwikkelen. Daarnaast wil de provincie Groningen een fietsknooppuntennetwerk ontwikkelen voor de gehele provincie. In 2009 hebben we samen met de provincie Groningen en alle andere Groningse gemeenten besloten gezamenlijk een fietsknooppuntennetwerk inclusief een fietsrouteplanner op te stellen voor de hele provincie. Voordat het (toeristen)fietsseizoen in april 2012 van start gaat, kunnen zowel het fietsknooppuntennetwerk als de fietsrouteplanner worden gebruikt.

De kosten van 45.000 euro worden gedekt vanuit incidentele fietsmiddelen uit Stap Op.

Fiets/voetgangersbrug Eemskanaal ter hoogte van Ikea

De Eemskanaalzone vormt een belangrijke ontwikkelingszone in de stad met ruimte voor nieuwe hoogwaardige woon-werklocaties en de komst van grootschalige winkels in het Sontweggebied. Hierdoor neemt de vraag naar een directe fietsverbinding tussen de zuidzijde en de noordzijde van het Eemskanaal sterk toe.

In de visie Eemskanaalzone gaan we vooralsnog uit van een langzaamverkeer-verbinding, die het Sontweggebied verbindt met het centrum. Binnen het totale plan voor het Sontwegtracé van 65 miljoen euro is momenteel een taakstellende investeringsraming van 4 miljoen euro voor deze verbinding opgenomen. Indien blijkt dat we de aan deze brug gekoppelde middelen elders binnen het programma effectiever kunnen inzetten, is het faseren c.q. schrappen van deze brug een optie.

Wens: Fietsbrug Euvelgunnetracé ter hoogte van Driebond

Het ontbreken van een fietsverbinding tussen Driebond en Engelbert/Middelbert maakt dat de fietsontsluiting vanuit Meerstad, Engelbert en Middelbert niet optimaal is. De fietsbrug over het Euvelgunnetracé ter hoogte van Driebond is in de Fietsnota 2000 als ontbrekende schakel in het fietsnetwerk aangegeven. De aanleg van deze fietsbrug leidt in combinatie met de nieuwe Sontbrug tot een directe fietsverbinding tussen Engelbert/Middelbert/Meerstad en Driebond. Tot dusverre geeft het realisatietempo van Meerstad geen aanleiding om deze fietsbrug op korte termijn te realiseren.

Fietsprojecten gedekt uit andere bronnen

Binnen het meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer zijn een aantal maatregelen opgenomen waarvoor binnen het programma geen specifieke dekking wordt geregeld. Dekking vindt plaats vanuit diverse exploitaties of door het meeliften met grootschalige projecten. Het gaat om:

- fietspad De Verbetering (dekking: exploitatie Noordzuidroute);
- fietstunnel Helperzoom-Europapark onder het station Europapark (dekking: exploitatie Europapark);

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma verkeer 2012 -2015

Stallingen

We willen de vele fietsers na hun rit voldoende, goede en veilige stallingsmogelijkheden bieden. Met name op het hoofdstation, in de binnenstad en de oude (studenten)wijken is het aantal stallingsplekken niet toereikend. Overlast door massaal geparkeerde fietsen op straat willen we voorkomen. Daarvoor is de aanleg en uitbreiding van stallingsmogelijkheden nodig.

Fietsparkeren hoofdstation

Op het hoofdstation breiden we het aantal plekken uit. Zo komen er in 2012 voor de start van het nieuwe collegejaar 440 plekken bij en inventariseren we de ruimtelijke mogelijkheden (bijvoorbeeld langs het water) voor verdere uitbreiding. Ook blijven we inzetten op een betere benutting van de aanwezige stallingscapaciteit in het Stadsbalkon door fietsen, die langer gestald staan dan 12 dagen, te verwijderen. In de parkeernota is hiervoor vanuit het Parkeerbedrijf 2 miljoen euro beschikbaar.

Fietsenstalling station Europapark

In Groningen stijgt het fietsgebruik de laatste jaren fors en we zien dat de fiets als transportmiddel voorafgaand aan de treinreis een hoge vlucht neemt. Zo is op het hoofdstation het aantal gestalde fietsen de afgelopen zeven jaar verdubbeld. We verwachten dat het fietsgebruik ook de komende jaren fors toeneemt en dat in de nabije toekomst veel treinreizigers het station Europapark gaan gebruiken in plaats van het hoofdstation. Een hoogwaardige fietsparkeervoorziening op het station Europapark kan de fietsparkeerdruk op het hoofdstation verlichten. We hebben daarom een ondergrondse fietsenstalling bij de realisatie van het station Europapark opgenomen. De benodigde 3 miljoen euro hiervoor is gevonden in BDU (2011). Voor dekking van de beheerskosten van de fietsenstalling, geraamd op 180.000 euro per jaar, zetten we in op de subsidie "Groeit op het Spoor".

Fietsparkeren binnenstad / Deltaplan Fiets

In de binnenstad willen de overlast van gestalde fietsen tegengaan. De aanzet hiertoe is gegeven met 'De Groninger Fietsenstandaard'. We bekijken de (financiële) mogelijkheden van inpandig en ondergronds stallen, zoals de fietsenstalling onder het Groninger Forum. De komende periode zetten we enkele pilots in gang. Zo komen er op diverse plekken in de binnenstad fietsparkeervakken voor kort winkelbezoek en gaan we handhaven op fout gestalde fietsen op het Broerplein en in de Uurwerkersgang. Ook een onderzoek naar de ruimtelijke en financiële haalbaarheid van een mobiele fietsenstalling op de Vismarkt naast de Korenbeurs is onderdeel van de pilots.

De dekking voor de kosten van 4 miljoen euro is ten opzichte van het meerjarenprogramma 2011-2014 veranderd. De totale 4 miljoen komt niet langer volledig uit het Parkeerbedrijf. In dit meerjarenprogramma stellen we voor om 2,4 miljoen euro uit het Parkbedrijf en 1,6 miljoen euro uit BDU te halen. Hiertoe doen we in 2013 een BDU-aanvraag van 0,4 miljoen euro en in 2014 een aanvraag van 1,2 miljoen euro.

Ruimte voor de Binnenstad

In de binnenstad speelt verder het actieprogramma Ruimte voor de Binnenstad. Het gaat hierbij om experimenten, participatie en planbegeleiding in de binnenstad. Voorbeelden van maatregelen zijn de fietsersvrije Folkingerstraat op zaterdag, speelvoorziening Waagplein, stimuleren van (winkel)bezoekers Gelkingestraat / Oosterstraat (experimenteerzone) en het opstellen van een visie Grote Markt.

Voor dit project heeft u vorig jaar 200.000 euro uit het Diepenringbudget beschikbaar gesteld. Wij komen bij u terug met een alternatieve dekkingsbron.

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma verkeer 2012 -2015

Herkenbaarheid binnenstadsstallingen

Het gebruik van de binnenstadsstallingen is de afgelopen jaren fors toegenomen, maar het kan nog beter. Daarom willen we de herkenbaarheid van de stallingen vergroten. Uit verschillende enquêtes blijkt namelijk dat de herkenbaarheid van de bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad niet goed genoeg is. In 2011 is de nieuwe fietsenstalling in de Peperstraat als eerste fietsenstalling uitgevoerd in onze gemeentelijke huisstijl. Hiermee is de informatievoorziening verbeterd. Voor de zomer 2012 maken we ook de andere drie binnenstadsstallingen op dezelfde wijze herkenbaar. De kosten dekken we uit 20.000 euro vanuit Stap Op Deel 2.

Fietsparkeren oude (studenten)wijken

In de oude (studenten)wijken merken we dat het grote aantal gestalde fietsen leidt tot steeds meer overlast. Voor het bieden van oplossingen zijn binnen het programma Wonen, flankerend beleid studentenhuisvesting, structureel middelen beschikbaar. We merken echter dat er nu meer aanvragen voor fietsklemmen zijn dan dat we op korte termijn kunnen inwilligen. Er is derhalve een wachtlijst. We willen door uitruil van structurele en incidentele (mogelijk via RSP) middelen tussen de programma's Wonen en Verkeer dat er meer middelen op korte termijn beschikbaar komen. Door deze uitruil, waarmee meer geld op korte termijn voorhanden komt, kunnen we de wachtlijst aanpakken. We komen hiervoor met een apart voorstel bij u terug.

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma verkeer 2012 -2015

Openbaar Vervoer

Groningen is een bruisende stad met een hoog voorzieningenniveau en trekt daarmee vele bezoekers. Al deze bezoekers kunnen en willen we niet per auto faciliteren. Een hoogwaardig (regionaal) openbaar- vervoersysteem met onze stad als knooppunt en met uitstekende aansluitingen naar de belangrijkste bestemmingen in de stad is daarmee van groot belang. De tram- en treinverbindingen vervullen hierin een essentiële rol, maar ook de bus blijft belangrijk. De stations waar al het openbaar vervoer (trein/tram/bus) samenkomt, moeten de groeiende vraag naar overstappen efficiënt en comfortabel faciliteren.

Spoor

Het deelprogramma spoor omvat treinverbindingen, tramverbindingen en maatregelen rondom de stations. De treinverbindingen faciliteren de vervoerspendel van en naar de stad vanuit ons ommeland. De tram faciliteert de verplaatsingen binnen de stad en op de langere termijn (2020-2030) ook in de regio.

Onder de kop "Grote Projecten" in dit meerjarenprogramma zijn de projecten uit RSP spoor, de Regiotram en de verkenning stationsgebied opgenomen. De stand van zaken rondom de (mogelijke) aanleg van andere stations, dan het Hoofdstation, wordt hieronder uiteengezet.

Station Europapark

Binnen het Kolibri-netwerk is de ontwikkeling van het station Europapark belangrijk. We verbeteren zo de bereikbaarheid van het Europapark, Kempkensberg en de zuidelijke stadswijken. Vanaf de zomer 2011 is de bouw gestart en eind 2012 gaat het station officieel open. De werkzaamheden bestaan uit de aanleg van een fiets/voetgangerstunnel, perrons, trappen en de inrichting van het stationsplein. Ook komt er een ondergrondse fietsstalling. Deze stalling zal naast het station aan de kant van het Europapark geplaatst worden.

Station Hoogkerk

Station Hoogkerk is opgenomen binnen het Raamwerk RegioRail. De aanleg van station Hoogkerk wordt verder uitgewerkt binnen het project "spoorlijn Groningen-Leeuwarden". Over de financiering van dit station zijn op dit moment geen afspraken gemaakt. De verwachte oplevering is zeker niet voor 2017.

Station Vinkhuizen

Station Vinkhuizen is opgenomen in het raamwerk RegioRail. Op dit moment is geen dekking voor de realisatie van dit station. In de nabije toekomst vinden geen concrete vervolgstappen plaats.

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma verkeer 2012 -2015

Bus

Binnen het hoogwaardige openbaarvervoersysteem dat wij nastreven, speelt de bus een belangrijke rol. Een sluitende exploitatie is daarbij het uitgangspunt. In 2011 hebben we echter moeten constateren dat het OV-bureau een aanzienlijk tekort heeft. Door een onttrekking van 336.000 euro uit onze OV-voorziening (wij zijn 21% risicodragend binnen het OV-bureau) dekken wij samen met onze andere partners het tekort over 2011. Overigens zijn er door deze bijdrage geen middelen meer binnen onze OV-voorziening² beschikbaar.

De komende periode onderzoekt het OV-bureau de oorzaken van het tekort en brengt zij maatregelen in kaart om de exploitatie te verbeteren. Enkele projecten die wij uitvoeren, dragen bij aan het verbeteren van de exploitatie. Een betere busdoorstroming verkort de reistijd en verbetert daarmee de exploitatie.

Busbaan HOV-West 3^e fase

De laatste fase van de busbaan HOV-as West, die een directe verbinding tot stand brengt van P+R Hoogkerk naar het Hoofdstation verkort de reistijd aanzienlijk. Binnen dit project worden we echter geconfronteerd met aanvullende eisen van ProRail ten aanzien van het ontwerp. We bekijken de komende periode, wat gezien deze situatie, de beste oplossing is. De busbaan gelijktijdig realiseren met een ongelijkvloerse kruising van het spoor met de Paterswoldseweg is daarbij het uitgangspunt

Gezien de huidige situatie is de deadline van 31-12-2013 voor de Quick Win subsidie niet haalbaar. We halen de Quick Win subsidie van 4 miljoen euro daarom uit het project. We verschuiven 2,4 miljoen van de Quick Win naar het project "aansluiting P3 op Europaweg" en 1,6 miljoen euro naar het project "busdoorstroming Europaweg".

Ongeveer 3 van de 4 miljoen euro Quick Win-onttrekking uit het project HOV-as West kunnen we opvangen met (extra) BDU. Om het aandeel BDU binnen dit project te kunnen maximaliseren (40% van totaalbudget) dient er 60% uit eigen middelen te komen. Dit betekent dat er op termijn een extra bijdrage van 1 miljoen euro uit eigen middelen nodig is. Aangezien vanuit BDU-perspectief ook het Regiofonds en RSP worden gezien als eigen middelen, stellen we voor om op termijn deze "eigen bijdrage" uit RSP te halen. Door P+R Driebond en P+R Haren te versoberen en deels te financieren met BDU, ontstaat deze ruimte. Tevens voldoet het project aan de criteria die vanuit RSP aan projecten worden gesteld.

Aansluiting P3 op Europaweg

Het P+R-terrein Europapark bestaat sinds 2006 en functioneert goed. In 2012 wordt deze P+R aangesloten op de Europaweg. Hiermee realiseren we een snellere doorstroming voor de bus vanaf het terrein naar het UMCG en de binnenstad. Daarnaast kunnen automobilisten nog gemakkelijker gebruik maken van deze P+R.

Op 20-10-2010 heeft u een krediet van 3 miljoen euro voor dit project ter beschikking gesteld. Met dit meerjarenprogramma willen we de dekking hiervan wijzigen. De volledige dekking van 3 miljoen euro komt niet langer uit het Parkeerbedrijf. We stellen voor om de kosten voor 0,6 miljoen euro te dekken uit het Parkeerbedrijf en voor 2,4 miljoen euro uit de Quick Win subsidie.

Busdoorstroming Europaweg

Om de busdoorstroming richting de binnenstad/UMCG over de Europaweg te verbeteren, leggen we op de Europaweg een aparte busbaan stad in en stad uit aan. De kosten worden geraamd op 5 miljoen euro. Deze investering willen we financieren met 2,5 miljoen euro RSP, 1,6 miljoen euro Quick Win (4 miljoen minus 2,4 miljoen euro voor de aansluiting P3 op Europaweg) en 0,9 miljoen euro vanuit BDU 2013.

² De OV-voorziening bedraagt 2,8 miljoen euro. Hiervan is 2,2 miljoen euro bestemd voor de derde fase HOV-as West, 227.000 euro voor het toegankelijk maken van bushaltes, 50.000 euro voor dynamische reis informatie op bushaltes en 336.000 euro ter dekking van ons risicodragende deel binnen het tekort van het OV-bureau.

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma verkeer 2012 -2015

Bus toe- en afrit Hoogkerk

Om de busdoorstroming naar en vanaf P+R Hoogkerk op de A7 te verbeteren, realiseren we een aparte bustoe- en afrit.

De kosten voor dit project zijn medio 2011 geraamd op 3,5 miljoen euro. Deze investering willen we financieren vanuit de exploitatie, RSP en BDU. Binnen de exploitatie van het project is 1,3 miljoen euro beschikbaar. Vanuit RSP vragen we 1 miljoen euro aan. De resterende 1,2 miljoen euro dient vanuit BDU 2013 te komen.

In december 2011 heeft Rijkswaterstaat aanvullende eisen aan het ontwerp gesteld. Deze aanvullende eisen zullen ook consequenties hebben voor de geraamde kosten. De omvang hiervan is op dit moment nog niet bekend. We stellen voor de nader te bepalen extra kosten ten laste te brengen van RSP en BDU. De verwachte realisatie is medio 2013.

Halteplan toegankelijkheid 2011-2014

Het toegankelijk maken van bushaltes, in combinatie met de inzet van lagevloerbussen, maakt het openbaar vervoer in de stad beter toegankelijk voor ouderen, gehandicapten en reizigers met kinderwagens.

Overeenkomstig het provinciale halteplan wordt voor 2015 van ons verwacht dat wij 420 van de 650 haltes in de stad (64,6%) toegankelijk maken.

Tot en met 2011 zijn 175 haltes toegankelijk gemaakt. In 2012 verwachten we 85 haltes toegankelijk te maken. In 2013 en 2014 dienen in totaal nog 160 haltes toegankelijk te worden gemaakt.

Zowel op 16-12-2009 als 30-11-2011 heeft u voor het toegankelijk maken van haltes 809.700 euro beschikbaar gesteld. In totaal is hiermee ruim 1,6 miljoen euro beschikbaar. Op dit moment hebben we 0,5 miljoen euro uitgegeven. We kunnen dus nog vooruit, maar de verwachting is dat niet alle 160 haltes die in 2013 en 2014 worden aangepakt hieruit kunnen worden gedekt. We stellen daarom voor 0,2 miljoen euro RSP-middelen vanuit P+R Driebond in te zetten voor het project toegankelijke bushaltes. Samen met toekomstige provinciale subsidies voor het toegankelijk maken van bushaltes komen zo voldoende middelen beschikbaar.

Door P+R Driebond en P+R Haren te versoberen en deels te financieren met BDU, ontstaat deze ruimte. Het RSP-kader dient wel te worden verruimd. Het toegankelijk maken van bushaltes valt op dit moment niet binnen de criteria van RSP.

Dynamische Reis Informatie Systemen (DRIS) op belangrijke haltes

Sinds eind 2008 werken we in samenwerking met het OV-bureau aan de invoering van DRIS. Met DRIS worden reizigers via digitale schermen geïnformeerd over de actuele aankomst- en vertrektijd van hun bus. Sinds december 2009 informeren we via DRIS de reizigers in de bus. De bussen van Qbuzz zijn hiervoor met de benodigde navigatie- en communicatieapparatuur uitgerust. In de komende periode gaan we ook de wachtende busreizigers op de halte via DRIS informeren.

In juni 2011 heeft u het meerjarenplan DRIS vastgesteld. De komende periode worden 150 van de 650 bushaltes in Groningen van DRIS voorzien.

De kosten hiervoor zijn geraamd op 1,65 miljoen euro. De dekking hiervan komt voor 50.000 euro uit de OV-voorziening, voor 1,2 miljoen vanuit RSP en voor 0,4 miljoen uit het Regiofonds.

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma verkeer 2012 -2015

Auto

In ons omland is sprake van een lage mate van verstedelijking. De auto is dan ook een belangrijk vervoersmiddel voor het sociaal en economisch functioneren van de stad en de omgeving. Om de stad ook in de toekomst goed bereikbaar te houden, zijn aanpassingen nodig. Het gaat hierbij om zowel grote aanpassingen aan de Ringwegen, regionale ontsluitingswegen, de stedelijke hoofdstructuur als kleinere aanpassingen in de wijken.

Ringwegen en regionale ontsluiting

De projecten Zuidelijke Ringweg en Oostelijke Ringweg zijn nader toegelicht onder de kop "grote projecten". In de categorie ringwegen en regionale ontsluiting gaan we hieronder nader in op de stand van zaken rondom de reconstructie Noordzeebrug/Bedumerweg, N360 en N361.

Reconstructie Noordzeebrug / Bedumerweg

Tegelijkertijd met de wens om de ringwegen op te waarderen ligt er vanuit het Rijk de wens om de Vaarweg Lemmer-Delfzijl op te waarderen tot een nationale hoofdvaarweg (klasse Va). De vaarweg wordt in fasen geschikt gemaakt voor grotere schepen. De Noordzeebrug moet hiervoor worden vervangen door een hogere brug. De hogere brug en een ongelijkvloerse kruising Noordelijke Ringweg/Bedumerweg combineren we in één project.

In 2011 is gestart met de uitvoering. Het project is afgerond voor de start van de bouwwerkzaamheden aan de Zuidelijke Ringweg in 2015. Het tekort, dat in 2010 is ontstaan door prijspeilverschillen, hebben we gedekt met een BDU-bijdrage van 160.000 euro.

N360

In 2011 is de N360 (Groningen-Delfzijl) in een ander daglicht komen te staan. Nadat voor de N360 alternatieven voor een nieuw tracé ten zuiden van het bestaande tracé zijn afgevalen, wordt in dit project ingezet op verbetering en aanpassing van het bestaande tracé. Doorstromingsmaatregelen voor de bus en een Fietsroute Plus Groningen-Ten Boer worden in het project meegenomen. De provincie bekijkt of aanpassing nodig is bij de aantakking van de N360 op de Oostelijke Ringweg. Overigens verkent de provincie de komende periode ook een nul-variant. Een effectenanalyse moet in 2012 uitwijzen wat de meest doeltreffende oplossing is.

N361

Net als voor de N360 geldt ook voor de N361 dat in 2011 de situatie is veranderd. Op 24 januari 2011 bleek dat de gemeente Winsum de door hen verlangde bijdrage niet kon en wilde opbrengen. Een grootschalige aanpak van de N361 blijft beperkt tot het deel Mensingeweer-Ranum. Voor de rest wordt ingezet op verkeersveiligheids- en leefbaarheidsmaatregelen van het bestaande tracé tussen Winsum en Groningen.

Stedelijke hoofdstructuur

Visie Oosterhamriktracé

U heeft op 20 oktober 2010 de keuze gemaakt dat tramlijn 2 over het Oosterhamriktracé en de bestaande busbaan over het Van Starckenborghkanaal gaat rijden. Dit besluit dient mede voor de te maken herziening van het Masterplan Oosterhamriktracé die we in 2012 uitvoeren.

De visie gebruiken we voor het maken van een nieuw bestemmingsplan voor het totale gebied. Binnen het project hebben we een aanzienlijke verbeteringslag gemaakt in de communicatie naar direct belanghebbende partijen, zoals Nijestee, Lefier, UMCG, Provincie, RUG en met name de bewoners van de aan het Oosterhamrikkanaal gelegen wijken en buurten. Het verzorgen van goede en adequate communicatie blijft onze nadrukkelijke aandacht houden.

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma verkeer 2012 -2015

Afronden Noordzuidroute

De Noordzuidroute wordt de komende jaren in samenhang met de nieuwe woonwijk de Held III voltooid. De realisatie van de Noordzuidroute binnen De Held III is onderdeel van de bouwexploitatie van dit project. Voor het resterende deel (tussen De Held III en de Friesestraatweg) is een kostprijs geraamd van 1,3 miljoen euro. Vanuit de nota ncalculaties 2002 en 2005 is 0,9 miljoen euro bestemd voor dit project. Een tekort van 0,4 miljoen euro resteert. Hiervoor wordt te zijner tijd BDU aangevraagd. De start van de uitvoering loopt parallel met de realisatie van de woningen of als mogelijke omrijroute tijdens de verbouwing van de Zuidelijke Ringweg.

Herinrichting Diepenring

Op 27 januari heeft u de visie Diepenring "De parels en de ketting" vastgesteld. In deze visie is de ruimtelijke en functionele betekenis van de Diepenring geformuleerd. Uitgangspunt is dat de Diepenring, het visitekaartje van de stad, een opwaardering krijgt. Als eerste deel is gekozen voor het westelijk deel. In 2012 knappen we de Diepenring vanaf de Visserbrug/Plantsoenbrug richting de Boteringbrug op. Met het beschikbare budget pakken we zoveel als mogelijk aan.

Voor de eerste fase is een bedrag van 3,45 miljoen euro beschikbaar. Dit bedrag bestaat uit 250.000 euro uit de verdeling Stadsmeierrechten 2008 en uit 2 miljoen euro aanvullend incidenteel nieuw beleid 2008 (jaarschijf 2009). Daarnaast is er 1,2 miljoen euro aan BDU beschikbaar. Voor dit project en de herinrichting Steentilstraat die inmiddels is afgerond, heeft u op 28 oktober 2011 een aanvullend plankostenkrediet verstrekt van in totaal 800.000 euro.

Doorstroming Van Ketwich Verschuurlaan / Laan Corpus den Hoorn

Door de hoge verkeersdruk laten de doorstromingskwaliteit en verkeersveiligheid van de Laan Corpus den Hoorn en de Van Ketwich Verschuurlaan te wensen over. Dit pakken wij aan. Ter beperking van het aantal onnodige stops stemmen we in 2012 de verschillende verkeerslichten op de beide wegen beter op elkaar af door middel van een netwerkregeling. Vervolgens evalueren we deze effecten en bekijken we of verder maatregelen nodig zijn.

Voor het verbeteren van de doorstroming op de Van Ketwich Verschuurlaan en Laan Corpus den Hoorn is vanuit het budget verkeersmaatregelen - reconstructies 550.000 euro en vanuit BDU 311.000 euro beschikbaar.

Boerhaaverotonde

Om de doorstroming op de Laan Corpus den Hoorn te verbeteren heeft u op 28 september 2011 ingestemd met het verbeteren van de doorstroming op de rotonde Boerhaavelaan.

De kosten voor de realisatie van de bypass bedragen ongeveer 500.000 euro. Vanuit de evaluatie Langman heeft u hier 450.000 euro voor beschikbaar gesteld. Rijkswaterstaat heeft toegezegd 50.000 euro aan deze maatregelen bij te willen dragen. Realisatie zal plaatsvinden na de verhuizing van de Boerhaaveschool in 2014.

Vervanging Herewegviaduct.

In verband met achterstallig onderhoud en recente inspecties is vervanging van het Herewegviaduct uiterlijk 2015 nodig. De in het meerjarenprogramma 2011-2014 geschatte kosten (10-15 miljoen euro) van de vervanging lijken aan de lage kant, vanwege de complexiteit van de plek en op basis van ervaringen met andere bruggen en viaducten. We moeten rekening houden met een substantieel hoger bedrag. De lopende verkenning naar de vervanging kan straks een betere indicatie geven van het benodigde investeringsbedrag. Hierover informeren wij u separaat.

Bij de begroting 2012 heeft u vanuit de risicobuffer voor dit project 10 miljoen euro beschikbaar.

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma verkeer 2012 -2015

Visie autostructuur /sectorenmodel

De komende jaren staan grote infrastructurele veranderingen op stapel. Zo leidt de aanleg van twee tramlijnen en de verbouwing van de Zuidelijke Ringweg tot aanpassingen in de verkeerscirculatie van de stedelijke hoofdwegenstructuur. Een deel hiervan hebben we goed in het vizier en een deel tekent zich de komende tijd af.

In 2011 is aan het stedelijke hoofdwegstelsel de Berlagebrug toegevoegd en op termijn realiseren we de Sontbrug. De routekeuze van een deel van de automobilisten valt daardoor straks anders uit. De huidige verdeling van het autoverkeer in onze stad gaat daardoor veranderen. Op sommige wegen wordt het drukker en op andere juist minder druk. Bovendien verandert de verkeersbelasting van kruispunten en daardoor de doorstromingscapaciteit.

Gezien deze ontwikkelingen moeten wij zorgvuldig naar ons hele wegennet kijken of er geen ongewenste effecten optreden en of er eventueel aanvullende circulatiemaatregelen nodig zijn (sectorenmodel). In 2011 is een eerste verkenning gedaan. De komende periode werken we deze eerste verkenning verder uit.

In de wijken

Kleine verkeersmaatregelen

De afgelopen jaren hebben we oog gehad voor de kleinere verkeersproblemen op het gebied van bereikbaarheid, parkeren en verkeersveiligheid. Deze problemen zijn vaak van directe invloed op de woonomgeving van bewoners en ondernemers.

Hiervoor heeft u in 2012 bij de begroting 100.000 euro beschikbaar gesteld. We zien echter elk jaar dat 100.000 euro niet voldoende is. Op verzoeken van burgers moeten we, vanwege financiële redenen, weleens "nee" verkopen en dit terwijl we het met hun voorstel inhoudelijk eens zijn. Daarnaast constateren we dat we voor sommige (iets grotere) maatregelen geen dekking hebben. Een recent voorbeeld hiervan zijn de benodigde bus- en fietsmaatregelen op Zernike.

We stellen daarom voor 600.000 euro eigen middelen uit het project P+R Zernike te halen. Dit gaat niet ten koste van het budget P+R Zernike, omdat we de onttrekking opvangen met 360.000 euro (60%) RSP en 240.000 euro (40%) BDU. Voor de periode van dit meerjarenprogramma (2012-2015) willen we zo jaarlijks tot een budget van 175.000 euro komen. Voor 2012 betekent dit 75.000 euro bovenop de 100.000 euro die u bij de begroting ter beschikking heeft gesteld. Voor de jaren 2013 tot en met 2015 een jaarlijks bedrag van 175.000 euro

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma verkeer 2012 -2015

Verkeersmanagement

Zoals aangegeven ligt de focus binnen het programma Verkeer de komende periode op de voorbereiding en het in uitvoering brengen van de grote infrastructuurprojecten. Het realiseren van omrijroutes en begeleidende maatregelen hebben in de periode 2012-2015 prioriteit. Een adequaat pakket maatregelen voor dynamisch verkeersmanagement is hierbij cruciaal.

Pakket 13

Een eerste stap richting een systeem van dynamisch verkeers management (DVM) zijn de maatregelen in het kader van Pakket 13. In dit pakket wordt geïnvesteerd in:

- Dynamische borden (DRIS) langs de snelweg bij P+R Haren en P+R Hoogkerk. Deze borden geven actuele informatie over het gebruik van openbaar vervoer en de P+R.
- Vijf Dynamische Reizigers Informatie Panels (DRIP) op de T structuur A7 / A28, waarmee we automobilisten van allerlei informatie voorzien tijdens omleidingen en evenementen.
- Incident Management Camera's langs de A7 en A28, waardoor we kunnen zien wat de situatie op de snelweg is. Bij calamiteiten kunnen we zo eerder en adequater ingrijpen.
- Een koppeling van de verkeerlichten Julianaplein en Europaweg. Hierdoor kunnen we de doorstroming tussen het Julianaplein en het Europaplein en de A7 in zijn geheel verbeteren.

Dynamisch Verkeers Management (DVM)

Pakket 13 is een goede eerste stap, maar we moeten ook de vervolgstap zetten. Zo zijn er door nieuwe technologische ontwikkelingen betere mogelijkheden ontstaan voor dynamische verkeers- en parkeerbegeleiding. Daar moeten we meer gebruik van maken, zodat automobilisten zo snel als mogelijk naar hun juiste bestemming (bijvoorbeeld parkeergarage) worden verwezen. Samen met de provincie willen we een breed pakket aan DVM maatregelen over de stad en toeleidende snelwegen uitrollen. De provincie trekt hiervoor 11 miljoen euro uit. Van ons wordt een bijdrage van 3 miljoen euro verwacht. Wij stellen voor dit investeringsbedrag van 3 miljoen euro ten laste te brengen van RSP. Door P+R Driebond en P+R Haren te versoberen en deels te financieren met BDU, ontstaat deze ruimte. Om DVM maatregelen te financieren vanuit RSP, dient het RSP-kader wel te worden verruimd. DVM valt op dit moment niet binnen de criteria van RSP. Op korte termijn overleggen we daarom met de provincie over het verruimen van de criteria van het RSP-kader. Punt van aandacht bij dit project zijn de plankosten in aanloop naar de realisatie van maatregelen én de dagelijkse beheerskosten (verstrekken van juiste informatie op infopanelen en onderhoud van de apparatuur) zodra de maatregelen op straat staan. Voor de dekking van de plankosten zoeken we aansluiting binnen het project. Voor de beheerskosten zijn op dit moment zowel bij de provincie als het programma Verkeer geen middelen beschikbaar.

Bereikbaarheid Stad

Evenzo belangrijk als goede omrijroutes en begeleidende maatregelen is een zo slim mogelijke fasering in de bouwwerkzaamheden. We willen dit organiseren met de projectorganisatie Bereikbaarheid Stad die nauw verbonden is met de organisatie van de Zuidelijke Ringweg. De projectorganisatie Bereikbaarheid Stad brengt naast de beste fasering van de projecten ook eventuele benodigde (fysieke) maatregelen in kaart. Hierbij moet u bijvoorbeeld denken aan de aanleg van omrijroutes. Voor eventuele fysieke maatregelen die nodig blijken, stellen we voor een beroep te doen op RSP-middelen. Deze RSP-middelen willen we vrijmaken door P+R Driebond en P+R Haren te versoberen en deels te financieren met BDU (jaarschijf 2015). Om maatregelen te kunnen financieren vanuit RSP, dient het RSP-kader mogelijk wel te worden verruimd. Hoewel nog geen concrete fysieke maatregelen vanuit Bereikbaarheid Stad zijn benoemd, vallen ze mogelijk niet binnen de huidige RSP-criteria. Vooralsnog houden we rekening met een benodigd investeringsbedrag van 1 miljoen euro.

Voor de financiering van de personele capaciteit van de projectorganisatie Bereikbaarheid Stad zoeken we dekking bij de grote projecten zoals RegioTram en Zuidelijke Ringweg.

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma verkeer 2012 -2015

Parkeren

Binnen het deelprogramma parkeren maken we onderscheid tussen kort en lang parkeren. Kort parkeren willen we dicht bij de bestemming faciliteren (lieft in parkeergarages); lang parkeren willen we zo veel mogelijk opvangen op P+R-terreinen aan de stadsranden. Om te kunnen voldoen aan de parkeervraag wordt de komende jaren gewerkt aan de bouw van een aantal parkeergarages nabij de binnenstad en komen er op strategische plaatsen aan de randen van de stad nieuwe P+R-terreinen. Reeds bestaande P+R-terreinen krijgen een kwaliteitsimpuls.

Het Parkeerbedrijf heeft een structureel exploitatietekort. We willen het financiële evenwicht herstellen door te komen met bezuinigingsmaatregelen (zie Parkeren met Perspectief) en het terugbrengen van de bijdrage vanuit het Parkeerbedrijf aan investeringen.

Parkeergarages

Parkeergarage Damsterdiep

Op 10 december 2011 zijn de eerste 200 parkeerplaatsen beschikbaar gekomen op de -1 verdieping in de nieuwe parkeergarage Damsterdiep. Na afronding van de werkzaamheden zijn dat er zo'n 500.

Parkeergarage SOZAWE

Naast het Station Europapark komt aan het Harm Buitenplein het nieuwe kantoor van SOZAWE. Onder het gebouw komt een parkeergarage van twee lagen met een Park & Ride (P&R)-functie voor treinreizigers en andere bezoekers.

Parkeergarage Forum

In het kader van het project Grote Markt Oostzijde zal de huidige Nabergarage worden opgeheven en worden vervangen door een nieuwe garage onder het Forum.

P+R-voorzieningen

In januari 2011 hebben we P+R Hoogkerk in gebruik genomen. De komende periode investeren we nog meer in P+R. In de parkeernota "Parkeren in Stad: Duurzaam Bereikbaar" is een pakket P+R-maatregelen van 23 miljoen euro (waarvan 21 miljoen euro uit RSP) opgenomen.

Onze ambitie uit de parkeernota dient bijgesteld te worden. Enerzijds komt dit door het verwijderen van de bijdrage Parkeerbedrijf van 2 miljoen euro en 0,6 miljoen euro eigen middelen (voor de aanpak van kleine verkeersmaatregelen) uit P+R Zernike. Anderzijds willen we de projecten HOV-as West (1 miljoen euro), DVM (3 miljoen euro), mogelijke investeringen uit Bereikbaarheid Stad (1 miljoen euro) en het toegankelijk maken van haltes (afhankelijk van benodigd budget) financieren met RSP-middelen, die tot op heden voor P+R zijn bestemd.

In totaal onttrekken we 7,6 miljoen euro. Hiervan zetten we 5,6 miljoen euro in op andere projecten en 2 miljoen euro vanuit het Parkeerbedrijf wordt niet langer ingezet. Zoals de bijlage "Hernieuwde financieringsvoorstellen" laat zien, komt de onttrekking van in totaal 7,6 miljoen euro uit P+R ten laste van:

- 4,1 miljoen euro BDU (ruim 1,6 miljoen euro voor P+R Zernike, 1,45 miljoen euro voor P+R Haren en 1 miljoen euro voor P+R Driebond);
- 1 miljoen euro RSP voor P+R Zernike (project 7 in de bijlage)
- 1 miljoen euro versobering P+R Haren (project 8 in de bijlage)
- 1,5 miljoen euro versobering van P+R Driebond (project 9 in de bijlage)

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma verkeer 2012 -2015

Uitbreiden P+R Haren (korte termijn)

In december 2007 is het transferium in Haren in gebruik genomen en rijdt er een speciale P+R-bus die na het station en centrum doorrijdt naar het UMCG en P+R Europapark. Het transferium is een groot succes. De P+R-bus wordt intensief gebruikt en regelmatig is de parkeerplaats volledig bezet.

We zijn in overleg met de gemeente Haren om op korte termijn (mogelijk nog 2012) een uitbreiding van ongeveer 150-200 parkeerplaatsen te realiseren.

Dekking van de kosten dient plaats te vinden uit RSP en bijdragen van derden.

Uitbreiden P+R Haren (lange termijn)

Met de beoogde uitbreiding op korte termijn van P+R Haren bieden we een (tijdelijke) oplossing voor de hoge bezettingsgraad op deze P+R. We onderzoeken in 2012 hoe het eindbeeld van P+R Haren eruit moet komen te zien. Voor dit eindbeeld was in de parkeernota 5,5 miljoen euro vanuit RSP gereserveerd. Omdat we met een deel (2,5 miljoen euro) van de RSP middelen binnen dit project knelpunten binnen het programma Verkeer oplossen, neemt het budget voor P+R Haren af. Niet met 2,5 miljoen euro, maar met 1 miljoen euro, omdat we 1,5 miljoen euro BDU in 2015 aanvragen. Met dit meerjarenprogramma ontstaat derhalve een (nieuw) taakstellend budget van 4,5 miljoen. Het onderzoek naar het eindbeeld voor P+R Haren zal met dit nieuwe taakstellende budget rekening houden.

P+R Driebond

In de visie Eemskanaalzone is een transferium op Driebond opgenomen. Voor de investeringsopgave hanteerden we een taakstellend bedrag van 4,5 miljoen euro uit RSP. Omdat we met een deel (2,7 miljoen euro) van de RSP middelen binnen dit project knelpunten binnen het programma Verkeer oplossen, neemt het budget voor P+R Driebond af. Niet met 2,7 miljoen euro, maar met 1,7 miljoen euro, omdat we 1 miljoen euro BDU in 2015 aanvragen. Met dit meerjarenprogramma ontstaat derhalve een (nieuw) taakstellend budget van 2,8 miljoen. Het onderzoek naar de plaats, omvang en vorm van P+R Driebond zal met dit nieuwe taakstellende budget rekening houden.

P+R Zernike

Voor P+R Zernike, nu een eenvoudige locatie met 100 plekken, hebben we de ambitie om een nieuwe voorziening te maken met 700 parkeerplaatsen nabij de aansluiting met de Noordelijke Ringweg en de halte van tramlijn 1. We verwachten in 2013 met de aanleg te starten.

We houden rekening met een budget van 7,2 miljoen euro. Met dit meerjarenprogramma stellen we voor om het project nagenoeg (op plankosten na) volledig uit RSP (4 miljoen) en BDU (2,9 miljoen) te financieren (zie bijlage investeringsbeeld 2012-2015). We stellen voor om alle eigen middelen uit het project te halen om enerzijds het Parkeerbedrijf met 2 miljoen euro te ontlasten en anderzijds de komende 4 jaar een jaarlijks budget van 175.000 euro voor kleine verkeersmaatregelen te hebben.

P+R Kardinge

Door het succes van het P+R-systeem neemt de vraag naar parkeerplaatsen toe. In de nabijheid van de halte van tramlijn 2 op Kardinge ontwikkelen we de komende periode een grotere en vernieuwde P+R-locatie. Met de komst van de tram wordt deze P+R nog interessanter. Voor P+R Kardinge is 6,5 miljoen euro vanuit RSP beschikbaar.

Kwaliteitsverbetering P+R-terreinen

De P+R-voorzieningen zijn de 'voordeur van de stad', daarom willen we investeren in de kwaliteit van deze voorzieningen. Hierbij is nadrukkelijk aandacht voor een goede verwijzing naar de locatie, een goede, directe toe- en uitgang van het terrein, een comfortabele wachtruimte en goede reisinformatie met actuele vertrek- en aankomsttijden van de P+R-bus.

Ten opzichte van het meerjarenprogramma 2011-2014 is de dekking gewijzigd. Vorig jaar gingen we uit van een RSP bijdrage van 1 miljoen euro en een bijdrage van 1 miljoen euro uit het Parkeerbedrijf. We halen de bijdrage van het Parkeerbedrijf uit het project. De voorgestelde dekking in dit meerjarenprogramma is 1,2 miljoen euro RSP (60%) en 0,8 miljoen BDU (40%).

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma verkeer 2012 -2015

Verkeersveiligheid

In onze stad moeten de inwoners zich veilig voelen, zo ook in het verkeer. Verkeersveiligheid staat dan ook hoog op de agenda. In de afgelopen decennia is de verkeersveiligheid toegenomen, terwijl het aantal autokilometers nog steeds groeit. Het blijven inzetten op nog verdere daling van het aantal verkeersslachtoffers blijft daarom voortdurende aandacht vragen. Om verkeersveiligheid succesvol te kunnen bevorderen is afstemming van maatregelen op het gebied van infrastructuur, verkeerseducatie en handhaving noodzakelijk. Dit vraagt om een integrale benadering en nauwe samenwerking met politie maar ook met bijvoorbeeld schoolbesturen, ouders en bewoners.

Afronden 30 km/h gebieden

In de komende periode en grotendeels al dit jaar richten we de vier knelpunten Engelbert/Middelbert, Floresstraat, Haydnlaan/Troelstrastraat en de Vechtstraat in als 30 km/h-gebied. In februari 2012 heeft u hiervoor een uitvoeringskrediet beschikbaar gesteld. De totale kosten voor dit project van 1.384.000 euro dekken we uit 817.000 euro eigen middelen (4x100s) en 567.000 euro BDU.

Veilige schoolomgevingen

Met het project veilige schoolomgeving willen we bereiken dat meer kinderen zelfstandig naar school komen, op de fiets of lopend. Uiteindelijk willen wij dat de omgeving van alle basisscholen verkeersveilig en herkenbaar is ingericht. Inmiddels hebben we voor 34 scholen maatregelen gerealiseerd. In het voorjaar van 2012 worden 5 schoolomgevingen heringericht. Met de resterende 10 scholen ontwikkelen we plannen, die uiterlijk medio 2012 worden gerealiseerd.

Ook is er steeds meer aandacht voor verkeerseducatie op de scholen en zijn er meer aanmeldingen voor het behalen van het VerkeersVeiligheidsLabel, waarmee continuïteit in aandacht voor verkeersveiligheid is gegarandeerd.

De totale dekking van dit project is 2.364.000 euro en bestaat uit het budget kleine verkeersmaatregelen en reconstructies 4x100s (1.719.000 euro), BDU 2010 (250.000 euro) en de bij de begroting 2012 door u beschikbaar gestelde 400.000 euro nieuw beleidsgeld. De verwachte kosten voor dit project vallen iets lager uit. Door te sturen op kostenreductie blijkt de gemiddelde kostprijs per school nu ongeveer 35.000 euro te zijn in plaats van de geraamde 45.000 euro. Voor 9 van de 15 scholen in de laatste tranche geldt dat de plannen zijn uitgewerkt en klaar voor uitvoering. Het voordeel op de 9 scholen is daarmee 90.000 euro. Een deel (55.000 euro) hiervan willen we inzetten ter dekking van het verkeerseducatieprogramma 2012. De resterende ruimte als buffer tijdens de uitvoering. Voor de 6 scholen waar nog plannen voor moeten worden gemaakt blijven we rekening houden met 45.000 euro per school.

Verkeerseducatie

Jaarlijks stellen wij een verkeerseducatieprogramma samen. De prioriteit ligt bij het aanbieden van educatieprojecten bij kinderen en jongeren. Ook jonge automobilisten verdienen extra aandacht in verband met een piek in de ongevallencijfers in juist deze categorie verkeersdeelnemers.

Voor 2012 stellen we voor om verkeerseducatie te dekken uit middelen binnen het deelprogramma Verkeersveiligheid en wel uit het budget veilige schoolomgevingen. Voor 2012 hebben we zo met de jaarlijkse BDU van 45.000 euro 100.000 euro beschikbaar voor de uitvoering van het verkeerseducatieprogramma.

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma verkeer 2012 -2015

Investeringsbeeld 2012 – 2015

De in het meerjarenprogramma 2011-2014 opgenomen financiering van een aantal projecten vraagt om actualisatie. De aanleiding tot de gewijzigde financiering is drieledig. Allereerst leidt de discussienota "Parkeren met perspectief" ertoe dat we investeringen met minder eigen (Parkeerbedrijf) middelen, en meer met BDU en RSP dekken. Ten tweede zorgt het "on-hold" zetten van het project HOV-as West ervoor, dat een andere inzet van de Quick Win subsidie vóór 1 januari 2014 nodig is. Ten derde lossen we, zoals we bij de behandeling van de begroting 2012 hebben toegezegd, de knelpunten op binnen het eigen programma. We leggen derhalve geen claim op nieuw beleidsgeld in 2013. De opgeloste knelpunten zijn "Maatregelen DVM" "kleine verkeersmaatregelen in de wijken (t/m 2015)", verkeerseducatie (2012), toegankelijke bushaltes en "Bereikbaarheid Stad".

Met deze bijlage en de bijlage "hernieuwde financieringsvoorstellen" maken we inzichtelijk dat we 12 miljoen euro BDU in de periode 2012-2015 beleggen. Hierbij gaan we ervan uit dat de vrij besteedbare omvang van de BDU, net als in voorgaande jaren, 3 miljoen euro per jaar bedraagt. Omdat er vanuit het Rijk bezuinigingen (omvang onbekend) op de BDU zijn aangekondigd, benoemen we het volledig beleggen van de BDU nadrukkelijk als risico.

Quick Win

Aan het project derde fase HOV-as West is een Quick Win subsidie door het rijk toegekend van vier miljoen euro, waaraan de voorwaarde is gekoppeld dat de middelen voor 31-12-2013 zijn ingezet. Op dit moment is het project "on-hold" gezet. Dit heeft te maken met aanvullende veiligheidseisen die ProRail stelt bij een verkeersregelinstantie bij de kruising Paterswoldseweg – Koeriersterweg en bij het tracé langs de verkeersleidingspost (RO11.2879817). Ook wij zijn overtuigd van de voordelen van een ongelijkvloerse kruising. Gezamenlijk met de provincie werken we de mogelijkheden uit, met als doel om deze zo snel mogelijk (voor 2015) te realiseren. De realisatie van de ongelijkvloerse kruising en het laatste deel van de HOV-as West zal gelijk op lopen. Dit betekent dat de (reeds verlengde) uiterste datum van de subsidie niet meer haalbaar is. We hebben het ministerie van Infrastructuur en Milieu daarom verzocht om de subsidie op andere projecten in te mogen zetten. Per brief van 21 november 2011 biedt het ministerie ons deze mogelijkheid.

We zetten de Quick Win subsidie van 4 miljoen euro voor 2,4 miljoen euro in op het project "Aansluiting P3 op A7" en voor 1,6 miljoen euro op het project "busdoorstroming Europaweg". Beide projecten voldoen aan de voorwaarden vanuit Quick Win en kunnen vóór het verstrijken van de deadline worden gerealiseerd.

Ontlasten Parkeerbedrijf

Het resultaat van het Parkeerbedrijf (zie jaarverslag 2011) staat onder druk. We willen dit oplossen door zowel te komen met bezuinigingsvoorstellen (zie Parkeren met Perspectief) als met andere financieringsstructuren. In de hernieuwde financieringsvoorstellen (bijlage 2) verminderen we de totale bijdrage vanuit het Parkeerbedrijf aan diverse projecten met 7 miljoen euro:

- Binnen het project "Aansluiting P3 op A7" verlagen we de bijdrage vanuit het Parkeerbedrijf met 2,4 (van 3 naar 0,6) miljoen euro door Quick Win;
- We verwijderen de bijdrage ad 1 miljoen euro van het Parkeerbedrijf uit het project "Kwaliteitsimpuls P+R". We vervangen dit door 0,8 miljoen BDU en een 0,2 miljoen hogere RSP-bijdrage;
- We verlagen de bijdrage vanuit het Parkeerbedrijf aan het project "Fietsparkeren Binnenstad" met 1,6 (van 4 naar 2,4) miljoen euro. We vervangen dit door 1,6 miljoen euro BDU;
- We verwijderen de bijdrage van 2 miljoen euro door het Parkeerbedrijf aan het project "P+R Zernike". We vervangen dit door 1,65 miljoen euro BDU en een 0,35 miljoen hogere RSP-bijdrage.

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma verkeer 2012 -2015

BDU en RSP

We ontlasten het Parkeerbedrijf door de inzet van Quick Win, BDU en RSP. Over het koppelen van BDU aan RSP hebben we in 2011 met de provincie twee belangrijke afspraken gemaakt. Allereerst is de koppeling van BDU met RSP mogelijk en ten tweede kunnen de RSP-middelen, vanuit BDU perspectief, als eigen middelen worden beschouwd. Dit betekent dat we de benodigde co-financiering voor BDU kunnen halen uit RSP.

Vanwege de aanwezigheid van niet subsidiabele kosten (met name plankosten) hanteren wij bij co-financiering de verhouding eigen middelen (dus ook RSP) staat tot BDU als 60% staat tot 40%.

Overzicht verschuivingen

Zoals aangegeven wijzigt de financiering van negen verkeersprojecten. In bijlage 2 wordt de verschuiving en de hernieuwde financiering voor elk van de projecten schematisch weergegeven. Hierbij heeft elke financieringsbron een eigen kleur, zodat de verschuivingen per financieringsbron snel en duidelijk zichtbaar zijn. In bijlage 2 is in de kolom MJP 2011-2014 opgenomen hoe het in het vorige meerjarenprogramma was en in de kolom MJP 2012-2015 hoe de financiering wordt.

Voorbeeld:

In het vorige meerjarenprogramma (kolom MJP 2011-2014) stond de Quick Win subsidie (groen) van 4 miljoen euro opgenomen als financieringsbron van de HOV-as West. In dit meerjarenprogramma (kolom MJP 2012-2015) ziet u dat de Quick Win subsidie uit het project HOV-as West is gehaald en is ondergebracht bij project 2 "Aansluiting P3 op Europaweg" voor 2,4 miljoen euro en bij project 3 "Busdoorstroming Europaweg" voor 1,6 miljoen euro.

Hieronder vindt u per project een "leeswijzer" van de verschuivingen.

1. HOV-as West

Het behalen van de deadline voor de Quick Win subsidie is binnen het project HOV-as West niet haalbaar, daarom halen we de Quick Win subsidie van 4 miljoen euro uit het project. We verschuiven 2,4 miljoen van de Quick Win naar het project "aansluiting P3 op Europaweg" (project 2) en 1,6 miljoen euro naar het project "busdoorstroming Europaweg"(project 3)

Ongeveer 3 van de 4 miljoen euro Quick Win-onttrekking uit het project HOV-as West kunnen we opvangen met (extra) BDU. Zoals bijlage 2 laat zien is in het meerjarenprogramma 2011-2014 een BDU-bedrag van 1,8 miljoen euro opgenomen. We stellen voor het aandeel BDU binnen dit project te maximaliseren (40% van totaalbudget) tot 4,8 miljoen euro. Hiervoor vragen we 869.000 euro BDU aan in 2014 en 551.000 euro in 2015. Samen met de reeds toegekende 1,8 miljoen euro in 2010 en de toegekende 1,6 miljoen euro in 2012 komen we tot 4,8 miljoen euro BDU.

Ongeveer 3 van de 4 miljoen euro Quick Win-onttrekking uit het project HOV-as West kunnen we opvangen met (extra) BDU. Om het aandeel BDU binnen dit project te kunnen maximaliseren (40% van totaalbudget) dient er 60% uit eigen middelen te komen. Dit betekent dat er een extra bijdrage van 1 miljoen euro uit eigen middelen nodig is. Aangezien vanuit BDU-perspectief ook het Regiofonds en RSP worden gezien als eigen middelen, stellen we voor om deze "eigen bijdrage" uit RSP te halen. Door P+R Driebond en P+R Haren te versoberen en deels te financieren met BDU, ontstaat deze ruimte. Tevens voldoet het project aan de criteria die vanuit RSP aan projecten worden gesteld

2. Aansluiting P3 op Europaweg

De uitvoering van dit project vindt op korte termijn plaats. In het meerjarenprogramma 2011-2014 staat een bijdrage vanuit het Parkeerbedrijf opgenomen van 3 miljoen euro. Omdat het project voldoet aan de voorwaarden van de Quick Win subsidie en er overeenstemming is met het ministerie om de subsidie vanuit het project HOV-as West over te hevelen naar dit project is ons voorstel om de bijdrage vanuit het Parkeerbedrijf met 2,4 miljoen euro te verlagen en deze te vervangen door de Quick Win. Vanwege de voorwaarde dat er een cofinanciering van 20% uit eigen middelen (RSP of Regiofonds zijn niet mogelijk) komt, blijft er een bijdrage van 0,6 miljoen uit het Parkeerbedrijf staan.

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma verkeer 2012 -2015

3. Busdoorstroming Europaweg

De kosten van het project "busdoorstroming Europaweg" worden geraamd op 5 miljoen euro. Deze investering willen we financieren met RSP, Quick Win en BDU. Vanuit RSP vragen we 2,5 miljoen euro, vanuit Quick Win de resterende 1,6 miljoen euro (4 miljoen minus 2,4 miljoen euro voor de aansluiting P3 op Europaweg) en tot slot 0,9 miljoen euro vanuit BDU 2013.

4. Bus toe- en afrit Hoogkerk

De kosten van het project "Bus toe- en afrit Hoogkerk" zijn medio 2011 geraamd op 3,5 miljoen euro. Deze investering willen we financieren vanuit de exploitatie, met RSP en BDU. Binnen de exploitatie van het project is 1,3 miljoen euro beschikbaar. Vanuit RSP vragen we 1 miljoen euro aan. De resterende 1,2 miljoen euro dient vanuit BDU 2013 te komen.

In december 2011 heeft Rijkswaterstaat aanvullende eisen aan het ontwerp gesteld. Deze aanvullende eisen zullen ook consequenties hebben voor de geraamde kosten. De omvang hiervan is op dit moment nog niet bekend. We stellen voor de nader te bepalen extra kosten ten laste te brengen van RSP en BDU.

5. Kwaliteitsimpuls P+R

Voor het upgraden van onze P+R-terreinen hebben we 2 miljoen euro nodig. In het meerjarenprogramma 2011-2014 hebben we aangegeven dit te financieren uit 1 miljoen euro RSP en 1 miljoen euro Parkeerbedrijf. Om het Parkeerbedrijf te ontlasten, financieren we dit project volledig uit BDU en RSP. Met als uitgangspunt een maximale bijdrage uit BDU van 40% komen we op 0,8 miljoen die we in de toekomstige BDU-aanvragen (0,5 miljoen in 2013 en 0,3 miljoen in 2014) opnemen. We verhogen de RSP-aanvraag met 0,2 miljoen tot 1,2 miljoen euro.

6. Fietsparkeren Binnenstad

In het meerjarenprogramma 2011-2014 is voor dit project 4 miljoen euro opgenomen uit het Parkeerbedrijf. Door maximaal (40%) in te zetten op BDU verlagen we de bijdrage vanuit het Parkeerbedrijf met 1,6 miljoen euro. We vragen 0,4 miljoen euro BDU aan in 2013 en 1,2 miljoen euro in 2014.

7. P+R Zernike

Om het Parkeerbedrijf te ontlasten halen we hun volledige bijdrage van 2 miljoen euro uit dit project. Dit compenseren we met BDU en RSP.

Verder willen we de eigen middelen (4x100s) zo veel als mogelijk¹ uit dit project halen om voor de komende jaren de kosten voor "kleine verkeersmaatregelen in de wijken" te dekken. Bij de begroting 2012 heeft u reeds 100.000 euro (voor 2012) voor de kleine verkeersmaatregelen in de wijken beschikbaar gesteld. We zien echter elk jaar dat deze 100.000 euro niet voldoende is. Op verzoeken van burgers moeten we, vanwege financiële redenen, weleens "nee" verkopen en dit terwijl we het met hun voorstel inhoudelijk eens zijn. Daarnaast constateren we dat we voor sommige (iets grotere) maatregelen geen dekking hebben. Een recent voorbeeld hiervan zijn de benodigde bus- en fietsmaatregelen op Zernike.

We stellen daarom voor 600.000 euro eigen middelen uit het project P+R Zernike te halen. Voor de periode van dit meerjarenprogramma (2012-2015) willen we zo jaarlijks 175.000 euro ter beschikking hebben. Voor 2012 betekent dit 75.000 euro bovenop de 100.000 euro die u bij de begroting ter beschikking heeft gesteld. Voor de jaren 2013 tot en met 2015 jaarlijks 175.000 euro.

Er is dus 1 maal 75.000 euro en 3 maal 175.000 euro nodig, oftewel de 600.000 euro die we uit het project P+R Zernike onttrekken.

¹ Op 29 september 2010 heeft u 350.000 euro plankostenkrediet voor P+R Zernike ter beschikking gesteld. Dit plankostenkrediet wordt gedekt uit 981.000 euro aan eigen middelen (4x100s). Ruim 600.000 euro kan daarmee uit het project worden gehaald.

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma verkeer 2012 -2015

Het onttrekken van alle eigen middelen, op het verstrekte plankostenkrediet na, uit het project P+R Zernike betekent dat de verdere dekking komt uit RSP en BDU. Gezien het maximale aandeel BDU van 40% geldt binnen dit project (budget van 7,25 miljoen euro) een maximale BDU-bijdrage van 2,9 miljoen euro. We hebben reeds 2,3 miljoen BDU en vragen in 2014 nog 0,6 miljoen aan. De resterende 4,35 miljoen euro komt voor 0,35 miljoen euro (plankostenkrediet) uit eigen middelen (4x100s) en voor 4 miljoen euro uit RSP.

8. Uitbreiden P+R Haren (lange termijn)

Met de beoogde uitbreiding op korte termijn van 150-200 plekken (budget 1 miljoen euro) op P+R Haren bieden we een (tijdelijke) oplossing voor de hoge bezettingsgraad op deze P+R. We onderzoeken in 2012 hoe het eindbeeld van P+R Haren eruit moet komen te zien. Voor dit eindbeeld was in de parkeernota 5,5 miljoen euro vanuit RSP gereserveerd. Omdat we met 2,7 miljoen euro RSP uit P+R Driebond (project 9) en met 2,5 miljoen euro uit dit project de knelpunten DVM (3 miljoen) HOV-as West (1 miljoen), Bereikbaarheid Stad (1 miljoen) en toegankelijke bushaltes (0,2 miljoen euro) binnen het programma Verkeer oplossen, neemt het budget voor P+R Haren af. Niet met 2,5 miljoen euro, maar met 1 miljoen euro, omdat we 1,5 miljoen euro BDU in 2015 aanvragen. Met dit meerjarenprogramma ontstaat derhalve een (nieuw) taakstellend budget van 4,5 miljoen, eventueel aangevuld met middelen die niet ingezet worden bij de korte termijn uitbreiding. Het onderzoek naar het eindbeeld voor P+R Haren zal met dit nieuwe taakstellende budget rekening houden.

9. P+R Driebond

In de visie Eemskanaalzone is een transferium op Driebond opgenomen. Voor de investeringsopgave hanteerden we een taakstellend bedrag van 4,5 miljoen euro uit RSP. Omdat we met 2,5 miljoen euro RSP uit P+R Haren (project 8) en met 2,7 miljoen euro RSP uit dit project de knelpunten DVM (3 miljoen) HOV-as West (1 miljoen), Bereikbaarheid Stad (1 miljoen) en toegankelijke bushaltes (0,2 miljoen euro) binnen het programma Verkeer oplossen, neemt het budget voor P+R Driebond af. Niet met 2,7 miljoen euro, maar met 1,7 miljoen euro, omdat we 1 miljoen euro BDU in 2015 aanvragen. Met dit meerjarenprogramma ontstaat derhalve een (nieuw) taakstellend budget van 2,8 miljoen euro. Het onderzoek naar de plaats, omvang en vorm van P+R Driebond zal met dit nieuwe taakstellende budget rekening houden.

Resultaat van negen verschuivingen

Het resultaat van de negen verschuivingen is drieledig. Allereerst ontlasten we het Parkeerbedrijf met 7 miljoen euro. Ten tweede halen we de Quick Win subsidie uit het project HOV-as West en zetten deze in op andere projecten. Tot slot lossen we de knelpunten binnen het programma Verkeer op.

Belangrijk aandachtspunt is het voorbeslag op toekomstige (2013 t/m 2015) BDU van 9 miljoen euro. Bij een gelijkblijvende vrij te besteden BDU-bijdrage van 3 miljoen euro per jaar betekent dit dat de BDU voor 2013, 2014 en 2015 volledig is belegd. Echter de toekomstige omvang van de BDU is onzeker. Indien op de BDU wordt bezuinigd, zoals door het Rijk is aangekondigd, neemt het aantal jaren van "voorbeslag" toe. Het risico op een niet tijdige financiering van de projecten daarmee ook.

Toekomstige omvang BDU

BDU is een belangrijke financiële pijler onder het programma Verkeer. De afgelopen jaren hebben wij jaarlijks een vast aandeel in de BDU van 3,5 miljoen euro ontvangen. Net als de afgelopen jaren wordt hiervan de komende periode 0,45 miljoen euro bestemd voor het opwaarderen van de ringwegen. Dat betekent dat jaarlijks 3 miljoen euro vrij besteedbaar is. De BDU vanuit het Rijk staat onder druk; er wordt gesproken over een korting van 5%. Dit heeft consequenties voor de hoogte van de BDU die de provincie Groningen krijgt en daarmee waarschijnlijk ook gevolgen voor het gemeentelijk aandeel BDU. Op dit moment inventariseert een werkgroep binnen de provincie Groningen hoe de rijksbezuiniging op de BDU wordt doorvertaald. De provincie komt eind februari of begin maart 2012 met de eerste aanzet hiertoe en is op het moment van schrijven niet bekend.

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma verkeer 2012 -2015

Kortom anticiperen op BDU, zoals we in de hernieuwde financieringsvoorstellen doen, is niet zonder risico. Zo betekent het voorbeslag van 9 miljoen euro op de BDU voor de komende jaren bij 3 miljoen euro BDU een voorbeslag van 3 jaar. Bij 2 miljoen euro BDU is de periode van voorbeslag 4,5 jaar. De toekomstige omvang van de BDU is daarmee van groot belang voor zowel de financiële haalbaarheid van de projecten als het moment waarop we de projecten kunnen uitvoeren.

In bijlage "hernieuwde financieringsvoorstellen" is onder de kolom MJP 2011-2014 de reeds toegekende BDU en onder de kolom MJP 2012-2015 de benodigde BDU per project opgenomen. Onder de kolom BDU 2012 zijn de bedragen opgenomen uit het door Gedeputeerde Staten vastgestelde BDU-bestedingsplan 2012. De bedragen onder de kolommen BDU 2013, BDU 2014 en BDU 2015 zijn de voorgestelde BDU-aanvragen per jaarschijf. Hierbij gaan we vooralsnog uit van een totaal vrij besteedbare BDU van 3 miljoen euro per jaar.

Raadsvoorstel - Meerjarenprogramma verkeer 2012 -2015

BIJLAGE

Bijlage: Hernieuwde financieringsvoorstellen												
1. HOV-as West												
Financieringsbron (bedragen x €1000,-)	MJP 2011-2014	MJP 2012-2015	BDU 2012	BDU 2013	BDU 2014	BDU 2015						
OV voorziening	2220	2220										
Regiofondus	4000	4000										
BDU	1780	4800	1600		889	551						
Quick Win	4000	0										
RSP	0	969										
Totaal	12000	12000										
2. Aanpak P3 op Europaweg												
Financieringsbron (bedragen x €1000,-)	MJP 2011-2014	MJP 2012-2015	BDU 2012	BDU 2013	BDU 2014	BDU 2015						
Parkeersubsidie	3500	3500										
Quick Win	0	2400										
Totaal	3000	3000										
3. Busdoorstroming Europaweg												
Financieringsbron (bedragen x €1000,-)	MJP 2011-2014	MJP 2012-2015	BDU 2012	BDU 2013	BDU 2014	BDU 2015						
RSP	2500	2500										
BDU	0	500	900									
Quick Win	0	1800										
Totaal	2500	5000										
4. Busaanpak Maffei Hooplaan												
Financieringsbron (bedragen x €1000,-)	MJP 2011-2014	MJP 2012-2015	BDU 2012	BDU 2013	BDU 2014	BDU 2015						
Expeditie	1300	1300										
RSP	2200	1000										
BDU	0	1200	1200									
Totaal	3500	3500										
5. Kwaliteitsimpuls P+R												
Financieringsbron (bedragen x €1000,-)	MJP 2011-2014	MJP 2012-2015	BDU 2012	BDU 2013	BDU 2014	BDU 2015						
Parkeersubsidie	1000	1000										
RSP	0	600										
BDU	0	800	500		300							
Totaal	2000	2000										
6. Fietsparkeeren Binnenstad												
Financieringsbron (bedragen x €1000,-)	MJP 2011-2014	MJP 2012-2015	BDU 2012	BDU 2013	BDU 2014	BDU 2015						
Parkeersubsidie	4000	2400										
BDU	0	1600	400		1200							
Totaal	4000	4000										
7. P+R Zernike												
Financieringsbron (bedragen x €1000,-)	MJP 2011-2014	MJP 2012-2015	BDU 2012	BDU 2013	BDU 2014	BDU 2015						
xi100 (3 eigen middelen)	981	350										
Parkeersubsidie	3000	4000										
RSP	0	4000										
BDU	1259	2890	1000		631							
Totaal	7240	7240										
8. P+R Haren (lange termijn)												
Financieringsbron (bedragen x €1000,-)	MJP 2011-2014	MJP 2012-2015	BDU 2012	BDU 2013	BDU 2014	BDU 2015						
RSP	5500	3000										
BDU	560	1449				1449						
Totaal	6060	4449										
9. P+R Driehoek												
Financieringsbron (bedragen x €1000,-)	MJP 2011-2014	MJP 2012-2015	BDU 2012	BDU 2013	BDU 2014	BDU 2015						
RSP	4500	1000										
BDU	0	2800				1000						
Totaal	4500	2800										
Resultaat van negen verschuivingen												
Totaal per financieringsbron	MJP 2011-2014	MJP 2012-2015	BDU 2012	BDU 2013	BDU 2014	BDU 2015						
Parkeersubsidie	10000	3300										
RSP	16700	14488										
BDU	3039	14639	2800		3000	3000						
Quick Win	4000	4400										

Met de verlagings van de totale RSP bijdrage aan deze projecten, dekken we de knelpunten DVM (3 miljoen) Bereikbaarheid Stad (1 miljoen), HOV-as West (1 miljoen) en belangrijke haltes (0,2 miljoen). De BDU-bijdrage in 2012 eindigt in dit overzicht op 2,6 miljoen euro. We ontvangen wel 3 miljoen euro. Het verschil komt omdat BDU voor fietspad Bassemooierstrook, Noordzebrug en indaxering geen deel uitmaken van de hier genoemde projecten.

Collegebrief - Derde fase HOV-as West

.
. .
.

Bestuursdienst



Afdeling Projectmanagement
Steller Theo Zaal
Onderwerp Derde fase HOV-as West

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 3678111 Bijlage(n) 1 Ons kenmerk RO11.2879817
Datum **27 JAN 2012** Uw brief van - Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Met deze brief informeren we u over de 3^e fase van de busbaan HOV-as West –het laatste deel vanaf de Koeriersterweg naar het Centraal Station- en de aanleg van een ongelijkvloerse kruising bij de spoorwegovergang Paterswoldseweg.

Veiligheidseisen ProRail

Tot voor kort gingen we ervan uit dat de 3^e fase aangelegd zou zijn voor 1 januari 2013: de datum die het ministerie van Infrastructuur en Milieu als voorwaarde had gesteld voor de quick win subsidie van € 4 mln. Doordat ons overleg met ProRail over de realisering van de 3^e fase stagneerde, hebben we het ministerie om uitstel verzocht van een jaar. Per brief van 21 november 2011 heeft het ministerie ons dit uitstel verstrekt, met de toezegging dat wij de quick win subsidie elders in mogen zetten indien de 3^e fase niet binnen de termijn gerealiseerd kan worden (zie bijlage).

De stagnatie heeft te maken met aanvullende veiligheidseisen die ProRail stelt bij een verkeersregelininstallatie (VRI) bij de kruising Paterswoldseweg – Koeriersterweg en bij het tracé langs de verkeersleidingpost. ProRail heeft zich tot nu toe op het standpunt gesteld dat een VRI op de genoemde kruising tot onveilige situaties leidt. Als uit nader onderzoek blijkt dat een VRI de veiligheid niet nadelig beïnvloedt, duurt het nog zeker 2 jaar voordat ProRail de VRI aan het eigen systeem heeft gekoppeld.

Wij hebben ProRail laten weten dat we hierdoor gedwongen zijn de uitvoering van de 3^e fase in 'de wacht' te zetten en onze energie te richten op een snelle aanleg van een ongelijkvloerse kruising bij de spoorwegovergang Paterswoldseweg. De realisering van de 3^e fase wordt dan onderdeel van het project.

Ongelijkvloerse kruising

Wij willen snelheid maken met de realisering van de ongelijkvloerse kruising Paterswoldseweg. Als eerste starten we een overleg met onze partners van de regio, provincie en ProRail om duidelijk te krijgen of een gezamenlijke prioriteitstelling voor deze kruising mogelijk is en of voldoende middelen kunnen worden vrijgemaakt. Daarna wordt een 'businesscase' opgesteld voor inzicht in opties, alternatieven,

Collegelief - Derde fase HOV-as West

Volgvel 1

risico's, kosten en baten om een 'go/no go' beslissing te nemen. Wij verwachten dat met een gedegen voorbereiding het project in een termijn van ca. 4 jaar kan worden gerealiseerd.

Een andere reden om tempo te maken is de planning van de reconstructie Zuidelijke Ringweg. Wanneer deze over 4 jaar wordt uitgevoerd, dienen er voor het (HOV) verkeer alternatieve routes beschikbaar te zijn.

Regionaal overleg

De keus om de 3e fase HOV-as west voorlopig niet aan te leggen heeft ook consequenties voor de regio Groningen-Assen. Over onder andere het openbaar vervoer, de exploitatie en de financiering vanuit het Regiofonds gaan we met onze regionale partners in gesprek.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. P. (Peter) Rehwinkel



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



Collegedebrief - Derde fase HOV-as West



BIJLAGE

HVE

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Aan het College van Burgemeester en Wethouders van
gemeente Groningen
Postbus 7081
9701 JB GRONINGEN

DIENST BEZOEK		
INGEK. 23 NOV. 2011		
DOG. NR. 1.311.111/130		
Kopie gez. 01/11		
Dir.	Adv.	Parast.
Moerman	✓	

Directoraat-Generaal
Mobiliteit
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Contactpersoon
drs. N.A.J.C. de Koning
T 070 351 7176
M +31(0)6-15359674
F 070 351 7051

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/157612

Uw kenmerk
RO11.2791838

Datum 21 november 2011
Betreft Uitstel bestedingstermijn quick win 'Doortrekking HOV-as
Peizerweg' (tweede tranche)

RO/g371(1)

Geacht College,

In reactie uw brief van 3 november 2011 (kenmerk RO11.2791838) bericht ik u als volgt.

Met bovenstaande brief verzoekt u tot uitstel van de bestedingstermijn van de middelen voor de quick win 'Doortrekking HOV-as Peizerweg'. De quick win wordt gefinancierd uit de impuls quick wins tweede tranche.

Per brief van 19 februari 2008 (kenmerk VENW/WV-2008-1422) bent u geïnformeerd over de voorwaarden waaronder de middelen quick wins tweede tranche beschikbaar zijn gesteld. De bestedingstermijn voor onderhavige quick win is in het bestuurlijk overleg MIRT Noord-Nederland najaar 2009 een jaar verlengd naar 31 december 2012. Met bovenstaande brief verzoekt u een tweedemaal tot uitstel van de bestedingstermijn, namelijk tot 1 januari 2013.

In uw brief geeft u aan dat het risico bestaat dat het extra uitstel geen soelaas bied. Met bovenstaande brief verzoekt u om in te stemmen met de mogelijkheid om de middelen voor deze quick win in te zetten voor een andere quick win.

Het doel van de impuls, het verbeteren van de stedelijke bereikbaarheid, staat voorop. Om deze reden ben ik bereid om voor onderhavige quick win onder de volgende voorwaarden akkoord te gaan met de nieuwe bestedingstermijn:

- De nieuwe termijn wordt aldus 31 december 2013. Deze termijn is taakstellend en is de eindtermijn.
- Ingaande de verantwoording 2011 ontvang ik voor onderhavige quick win jaarlijks een inhoudelijk voortgangsrapportage. Uit de rapportage moet duidelijk blijken dat de nieuwe bestedingstermijn ook daadwerkelijk wordt gehaald. Ook moet uit de rapportage blijken welke maatregelen u neemt/gaat nemen om de nieuwe termijn ook daadwerkelijk te halen. Ik ontvang deze rapportage binnen drie maanden na afloop van het desbetreffende kalenderjaar.

Mocht blijken dat de middelen voor de quick win 'Doortrekking HOV-as Peizerweg' niet binnen de gestelde termijn tot besteding komen, dan verzoek ik u om dit tijdig aan mij te melden. Zoals met u besproken, is het mogelijk om de middelen

Collegelief - Derde fase HOV-as West



dan in te zetten voor een andere quick win. Indien dit aan de orde is, dan zie ik daartoe een schriftelijk verzoek tegemoet. Ook hiervoor geldt dat de middelen binnen de nieuwe termijn dienen te worden besteed.

Ik ga er evenwel vanuit dat met dit uitstel de middelen voor deze quick win binnen de nieuwe termijn tot besteding komen. De overige voorwaarden, waaronder de verantwoording via SISa blijven onverkort van toepassing.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Een afschrift van deze brief stuur ik ter kennisneming aan het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen (fondsbeheerder).

Hoogachtend,

DE DIRECTEUR-GENERAAL MOBILITEIT,
namens deze,
DE TEAMLEIDER AFDELING INVESTERINGSBELEID

mevrouw drs. C.M. van Dantzig

Directoraat-Generaal
Mobiliteit

Datum
21 november 2011

Ons kenmerk
IENM/BSK-2011/157612

Collegedebrief - Aanbiedingsbrief Parkeren op orde

.
. .
.

Bestuursdienst



Afdeling Beleidsontwikkeling
Steller M. Bloemkolk
Onderwerp Aanbiedingsbrief - Parkeren op orde

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 8701

Bijlage(n) 4

Ons kenmerk RO12.2945946

Datum **28 FEB 2012**

Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

In november hebben wij met u de situatie rond het parkeerbedrijf besproken in de raadscommissie Beheer en Verkeer. De afgelopen jaren zijn steeds meer parkeer- en stallingsvoorzieningen financieel ondergebracht bij het Parkeerbedrijf. We noemen onder andere de uitbreiding van P&R, de kwaliteitsimpuls P&R, gratis bewaakte fietsenstallingen en enkele nieuwe parkeergarages. Dat leidde tot hogere financiële lasten. Destijds dachten we dat de ruimte aanwezig was. De inkomsten van de garages bleven echter achter bij de verwachtingen, onder andere door een lager tempo van bovengrondse ontwikkelingen. Ook het parkeren op straat had een lager resultaat dan verwacht. Daardoor ontstond er een tekort bij het Parkeerbedrijf van gemiddeld 1,8 mln. per jaar voor de periode 2011-2026. En daardoor is er minder ruimte om geplande maatregelen op het gebied van fietsparkeren en P&R te financieren.

In de discussienota 'Parkeren met Perspectief' die toen ter bespreking voor lag, hebben wij de problemen geanalyseerd en tegelijkertijd een pakket maatregelen voorgesteld (het zgn. Basispakket) die er aan bij moeten dragen het Parkeerbedrijf op termijn structureel gezond te krijgen. Het gaat om maatregelen op korte termijn, waarmee we de kosten verlagen en de inkomsten verhogen, passend binnen de kaders van ons huidige verkeer- en vervoersbeleid.

Tevens hebben wij toen gesteld dat er een nieuw verdienmodel moet komen voor het parkeerbedrijf. Onderdelen van het parkeerbeleid mogen geld kosten, maar de dekking van het parkeerbeleid als geheel moet ook op langere termijn geregeld zijn. Dat wil zeggen dat er een houdbaar, d.w.z. minimaal kostendekkend verdienmodel moet komen, binnen de doelen van het Collegeprogramma.

In dat kader leggen we u nu de volgende stukken voor:

- de vaststellingsnota 'Parkeren met Perspectief': maatregelenpakket 2012;
- het rapport 'Perspectief op garageparkeren' van bureau Sellsius;
- het raadsvoorstel herziening bouw- en grondexploitatie parkeergarage Damsterdiep;
- het jaarverslag Parkeerbedrijf 2011.

aanbiedingsbrief bij parkeerstukken

SE.4.C

Collegedebat - Aanbiedingsbrief Parkeren op orde

Volgvel 1

Vaststellingsnota Parkeren met Perspectief: Basispakket 2012

De in de discussienota 'Parkeren met Perspectief' voorgestelde korte termijn maatregelen konden tijdens de commissiebehandeling over het algemeen rekenen op instemming. We hebben dan ook besloten de maatregelen uit het zgn. Basispakket uit te voeren. In twee gevallen – intrekken van een krediet voor stallingen bij haltes en de keuze voor kostendekkend gehandicaptenparkeren – vergt dit nog een afzonderlijk raadsbesluit. Dit is verwerkt in het dictum van het raadsvoorstel bij de Vaststellingsnota. Het basispakket bouwt op tot een opbrengst van ca. 1,84 mln. in 2015. Daarnaast bevatte de discussienota voorstellen voor een Pluspakket. Uitwerking daarvan kunt u tegemoet zien in juli van dit jaar.

Voor een verdere toelichting verwijzen wij u naar het bijgaande raadsvoorstel.

Rapport 'Perspectief op garageparkeren' (bureau Sellsius)

Zoals aangekondigd in de discussienota 'Parkeren met Perspectief', hebben we een extern bureau gevraagd om te komen met suggesties hoe we binnen de kaders van het huidige parkeerbeleid op korte termijn de bezettingsgraad van de parkeergarages kunnen verbeteren. Het rapport 'Perspectief op garageparkeren' van bureau Sellsius uit Apeldoorn bevat daarvoor een eerste aanzet. Na bespreking in de raadscommissie zullen we dit pakket uiterlijk medio 2012 vertalen in concrete maatregelen.

Dotatie aan reserve Grondzaken t.b.v. Circusgarage en Boterdiepgarage

In de begroting 2012 hebben we voorgesteld een bedrag van 10 mln. euro te reserveren om toe te voegen aan de reserve Grondzaken. Dit is een belangrijk onderdeel van het basispakket uit 'Parkeren met Perspectief'. Het geld is bedoeld als dekking voor het afboeken van de Circusgarage (5,35 mln.) en als bijdrage in de kapitaallasten van de Boterdiepgarage.

De Boterdiepgarage gaat voor 10 jaar (2012 t/m 2021) terug naar de grex CiBoGa. Voor diezelfde periode wordt het risico op het tekort van deze grex – voor zover veroorzaakt door de parkeergarage – jaarlijks aangevuld uit de reserve Grondzaken en het resultaat van het parkeerbedrijf, tot een maximum van in totaal 8,5 mln. euro.

De technische uitwerking daarvan (toevoegen van 7,4 mln. in 2012, 1,2 mln. in 2013 en 1,4 mln. in 2014) nemen we mee in het raadsvoorstel 'Begrotingswijzigingen 1e kwartaal 2012' dat u binnenkort ontvangt. De consequenties van deze operatie voor de grex CiBoGa verwerken we in de herziening van de grex CiBoGa later dit jaar. De afboeking van de Circusgarage is onderdeel van de gemeenterekening 2011.

Herziening bouw- en grondexploitatie parkeergarage Damsterdiepgarage

Gedurende de bouw van de Damsterdiepgarage en de gebiedsontwikkeling rond deze garage zijn we geconfronteerd met diverse tegenvallers die hebben geleid tot een kostenstijging van 5,2 miljoen euro (1,5 mln. tekort op de grex en 3,7 mln. op de bouwkosten van de parkeergarage) en een vertraging van 87 weken. In december 2011 werd duidelijk dat we de tweede parkeervloer nog niet kunnen gebruiken vanwege lekkage. Hier loopt de vertraging op tot 109 weken.

aanbiedingsbrief bij parkeerstukken

Collegedebrief - Aanbiedingsbrief Parkeren op orde

Volgvel 2

Dekking grond- en bouwexploitatie

De extra kosten kunnen worden goedge maakt door een hogere bijdrage van het parkeerbedrijf voor de Damsterdiepparage. De bijdrage van het parkeerbedrijf wordt verhoogd naar 40,6 miljoen euro. Dit is mogelijk omdat uit de in 2010 door Deloitte opgestelde prognose blijkt, dat de opbrengstwaarde van de Damsterdiepparage uitkomt op 41,2 miljoen euro.

De prijs die het parkeerbedrijf voor de parkeergarage betaalt, is daarmee nagenoeg gelijk aan de opbrengstwaarde. Daarmee is het parkeerbedrijf in staat om gedurende een exploitatie-periode van 40 jaar de investeringskosten terug te verdienen. De ruimte die binnen het parkeerbedrijf aanwezig was, is daarmee bijna volledig ingezet. Hiermee is dekking van de extra kosten van de grond- en bouwexploitatie geregeld.

Financiële effecten parkeerbedrijf

De voorgestelde dekking uit het parkeerbedrijf heeft consequenties voor de exploitatie van het parkeerbedrijf. De hogere bijdrage voor de parkeergarage leidt tot hogere kapitaallasten. Daarnaast spelen er voor de toekomstige exploitatie van het parkeerbedrijf een aantal andere variabelen die invloed hebben op de opbrengstwaarde. Voor de afschrijvingsperiode, rente en bezettingsgraad stellen we een aantal wijzigingen voor. Per saldo hebben deze wijzigingen een positief effect op de opbrengstwaarde.

De wijzigingen leiden echter wel jaarlijks tot een lager resultaat van het parkeerbedrijf, dan waarmee we nu rekening hielden in de meerjarenprognose. Het gaat om een verlaging van circa 600 duizend euro. Het verwachte nadeel voor 2012 is 1,5 miljoen euro. Dit komt omdat naast de hierboven genoemde verslechtering van 600 duizend euro, de Damsterdiepparage in 2012 nog niet volledig geopend is. In de eerdere prognoses gingen we daar wel van uit.

Deze kostenstijging kunnen we goed maken binnen de exploitatie, omdat we de afschrijvingstermijn hebben verlengd van 40 naar 50 jaar. Die termijn is conform de Financiële Verordening.

Jaarverslag Parkeerbedrijf 2011

Naar aanleiding van het resultaat 2010 van het Parkeerbedrijf (-2,7 miljoen euro), heeft begin 2011 een analyse plaatsgevonden van het meerjarenbeeld en de kostenstructuur van het Parkeerbedrijf. Op basis van die analyse zijn in 2011 reeds diverse maatregelen getroffen om kostenefficiënter te werken. Daarnaast heeft het geleid tot de voorstellen in de discussienota 'Parkeren met Perspectief' om het Parkeerbedrijf op termijn weer structureel gezond te krijgen.

Het Parkeerbedrijf heeft het jaar 2011 afgesloten met een resultaat van -1,9 mln. euro. Dat resultaat is beter dan eerder was verwacht. In de Voortgangsrapportage 2011-3 was de verwachting nog een resultaat van -3,1 mln. euro. Met name lagere kosten van de automatisering en minder inhuur derden dragen bij aan de genoemde verbetering van het resultaat. Ook is het onderhoud van parkeervoorzieningen versoberd, met behoud van een goed kwaliteitsniveau.

aanbiedingsbrief bij parkeerstukken

Collegedebrief - Aanbiedingsbrief Parkeren op orde

Volgvel 3

Monitoring en actualisering meerjarenprognose Parkeerbedrijf

De verschillende maatregelen uit het basispakket bouwen op tot een financieel effect van 1,84 mln. We hebben echter in de huidige economische omstandigheden meer dan anders te maken met onzekerheden. We gaan daarom monitoren of de maatregelen uit het basispakket het beoogde effect hebben. Ook gaan we de maatregelen uit het Pluspakket uitwerken. Daarnaast actualiseren we de meerjarenprognose van het Parkeerbedrijf.

In de discussienota 'Parkeren met Perspectief' hebben we gewerkt met de meerjarenprognose uit 2011. Omwille van de transparantie hebben we die prognose ook gebruikt in de vaststellingsnota 'Parkeren met Perspectief' die u hierbij ontvangt. Dat betreft m.n. de tabel op pag. 7. Alle cijfers daarin zijn uitgedrukt als afwijkingen ten opzichte van die prognose.

In het kader van de voorbereiding van de begroting 2013 werken we aan een nieuwe, geactualiseerde meerjarenprognose. Daarin verwerken we de effecten van de nu voorgelegde besluiten (waaronder die over de Damsterdiepgarage), maar ook de consequenties van het kostendekkend maken van het gehandicaptenparkeren (hierover volgt nog een apart raadsvoorstel), het pakket van Sellsius, het hanteren van project-financiering bij grote parkeerinvesteringen (nu nog PM) en de meevallende resultaten van 2011. Ook zullen we daarbij enkele gevoeligheidsanalyses uitvoeren. Dergelijke analyses geven meer inzicht in de robuustheid van de prognoses en van het verdienmodel van het Parkeerbedrijf.

Zo'n inhoudelijke actualisering geeft een goede indicatie of de nu getroffen maatregelen voldoende zijn. Ook krijgen we zo meer zicht op de mogelijkheden om in de toekomst ambities te kunnen betalen die we nu voorlopig op een laag pitje hebben moeten zetten. Een voorbeeld is het toezicht op P&R-terreinen. Dat laatste zal overigens mede afhankelijk zijn van de hoogte van de jaarlijkse bijdrage van het OV-bureau.

Wij gaan ervan uit dat een kostendekkend Parkeerbedrijf mogelijk is binnen de kaders van ons verkeers- en parkeerbeleid, en dat we binnen die kaders nog aan verschillende knoppen kunnen draaien. Bijvoorbeeld het invoeren van een tarief voor het parkeren op een P&R-terrein, los van het gebruik van de P&R-bus. Men kan immers ook lopend of fietsend verder. Deze maatregel is overigens onderdeel van het Pluspakket en ook Sellsius stelt het voor.

Meer in het algemeen denken we aan het dichten van de 'mazen' in het parkeerregime (waardoor mensen nu nog proberen om betaald parkeren te ontlopen), in combinatie met het scheppen van meer samenhang, helderheid en eenduidigheid in het parkeer-regime in de stad.

Voor de zomer 2013 informeren wij u over de voortgang van het basispakket, de mogelijke opbrengst van het Pluspakket en de resultaten van de geactualiseerde meerjarenprognose. Zonodig doen we u dan ook voorstellen voor aanvullende maatregelen om te komen tot een kostendekkend verdienmodel voor het Parkeerbedrijf.

aanbiedingsbrief bij parkeerstukken

Collegebrief - Aanbiedingsbrief Parkeren op orde

Volgvel 4

Slot

Wij denken dat we met de gemaakte verbeterlagen op het gebied van kostenbeheersing in 2011 en de verschillende maatregelen uit het Basis- en het Plus-pakket van 'Parkeren met Perspectief' belangrijke en noodzakelijke stappen hebben gezet om het parkeerbedrijf op relatief korte termijn weer op orde te krijgen.

Dit jaar gebruiken we om na te gaan of aanvullende maatregelen nodig zijn.

Op deze manier geven we het parkeren in de stad – en daarmee ook het economisch functioneren daarvan – letterlijk en figuurlijk weer nieuw perspectief.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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



aanbiedingsbrief bij parkeerstukken

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering 28 maart 2012
Raadscommissie Beheer en Verkeer
Datum raadscommissie 14 maart 2012
Publiciteit Persbericht PB
Bijlagen 1

Registratienr. RO 12.2939667
Datum B&W besluit 20 FEB 2012
Portefeuillehouder Dekker
Steller M. Bloemkolk
Telefoon 367 8701
E-mail marcel.bloemkolk@groningen.nl

Onderwerp

Vastellingsnota "Parkeren met Perspectief"

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. kennis te nemen van de vastellingsnota "Parkeren met Perspectief";
- II. om voor de kosten van het gehandicaptenparkeren een (eventueel inkomensafhankelijke) bijdrage te vragen aan gehandicapten;
- III. de eerder genomen besluiten (raadsvoorstel RO 10.2255239) inzake het proefproject "verbeteren fietsparkeermogelijkheden bij drie bushaltes" en het daarvoor beschikbaar gestelde krediet van € 100.000,- in te trekken;
- IV. de gemeentebegroting 2012 dienovereenkomstig te wijzigen.

Aanwijzingen: status, deadline, visietrommel

Afgehandeld en naar archief Paraaf Datum Classificatienr. _____

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

- 2 -

Publiekssamenvatting

In de vaststellingsnota "Parkeren met Perspectief" wordt een pakket maatregelen voorgesteld die er aan bij moeten dragen het Parkeerbedrijf op termijn weer structureel gezond te krijgen. Het gaat om maatregelen op korte termijn waarmee we de kosten verlagen en de inkomsten verhogen, maar die passen binnen de kaders van ons huidige verkeer- en vervoersbeleid. De maatregelen zijn in november 2011 beschreven in de discussienota "Parkeren met Perspectief" en besproken in de raadscommissie Beheer en Verkeer.

Voorgesteld besluit

De raad besluit:

- I. kennis te nemen van de vaststellingsnota "Parkeren met Perspectief";
- II. om voor de kosten van het gehandicaptenparkeren een (eventueel inkomensafhankelijke) bijdrage te vragen aan gehandicapten;
- III. de eerder genomen besluiten (raadsvoorstel RO 10.2255239) inzake het proefproject "verbeteren fietsparkeermogelijkheden bij drie bushaltes" en het daarvoor beschikbaar gestelde krediet van € 100.000,- in te trekken;
- IV. de gemeentebegroting 2012 dienovereenkomstig te wijzigen;

Inleiding

In november is de discussienota "Parkeren met Perspectief" besproken in de raadscommissie. Aanleiding was het structurele tekort van het Parkeerbedrijf. In de discussienota hebben we verschillende maatregelen voorgesteld (het zgn. Basispakket en Pluspakket) die erop zijn gericht de inkomsten van het Parkeerbedrijf te verhogen en de lasten te verlichten.

Beoogd resultaat

Doel is om het Parkeerbedrijf op termijn financieel weer structureel gezond te maken. Onderdelen van het parkeerbeleid mogen geld kosten, maar de dekking van het parkeerbeleid als geheel moet ook op langere termijn gegarandeerd zijn. Dat wil zeggen dat er een houdbaar, minimaal kostendekkend verdienmodel moet komen, binnen de doelen van het Collegeprogramma.

Kader

De maatregelen uit "Parkeren met Perspectief" passen binnen de kaders van het collegeprogramma en het huidige parkeerbeleid, dat is vastgelegd in de nota "Parkeren in de stad: duurzaam bereikbaar".

Argumenten/afwegingen

Maatregelen Parkeren met Perspectief

De in de discussienota Parkeren met Perspectief voorgestelde maatregelen konden tijdens de raadscommissie-behandeling over het algemeen rekenen op instemming. We stellen dan ook voor die maatregelen - het zgn. Basispakket - uit te voeren. Deze maatregelen vindt u samengevat terug in bijlage 1 van de vaststellingsnota "Parkeren met Perspectief".

Ten opzichte van de tekst van de discussienota en de tekst van de begroting 2012 zijn er op verschillende onderdelen ontwikkelingen te melden en is de tekst op onderdelen aangepast.

- We stellen voor om gehandicapten een bijdrage te vragen.
We komen in april bij u terug met een raadsvoorstel voor de concrete vertaling van het begrip "kostendekkendheid" in relatie tot het gehandicaptenparkeren.
- Het voorstel een tarief in te voeren voor langparkeerders in het Stadsbalkon bleek niet houdbaar, omdat het leidt tot veel minder inkomsten dan aanvankelijk was gedacht. In plaats daarvan stellen we voor om te bezien of we onze kosten voor het gratis (weekend)gebruik van de NS-stalling

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

- 3 -

kunnen verlagen.

Als dat onverhoopt niet lukt, moeten wij gezien de beperkte middelen het gratis gebruik van deze stalling helaas beëindigen. Dat kost de gebruiker weliswaar geld, maar tast in elk geval de kwaliteit of de capaciteit van de stalling niet aan. Op jaarbasis betekent dat een besparing van 35.000 tot 70.000 euro. Voorlopig gaan we uit van 35.000 euro.

- Het voorstel om voorlopig geen nieuwe stallingen aan te leggen bij bushaltes betekent dat een eerder door u genomen raadsbesluit over het verbeteren van fietsparkeermogelijkheden bij drie bushaltes (RO 10.2255239) moet worden ingetrokken. Dit is verwerkt in het dictum van dit raadsvoorstel.
- We verminderen de lasten voor het Parkeerbedrijf door de bijdrage van het Parkeerbedrijf aan een aantal investeringsprojecten te vervangen door bijdragen uit BDU, RSP en "quick win"-geld. In totaal gaat het om een lastenvermindering van 7 miljoen euro aan investeringsruimte. In de discussienota "Parkeren met Perspectief" waren al genoemd de bijdragen van het Parkeerbedrijf aan de geplande stallingsvoorziening in de binnenstad, aan P&R Zernike en aan het verbeteren van de kwaliteit van P&R-voorzieningen. Nieuw is dat er ook geld vrijvalt bij het Parkeerbedrijf door het verschuiven van "quick win"-geld (oorspronkelijk bestemd voor de HOV-as West) naar de ontsluiting van P3. Deze verschuivingen in de financiering zijn verwerkt in het meerjarenprogramma Verkeer 2012-2015. In dat meerjarenprogramma doen we voorstellen waardoor het oorspronkelijke budget voor de HOV-as West op peil blijft.
- Zoals aangekondigd in de discussienota "Parkeren met Perspectief", hebben we een extern bureau gevraagd om te komen met suggesties hoe we binnen de kaders van het huidige parkeerbeleid al op korte termijn de bezetting van de parkeergarages kunnen verbeteren. Het rapport "Perspectief op garageparkeren" van bureau Sellsius uit Apeldoorn bevat daarvoor een eerste aanzet. Na bespreking daarvan met uw raad zullen we dit pakket op korte termijn vertalen in concrete maatregelen.
- Een belangrijk onderdeel van het pakket maatregelen is dat er een bedrag van 10 miljoen euro wordt toegevoegd aan de reserve grondzaken. Dit bedrag - dat is gereserveerd in de begroting 2012 - is bedoeld voor het afboeken van de Circusgarage (5,35 miljoen euro) en als bijdrage in de kapitaallasten van de Boterdiepgarage. De Boterdiepgarage gaat voor 10 jaar (van 2012 t/m 2021) terug naar de grex CiBoGa. Voor diezelfde periode wordt het risico op het tekort op die grex - voor zover dat wordt veroorzaakt door de parkeergarage - opgevangen door het restant van de dotatie aan de reserve Grondzaken, aangevuld uit het resultaat van het Parkeerbedrijf, tot een maximum van 8,5 miljoen euro. De technische uitwerking van het gefaseerd toevoegen van 10 miljoen euro aan de reserve Grondzaken nemen we mee in het raadsvoorstel "Begrotingswijziging 1e kwartaal 2012" dat u binnenkort ontvangt. De effecten van deze operatie voor de grex CiBoGa worden verwerkt in de herziening van de grex later dit jaar. Het afboeken van de Circusgarage nemen we mee in de gemeenterekening 2011.

Actualisering meerjarenprognose

De verschillende maatregelen uit het basispakket bouwen op tot een financieel effect van ca. 1,8 miljoen euro per jaar in 2015. Maar in de huidige economische omstandigheden hebben we meer dan anders te maken met onzekerheden.

We gaan daarom monitoren of de maatregelen uit het basispakket het beoogde effect hebben. Ook gaan we de maatregelen uit het Pluspakket uitwerken. Daarnaast actualiseren we in het kader van de voorbereiding van de begroting 2013 de meerjarenprognose van het Parkeerbedrijf. Daarin

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

- 4 -

verwerken we de effecten van de nu voorgelegde besluiten (waaronder die over de Damsterdiepgarage), maar ook de consequenties van het kostendekkend maken van het gehandicaptenparkeren (hierover volgt nog een apart raadsvoorstel), het hanteren van projectfinanciering bij grote parkeerinvesteringen (nu nog PM), de nog niet geraamde maatregelen uit het Pluspakket van "Parkeren met Perspectief" (waaronder inkomsten uit de Wet Mulder) en de resultaten van de analyse van het meevallende resultaat van 2011. Ook zullen we daarbij enkele gevoeligheidsanalyses uitvoeren. Dergelijke analyses geven meer inzicht in de robuustheid van de prognoses en van het verdienmodel van het Parkeerbedrijf.

Op basis van dit geheel willen we later dit jaar bepalen of aanvullende stappen nodig zijn om te komen tot een minimaal kostendekkend Parkeerbedrijf.

Conclusies

Met als uitgangspunt de huidige meerjarenprognose van het Parkeerbedrijf die is gehanteerd bij het opstellen van "Parkeren met Perspectief", de toevoeging van 10 miljoen euro aan de reserve Grondzaken en onder de voorwaarde dat alle maatregelen ook volledig uitgevoerd kunnen worden, kan de voorzichtige conclusie zijn dat na invoering van het Basispakket (incl. terugplaatsing van de Boterdiepgarage naar de grondexploitatie CiBoGa) het Parkeerbedrijf daarmee op papier binnen enkele jaren weer in evenwicht is.

Net als in de discussienota waarschuwen we echter voor al te optimistische verwachtingen. De huidige economische situatie brengt veel onzekerheden met zich mee, met potentieel negatieve effecten voor het Parkeerbedrijf (o.a. vertraging ontwikkelingen bovengronds, afnemende opbrengsten betaald parkeren op straat en in de garages). Ook moeten we rekening houden met de mogelijkheid dat niet alle maatregelen het maximale effect zullen hebben. Bovendien moeten we afwachten hoe de garage Damsterdiep gaat lopen.

Het perspectief is onzeker en de marges zijn smal. Mede daarom werken we dit jaar het Pluspakket uit en gaan we ook de meerjarenprognose van het Parkeerbedrijf actualiseren, om op basis daarvan te bepalen of aanvullende maatregelen nodig zijn. Ook hebben we dan meer zicht op de mogelijkheden om in de toekomst ambities te kunnen betalen die we nu voorlopig op een laag pitje hebben moeten zetten. Een voorbeeld is het toezicht op P&R-terreinen. Dat laatste zal overigens mede afhankelijk zijn van de jaarlijkse bijdrage van het OV-bureau.

Maatschappelijk draagvlak/participatie

N.v.t.

Financiële consequenties

Gefaseerd toevoegen 10 miljoen euro aan reserve Grondzaken

Hierboven is al vermeld dat in de begroting 2012 10 miljoen euro is gereserveerd om het tekort van het Parkeerbedrijf voor de komende vijf jaar op te lossen. Dit is bestemd voor de hiervoren voorgestelde afboeking van de Circusgarage (5,35 miljoen euro) en voor een deel van de dekking van het risico van de Boterdiepgarage, die voor 10 jaar teruggaat naar de grex CiBoGa. Voor diezelfde periode wordt het risico op het tekort op die grex - voor zover dat wordt veroorzaakt door de parkeergarage - opgevangen door het restant van de dotatie aan de reserve Grondzaken, aangevuld uit het resultaat van het Parkeerbedrijf, tot een maximum van 8,5 miljoen euro. De technische uitwerking van het gefaseerd toevoegen van de 10 miljoen euro aan de reserve Grondzaken nemen we mee in het raadsvoorstel "Begrotingswijzigingen 1e kwartaal 2012". De consequenties van deze operatie voor de grex CiBoGa worden verwerkt in de herziening van de grex later dit jaar. Het afboeken van de Circusgarage nemen we mee in de rekening 2011.

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

- 5 -

Begrotingswijziging

Begrotingswijziging voor investeringskrediet

Verbeteren fietsparkeermogelijkheden bij drie bushaltes

Betrokken dienst(en)	RO/EZ
Soort wijziging	intrekking investeringskrediet
Tijdsplanning krediet	2012-2015

Financiële begrotingswijziging	Uitgaven	Inkomsten	Saldo
<i>7.1 fiets</i>	-100		100
			0
Totalen begrotingswijziging	-100	0	100

Realisering en evaluatie

De planning van invoering van de maatregelen is meegenomen in bijlage 1 van "Parkeren met Perspectief".

We streven er naar de voorgestelde maatregelen zo snel mogelijk in te kunnen voeren om zo snel mogelijk resultaat te kunnen boeken. Een aantal maatregelen kan met terugwerkende kracht in gaan (zoals de afboeking van de Circusgarage in 2011), voor andere is meer voorbereidingstijd en/of overleg nodig.

Na invoering van maatregelen kunnen we na verloop van tijd een betere schatting maken van de effecten.

Mogelijk worden deze ook aangevuld/aangepast na herijking van het parkeerbeleid.

We zullen u via de Voortgangsrapportage op de hoogte houden van zowel het tempo van invoering van de verschillende maatregelen als de financiële effecten daarvan.

Perspectief op garageparkeren

Groningen, 22 februari 2012

sellsius
reclame en marketing

Inleiding

Opdracht,
verantwoording en
leeswijzer

Het traditionele 'evenwicht' tussen straatparkeren, parkeren in garages en P+R lijkt in Groningen uit balans te zijn geraakt. Een ontwikkeling die mede is ingegeven door het parkeerbeleid, dat gericht is op beheersing van de verkeersstromen met als hoofddoelstelling bij te dragen aan een duurzame, bereikbare en aantrekkelijke stad. Het verdienmodel van het Parkeerbedrijf is aan deze ontwikkeling nog onvoldoende aangepast.

In opdracht van de gemeente Groningen heeft Sellsius de mogelijkheden in kaart gebracht om de opbrengst van de parkeergarages te verhogen. Wij zien echter niet uitsluitend een operationele uitdaging. Gegeven de hiervoor geschetste ontwikkeling zien wij de uitdaging zowel op strategisch, tactisch als operationeel niveau. Uiteindelijk zal het gaan om keuzes in relatie tot de beleidsmatige doelen op het gebied van economie, ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer en duurzaamheid, zoals die zijn verwoord in het Collegeprogramma. En daarnaast de verwerkingscapaciteit van de stad in relatie tot de gewenste bezetting van de garages en de bereikbaarheid van de stad tijdens de spits.

Naast het raadplegen van eerdere onderzoeken, reeds uitgevoerde acties, diverse beleidsdocumenten en plannen, waaronder het beleid Verkeer & Vervoer, het jaarverslag 2009 – 2010, het Marketingplan Parkeerbedrijf 2010 - 2015, de businessplannen van de verschillende PMC's - uitgevoerd in opdracht van en geschreven door de mensen van het Parkeerbedrijf - is extern verkregen informatie geraadpleegd en gesproken met verschillende medewerkers van de gemeente Groningen.

Deze notitie dient in samenhang met de beleidsnota 'Parkeren met perspectief' en het jaarverslag 2011 gelezen te worden. Het heeft niet de ambitie om volledig te zijn.

Apeldoorn, 22 februari 2012

Gerjan Ananias
Mirella van de Bunte
Monique Kastelein

sellsius
reclame en marketing

notitie Perspectief op garageparkeren, 22 februari 2012

Inhoudsopgave

1 > Het perspectief	
	<ol style="list-style-type: none">1. Strategische uitgangspunten2. Huidige situatie3. Externe ontwikkelingen4. Parkeergedrag5. Probleemstelling
2 > Het dashboard	
	<ol style="list-style-type: none">1. Toelichting2. Parkeerbeleid3. Doelgroepen4. Parkeerregime
3 > Het maatregelenpakket	
4 > Conclusie en aanbeveling	
5 > Tactiek	<ol style="list-style-type: none">1. Marketing2. Positionering en parkeerformule3. Parkeerformule in beeld4. Parkeerformule invulling5. Productformule6. Parkeerportal

Inhoudsopgave

6	> Operatie
1.	Randvoorwaarden
2.	Maatregelen en acties overstijgend aan de individuele parkeergarages
3.	Boterdiepgarage
4.	Circusgarage
5.	Damsterdiepgarage
6.	Euroborggarage
7.	Oosterpoortgarage
7	> Tot slot
8	> Bijlagen
1.	Het Parkeerbedrijf in cijfers en in beeld
2.	Doelgroepen in cijfers

notitie Perspectief op garageparkeren, 22 februari 2012

1. Het perspectief

1.1 Strategische uitgangspunten

- Sinds jaar en dag hecht Groningen aan een integrale aanpak van zijn ruimtelijke ontwikkeling en bereikbaarheid. Zo waren het verkeerscirculatieplan uit de jaren '70 en het plan 'Binnenstad Beter' niet in de eerste plaats een verkeersplan, maar een onderdeel van een bredere visie voor het verbeteren van de kwaliteit en aantrekkelijkheid van de binnenstad. Plannen waarbij doelen en maatregelen op het gebied van economische ontwikkeling, bereikbaarheid en inrichting van de binnenstad hand in hand gingen. Tegenover de introductie van een sectorensysteem in de binnenstad stond de completering van het ringwegenstelsel. Tegenover het verder autovrij maken van de binnenstad het optimaliseren van de aanrijroutes en het uitbreiden van de parkeercapaciteit.
- De stad Groningen vervult een bijzondere rol voor haar omgeving. De economische, onderwijs en culturele centrumfunctie van de stad voor de regio maakt dat de pendel van en naar de stad groot is. Zo'n 60.000 mensen vinden dagelijks hun werk in of vlakbij de binnenstad. Dagelijks komen er 180.000 mensen vanuit de regio naar de stad. Dit aantal groeit naar verwachting uit naar 215.000 in 2020. 75% hiervan komt met de auto. De stad is nog compacter geworden en de mobiliteit is verder toegenomen. Het aantal auto's kan de stad niet bergen.
- Begin 2010 is de parkeernota 'Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar' vastgesteld. De hoofddoelstelling van het parkeerbeleid is bijdragen aan een duurzame, bereikbare en aantrekkelijke stad. Op dit moment is het integrale verkeersbeleid na al die jaren dus nog steeds actueel.
- Het verkeersbeleid speelt in op de grote verscheidenheid aan verkeersbewegingen naar en in de stad. De centrale opgave daarbij is het verleden van de 180.000 mensen die dagelijks naar de stad reizen om de auto te laten staan en te kiezen voor de fiets of het openbaarvervoer. Op deze wijze wordt een verkeersinfarct voorkomen en blijft de stad leefbaar.
- Het gemeentelijk verkeersbeleid wordt door de regio en de provincie omarmd. Hierbij gaat het om de integratie met het ruimtelijk ordeningsbeleid. Investeren in een compacte stad, wijkvernieuwing en woningbouw in de bestaande stad, intensiveren van de werkgelegenheid en andere stedelijke functies in en rond de binnenstad en in de dynamo's. Dat alles zorgt ervoor dat de belangrijkste voorzieningen in de stad goed bereikbaar zijn, vooral voor fiets en openbaarvervoer. De doelstelling voor 2020 is een verdubbeling van het aantal reizigers per openbaarvervoer en dagelijks 10.000 minder autobewegingen naar de stad.

1. Het perspectief

1.1 Strategische uitgangspunten

- Binnen het Parkeerbedrijf worden naast het managen van de exploitatie- en beheerwerkzaamheden in betaald parkeergebieden en verschillende parkeervoorzieningen (buurtstallingen, parkeergarages, fietsstallingen en P+R terreinen) een breed scala aan operationele werkzaamheden rond het verlenen van parkeervergunningen uitgevoerd. Daarnaast vinden binnen het Parkeerbedrijf werkzaamheden plaats op het gebied van vastgoedmanagement, bedrijfs(economische) analyses, marketing en contractmanagement.
- Het uitgangspunt van het parkeerbeleid van de stad Groningen is dat er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, deze zich op de juiste plaatsen bevinden én tegen reële prijzen te gebruiken zijn. De uitvoering van hiervan dient op een bedrijfseconomisch verantwoorde wijze plaats te vinden. Het parkeerbedrijf hanteert dan ook een financieel gesloten financiering, waarbij het geld dat wordt verdiend met de winstgevende onderdelen wordt ingezet, om de niet rendabele, maar beleidsmatig gewenste initiatieven als bijvoorbeeld de P+R voorzieningen en fietsparkeren te realiseren. De huidige kaders van het parkeerbeleid zorgen niet voor kostendekkend geheel.
- Naast dat de gemeente zelf een vijftal garages exploiteert, verhuurt ze een viertal garages aan commerciële partijen (Q-Park, Holland Casino en Martiniplaza).

1. Het perspectief

1.2 Huidige situatie

- Het resultaat van het Parkeerbedrijf staat onder druk. In 2010 bedroeg het resultaat -/- € 2,7 milj. Dit is € 2,2 milj. lager dan begroot in de Parkeernota. De huidige meerjarenprognose geeft voor de periode 2011-2026 een gemiddeld tekort van € 1,8 milj. per jaar weer. Cumulatief loopt dit op tot € 27 milj. in 2026. Naar aanleiding hiervan heeft begin 2011 een fundamentele analyse plaatsgevonden van het meerjarenbeleid en de kostenstructuur van het Parkeerbedrijf. Op basis van deze analyse zijn in 2011 reeds diverse maatregelen getroffen om kosten efficiënter te werken. Dit heeft geresulteerd in een resultaat voor 2011 van -/- € 1,9 milj. (exclusief de afboeking van de Circusgarage), hetgeen lager is dan oorspronkelijk geraamd in het meerjarenbeleid.
- De huidige economische situatie heeft gevolgen voor het gebruik van betaalde parkeerplaatsen (-/- 5% landelijk). De inkomsten uit zowel het straatparkeren als het gebruik van de gemeentelijke commerciële parkeerplaatsen staan hierdoor onder druk.
- De PMC Straatparkeren heeft daarnaast lagere opbrengsten gerealiseerd vanwege de overgang van de handhaving van de Regiopolitie naar de gemeentelijke afdeling Stadtoezicht en illegale lediging van parkeerautomaten.
- Het succes van de P+R terreinen heeft invloed op de inkomsten. Zowel forenzen als winkeland publiek kiezen vaker voor gratis parkeren aan de rand van de stad in plaats van 'duur' parkeren dichtbij de gewenste eindbestemming.
- De kosten van het beheer van de parkeergarages en de exploitatie van de P+R terreinen en fietsstallingen nemen gestaag toe, terwijl in het geval van de laatste twee deze kosten niet worden gedekt met inkomsten uit gebruik van deze voorzieningen.
- De huidige economische situatie heeft gevolgen voor de mate waarin bouwplannen worden gerealiseerd en de snelheid waarmee. Zo blijven de bovengrondse ontwikkelingen bij de Boterdiepgarage en in mindere mate op het Europapark uit, met als gevolg minder bedrijvigheid en dus een tegenvallende parkeerbehoefte.
- Ondanks het nog steeds toenemende aantal inwoners en bezoekers aan de stad is er sprake van een in de loop der jaren gecreëerde overcapaciteit aan parkeerplaatsen.

notitie Perspectief op garageparkeren, 22 februari 2012

selsius
reclame en marketing

1. Het perspectief

1.2 De huidige situatie

- Het parkeerregime is in tegenstelling tot het regime in andere grote steden diffuus. Parkeertarieven en betaaltijden binnen de verschillende schillen van de stad zijn veelal niet eenduidig. Daarnaast is vrij parkeren nog mogelijk.
- Het Parkeerbedrijf is in meer of mindere mate beperkt in haar sturingsmogelijkheden om de markt te bewerken. De organisatie heeft als onderdeel van de gemeente een publieke rol. Transparantie en gelijkheid zijn uitgangspunten bij de uitvoering van haar taken. Daarnaast heeft het parkeerbeleid direct invloed op de handelingsruimte en het speelveld waarin de organisatie opereert.
- De afhankelijkheid tussen het Grondbedrijf en het Parkeerbedrijf is groot en legt een druk op de kostenbeheersing en de door het Parkeerbedrijf te realiseren parkeercapaciteit en bezettingsgraden.
- De PMC's P+R en Fietsparkeren kosten geld, hier staan geen inkomsten tegenover. De PMC's Buurtstallingen, Straatparkeren en Parkeergarages kennen zowel een kosten- als batenzijde.
- De door het Parkeerbedrijf geëxploiteerde parkeergarages laten een verschillend beeld zien qua ontwikkeling van omzet en bezoek. Met name de Circusgarage (-/- € 0,3 milj. per jaar) en Boterdiepgarage (-/- € 1,7 milj. per jaar) zijn een belangrijke oorzaak van het huidige tekort bij het Parkeerbedrijf.
- In bijlage 1 wordt de huidige situatie in aantallen per PMC in kaart gebracht en een locatieschets weergegeven.

1. Het perspectief

1.3 Externe ontwikkelingen

- Op macro-economisch niveau wordt tot 2013 een marginale groei verwacht van slechts enkele procentpunten. Dit heeft gevolgen voor investeringen op overheidsniveau (rijks en lagere overheden) maar ook op de uitgaven op consumentenniveau.
- Geplande grote infrastructurele en bouwkundige projecten als de Regio Tram, het Forum, de Diepenring en de Zuidelijke ringweg hebben impact op de bereikbaarheid van de binnenstad, de parkeergarages en de openbare parkeerplaatsen en hiermee dus het gebruik van parkeervoorzieningen.
- De komst van de Regio Tram, welke uitstekend past bij de keuze de duurzaamste stad van Nederland te zijn, heeft daarnaast impact op het gebruik van de parkeergarages. Deze impact lijkt mogelijk nog groter als na 2020 de trams doorrijden de regio in. Inwoners van omliggende plaatsen krijgen zo een nieuwe, directe verbinding met winkels, onderwijsinstellingen en bedrijven in de stad. Dit biedt perspectief om regionaal het debat aan te gaan inzake regionaal parkeren en verkeersstromen uit de stad te weren. De andere kant van deze medaille is dat openbare parkeervoorzieningen moeten wijken (afname maatveld plaatsen) en de verkeersstromen en daarmee de behoefte aan parkeren in de stad nog verder zullen afnemen. Het verkeer dat de stad in komt zal daarentegen in de garages moeten parkeren, aangezien er steeds minder (tot geen) alternatieven voor handen zijn.
- Deze ontwikkelingen hebben tevens negatieve financiële consequenties voor het Parkeerbedrijf (onder andere verder stijgende kapitaallasten, tijdelijk minder inkomsten door verslechterde bereikbaarheid, minder openbare parkeerplaatsen, nog meer overcapaciteit aan parkeerplaatsen).

1. Het perspectief

1.4 Parkeergedrag

- Parkeergedrag kenmerkt zich door vaste patronen die lastig te doorbreken zijn. Men kiest veelal voor dezelfde parkeervoorziening bij een volgend bezoek. De eindbestemming is veelal bepalend voor de locatie waar men parkeert.
- Indien men de te bezoeken stad nog niet kent, speelt de zichtbaarheid van de parkeervoorziening op de aanrijroute naar de binnenstad en de verwijzing binnen de stad een belangrijke rol.
- Behoring in de parkeervoorziening zelf en op het moment dat de garage wordt uitgereden, werken positief als het gaat om de mate van tevredenheid van de gebruiker.
- Uit onderzoek van Maurice de Hond (2009) komt naar voren dat het gebrek aan parkeermogelijkheden een belangrijke reden is om ergens anders te gaan winkelen. De hoogte van de parkeertarieven speelt bij de keuze van een winkelgebied of stadscentrum een minder prominente rol. De prijs voor het parkeren (maximaal zo'n 5 euro per uur), wordt immers afgezet tegen de tientallen, zo niet honderden euro's waarvoor inkopen worden gedaan. Volgens onderzoeken van Giuliano Mingardo van de Erasmus Universiteit Rotterdam uit 2007 en 2008 heeft de hoogte van parkeertarieven helemaal geen invloed op de omzet van winkelgebieden. Het Kenniscentrum voor Verkeer, Vervoer en Infrastructuur heeft eenzelfde conclusie getrokken voor recreatieve bestemmingen. Het parkeertarief heeft weinig invloed op het aantal recreatieve bezoekers. Veel belangrijker is de aantrekkingskracht van een gebied of functie en de omvang en kwaliteit van het vervoerswijdteaanbod. Het centrum van Amsterdam bijvoorbeeld heeft niet te lijden als het gaat om aantallen bezoekers, ondanks dat zij het hoogste parkeertarief van Nederland heeft. Ook voor kleinere gemeenten en kleinere attracties maakt het vrij weinig uit hoe hoog het parkeertarief is. Of dit ook voor Groningen geldt en in welke mate substitutie zal plaats vinden tussen de verschillende parkeervoorzieningen, zal uit vervolgonderzoek moeten blijken.
- Uit onderzoek, in opdracht van Park-line is gebleken dat parkeerders bereid zijn om 5 minuten of langer van de bestemming af te parkeren indien daar per uur € 1,- mee bespaard kan worden. Daarnaast is gebleken dat men niet langer vooraf wil betalen.
- Uit ditzelfde onderzoek is gebleken dat meer dan de helft van de Nederlanders bereid is om meer te betalen, indien afrekenen per minuut mogelijk is. Men betaalt liever € 0,06 per minuut dan € 3,- per uur.

notitie Perspectief op garageparkeren, 22 februari 2012

selsius
reclame en marketing

1. Het perspectief

> 1.4 Parkeergedrag

- Parkeergarages worden gebruikt voor kort parkeren, P+R terreinen voor lang parkeren. De grens ligt hierbij op twee uur. Gebruikers die de stad niet goed kennen (niet-frequente gebruikers) maken vaker gebruik van parkeergarages. Bezoekers (frequente gebruikers, oftewel forenzen en winkelend publiek) die de stad kennen, maken vaker gebruik van P+R terreinen. Frequent is hierbij drie keer per week of meer (bron: Parkeerenquête Groningen 2011).
- Gebruikers met het motief winkelen maken meer gebruik van parkeergarages (bron: Parkeerenquête Groningen 2011).
- Forenzen en studenten maken meer gebruik van de P+R terreinen (bron: Parkeerenquête Groningen 2011).

notitie Perspectief op garageparkeren, 22 februari 2012

selsius^o
reclame en marketing

1. Het perspectief

1.5 Probleemstelling

Vanuit de gemeentelijke parkeerdoelstellingen, wordt met een scope van 5 jaar, gestuurd op een omzetverhoging van de parkeergarages. Met als doel het tekort op de begroting – welke de komende jaren een blijvend negatief beeld laat zien - structureel weg te werken en de exploitatie weer kostendekkend te krijgen.

Met een omzet (prognose 2011) van 2,6 milj. (tickets en abonnementen) en een tekort van 2,2 milj. op de exploitatie van de PMC parkeergarages (zie bijlage 2), betekent dit een benodigde verhoging aan de opbrengstzijde van 85%. Of zelfs nog meer als we focussen op de meest verliesgevende garages Boterdiep en Circus. Wij stellen dat deze omzetverhoging op parkeergarages wel erg ambitieus is, wat wordt bevestigd door een gerealiseerde omzetsijging in 2011 ten opzichte van 2010 van bijna € 400.000 (8,7%). Rekening houdend met het feit dat intensieve marktbenadering ook om investeringen vraagt, wordt Return on Investment (RO) van de inspanningen een belangrijke factor in het resultaat.

Een substantieel deel van het verlies wordt veroorzaakt door hoge kapitaallasten en onderhoudskosten. Het niveau daarvan is zo hoog dat dekking door parkeergelden niet reëel is.

In de notitie 'Parkeren met Perspectief' wordt ook de kostzijde van de exploitatie zichtbaar gemaakt en ten aanzien van de Boterdiepgarage en Circusgarage al maatregelen genomen om de exploitatiekosten te verlagen. Een nieuwe exploitatiebegroting gebaseerd op de uitgangspunten beschreven in de notitie 'Parkeren met Perspectief' zal helpen bij een meer realistische doelstelling m.b.t. omzetgroei.

Uiteindelijk ligt het probleem niet enkel bij de parkeergarages, maar bij de samenhang in kosten en baten van de verschillende PMC's van het parkeerbedrijf. Deze is uit balans geraakt. Daar waar voorheen straatparkeren voldoende inkomsten genereerde om de kosten van de overige voorzieningen afdoende te dekken, houden de baten en lasten geen gelijke tred meer. Het geld dat wordt verdiend met winstgevende onderdelen is niet langer voldoende om niet rendabele, maar beleidsmatig zeer gewenste initiatieven als fietsparkeren en P+R voorzieningen te realiseren. Kortom, het Parkeerbedrijf is toe aan een nieuw verdienmodel.

selsius
reclame en marketing

2. Het dashboard

> 2.1 Toelichting

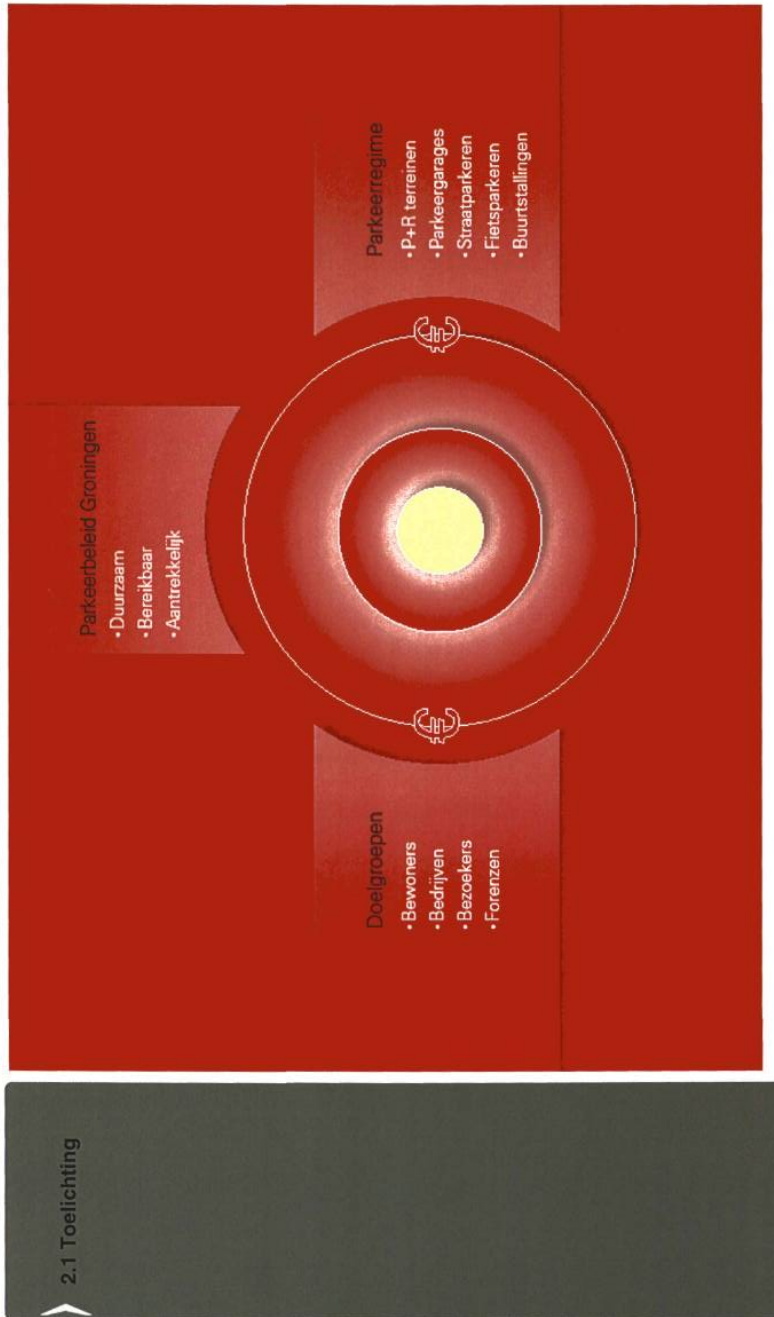
Het resultaat (W) van het Parkeerbedrijf wordt bepaald door de opbrengsten (O) aan de ene kant en de kosten (K) aan de andere. De opbrengsten worden bepaald door de parkeertarieven enerzijds en het aantal parkeerders (frequentie en duur) anderzijds.

$$W = O - K$$

$$O = P \times Q$$

De hoeveelheid auto's die de stad in komt, is afhankelijk van het parkeerbeleid dat gericht is op beheersing van verkeersstromen en is afgestemd op de verwerkingscapaciteit van de stad, het parkeerregime en het parkeergedrag van de diverse doelgroepen (bewoners, bezoekers, bedrijven en forenzen). Het aantal auto's dat parkeert in de parkeergarages van de gemeente Groningen wordt daarnaast beïnvloed door de concurrentiepositie van de garages ten opzichte van alternatieve (parkeer)voorzieningen en de parkeergarages van andere organisaties.

2. Het dashboard



NB Op alle variabelen kan gestuurd worden.

notitie Perspectief op garageparkeren, 22 februari 2012

sellsius
reclame en marketing

2. Het dashboard

2.2 Parkeerbeleid

Het parkeerbeleid is gebaseerd op bereikbaarheid van de stad voor de regio en leefbaarheid voor de bewoners. Het streven de binnenstad autoluw te maken, het stimuleren van het gebruik van de fiets en het OV en het succes van de P+R terreinen, hebben als gevolg dat het aantal parkeerders in de binnenstad (nog verder) afneemt.

Door dit aspect gecontroleerd los te laten, rekening houdend met de verwerkingscapaciteit van de stad en het maximale laadvermogen van de parkeergarages, zullen de verkeersstromen in de binnenstad toenemen en het gebruik van parkeervoorzieningen inclusief de garages toenemen.

De doelgroepen zijn onder te verdelen in de volgende vier groepen:

- **Bewoners** → het aantal inwoners in de gemeente Groningen is de laatste jaren gegroeid van 179.329 inwoners in 2004 naar ruim 190.000 eind 2010. Dit wordt veroorzaakt door een toename van het aantal inwoners in de binnenstad, de realisatie van nieuwe stadswijken, de groei van de dorpen rondom de stad en een toename van de bedrijvigheid. Naar verwachting zet deze groei zich de komende jaren door (zie bijlage 2 voor een verdere uitsplitsing).
- **Bezoekers** → Het bezoek aan de binnenstad van Groningen neemt weer toe. Uit recent onderzoek blijkt dat het aantal mensen dat dagelijks de stad Groningen bezoekt, groeit van 160.000 naar 215.000 in 2020. Het grootste deel hiervan komt uit de gemeente Groningen (zie bijlage 2). De huidige praktijk is dat deze groei nog wat tegenvalt.
- **Bedrijven** → In de stad bevinden zich ruim 130.000 arbeidsplaatsen (meer dan de helft van de hele regio) bij onder andere de Rijksuniversiteit, Hanzehogeschool, het UMCG en het Martiniziekenhuis. Zie bijlage 2 voor een uitsplitsing van het aantal arbeidsplaatsen naar bedrijfsgrootte.
- **Forenzen** → Met de groeiende bedrijvigheid groeit ook het aantal forenzen dat dagelijks naar de stad trekt. Van alle in Groningen werkenden woont 47,9% buiten de gemeente, wat ongeveer 62.000 personen betekent. Daar tegenover wonen er ongeveer 34.000 mensen in Groningen die buiten de stad werken.

De groei van de doelgroepen leidt logischerwijs tot een groei van de mobiliteit, een stijgende parkeerbehoefte en het gebruik van parkeervoorzieningen.

2. Het dashboard

> 2.3 Doelgroepen

In onderstaand overzicht wordt inzichtelijk gemaakt van welke voorzieningen de doelgroepen in de huidige situatie gebruik maken.

Doelgroep	Product Straatparkeren (en vergunning)	Product Buurtstalling	Product Garages	Product P+R	Product Fiets
Bewoners	+	+	+	n.v.t.	+
Bedrijven	+	+	+	+	+
Forenzen	-	n.v.t.	+	+	+
Bezoekers	+	n.v.t.	+	+	n.v.t.

> 2.4 Parkeerregime

Het parkeerregime in de stad Groningen is in tegenstelling tot het regime in andere grote steden diffuus. Parkeertarieven en betaaltijden binnen de verschillende schillen van de stad zijn veelal niet eenduidig. Daarnaast is vrij parkeren nog mogelijk.

Door de invoering van een naar doelgroep gedifferentieerde parkeerformule ontstaat migratie tussen de verschillende parkeervoorzieningen. Daarbij is het van belang steeds goed in het oog te houden dat er een samenhang is de verschillende onderdelen van het parkeerbeleid. Draaien aan de ene knop (bijv. verhoging P&R-tarief) heeft direct gevolgen bij andere onderdelen: van de benutting van garages tot mogelijke verhoging van de druk op wijken waar nu nog geen betaald parkeerregime bestaat.

3. Het maatregelenpakket

Maatregelen

Door aan de verschillende knoppen van het hiervoor beschreven dashboard te draaien, ontstaat een scenario met een pakket aan mogelijke maatregelen op zowel tactisch als operationeel niveau.

- Het parkeerregime in de gemeente Groningen wordt eenduidig.
- De uitgifte van vergunningen beperken en mensen verwijzen naar buurtstallingen en vervolgens parkeergarages, met als gevolg het verdwijnen van 'blik op straat'.
- Invoeren geplande prijsdifferentiatie welke moet leiden tot een lichte verschuiving van parkeren op straat en vergunningen naar parkeren in garages, waardoor de bezettingsgraad van de garages wordt verhoogd. Voorbeeld: Stimulans traffic/inrijden → 1e kwartier gratis, betaling per half uur i.p.v. per heel uur (meer overeenstemming) of real-time parkeren.
- Voor parkeren op een P+R terrein wordt een tarief geheven (wel/niet differentiëren doelgroepen). Voorbeeld: tarief op onrechtmatig parkeren. Met busticket vrij uitrijden, alle andere doelgroepen betalen een (laag) tarief.
- Prioriteit geven aan (dynamische) parkeerwijzingen, waardoor de vindbaarheid en zichtbaarheid van de garages wordt verhoogd en het gebruik van de gemeentelijke parkeergarages door met name de geplande automobilist (bezoekers) wordt beïnvloed.
- Door afspraken te maken met omliggende bedrijven (en winkeliers) bij de diverse parkeergarages (abonnementen en/of een jaarlijks aantal af te nemen parkeerplaatsen voor personeel) en organisatoren van evenementen stijgt de gemiddelde bezettingsgraad van de parkeergarages.
- Marketingcommunicatieactiviteiten gericht op bewoners, bezoekers, forenzen en bedrijven met als doel de parkeergarages meer onder de aandacht te brengen en het gebruik ervan te vergroten.
- Sales/afspraken maken met winkeliers met als doel de ontwikkeling van joint promotions.

sellsius
reclame en marketing

4. Conclusie en aanbeveling

Conclusie en aanbeveling

Sellsius is gevraagd voorstellen te ontwikkelen gericht op een verhoging van de opbrengst van de parkeergarages, oftewel het operationele niveau.

Met de huidige infrastructuur, de afspraken met de regio over de inzet van het OV en het parkeerbeleid als uitgangspunt, is slechts een geringe toename van het aantal auto's in de stad mogelijk. Dit betekent dat een verhoging van het aantal parkeerders moet worden gerealiseerd door een verschuiving van parkeren op straat naar garages, van (concurrerende) garages naar de gemeentelijke garages en van P+R terreinen naar parkeergarages.

Wij werken in de volgende hoofdstukken een aantal maatregelen en acties op tactisch en operationeel niveau (op hoofdlijn) uit.

5. Tactiek

5.1 Marketing

Het vermarkten van mobiliteitsoplossingen vraagt om een blik vanuit de doelgroep.

Hoe kunnen we het keuzegedrag van de (auto)mobielist sturen?

Dé automobilist bestaat niet. Iedereen heeft andere motieven, wensen en behoeften als het gaat om parkeren. Dit is voor een groot deel afhankelijk van de gewenste eindbestemming en de parkeerduur. Daarnaast hebben we te maken met de doelgroep bewoners, die nog weer andersoortig gedrag vertonen.

We maken voor nu een onderscheid tussen geautomatiseerde en geplande automobilisten. De eerste zijn veelal forenzen die zeer frequent dezelfde route rijden om naar de gewenste eindbestemming te komen. De zogenoemde gewoontrijders. Deze automobilisten zijn moeilijk te stimuleren ander gedrag te vertonen. De geplande automobilisten zijn enigszins te sturen door goede communicatie op het moment dat ze zich voorbereiden en ten tijde van de zoektocht naar een parkeervoorziening (website, parkeerwijssysteem, app en navigatiesystemen). Beide groepen zijn vatbaar voor beïnvloeding als sprake is van bijvoorbeeld wegwerkzaamheden op de route naar de eindbestemming.

Het gaat niet om het ontmoedigen van bestaand mobiliteitsgedrag, maar om het aanbieden van:

- Verschillende mobiliteits- en parkeeroplossingen voor de verschillende doelgroepen
- Services
- Informatie- en promotiemiddelen

We richten ons op het vraagstuk parkeeroplossingen en dat vraagt om invulling van de volgende punten:

- a) Positionering parkeerbedrijf
- b) Duidelijke parkeerformule per doelgroep
- c) Duidelijke productformules (PMC's)
- d) Propositie per doelgroep: via parkeerportal

5. Tactiek

5.2 Positionering en parkeerformule

a) Positionering parkeerbedrijf

Positioneren is een kwestie van 'positie kiezen' in de markt ten opzichte van de concurrentie, in de ogen van de consument/gebruiker. Het parkeerbedrijf heeft slechts een aantal concurrerende aanbieders op het gebied van parkeren. Een te scherpe positionering waarbij je afsteekt tegen de markt, is niet wenselijk vanuit de publieke taak die het parkeerbedrijf heeft. Liever spreken wij dan ook van krachtige beloftes: proposities voor de doelgroep die middels een heldere en effectieve informatievoorziening naar buiten worden gebracht.

b) Duidelijke parkeerformule per doelgroep

Er is behoefte aan een minder diffuus parkeerbeleid. Sellsius doet het volgende voorstel: naar doelgroep gedifferentieerde parkeeroplossingen bevinden zich in vier ringen in en rondom de stad Groningen.

Ring 1: parkeeroplossingen tegen het hoogste tarief (binnenstad).

Ring 2: parkeeroplossingen tegen een lager tarief dan ring 1 (het deel van de stad tussen het water dat de stadskern omringt en de ring).

Ring 3: parkeren tegen het laagste tarief (P+R) (het deel van de stad buiten de ring).

Ring 4: geen parkeertarief (buitengebied).

Ring 4 is toegevoegd vanuit de visie dat toekomstige verbindingen vanuit de regio (regiotram) impact hebben op het parkeerbeleid.

5. Tactiek

5.3 Parkeerformule
in beeld



notitie Perspectief op garageparkeren, 22 februari 2012

sellsius
reclame en marketing

5. Tactiek

5.4 Parkeerformule invulling

Uiteraard dient de voorgestelde parkeerformule nader te worden gezien en verder worden uitgewerkt. Nog vier belangrijke uitgangspunten:

- De formule wordt gedifferentieerd aangeboden aan de verschillende doelgroepen, de variabele is in dit geval de prijs (de doorrekening hiervan en een advies valt buiten de scope van deze notitie maar zal worden uitgewerkt nadat keuzes op strategisch niveau zijn gemaakt).
- Binnen de ringen concurreren voorzieningen van dezelfde aard niet met elkaar op prijs. De prijs kan echter wél verschillen per doelgroep.
- Voorstel tot wijzigen tariefstructuur P+R terreinen
 - ❖ Kort parkeren € 3,-
 - ❖ Lang parkeren, cq combiticket (parkeren en OV) € 5,-
- Geëlijk aan andere steden betere afspraken maken met het OV bureau met als doel een groter deel van het tarief naar het Parkeerbedrijf over te hevelen.

5. Tactiek

5.5 Productformule

c) Duidelijke productformules (PMC's)

De productformules bestaan uit een passend aanbod voor iedere mobiliteitsdoelgroep. Bij de huidige productformules (PMC's) indeling is het belangrijk dat de prijsdifferentiatie goed wordt doorgerekend en doorgevoerd om de gewenste onderstaande migratie op te realiseren. Het verschuiven van automobilisten van de ene naar de andere parkeeroplossing heeft één belangrijk doel: onderaan de streep moeten de opbrengsten hoger zijn dan huidig, onder andere door een betere bezetting van de garages.

Doelgroep	Product Straatparkeren (en vergunning)	Product Buurtstalling	Product Garages	Product P+R	Product Fiets
Bewoners	-/-	=/+	+/+ (afgestemd aanbod)	n.v.t.	=
Bedrijven	-/-	=/+	+/+	=	=
Forensen	-/-	n.v.t.	+/+ (afgestemd aanbod, via bedrijven)	=	=
Bezoekers	-/-	n.v.t.	+/+	=	=

Een deel van het effect wordt beïnvloed door het ontwikkelen van specifiek aanbod/bedrijfsarrangementen.

selsius
reclame en marketing

5. Tactiek

5.6 Parkeerportal

c) Propositie per doelgroep

Voor iedere mobiliteitsdoelgroep (bedrijven, bewoners, bezoekers en forenzen) is er keuze uit verschillende parkeeroplossingen. Willen we dit optimaal sturen naar de meest wenselijke oplossing, dan is een specifieke benadering van de doelgroep wenselijk. Dit is tegelijkertijd een intensieve en kostbare operatie en de vraag is of deze doelgroepen te onderscheiden en apart te benaderen zijn. Daarom stellen wij voor dit te faciliteren via een PARKEERPORTAL.

Deze interactieve website bevat de volgende elementen:

- ▶ Ingang via doelgroep (ik ben een.. bewoner, bedrijf, bezoeker, forens..).
- ▶ Communicatie parkeerformule (ringen).
- ▶ Communiceren van productformule voor de doelgroep (je weet immers via de homepage met welke behoefte men verder gaat in de site).
- ▶ Koppeling aan database (inlog met registratie).
- ▶ E-loket.
- ▶ Aanmelding voor (gepersonaliseerde) e-mailnieuwsbrief (algemene opt-in voor Parkeerbedrijf (zo kunnen ontwikkelingen per doelgroep pro-actief gecommuniceerd worden via email).
- ▶ Aanmelding voor SMS-service.
- ▶ Ontwikkeling en via site te downloaden smartphone App (deze kan overigens ook via andere kanalen in de markt worden gezet).
- ▶ Twitter- en facebook accounts voor Parkeerportal Groningen.
- ▶ Review garages.
- ▶ Vooraf parkeerplaats reserveren of voordelig ticket kopen in webshop.

sellsius
reclame en marketing

6. Operatie

6.1 Randvoorwaarden

Onderstaande punten zijn randvoorwaardelijk en satisfiers voor gebruikers van de garages:

- Garages schoon, heel en veilig.
- Goed werkend PRIS (Parkeer Route Informatiesysteem) en geplande vernieuwing (dynamiek).
- Goede bebording rondom de garages zelf.
- 24 uur per dag uitrijden.
- Betalingsmogelijkheden optimaal: contant, chip, creditcard, bankpas.
- Goede, duidelijke en eenduidige communicatie in garages over tarieven en openingstijden.

6. Operatie

6.2 Maatregelen en acties overstijgend aan de individuele parkeergarages

We gaan ervan uit dat er een aantal strategische en tactische keuzes worden gemaakt, alvorens de operatie te starten. Conform opdracht formuleren wij op dit moment wel mogelijkheden voor operationele acties per garage, onafhankelijk van de voorgaande stappen. Uiteraard zijn deze wel bepalend voor de aard en omvang én planning daarvan, binnen de gemaakte keuzes.

Garageoverstijgende activiteiten

- Realisatie real-time betalen.
- In samenwerking met omringende middenstanders aanbiedingen koppelen aan parkeertickets.
- Looproutes vanuit de voorziening aankleden en aantrekkelijk maken.
- Abonnementvormen/stripenkaart ontwikkelen met als doel probeergebruik te stimuleren.
- Joint promotions met omringende middenstanders en evenementen.
- Communicatie op parkeerautomaten (in de vorm van stickers en/of reverse graffiti) om duidelijk te maken waar de dichtstbijzijnde garage is en dat parkeren daar goedkoper is dan op straat.
- Free publicity (wekelijkse/maandelijkse column in dag of huis-aan-huis blad(en)).

Garagespecifieke activiteiten

In de volgende sheet doen we voorstellen voor de volgende garages:

- Boterdiep
- Circus
- Damsterdiep
- Euroborg
- Oosterpoort

sellsius
redame en marketing

6. Operatie

6.3 Boterdiepgarage

Doelgroep: (toekomstige) bewoners, bezoekers aan de binnenstad, bezoekers van evenementen, werknemers UMCG en toekomstige andere voorzieningen in dit specifieke gebied.
Met name uit omliggende dorpen in het noorden, noordoosten en noordwesten van de stad.

Bestemming: wonen, winkelen en werken.

Concept propositie: met stip de beste (groenste) parkeerplek van Groningen.

Acties

- Bewoners bezoekerspassen voor de Boterdiep aanbieden, waarbij zowel betaalgemak voor de bewoners als de bezoeker centraal staan, maar ook de opbrengsten voor het Parkeerbedrijf.
- In samenwerking met middenstanders in de Nieuwe Ebbingestraat joint promotions ontwikkelen en aanbieden koppelen aan parkeertickets.
- De gevoelsmatige grote afstand naar Grote Markt verkleinen middels 'voetstappen-actie' (hoeveel voetstappen denk je dat je verwijderd bent van..) en/of bordes waarop het aantal loopminuten naar de Grote Markt vermeld staat.
- Werknemers UMCG een 24/7 abonnement aanbieden (werken en winkelen).
- Winterabonnement aanbieden aan mensen die normaliter op P+R parkeren, tegen een iets hoger tarief dan het P+R-abonnement.
- Boterdiep als themagarage → 'De groenste garage van Nederland':
 - ❖ Gereduceerd tarief voor hybride auto's.
 - ❖ Elektrische oplaadpunten.
 - ❖ Vrouwvriendelijke parkeerplekken.
 - ❖ Brede parkeerplekken (dus verbreden).
 - ❖ Kunstprojecten
 - ❖ De Nieuwe Ebbingestraat betrekken bij de thematiek en ondernemers hierbij faciliteren.

6. Operatie

6.4 Circusgarage

Doelgroep: bewoners, bezoekers aan winkels boven de garage en werknemers van de winkeliers in dit specifieke gebied.

Bestemming: wonen en winkelen in specifiek gebied.

Concept propositie: Parkeren voor wonen en winkelen in de directe omgeving.

Acties

- Een deel van de garage wordt afgeschermd, ver weg van de ingang van de Jumbo, voor parkeren voor abonnementhouders (bewoners). Door gebruik te maken van technologie is het mogelijk onderscheid te maken tussen winkel- en bewonersparkeren.
- Een deel van de garage wordt afgesloten en ter beschikking gesteld voor andere doeleinden. Hiertoe wordt een wedstrijd uitgeschreven aangevuld met pr-activiteiten.
- Bewoners bezoekerspassen aanbieden, waarbij zowel betaalgemak voor de bewoners als de bezoeker centraal staan, maar ook de opbrengsten voor het Parkeerbedrijf.
- Joint promotions met de supermarkten opstarten met als insteek 'makkelijk boodschappen doen, met de kar naar de achterklep'.
- In samenwerking met omringende middenstanders aanbiedingen koppelen aan parkeertickets.

6. Operatie

6.5 Damsterdiepgarage

Doelgroep: forenzen en bezoekers aan de binnenstad (winkelen en evenementen) en werknemers UMCG. Met name uit de richting van Oost Groningen en Duitsland.

Bestemming: werken en winkelen en (cultureel) bezoeken van de stad .

Concept propositie: Parkeren voor Winkelen, Werken en Wat zien van Groningen (sturen naar www...)

Acties

- Het organiseren van een 'her' opening van de garage zodra de betalingsfaciliteiten gereed zijn en de steigers weg zijn.
- Creëren van zoveel mogelijk PR op dat moment.
- Verschillende looproutes (leukste, kortste, Sightseeing-tour, thematische) vanuit de garage naar de binnenstad weergeven.
- Winkeliers op de verschillende routes bij de actie betrekken.

6. Operatie

➤ 6.6 Euroborggarage

Doelgroep: Bezoekers aan de Euroborg en overige voorzieningen op het Europapark.

Bestemming: recreëren en winkelen in specifiek gebied.

Concept propositie: Maak het mee in Euroborg.

Acties

➤ Geen

6. Operatie

➤ 6.7 Oosterpoortgarage

Doelgroep: bezoekers culturele centrum en bezoekers en werknemers aan de binnenstad (dagjesmensen voor cultuur en winkels).

Bestemming: recreëren en winkelen.

Concept propositie: Parkeren voor theater en dichterbij de binnenstad dan je denkt!

Acties

- Ludieke actie met als doel gewoontegedrag van parkeerders in de Rademarkt te doorbreken.
 - 'Nooit lang in de rij', de vierde in de rij mag gratis parkeren.
 - Services aanbieden (auto wassen, glasservice, bandencheck).

7. Tot slot

Next steps

Zoals eerder aangegeven is deze notitie bedoeld om de discussie aan te gaan en keuzes te maken in relatie tot de belangrijke thema's (duurzaamheid, bereikbaarheid en aantrekkelijkheid) van de gemeente Groningen. Wij realiseren ons dat deze notitie nog om veel uitwerking vraagt op zowel strategisch, tactisch als operationeel niveau. Deze kan echter pas worden opgepakt nadat de volgende stappen zijn gezet.

- | | |
|---------------|---|
| • 7 Maart | Presentatie in de raadscommissie |
| • Medio maart | Start uitwerking afhankelijk van de uitkomsten van de raadscommissie |
| • Medio 2012 | Communicatie met de verschillende doelgroepen over de uitgangspunten van het parkeerbeleid, maatregelen en acties |

8. Bijlagen

Bijlage 1

Het Parkeerbedrijf
in cijfers

Voorziening	Aantal parkeerplaatsen	Aantal abonnementshouders	Verhuurder/eigenaar	Huurder
Parkeergarages				
Damsterdiep	508			
Casino	225		Gemeente	Holland Casino
Boterdiep	1.200	423	Gemeente	
Martini	600		Gemeente	Martini Plaza
Rademarkt	370		Gemeente	Q-Park
Westerhaven	809		BPF	Gemeente/Q-Park
Circus	300	127	Gemeente	
Euroborg	900	176	Gemeente	
Oosterpoort	300	136	Dutch Property	Gemeente
Totaal	5.212	862		
Buurtstallingen				
Bleekveld	221	159	Gemeente	
Coehoornsingel	127	120	Gemeente	
Ebbingepoort	119	117	Gemeente	
Nieuwstraat	58	21	Gemeente	
Poortersplein	62	48	Gemeente	
Schoolholm	62	49	Gemeente	
Sledemmerstraat	39	38	Gemeente	
Totaal	688	552		

Bron: jaarverslag 2011 Parkeerbedrijf

sellsius
reclame en marketing

notitie Perspectief op garageparkeren, 22 februari 2012

8. Bijlagen

Bijlage 1

Het Parkeerbedrijf in cijfers

Voorziening	Aantal parkeer plaatsen	Aantal abonnementhouders	Verhuider/ eigenaar	Huurder
Parkerterreinen				
Zaansstraat	300	150	KPN Vastgoed	Gemeente
Euroborg P2	500	500		
P4	100			
Euroborg P5	100	100		DUO2
Totaal	1.000	750		
Fietsenstallingen				
Openbare Bibliotheek	705			
Palthe	250			
Hadtingestraat	75			
Peperstraat	196			
Stationsgebied	9.500			
Totaal	10.726			
P+R Terreinen				
Kardingse	880		Gemeente	
Peizerweg	100		Gemeente	
Zernike	100		Gemeente	
P3 - Skivijver	600		Gemeente	
Hoogkerk	600		Gemeente	Gemeente
Totaal	2.180			
Straatparkeren	ca. 17.000		Gemeente	

notitie Perspectief op garageparkeren, 22 februari 2012

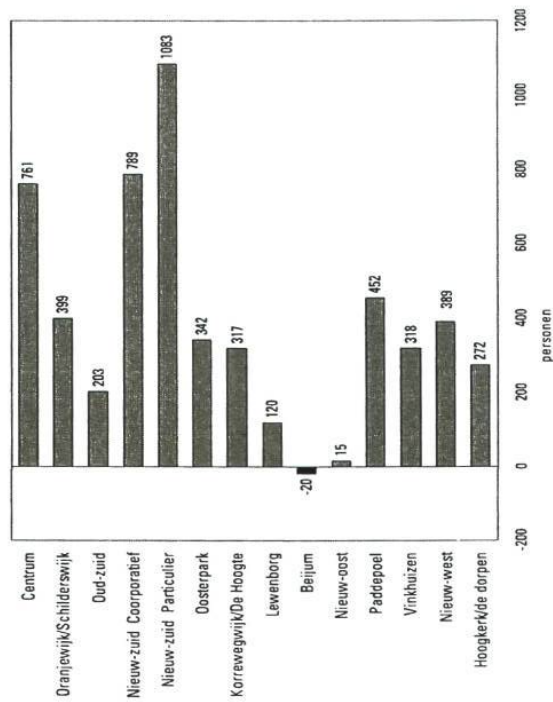
sellsius
reclame en marketing

8. Bijlagen

Bijlage 2

Doelgroep Bewoners

Ontwikkeling van de bevolking per GSB wijk, periode 2009-2011



Bron: Statistisch jaaroverzicht gemeente Groningen

notitie Perspectief op garageparkeren, 22 februari 2012

sellsius
reclame en marketing

8. Bijlagen

Bijlage 2

Doelgroep Bezoekers

Bezoekers

Aantal bezoekers binnenstad per week van binnen en buiten de gemeente (x 1.000)

Van binnen de gemeente	252
Regionaal	175
Boven regionaal	220
Totaal	647

Bron: Goudappel Coffeng 2009

Sinds 2001 is het bezoek aan de binnenstad fors toegenomen van 575.000 bezoekers per week naar 647.000 in 2009. Hiervan kwam meer dan de helft van buiten de gemeente. Het is aan te bevelen deze getallen aan te vullen en de trend in 2010 en 2011 te bekijken.

notitie Perspectief op garageparkeren, 22 februari 2012

sellsius
reclame en marketing

8. Bijlagen



Vestigingen en arbeidsplaatsen naar grootte van vestigingen (2010)

Vestigingen	Zonder	727
	Eenmans	7.981
	Klein	4.119
	Middel	1.535
	Groot	225
Totaal		14.587
Arbidsplaatsen	Zonder	
	Eenmans	7.981
	Klein	15.505
	Middel	41.737
	Groot	68.174
Totaal		133.397

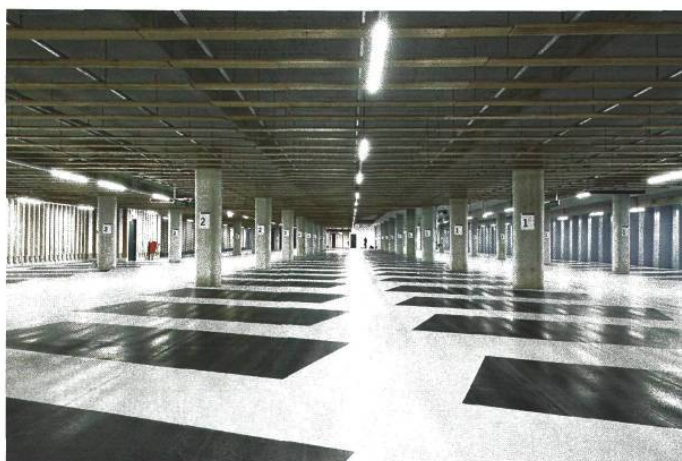
Bron: O&S Groningen, vestigingenregister

Meer dan de helft van het aantal werkzame personen in Groningen werkt bij vestigingen van 100 of meer medewerkers. Dit zijn in totaal 225 bedrijven, welke als eerste bewerkt kunnen worden.

sellsius
reclame en marketing

notitie Perspectief op garageparkeren, 22 februari 2012

Jaarverslag 2011 Parkeerbedrijf



Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

Managementsamenvatting	3
Inleiding	6
1. Het Parkeerbedrijf	7
1.1 De organisatie	7
1.2 Werkzaamheden	7
1.3 Het Parkeerbedrijf in cijfers	8
1.4 Doelstelling Parkeerbedrijf	9
1.5 Stand van zaken aanbevelingen Rekenkamercommissie	9
2. Externe ontwikkelingen	11
3. Interne ontwikkelingen	15
4. Stand van zaken productgroepen	16
4.1 Garages	16
4.2 Buurstallingen	24
4.3 (P+R) Terreinen	25
4.4 Straatparkeren	28
4.6 Fietsparkeren	32
4.7 Dynamisch verkeersmanagement	35
5. Dienstverlening	37
5.1 Loket	37
5.2 Telefoon	38
5.3 Vergunningverlening	39
5.4 Meldingen	41
6. Marketing	42
7. Vastgoed- en exploitatieontwikkelingen	44
7.1 Kentallen Vastgoedportefeuille	44
7.2 Nieuwe parkeergarages en ontwikkelingen	44
7.3 Meerjarenonderhoudsplanning	45
8. Financiën	46
8.1 Inleiding	46
8.3 Resultaat Parkeerbedrijf 2010 en 2011	47
8.4 Meerjarenbegroting	48
9. Risico's Parkeerbedrijf	49
9.1 Belangrijkste risico's van het Parkeerbedrijf	49
10. Toekomstverwachtingen	52
BIJLAGE 1 RISICO'S EN BEHEERSMAATREGELEN	53

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

MANAGEMENTSAMENVATTING

1. Financieel resultaat

Zoals in het vorige jaarverslag Parkeerbedrijf is aangegeven, staat het resultaat van het Parkeerbedrijf structureel onder druk. Naar aanleiding van het resultaat 2010 van het Parkeerbedrijf, -2,7 miljoen euro, heeft begin 2011 een fundamentele analyse plaatsgevonden van het meerjarenbeeld en de kostenstructuur van het Parkeerbedrijf.

Op basis van deze analyse zijn in 2011 reeds diverse maatregelen getroffen om kostenefficiënter te werken:

- versobering onderhoud parkeervoorzieningen;
- bevrozen investeringen parkeervergunningensysteem Permixon en bijbehorende externe inhuur.

Dit heeft geresulteerd in een resultaat 2011 van -1.9 miljoen euro (exclusief de afboeking van de Circusgarage), hetgeen lager is dan oorspronkelijk geraamd in het meerjarenbeeld.

In onderstaande tabel wordt het resultaat 2011 weergegeven.

(* € 1.000)	2011			2010		
	Omzet	Kosten	Saldo	Omzet	Kosten	Saldo
Straatparkeren	6.878	4.317	2.561	6.641	5.477	1.164
Buurtstallingen	284	477	-193	236	459	-223
Parkeergarages	4.478	6.774	-2.296	4.452	6.663	-2.211
P+R-terreinen	66	226	-160	89	251	-162
Fietsparkeren	0	1.128	-1.128	0	748	-748
Rente	0	0		0	0	
Resultaat voorgaande jaren	0	0		127		127
Totaal exploitatie	11.706	12.922	-1.216	11.545	13.598	-2.055
Afdracht concern (2010)/ Voorziening Forum (2011)		700	-700		687	-687
Bijzonder resultaat afboeking Circusgarage			-5.375			
Totaal resultaat			-7.291			-2.741

In de bovenstaande tabel vallen 3 zaken op:

1. De lagere kosten van het straatparkeren worden veroorzaakt door een vermindering van externe inhuur en lagere automatiseringskosten t.o.v. 2010;
2. Het fietsparkeren heeft als gevolg van de toevoeging van de AFAC en de opening van de Peperstraat stalling € 400.000 meerkosten in vergelijking met 2010.;
3. De Circusgarage is per 31-12-2011 afgeboekt naar € 0,-, hetgeen in 2011 een incidenteel resultaat oplevert van -€ 5,35 miljoen. Vanaf 2012 levert dit een jaarlijkse besparing op van ruim € 300.000,-.

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

De afgelopen jaren hebben duidelijk gemaakt, dat het traditionele 'evenwicht' tussen straatparkeren, parkeren in garages en P+R in Groningen uit balans is geraakt. Baten en lasten houden geen gelijke tred meer, waardoor zonder ingrijpen de exploitatie van het Parkeerbedrijf niet meer sluitend is.

Daarvoor zijn verschillende oorzaken aan te wijzen:

- De inkomsten uit de parkeergarages blijven structureel achter bij de meerjarenverwachting. Dat is te wijten aan de recessie (landelijk daling aantal parkeerders -5%), het uitblijven van ontwikkelingen in programma's, maar ook aan ander gebruik en gedrag dan was verwacht.
- De inkomsten uit straatparkeren staan onder druk. En net als bij de garages speelt ook hier de recessie een rol: landelijk is het beeld dat het gebruik van betaalde parkeerplaatsen in 2010 met 5% is gedaald. Ook neemt het aantal betaalde parkeerplaatsen op straat structureel af, wordt er ingebroken in parkeerautomaten (vanaf 2010) en is de handhaving op overtredingen de afgelopen jaren door interne oorzaken (reorganisatieperikelen) minder goed.
- Terwijl de inkomsten dalen, stijgen de kosten van het Parkeerbedrijf. Door de toevoeging van nieuwe parkeervoorzieningen nemen de kosten van het beheer van de garages en de exploitatie van fietsstallingen en P&R-terreinen gestaag toe.
- De buurtstallingen tenslotte kennen een redelijk stabiel beeld. Met de vastgestelde tariefstijgingen komen we in 2015 op een kostendekkend niveau.

2. Externe ontwikkelingen

De landelijke daling van het bezoek aan parkeergarages (minimaal -5%) en het succes van de P+R-terreinen in de gemeente Groningen zorgen ervoor dat de exploitatie van de parkeergarages onder druk staat. Dezelfde trend is nu ook waarneembaar bij het straatparkeren.

De grote infrastructurele projecten (RegioTram, het Forum, de Diepenring en de Zuidelijke Ringweg) zullen de exploitatie van het Parkeerbedrijf de komende jaren nog verder negatief beïnvloeden.

3. Interne ontwikkelingen

De activiteiten en het werkpakket van het Parkeerbedrijf zijn de afgelopen jaren flink uitgebreid. Ook de bouw en inrichting van de Damsterdiep- en de SOZawe-garage neemt een substantieel deel van de personele capaciteit van het Parkeerbedrijf in beslag.

In 2011 zijn, in verband met de start van de vakdirectie Stadtoezicht, lagere fiscale opbrengsten gerealiseerd. In overleg met de vakdirectie Stadtoezicht wordt deze problematiek besproken en gekeken naar oplossingen..

4. Dienstverlening

Sinds eind 2011 is het mogelijk dat (een gedeelte van) de parkeerproducten betaald worden via iDEAL. Ook is in 2011 het gehandicaptenparkeren gedigitaliseerd en toegevoegd aan het parkeervergunningensysteem Permixon.

De continue investering in marketing en communicatie (folders, doelgroepbenadering etc.) heeft een betere profilering, bekendheid en informatiegraad tot gevolg.

De afgelopen jaren daalde het bezoek aan het loket parkeren flink. Echter heeft zich in 2011 een stijging van het bezoek heeft voorgedaan, als gevolg van de start van de uitgifte van gehandicaptenparkeerkaarten aan het loket en het toevoegen van DigiD aan het E-loket (mensen ervaren dit als een drempel en gaan liever naar het loket).

In de toekomst zal verder worden geïnvesteerd in digitale dienstverlening om het gewenste eindbeeld (80% van de klanten helpen via het E-loket), te realiseren.

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

5. Afgeronde projecten in 2011

Het Parkeerbedrijf heeft in 2011 de volgende projecten/klussen afgerond.

Zichtbaarheid gemeentelijke parkeergarages verbeterd (bebording, verlichting aangepast)
Implementatie duurzame Led-verlichting in de Damsterdiegarage
Alle beheercontracten toegevoegd aan DAFINCI
Aanbesteding parkeermanagement apparatuur Damsterdiep en SOZAWE
Pilot "handhaving en benutting fietsenstallingen" Prorail afgerond
Operationeel Management Informatie Systeem Parkeerbedrijf
Parkeervergunningensysteem Permixon geoptimaliseerd (marktvergunningen, taxi-ontheffingen)
Inrichting en ingebruikname Damsterdiegarage
Problematiek buurtstallingen (kwaliteit verbeterd, nieuwe toegangsdeuren, betere verlichting)
Jaarlijkse facturering soepel verlopen

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

INLEIDING

Jaarlijks brengt het Parkeerbedrijf een verslag uit over de prestaties en de verwachte ontwikkelingen van het Parkeerbedrijf.

Het jaarverslag heeft betrekking op het gehele jaar 2011 en begint met een beschrijving van de huidige stand van zaken. Na een overzicht van externe en interne ontwikkelingen, wordt vanaf hoofdstuk 4 ingegaan op de ontwikkelingen en resultaten per productgroep van het Parkeerbedrijf (garages, buurtstallingen, straatparkeren, P+R-terreinen en fietsparkeren). Ook wordt stilgestaan bij de dienstverlening van het Parkeerbedrijf en de marketingaanpak.

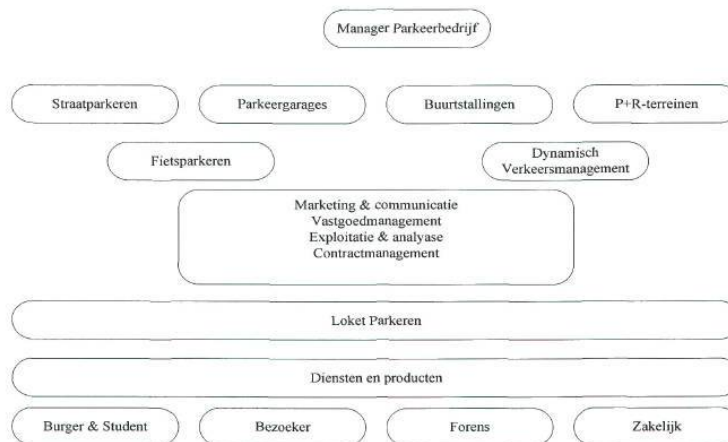
Hoofdstuk 8 behandelt het resultaat 2011 van het Parkeerbedrijf. Ook wordt stil gestaan bij de analyse van de oorzaken van de tekorten van het Parkeerbedrijf. De belangrijkste risico's voor het Parkeerbedrijf op middellange termijn worden kort weergegeven in hoofdstuk 9. Het jaarverslag wordt afgesloten met de toekomstverwachtingen van het Parkeerbedrijf.

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

1. HET PARKEERBEDRIJF

1.1 De organisatie

Het Parkeerbedrijf van de gemeente Groningen is onderdeel van de afdeling Verkeer & Vervoer van de dienst Ruimtelijke Ordening & Economische Zaken (ROEZ). Het Parkeerbedrijf is primair belast met de uitvoering van beleidsmaatregelen op het gebied van parkeren en bestaat in 2011 uit 13,30 fte, waarvan 2 fte tijdelijk aangesteld.



1.2 Werkzaamheden

Naast het zelf exploiteren van garages verhuurt de gemeente een aantal parkeergarages. Het gaat om de Casinogarage, de Martinigarage, de Rademarktgarage en de Westerhavengarage. In december 2011 is gestart met de exploitatie van de Damsterdiepparage. De komende jaren komen de SOZAWE- en de Forumgarage hier nog bij.

Binnen het Parkeerbedrijf variëren de werkzaamheden van het managen van de exploitatie- en beheerwerkzaamheden in betaald parkeergebieden en verschillende parkeervoorzieningen (buurtstallingen, parkeergarages, fietsstallingen en P+R-terreinen) tot een breed scala aan operationele werkzaamheden rond het verlenen van parkeervergunningen.

Tevens vinden binnen het Parkeerbedrijf werkzaamheden plaats op het gebied van vastgoedmanagement, bedrijfs(economische) analyses, marketing en contractmanagement.

Een aantal externe dienstverleners wordt aangestuurd op basis van contracten, waaronder:

- Het beheer van parkeergarages en buurtstallingen (Q-Park, P1 en Interparking);
- Het beheer van de fietsenstallingen en andere fietsvoorzieningen (Werkpro);

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

Met diverse interne partijen zijn overeenkomsten afgesloten, zoals:

- met de DIA, afdeling Belastingen, voor het innen van de naheffingsaanslagen en het behandelen van bezwaren op boetes;

Om het product parkeren beter en klantvriendelijker te maken, wordt binnen het Parkeerbedrijf continu gewerkt aan verdere uitbreiding van de digitale dienstverlening, ontwikkeling van nieuwe producten en verbetering van bestaande producten. Voorbeelden zijn een nieuwe website, het betalen via iDEAL (december 2011) en het uitbreiden van de mogelijkheden van het Parkeervergunningensysteem en E-loketfunctionaliteit.

1.3 Het Parkeerbedrijf in cijfers

Voorziening	Aantal Parkeerplaatsen	Aantal abonneementhouders	Verhuurder / Eigenaar	Huurder
Parkeergarages				
Damsterdiep	508		Gemeente	
Casino	225	-	Gemeente	Holland Casino
Boterdiep	1200	423 (350 UMCG + 73 overig)	Gemeente	
Martini	600	-	Gemeente	Martini Plaza
Rademarkt	370	-	Gemeente	Q-park
Westerhaven	809	-	BPF	Gemeente/Q-park
Circus	300	127	Gemeente	
Euroborg	900	176	Gemeente	
Oosterpoort	300	136	Dutch Property Company Rembrandt B.V	Gemeente
Buurtstallingen				
Bleekveld	221	159	Gemeente	
Coehoornsingel	127	120	Gemeente	
Ebbingepoort	119	117	Gemeente	
Nieuwstraat	58	21	Gemeente	
Poortersplein	62	48	Gemeente	
Schoolholm	62	49	Gemeente	
Sledemenerstraat	39	38	Gemeente	
Parkeerterreinen				
Zaanstraat	300	150	KPN Vastgoed	Gemeente
Euroborg P2	500	500		
Euroborg P4	100			
Euroborg P5	100	100		DUO2
Fietsstallingen				
Openbare Bibliotheek	705			
Pathé	250			
Haddingestraat	75			
Peperstraat	196			

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

Voorziening	Aantal Parkeerplaatsen	Aantal abonneementhouders	Verhuurder / Eigenaar	Huurder
Stationsgebied:	9.500			
- Stadsbalkon				
- Fietsflat				
- KPN				
- Achterweg				
P+R terreinen				
Kardinge	880		Gemeente	
Zernike	100		Gemeente	
P3-Skivijver	600		Gemeente	
Hoogkerk	600		Gemeente	Gemeente
Straatparkeren				
Straat parkeerplaatsen	+/- 17.000		Gemeente	

1.4 Doelstelling Parkeerbedrijf

De hoofddoelstelling van het gemeentelijk parkeerbeleid is bijdragen aan een bereikbare, duurzame en aantrekkelijke stad. Het Parkeerbedrijf ondersteunt dit door middel van sturing op het gebruik van parkeervoorzieningen door een gedifferentieerd aanbod naar plaats, tijd en doelgroep, gepaard gaande met een uitstekende digitale dienstverlening.

Het Parkeerbedrijf heeft een gesloten financiering. Het geld dat verdiend wordt met winstgevende onderdelen, wordt ingezet om niet rendabele, maar beleidsmatig zeer gewenste initiatieven (P+R voorzieningen, fietsparkeren en dynamische bebording) te realiseren.

Sinds het in exploitatie nemen van de Damsterdiepparage is het Parkeerbedrijf de grootste parkeerexploitant van de stad Groningen.

Groningen is een compacte stad en vooral in de binnenstad is de ruimte schaars. Met het parkeerbeleid wordt gestuurd op het autogebruik in de stad. De Gemeente Groningen biedt de automobilisten ruime parkeergelegenheid aan de rand van de stad middels de P+R-terreinen. Voor het noodzakelijke verkeer in de binnenstad wordt voldoende parkeergelegenheid aangeboden. De verkeersstromen worden gestuurd door middel van het parkeerroute informatiesysteem en het parkeergedrag wordt beïnvloed door differentiatie in tarieven. In het rapport 'Strategisch perspectief op parkeren' wordt hierop teruggekomen.

Ook het fietsparkeren is een belangrijk onderdeel van het parkeerbeleid. Door het aanbieden van voldoende, kwalitatief goede, stallingruimte wordt overlast zoveel mogelijk beperkt.

1.5 Stand van zaken aanbevelingen Rekenkamercommissie

In ieder jaarverslag van het Parkeerbedrijf wordt stilgestaan bij de aanbevelingen uit het onderzoek van de Rekenkamercommissie van de Gemeente Groningen.

In het jaarverslag 2010 is reeds aangegeven dat de aanbevelingen (Ontwikkeling beheersinstrumenten, Jaarverslag Parkeerbedrijf, Informatie aan de Raad en Inhoudelijke resultaten), reeds volledig geëffectueerd zijn. Deze worden dan ook niet meer behandeld.

Hieronder worden de belangrijkste punten weergegeven.

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

1. Ontwikkeling SMART doelstellingen

De parkeernota "Parkeren in Stad; duurzaam bereikbaar!" is gebruikt om per productgroep (garages, buurstallingen, P+R-terreinen, fietsparkeren en straatparkeren) een uitvoeringsplan te schrijven waarin meetbare operationele doelstellingen zijn ontwikkeld. Ook in navolging op het rapport 'Strategisch perspectief op parkeren' moeten SMART doelstellingen worden ontwikkeld.

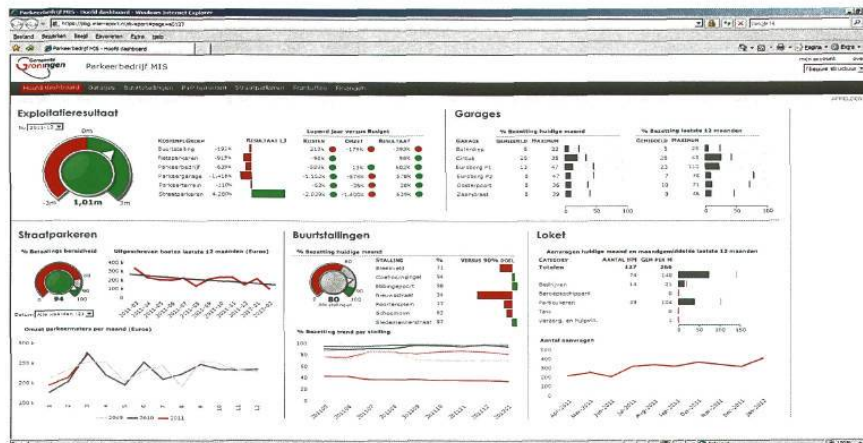
6. Geen inzicht in prestaties en parkeerbewegingen

Straat:

- In opdracht van het Parkeerbedrijf worden maandelijks "wijkonderzoeken" uitgevoerd door de Parkeerpolicie (tot 1 juni 2011) en de vakdirectie Stadstoezicht. Deze onderzoeken geven een goede indicatie van de betalingsbereidheid. Met de invoering (eind 1^e kwartaal 2012) van een nieuwe telmodule van de handhels van de handhaving, is het mogelijk om direct inzicht te verkrijgen van de betalingsbereidheid per wijk en per straat. Het aantal bekeuringen en de aard van deze bekeuring kan bekeken worden middels het programma City-control. Ook is in samenwerking met de Parkeerpolicie een handhavingsplan opgesteld met een profiel per wijk. Per wijk zijn targets en knelpunten opgesteld en deze worden maandelijks besproken.
- In 2012 worden binnen de gemeente Groningen een onderzoek uitgevoerd naar het betaal- en parkeergedrag. Middels een parkeerenquête en parkeertellingen wordt het bestaande parkeerbeeld van een groot gedeelte van de stad Groningen geactualiseerd. In de schilwijken waar betaald parkeren van kracht is, worden naast de bezetting ook de typen (parkeer) vergunningen/onthefingen in beeld gebracht die nodig zijn om daar gebruik te maken van de parkeervoorzieningen.

Parkeergarages en buurstallingen:

- De bezettingsgraden en andere kwantitatieve gegevens van de gemeentelijke parkeergarages en buurstallingen kunnen uit het Management Informatie Systeem gehaald worden. Hieronder een weergave van het dashboard van het Management Informatie Systeem.



7. Onderbouwing keuzes

Het Parkeerbedrijf is exploitant van elke te bouwen gemeentelijke parkeervoorziening. Bij de besluitvorming rondom de Damsterdiegarage, de Forumgarage en de SOZAWE-garage is deze beleidslijn zichtbaar, is het Parkeerbedrijf hierbij betrokken en is de raad geïnformeerd. De meerjarige financiële effecten voor het Parkeerbedrijf worden bij deze plannen ook inzichtelijk gemaakt.

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

2. EXTERNE ONTWIKKELINGEN

ECONOMISCHE RECESSIE

De economische recessie in Nederland heeft ook haar impact op de exploitanten van de publieke parkeergarages. Het onderstaande artikel geeft de huidige situatie weer, waarin de garage exploitanten zich bevinden.

Leegstand
Het is angstwekkend stil bij slagboom van de parkeergarage

Hans Maarsen en Jan Verbeek
Amsterdam

Een groeiend wagenpark helpt parkeergarages niet. Auto's blijven wegs als funshoppers aan populariteit verliezen.

Lege parkeerplekken hebben ze bijna allemaal, de exploitanten van publieke parkeergarages. De tijd dat de auto's in rijen voor de slagboom stonden, is voorbij. 'Zelfs in de grote steden lopen de inkomsten terug', verklaart Triso Hylkema, directeur van P1, een bedrijf dat twintig garages voor ei-

gen rekening risico exploiteert. Grote concurrent Q-Park schat dat 80% van alle parkeeraccommodaties van overheid en zakenleven verliesdendend is.

Waar blijven dan al die automobilisten? Hylkema weet het antwoord. Ze mijden de grote stad. Amsterdam is hetsprekende voorbeeld. 'Mensen vinden parkeren in de hoofdstad te duur. Mijn moeder gaat tegenwoordig met de trein.' Andere bezoekers zetten de wagen aan de rand van de stad. Alle parkeerplekken zijn geleedert. Maar voor de exploitanten begint dan de ellende. 'Door het af-

vangen van de parkeerders aan de stadstrand neemt de bezetting van garages in het centrum af', zegt Hylkema. P1 heeft het aantal parkeerders in Amsterdam in tien jaar met 30% zien teruglopen. Alleen een toplocatie als de Bijenkorf houdt stand.

Ontwikkelingen als webwinkelen en telewerken maken het beeld voor de parkeerbranche niet rooskleuriger. De P1-directeur ziet een forse terugloop in het 'funshopping', niet alleen in Amsterdam. Er zijn minder bezoekers in winkelstraten, en als ze komen blijven ze minder lang omdat ze minder te besteden hebben.

Ook de werkende bevolking laat het vaker afweten. Thuiswerken raakt in zwang. 'De invloed van internet is enorm onderzocht. Ik heb vijf jaar geleden voorspeld wat je nu ziet gebeuren. Maar toen werd erom gelachen', zegt Hylkema. Daar komt bij dat werkgevers zuiniger zijn met parkeerbonnetten voor hun personeel.

P1 kampt met vier verliesgevende garages, waarvan één in Amsterdam. Daar is het bedrijf deze zomer gaan stunen met een dagtarief van €20 voor de garage bij het Central Station. 'Dat was geen plaagstoot naar Q-Park, maar bijkomende noodzaak vanwege de overcapaciteit', zegt de directeur. De actie is een succes en wordt gevolgd door introductie van een meerdaagse kortingskaart.

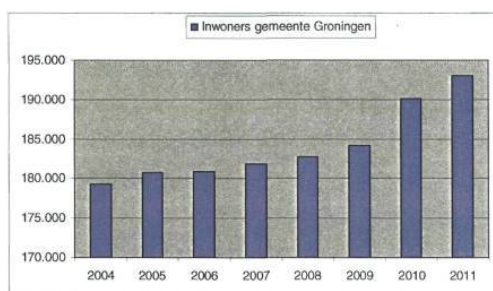
Pagina 18: P1 begint rechtszaak

pagina 1, 25-10-2011 © Het Financieel Dagblad

Particuliere en zakelijke klanten proberen te bezuinigen op hun parkeerkosten. Ook stimuleren bedrijven veel meer het gebruik van het OV, P+R-terreinen en de fiets. Tevens zorgen ontwikkelingen als webwinkelen en telewerken ervoor dat er minder geparkeerd wordt in de parkeergarages.

GROEI INWONERS EN DALING MOBILITEIT GEMEENTE GRONINGEN

Het aantal inwoners in de gemeente Groningen is de laatste jaren toegenomen. Van 179.329 inwoners in 2004 tot ruim 193.000 inwoners in 2011. Deze groei wordt vooral veroorzaakt door de nieuwbouw van woningen en de groei van het aantal studenten.



De groei van het aantal studenten brengt vooral een groeiende behoefte aan fietsvoorzieningen met zich mee. Deze groei van het aantal inwoners leidt echter niet, zoals in voorgaande jaren, automatisch tot groei van het aantal auto bewegingen. De hoeveelheid auto's welke de gemeentegrens passeert is licht gedaald (-2%). De inzet van de

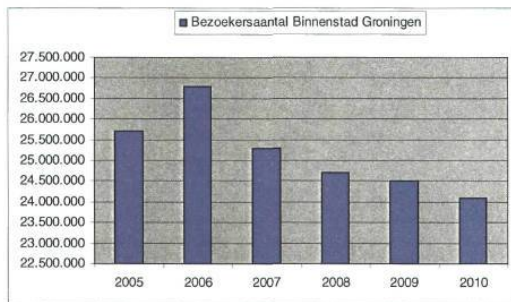
Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

gemeente Groningen op P+R-, fiets- en OV-gebruik en het economisch tij, ligt hier aan ten grondslag. Een stijging van het gebruik van de P+R-terreinen is een logisch gevolg.

BEZOEK BINNENSTAD

De economische crisis gaat niet aan de stad Groningen voorbij. Volgens de Detailhandelsmonitor 2010 van de Gemeente Groningen is het totale aantal bezoekers met circa twee procent gedaald. De consumenten die de binnenstad van Groningen bezoeken besteden in 2010 wel meer; gemiddeld 32 euro ten opzichte van 31 euro in 2009.

De gemiddelde verblijfsduur in de binnenstad vertoont ook al enkele jaren een dalende trend, hetgeen een directe invloed heeft op de inkomsten uit het straatparkeren en de parkeergarages.



Bron: Detailhandelsmonitor 2010 Gemeente Groningen *

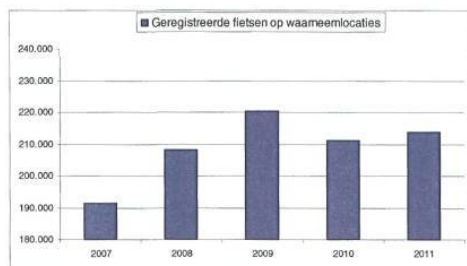
* De cijfers van voorgaande jaren wijken af van hetgeen in het vorige jaarverslag is gepresenteerd. Dit heeft te maken met een wisseling van onderzoeksbureau en een herberekening op basis van actuele inzichten.

De ambitie van de stad om meer bezoekers naar de binnenstad van Groningen te trekken, zal in de toekomst extra druk op het gebruik van de openbare ruimte leggen. Een groot deel van deze extra bezoekers komt met de auto en is op zoek naar parkeergelegenheid, waardoor de bestaande parkeerdruk toeneemt op de diverse parkeervoorzieningen. Zonder sturend parkeerbeleid leidt een toename van het bezoekersaantal tot knelpunten op het gebied van parkeren en doorstroming.

GROEI FIETSGEBRUIK, FIETSPARKEERPROBLEMEN

Het beleid in de afgelopen jaren heeft er mede toe geleid dat Groningen één van de belangrijkste fietssteden van Nederland is geworden. Uit onderzoek blijkt dat tussen de 50 en 60% van alle ritten in de stad Groningen per fiets worden gemaakt. Het landelijke gemiddelde zit op 35%. Het aantal geregistreerde fietsers in Groningen op de verschillende waarneemlocaties wordt hieronder weergegeven.

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

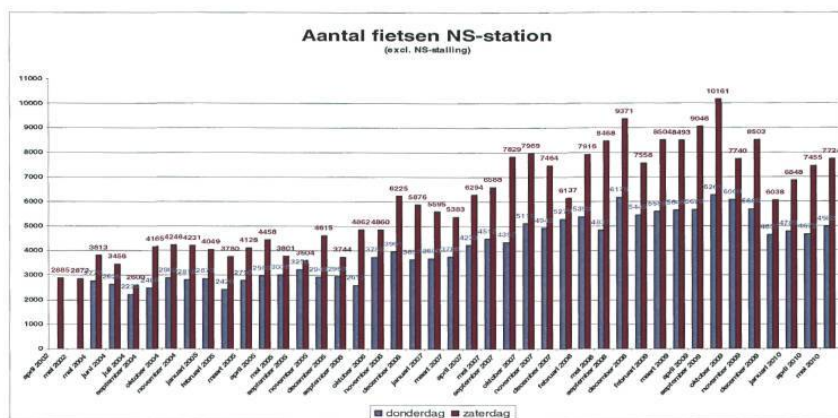


De gestage groei van fietsverkeer heeft tot gevolg dat ook de stallingsbehoefte toeneemt, zowel bij de treinstations als in de binnenstad en de oude (studenten-) wijken. Met de uitvoering van de fietsnota 'Stap Op! Fietsmaatregelen 2009-2010' wordt inhoud gegeven aan fietsparkeerbeleid.

Hieronder wordt de ontwikkeling van de bezettingsgraad van de binnenstadsstallingen weergegeven.

Jaar	Boteringestraat (cap. 705)	Pathé (cap. 250)	Haddingestraat (cap. 75)	Peperstraat (cap. 196)	V&D (cap. 55)	Totaal (cap.1.226)
2008	125.528	36.854	11.696		22.703	196.781
2009	129.475	40.394	11.236		21.570	202.375
2010	134.224	42.071	12.049		gesloten	190.952
2011	129.156	47.510	13.911	14.047	gesloten	204.624

Het aantal gestalde fietsen in het stationsgebied is opnieuw gestegen, hetgeen een druk legt bij het beheer van het Stadsbalkon. Om de beheerders te ontlasten en meer fietsers van dienst te kunnen zijn, zijn meer rekken geplaatst in het Stadsbalkon en andere delen in het stationsgebied. Ook is als extra maatregel de stallingstermijn aangescherpt en teruggebracht tot 12 dagen. In het stationsgebied wordt nadrukkelijk samengewerkt met de Milieudienst en de Nederlandse Spoorwegen.



Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

INFRASTRUCTURELE PROJECTEN

De komende jaren gaat de Gemeente Groningen flink op de schop. Diverse grote infrastructurele- en bouwkundige projecten zoals de RegioTram, het Forum, de herinrichting Diepenring en de Zuidelijke Ringweg, hebben een impact op de bereikbaarheid van de binnenstad, haar parkeergarages en de openbare parkeerplaatsen. Van alle projecten zijn de voorbereidende werkzaamheden al zijn begonnen. De verwachting is dat de bovenstaande ontwikkelingen negatieve financiële consequenties zullen hebben voor het Parkeerbedrijf.



Alle weergegeven bovenstaande ontwikkelingen zijn direct van invloed op het Parkeerbedrijf en zorgen ervoor dat de exploitatie van het straatparkeren en de parkeergarages onder druk komt te staan.

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

3. INTERNE ONTWIKKELINGEN

UITBREIDING ACTIVITEITEN EN WERKPAKKET

De activiteiten en het werkpakket van het Parkeerbedrijf zijn de afgelopen jaren flink uitgebreid door de voorbereiding en de bouw van nieuwe parkeergarages (Damsterdiep, SOZAWE en Forum) en de toevoeging van het dynamisch verkeersmanagement, het fietsparkeren en de P+R-terreinen. De bouwkundige problemen met de diverse parkeergarages trekken een onevenredige wissel op de personele capaciteit. Het totaal aantal fte's binnen het Parkeerbedrijf is 13,30. Via de afgesloten contracten worden indirect 40 mensen aangestuurd.

GEHANDICAPTEN PARKEREN

Eén van de uitvoeringstaken van het Parkeerbedrijf is het beoordelen van aanvragen voor en de verstrekking van gehandicaptenparkeerkaarten. Deze werkzaamheden worden uitgevoerd door één volledige fte. De afgelopen jaren is een stijging waarneembaar van het aantal aanvragen en verlengingen voor een gehandicaptenparkeerkaart. Ook zien wij een toename in de aanvraag voor gehandicaptenparkeerplaatsen op straat. In de nota "Parkeren met perspectief" zal een verkenning worden opgenomen om het gehandicaptenparkeren, conform het niveau van de parkeervergunningen, door te belasten aan de gebruikers.



NIEUWE HANDHAVINGSORGANISATIE

De handhels en de bijbehorende hardware zijn in 2011 overgenomen door de vakdirectie Stadtoezicht. De inkomsten uit de naheffingen blijven opgenomen in de begroting van het Parkeerbedrijf. Ook zal op basis van een overeenkomst de kwantiteit en de kwaliteit van de handhaving bewaakt worden.

In 2011 zijn, in verband met de overgang van de handhaving van de Regiopolitie naar de vakdirectie Stadtoezicht, lagere opbrengsten gerealiseerd. De verwachting is dat dit de eerste jaren het geval zal blijven, totdat de nieuwe afdeling volgroeid is. Na deze overgangssituatie is de verwachting dat de opbrengsten weer geleidelijk toenemen naar het niveau van voor 2009. Voor 2012 is een lichte stijging in de opbrengsten opgenomen.

MARKETING EN COMMUNICATIE

Marketing van producten en diensten en het optimaliseren van de communicatie naar de doelgroepen zijn essentieel voor de dienstverlening en uitvoering van de exploitatieopdracht.

Het afgelopen jaar is sterk ingezet op marketing en communicatie. In hoofdstuk zes wordt dit onderwerp verder uitgediept.

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

4. STAND VAN ZAKEN PRODUCTGROEPEN

4.1 Garages

De resultaten van de parkeergarages vallen structureel tegen. Naast de bekende factoren (o.a. niet gerealiseerde programma's), is het effect van de economische krimp nu ook voelbaar. Een daling van het aantal autokilometers in combinatie met een verminderde verblijfsduur in het centrum, heeft een zichtbaar negatief effect op de omzet van de gemeentelijke parkeergarages. Ook drukken de kapitaallasten van de garages stevig door op het exploitatie resultaat van het Parkeerbedrijf.

Per parkeergarage zullen de resultaten worden behandeld en ook de belangrijkste aandachtspunten toegelicht.

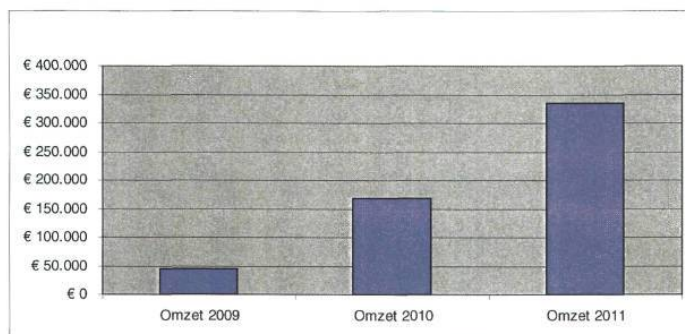
Boterdiepgarage

De Boterdiepgarage is een garage met 1.200 plaatsen. De garage is eigendom van de gemeente Groningen en wordt sinds maart 2009 door het Parkeerbedrijf geëxploiteerd. Het beheer van de garage wordt verzorgd door P1.

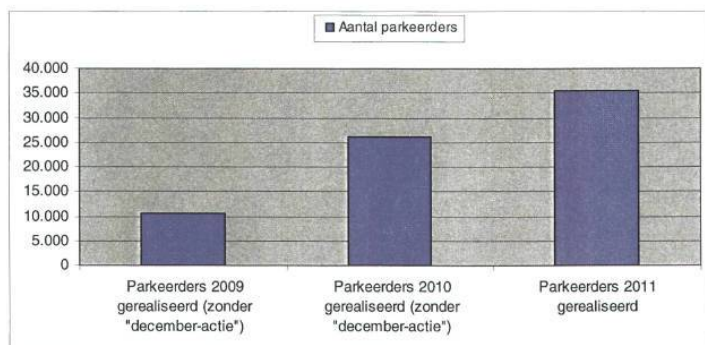
De belangrijkste gebruikers van deze garage zijn de bewoners van de bovengrondse woningen en werknemers van het UMCG. Tevens heeft deze garage een binnenstadfunctie en fungeert hij als opvang bij grote evenementen in de stad. In 2011 is gestart met de voorbereidende werkzaamheden voor de 2^e ingang aan de Bloemsingel. Deze ingang zal eind 2^e kwartaal 2012 beschikbaar zijn. De garage heeft vanaf dat moment een betere ontsluiting aan de noordzijde en kan als zodanig een nog prominere rol voor het UMCG (voor zowel medewerkers als ook voor bezoekers) gaan spelen.

Het aantal bezoekers van de Boterdiepgarage is sinds de opening van de parkeergarage gestegen. In zowel december 2009 als ook in 2010 is de "decemberactie" gehouden. Deze actie is in 2011 niet gehouden, aangezien de Damsterdiepgarage in december 2011 onder de aandacht van het publiek is gebracht. De omzet van de garage is gestegen ten opzichte van 2010 wat veroorzaakt is door de tariefsverhoging van 10% en een stijging van het aantal parkeerders. Wanneer de cijfers gecorrigeerd worden met de extra parkeerders van de "decemberacties", is een jaarlijkse stijgende lijn in het aantal parkeerders te zien.

Gesteld kan worden dat de ingroeiperiode van deze garage een langere tijd in beslag zal nemen (vooral vanwege het achterblijven van het bovengrondse bouwprogramma) dan oorspronkelijk aangenomen. De jaarlijkse (kapitaal)lasten van € 1.8 miljoen drukken een te zware stempel op de exploitatie van deze garage.



Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief



- **Financiële gevolgen mogelijk andere invulling CIBOGA-programma**

De oorspronkelijke planning van het bouwprogramma CIBOGA loopt achter op schema. Dit heeft nadrukkelijk impact op exploitatie van de parkeergarage, aangezien deze aangelegd is om de bewoners en de bezoekers van de wooncomplexen te faciliteren.

De ontwikkelende partijen en de gemeente Groningen zijn druk bezig met het ontwikkelen van alternatieven voor de invulling van het bovengronse programma (studentenhuisvesting, hotelfaciliteiten, Infoversum). Ook wordt gestudeerd op de bereikbaarheid van de parkeergarage vanaf de Oostelijke Ringweg. Wijzigingen in het programma of een verminderde bereikbaarheid van de garage hebben mogelijk een negatief effect op de exploitatie van de Boterdiepgarage.

- **Scheurvorming vloer en vervuiling**

Scheurvorming:

In 2010 zijn er scheuren ontdekt in de vloer van de Boterdiepgarage. In 2011 heeft deze scheurvorming zich verder doorgezet. Door de scheuren komt vervuild water de garage binnen dat de vloer heeft aangetast. Er zijn diverse maatregelen genomen om de scheurvorming te stoppen. De ontwikkeling van de scheurvorming en de vloeistofdichtheid van de vloer wordt continue bewaakt.

Ook heeft de gemeente Groningen inmiddels de bouwer van de parkeergarage aansprakelijk gesteld voor geleden schade.

Vervuiling:

Op één bepaalde plaats in de parkeergarage komt door de scheuren vervuiling naar boven. Het betreft hier zogenaamde *Polycyclische aromatische koolwaterstoffen* (teerproduct). Deze vervuiling levert geen gevaar op voor de volksgezondheid. Tevens wordt de luchtkwaliteit periodiek gemeten. In 2012 wordt gestart met het vervangen van het aangetaste gedeelte (400M2) van de garagevloer, zodat de vervuiling wordt tegengehouden door de garagevloer. Na het herstel van de vloer, wordt nog een stress-test uitgevoerd om te bepalen in hoeverre de herstelde vloer aan de criteria van vloeistofdichtheid beantwoordt.

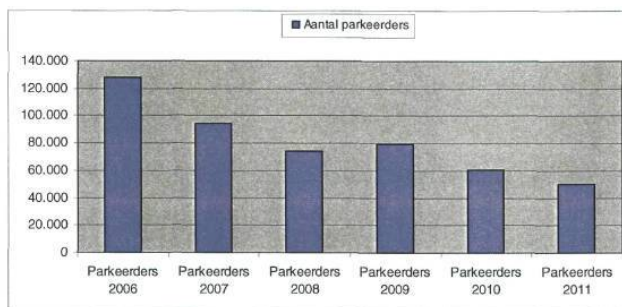
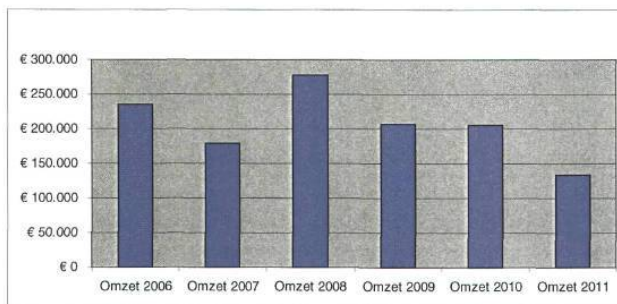
- **Nieuwe bebording entreebord Boterdiepgarage**

In 2011 is het ontwerp van het nieuwe entreebord van de garage gerealiseerd en aangebracht boven de hoofdingang van de parkeergarage.

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

Circusgarage

De Circusgarage is een garage met 300 plaatsen. De garage is eigendom van de gemeente Groningen en wordt sinds 2002 door het Parkeerbedrijf geëxploiteerd. Het beheer van de garage wordt verzorgd door P1. Deze garage is vooral een abonnementengarage (in totaal 127 stuks) voor het bovenliggende politiebureau en de bewoners van de omliggende wooneenheden (De Beren) die niet in aanmerking komen voor een reguliere straatparkeervergunning. De rest van de bezoekers/gebruikers zijn de zogenaamde kortparkeerders die de bovenliggende commerciële plint bezoeken.



Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

De Circusgarage heeft te maken met een structurele daling van het aantal bezoekers en de omzet. De economische recessie in combinatie met een gewijzigde invulling van het bovengrondse programma heeft een negatief effect op de exploitatie van de parkeergarage. De functies in winkelcentrum De Beren hebben vooral een wijkfunctie en trekken daardoor vooral winkelend publiek dat niet met de auto maar op de fiets komt. De commerciële plint heeft zich niet kunnen ontwikkelen tot regionaal bronpunt.

Het is de bedoeling dat door middel van marketinginspanningen en een groei van het aantal abonnementen, veroorzaakt door de toekomstige woningbouw in de omgeving (CIBOGA), een lichte verbetering van het resultaat in de komende jaren gaat plaatsvinden. Een snelle groei lijkt uitgesloten aangezien de parkeergarage dichtbij wijken ligt waar geen betaald parkeerregime van kracht is en automobilisten dus "gratis" kunnen parkeren en het feit dat de Boterdiepgarage parkeerders wegtrekt omdat deze garage dichtbij het centrum ligt.

- **Afboeken Circusgarage**

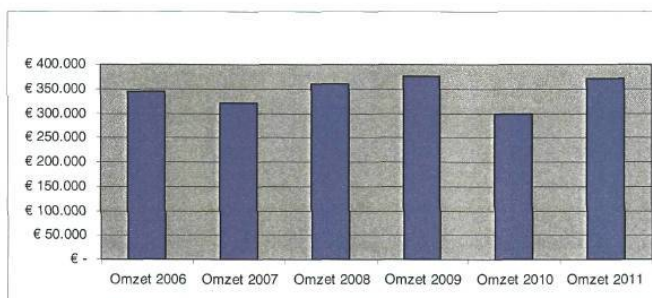
De Circusgarage heeft zich niet ontwikkeld zoals verwacht. De invulling van het programma bovengronds heeft niet het gebruik van de parkeergarage met zich meegebracht zoals dat was verwacht. De woningen worden bewoond door studenten en de bovenliggende commerciële plint heeft niet de gewenste regionale uitstraling en trekt vooral klanten uit de buurt.

Dat betekent dat er geen andere optie is dan afboeken. Door het afboeken van de huidige boekwaarde van 5,35 mln. euro per 31 december 2011 worden de jaarlijkse kapitaallasten met ruim 3 ton verlaagd.

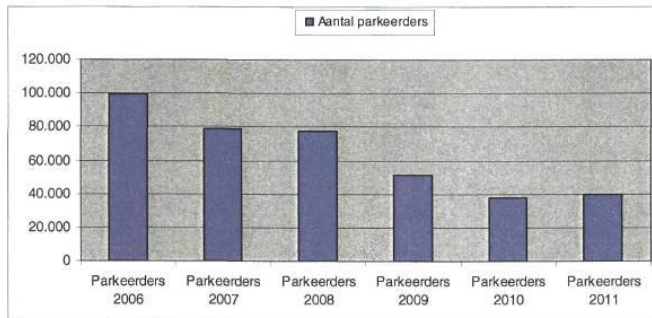
Oosterpoortgarage

De parkeergarage bij De Oosterpoort is een garage met 300 plaatsen en wordt sinds 1990 geëxploiteerd door de gemeente Groningen. De garage wordt gehuurd van de firma Dutch Property Company Rembrandt B.V. en het beheer van de garage wordt verzorgd door P1.

De omzet 2011 is met € 75.000 gestegen in vergelijking met de omzet van 2010. Deze stijging van de omzet van de Oosterpoortgarage wordt verklaard door het feit dat de parkeergarage meer bezoekers trekt en een tariefsverhoging per 1-1-2011.



Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief



- **24-uur uitrijdbaar**

Vanaf maart 2012 wordt het mogelijk voor bezoekers en abonneementhouders om 24 uur per dag de garage uit te rijden. Hiervoor is in 2011 de parkeermanagementinstallatie aangepast, de gebruiksvergunning verkregen en zijn verschillende infrastructurele aanpassingen (het installeren van kaartlezers bij alle voetgangsingangen) uitgevoerd.

De doelgroepen (theater- en concert bezoekers) die gebruik maken van deze parkeergarage hebben behoefte aan ruimere openingstijden na afloop van de voorstellingen. Door deze maatregel verwachten wij een positief effect op de exploitatie van de parkeergarage.

- **Upgrade Oosterpoortgarage**

Het Parkeerbedrijf heeft in 2011 de kwaliteit van de parkeergarage verbeterd (nieuw toegangshek, nieuwe bebording en verhoging sociale veiligheid). In 2012 wordt dit project afgerond met de bouw van een nieuwe beheerdersloge en het schilderen van de entree. Een impressie van de huidige situatie wordt hieronder weergegeven.



- **Bespoedigen uitrijden parkeergarage**

Om het uitrijden te bespoedigen na afloop van voorstellingen, zijn in 2011 diverse maatregelen genomen. Bij kleine voorstellingen staat één beheerder bij de uitrit om de mensen te helpen. Bij drukke voorstellingen zijn twee beheerders aanwezig. Ook wordt tijdens piekmomenten de inrit gebruikt als uitrit, waardoor de uitstroomb capaciteit wordt verdubbeld.

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

Euroborggarage

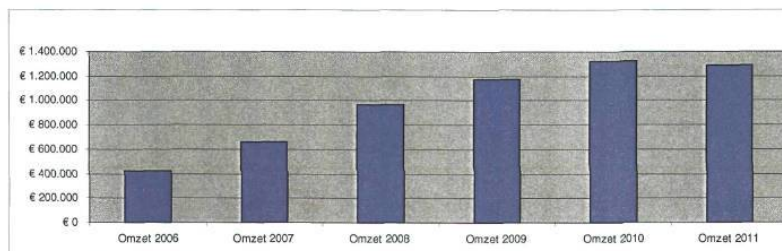


De Euroborggarage is een garage met 900 plaatsen. De garage is eigendom van de gemeente Groningen en wordt sinds eind 2005 door het Parkeerbedrijf geëxploiteerd. Het beheer van de garage wordt verzorgd door Q-Park.

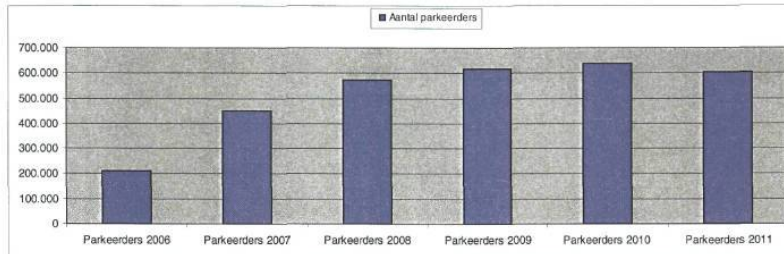
De autonome groei van de Euroborggarage in de afgelopen jaren heeft zich in 2011 niet doorgezet. De omzet 2011 voor de Euroborggarage is uitgekomen op € 1.286.757, terwijl de omzet in 2010 € 1.382.310 bedroeg. De reden voor de daling van de omzet en het aantal parkeerders is gelegen in het feit dat de verwachte ontwikkelingen op het Europapark niet zijn uitgekomen. De komst van kantoren en de verwachte groei van de individuele gebruikers is achtergebleven bij de oorspronkelijke programmatische uitgangspunten. Tevens is het financiële effect van de "zondag-opening" van de Jumbo Supermarkt in 2011 flink minder vergeleken in 2010. In 2011 hebben meerdere supermarkten in de regio ook toestemming gekregen om op zondag open te zijn.

De daling van het aantal parkeerders is procentueel hoger dan de omzetsdaling. De geringe daling van de omzet heeft te maken met de ingevoerde tariefsstijging per 1 januari 2011.

De verwachting is echter wel dat het bezoek aan en de omzet van deze parkeergarage de komende jaren gaat groeien. De komst van het Alfa-college en andere toekomstige functies op het Europapark zullen een positieve invloed hebben op de Euroborggarage.



Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief



- **C2000 installatie**

In 2011 is de nieuwe C2000 installatie in de Euroborggarage geïnstalleerd. Binnen de parkeergarage hebben de verschillende hulpdiensten nu voldoende communicatie bereik bij oefeningen en calamiteiten.



- **Afsluiting parkeerterrein P4 en P5**

In 2011 is het parkeerterrein P5 is het terrein vlakbij de kolenmuur op het Europapark met een slagboom afgesloten. Op werkdagen werd dit terrein vooral gebruikt om "gratis" te parkeren. Het terrein P4 is gelegen achter het voetbalstadion en wordt op wedstrijddagen gebruikt voor het parkeren van de supporters van de bezoekende vereniging. Dit terrein wordt begin 2012 afgesloten.

Beide terreinen vormen, samen met P+R-terrein P3 een "gratis" concurrent van de Euroborggarage en hebben als zodanig een negatief effect op de exploitatie van deze garage. De betrokken parkeerders zullen nu gebruik moeten maken van de parkeergarage Euroborg, het betaald parkeerterrein P2 of P+R-terrein P3.

Damsterdiepgarage

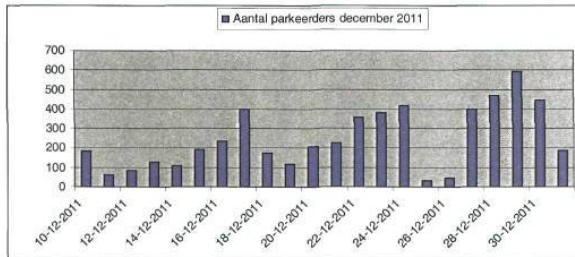
De parkeergarage Damsterdiep is op 10 december 2011 geopend. Vanaf deze dag konden parkeerders voor het eerst parkeren in deze parkeergarage. Voor het tarief van € 1,- per uur, waarbij het eerste uur gratis was, konden bezoekers en inwoners van de stad Groningen kennismaken met de garage.

De garage is geopend met tijdelijke parkeermanagementapparatuur. De plaatsing van de definitieve apparatuur staat gepland in april 2012. Vanaf deze datum is het ook mogelijk om abonnementen uit te geven.



Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

In de maand december is er volop gebruik gemaakt van de Damsterdiegarage. Mede door het kennismakingstarief konden wij 5.443 parkeerders verwelkomen. Deze zorgden voor een omzet van € 10.300,-.



Over de toekomstige ontwikkeling van deze garage is nog niet veel te zeggen. Op dit moment is de inrit nog steeds verscholen onder de bouwactiviteit. De 2^e parkeerlaag wordt op dit moment waterdicht gemaakt.

Casinogarage

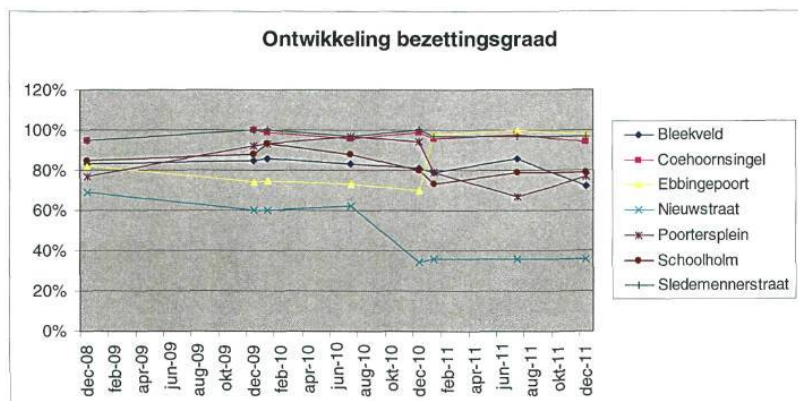


De Casino-garage beschikt over 225 plaatsen en wordt door de gemeente Groningen verhuurd aan Holland Casino. De Casino-garage is een openbare parkeergarage met een "doelgroep" tariefstelling, aangezien de casinobezoekers korting krijgen van Holland Casino. De lopende huurovereenkomst voorziet niet in het opzeggen van het contract door de Gemeente Groningen. In 2012 zullen de noodzakelijke stappen worden genomen, om conform het collegeprogramma, deze garage een "doelgroep" karakter te kunnen geven.

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

4.2 Buurtstallingen

Hieronder wordt een overzicht weergegeven van de ontwikkeling van de bezettingsgraad per buurtstalling.



Bron: Abonnementenadministratie P1 Den Haag

In het afgelopen jaar is gebleken dat het abonnementenbestand constant is gebleven. De gemiddelde bezettingsgraad is, net als in 2010, 80%. De enige buurtstallingen die achterblijven zijn Nieuwstraat, Poortersplein en Bleekveld. Deze buurtstallingen zijn gelegen in betaald parkeergebieden waar mensen tegen lagere kosten een parkeervergunning kunnen verkrijgen. In deze wijken is altijd voldoende parkeerruimte op straat aanwezig, zodat het kunnen beschikken over een parkeerplaats in een buurtstalling geen toegevoegde waarde heeft. De betrokken buurtstallingen zullen door middel van marketinginspanningen onder de aandacht van buurtbewoners worden gebracht.

In het onderstaande overzicht wordt de kostendekkendheid van de buurtstallingen in de periode 2009-2011 weergegeven.

	Kostendekkendheid
2009	31%
2010	51%
2011	59%

De kostendekkendheid is sinds 2009 flink gestegen. Dit wordt vooral veroorzaakt door de tariefsverhoging in 5 stappen van € 39,- naar € 70,- in 5 jaar.

- **Afronding kwaliteitsverbetering buurtstallingen**

Eind 2009 is gestart met de upgrade van de buurtstallingen. In 2011 is dit project afgerond. Diverse maatregelen om de sociale veiligheid te vergroten, de uitstraling te verbeteren en de duurzaamheid te bevorderen zijn uitgevoerd. Zo zijn er overall energiezuinige TL-lampen geïnstalleerd inclusief bewegingssensoren, zijn alle muren en kolommen opnieuw geverfd en wordt de bebording, kleurstelling en verlichting verbeterd van alle entrees, trapopgangen en nooduitgangen. Tevens is iedere buurtstalling in 2011 voorzien van nieuwe snelroldeuren. Hieronder een weergave van de actuele situatie in de buurtstalling Ebbingepoort.

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief



- **Parkeervoorzieningen Nieuwe Kijk in't Jat en J.C.Kapteynlaan**

Het onderhoudsniveau en de uitstraling van de parkeervoorzieningen Nieuwe Kijk in't Jat (20 huurders) en de J.C. Kapteynlaan (3 huurders) zijn beneden het gewenste basisniveau van het Parkeerbedrijf en zijn moeilijk te exploiteren. In 2011 is de gemeentelijke stalling J.C. Kapteynlaan dan ook gesloten. De huurders hebben een alternatief aangeboden in een van de gemeentelijke buurtstallingen. In 2012 ligt het in de lijn dat de gemeente Groningen ook de parkeervoorziening Nieuwe Kijk in't Jat gaat verkopen.



Nieuwe Kijk in't Jatstraat



J.C. Kapteynlaan

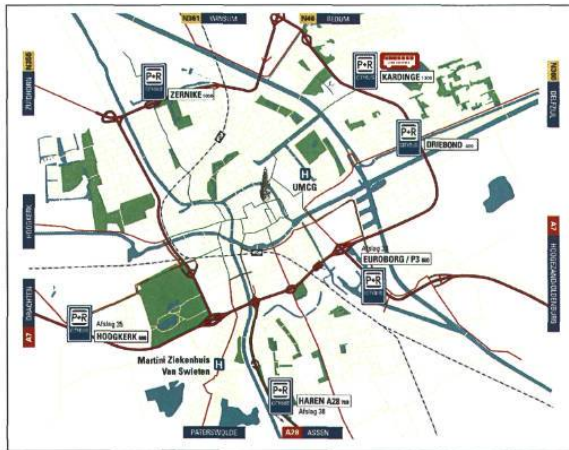
4.3 (P+R) Terreinen

Er zijn vier grote P+R-terreinen in de gemeente Groningen, namelijk: Euroborg/P3, Kardinge, Hoogkerk, Zernike. In de gemeente Haren ligt nog het P+R-terrein Haren/A28. Het is de bedoeling de auto op het terrein te parkeren en dan de bus te nemen voor vervoer naar de binnenstad. Het kaartje is verkrijgbaar bij de chauffeur op het P+R-terrein en kost € 5,- voor maximaal 5 personen.

De exploitatie en het beheer van deze 4 terreinen vallen onder de verantwoordelijkheid van het Parkeerbedrijf. In de afgelopen jaren is de groei in het gebruik van de P+R terreinen enorm toegenomen. Jaarlijks maken ongeveer 1,5 miljoen reizigers gebruik van de P+R-terreinen. Het beheer en de exploitatie van de P+R-terreinen is een verantwoordelijkheid van het Parkeerbedrijf.

In het onderstaande overzicht zijn alle P+R-terreinen weergegeven inclusief de mogelijk toekomstige P+R-voorziening Driebond en het uitgebreide P+R-terrein Zernike.

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief



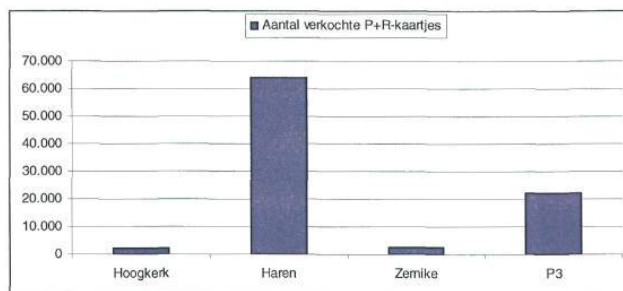
- **Gebruik P+R-terreinen**

Haren, Kardinges, Europapark en Zernike zijn op doordeweekse dagen veel bezet door forensen. P+R Europapark wordt ook gebruikt tijdens evenementen in de Euroborg.

Het P+R-terrein Haren is een belangrijk terrein voor het stedelijk P+R systeem. Dagelijks heeft het terrein 100% bezetting en moeten mensen doorrijden aangezien er geen parkeerplek meer beschikbaar is. Het bestaande terrein zal dan ook in de 1^e fase worden uitgebreid met 500 plaatsen aan de noordkant op het Nescio-terrein. De planning is dat de werkzaamheden in 2014 afgerond zijn.

Los van het feit dat dit terrein gelegen is op het grondgebied van gemeente Haren, is de Gemeente Groningen actief betrokken bij de inrichting en het voorzieningenniveau van het bestaande en het nieuwe gedeelte van het P+R-terrein.

In het onderstaande schema wordt het aantal verkochte P+R-kaartjes in 2011 op de terreinen weergegeven.



Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

- Hoogkerk



Sinds 2 januari 2011 is dit nieuwe P+R-terrein Hoogkerk operationeel. Dit transferium met op termijn 1000 parkeerplaatsen is bedoeld om de stad Groningen beter bereikbaar te maken vanuit het westen. In eerste instantie is er plaats voor bijna 600 auto's. Alle bussen uit westelijke richting stoppen op het transferium. Via de speciale busbaan beschikt het transferium over een snelle verbinding met het Hoofdstation. Op het parkeerterrein staat een wachtruimte met allerlei voorzieningen die het overstappen van de auto op de bus aangenaam moeten maken.

Het uitstralings- en voorzieningenniveau op dit terrein wordt als referentie gebruikt bij de nieuwe P+R-terreinen (Zernike, Driebond) en de upgrade van de bestaande P+R-terreinen. Bij Hoogkerk wordt gewerkt met zogenaamde DRIS-schermen en halte panelen. Op deze schermen worden actuele reis- en vertrektijden gepresenteerd. Hieronder een grafische weergave van de schermen.

Transferium Hoogkerk				vrijdag 24 april 2010 13:02			
lijn	bestemming	vertrek	halte	lijn	bestemming	vertrek	halte
002	Grote Markt	4 min.	1	002	Grote Markt	10 min.	1
004	UMCG Hoofdingang	5 min.	1	004	UMCG Hoofdingang	11 min.	1
015	Universiteit Zernike	6 min.	2	015	Universiteit Zernike	13 min.	2
001	Martiniziekenhuis (v.Sw.)	8 min.	3	001	Martiniziekenhuis (v.Sw.)	15 min.	3
001	Peize	9 min.	3				
001	Roden	10 min.	3				

in het Schuhtendip | Green Lines boekt forse winst | Aardbeving in rijkje | Bloemzjaermarkt trekt recordaantal bezoekers



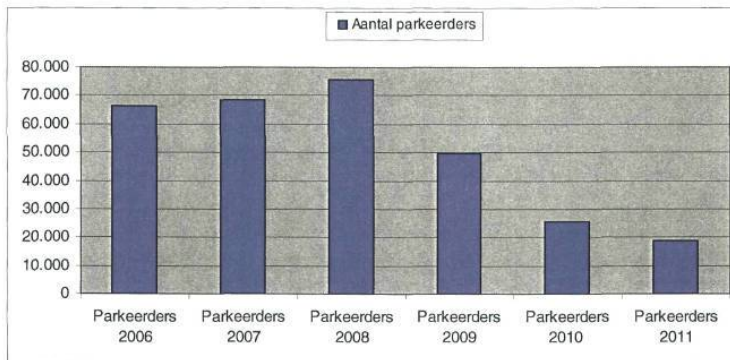
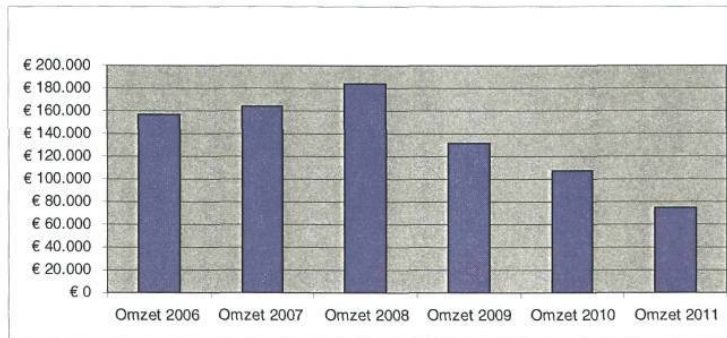
Met de opening van dit nieuwe P+R-terrein zijn gelijktijdig het huidige P+R-terrein Hoogkerk bij Atos Origin en het terrein bij de Peizerweg worden opgeheven.

- Zaanstraat

Het parkeerterrein aan de Zaanstraat wordt sinds de jaren negentig gehuurd van KPN. Dit terrein biedt plaats aan 300 auto's en werd in 2000 expliciet ingericht ten behoeve van het gebruik voor het P+R-systeem.

Het gebruik van de Zaanstraat is sinds december 2009 gehalveerd. In het kader van de opening van het nieuwe P+R-terrein Hoogkerk, is de P+R-functie van het terrein Zaanstraat afgestoten. Sindsdien fungeert het als een parkeerterrein, welke gebruikt wordt door medewerkers van KPN en als overloop van P+R-terrein Cascade.

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief



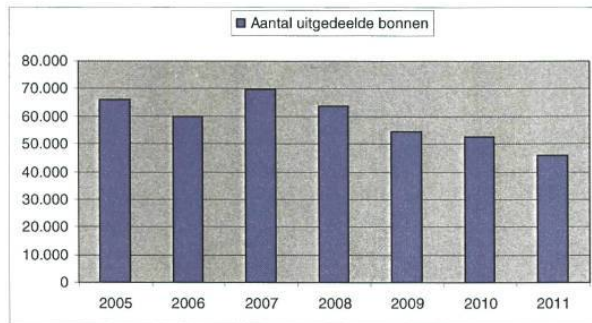
4.4 Straatparkeren

- Handhaving

Tot 1 juni 2011 voerde de Parkeerplicht in opdracht van het Parkeerbedrijf de parkeerhandhaving uit. De Parkeerplicht controleerde zowel op fiscale overtredingen als op de Wet Mulder overtredingen. Deze bekeuringen worden door de DIA namens het Parkeerbedrijf geïnd. Vanaf juni 2011 is de handhavende taak van de Parkeerplicht overgenomen door de vakdirectie Stadtoezicht. Dit nieuwe organisatieonderdeel neemt de bestaande software, hardware en handhavings van het Parkeerbedrijf tegen dagwaarde over. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van het parkeerbeleid berust bij het Parkeerbedrijf en de handhaving wordt op basis van prestatieafspraken uitgevoerd door Stadtoezicht. De geïnde opbrengsten komen via de DIA ten goede van het Parkeerbedrijf. De directe handhavingkosten komen ten laste van het Parkeerbedrijf.

De ontwikkeling van het aantal uitgeschreven bonnen (fiscaal en Wet Mulder) wordt hieronder weergegeven. Alleen de inkomsten van de fiscale overtredingen komen ten goede aan het Parkeerbedrijf. Over de inkomsten van de Wet Mulder bonnen wordt nog een besluit genomen of deze aan het Parkeerbedrijf of aan de vakdirectie Stadtoezicht komen te vervallen.

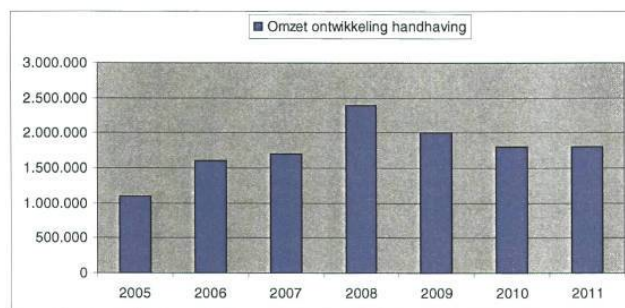
Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief



In 2011 zijn door de Parkeerpolitie en de vakdirectie Stadstoezicht 45.949 bonnen uitgedeeld. In 2010 was dit aantal nog 52.858. Deze dalende trend resulteert logischerwijs in minder inkomsten. Werd in 2008 nog een omzet gehaald van € 2.4 miljoen, in 2011 is de omzet uitgekomen op € 1.8 miljoen. In de primitieve begroting 2011 werd rekening gehouden met een omzet van € 1.9 miljoen. Gezien de daling van het aantal uitgeschreven bonnen in 2011, zou de omzet lager moeten zijn. Dit wordt echter gecompenseerd door een eenmalige verrekening van bonnen uit voorgaande jaren.

De reden van de afname van het aantal bonnen is voor het grootste gedeelte toe te schrijven aan het verloop van personeel in het kader van de overplaatsing van de Parkeerpolitie naar de nieuwe vakdirectie Stadstoezicht. De vakdirectie is qua personele bezetting nog niet op het gewenste eindniveau.

Ook heeft de landelijke daling van het aantal parkeerders (minimaal 5%) ook impact op het aantal uitgeschreven bonnen.



• Betalingsbereidheid

De Parkeerpolitie hield in opdracht van het Parkeerbedrijf maandelijks buurtonderzoeken voor het bepalen van de betalingsbereidheid.

Voor het bepalen van de betalingsbereidheid is van belang:

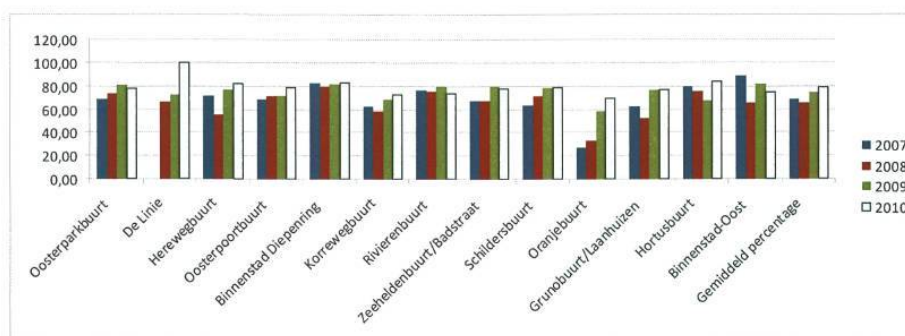
- of mensen wel/niet een kaartje hebben gekocht bij de parkeerautomaat;
- en of de gebruikte bezoekerspas wel/niet is aangemeld.

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

De vergunningen worden bij het bepalen van de betalingsbereidheid niet meegenomen. Indien dit wel het geval zou zijn, dan beïnvloedt dit de betalingsbereidheid positief.

Door de overgang van de parkeerhandhaving van de Regiopolitie naar de vakdirectie Stadtoezicht is voor 2011 geen beeld te geven van de betalingsbereidheid.

Hieronder wordt voor de periode 2007-2010 de betalingsbereidheid per betaald parkeerwijk weergegeven. De verwachting is dat de betalingsbereidheid van 2010 (80%) in 2011 constant is gebleven.

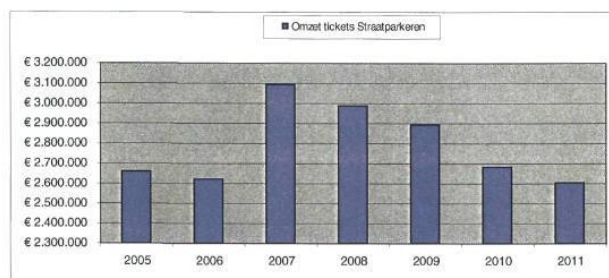


In het af te sluiten convenant tussen het Parkeerbedrijf en de vakdirectie Stadtoezicht zal de betalingsbereidheid als speerpunt worden verankerd, waarbij het streven gericht moet zijn op een betalingsbereidheid van 90%.

• Parkeerautomaten

In de gemeente Groningen staan op dit moment (stand december 2011) 291 parkeerautomaten, waarvan 60 "online" staan. Het voordeel hiervan is dat op afstand het beheer kan plaatsvinden en real-time management informatie kan worden geleverd.

De omzet van de parkeerautomaten was in 2011 € 2.605.109. In 2010 was de omzet nog € 2.681.702. Dit is een verdere daling ten opzichte van het voorgaande jaren. De recessie (vermindering aantal parkeerders van minimaal 5%), daling van het binnenstadsbezoek, de inbraak in de parkeerautomaten (vanaf 2010), de vorming van een nieuwe handavingsorganisatie zijn de belangrijkste oorzaken van deze daling.



Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

- **Card-only Parkeerautomaten**

In juni 2011 heeft de gemeenteraad besloten de parkeerautomaten in de stad te vervangen door zogenaamde 'card only' parkeerautomaten. De plaatsing hiervan was voorzien in het eerste kwartaal van 2012. Om kwaliteit en acceptatieniveau te waarborgen bleek dit tijdpad te ambitieus.

De implementatie van de nieuwe 'card only'-automaten is nu verplaatst naar het eerste kwartaal van 2013.

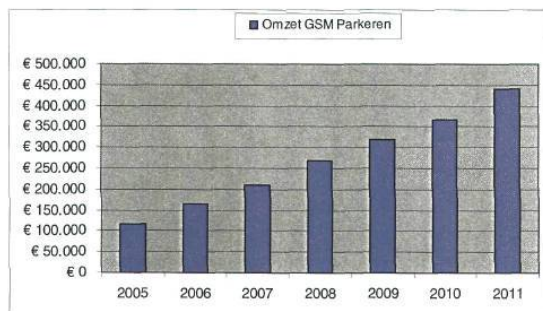
- **Onderhoud en inbraak Parkeerautomaten**

Het onderhoud van de parkeerautomaten op straat wordt uitgevoerd door Iederz. In 2011 is geconstateerd dat in toenemende mate parkeerautomaten illegaal geleegd worden.

In de periode tot de definitieve invoering van Card-only automaten, worden de meest gekraakte parkeermeters uitgevoerd met een extra slot. De geschatte omzetsderving in 2011 is minimaal € 150.000.

- **GSM-parkeren**

Binnen de gemeente Groningen wordt sinds 2001 het GSM-Parkeren aangeboden. Vooralsnog is het bedrijf Parkline de enige aanbieder binnen de gemeente. Het GSM-Parkeren is groeiende, het Parkeerbedrijf is voornemens om in 2012 een start te maken met het openstellen van de gemeente Groningen voor andere aanbieders van GSM-Parkeren (waaronder Parkmobile en Yellowbrick). De omzet voor het GSM-parkeren bedroeg in 2011 € 442.665.



- **Gehandicaptenparkeren**

Eén van de uitvoeringstaken van het Parkeerbedrijf is het beoordelen van aanvragen voor en de verstrekking van gehandicaptenparkeerkaarten. De medische toetsing wordt uitgevoerd door de HVD.

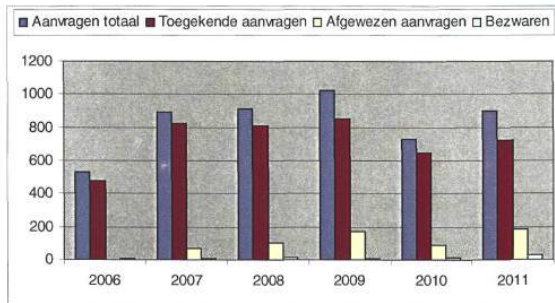
De aanvraag voor gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken voor inwoners van de Gemeente Groningen is sinds 2006 gestegen. In 2006 zijn 532 aanvragen voor een gehandicaptenparkeerkaart of een gehandicaptenparkeerplaats afgehandeld, in 2011 zijn dit er al 902, wat neerkomt op een stijging van 41%. De laatste jaren tekent zich een stabiel beeld af.

Hoewel een nadere verkenning noodzakelijk is, lijken de stijgingen te worden veroorzaakt door financiële motieven en de vergrijzing. Het kosteloos aanbieden van een gehandicaptenparkeerkaart en -plaats stimuleert het aanvragen van deze producten. In 2011 is gekeken naar de totale kostenstructuur van het gehandicaptenparkeren in de gemeente Groningen (ROEZ + HVD). Ook heeft een verkenning plaatsgevonden hoe andere gemeenten omgaan

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

met het doorbelasten van de kosten van het gehandicaptenparkeren. In de nota "Parkeren met perspectief" wordt een voorstel meegenomen om het gehandicaptenparkeren in de Gemeente Groningen te belasten.

In de onderstaande grafiek wordt het verloop van het aantal aanvragen vanaf 2006 tot en met 2011 weergegeven.



4.6 Fietsparkeren

Groningen is één van de belangrijkste fietssteden van Nederland. Het gebruik van de fiets als vervoermiddel stijgt nog steeds. Deze groei heeft als keerzijde dat de parkeerdruk van het fietsparkeren toeneemt. Daarom zullen meer gebouwde fietsparkeervoorzieningen worden ontwikkeld en aangeboden die aantrekkelijk zijn voor de fietsers. Indien voldoende voorzieningen aanwezig zijn, dan kan stringenter worden gehandhaafd in de openbare ruimte op fout geparkeerde fietsen en zwerffietsen.

Om de fietsparkeermogelijkheden te verbeteren wordt ingezet op:

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

Het fietsparkeren is sinds 2009 onderdeel van het Parkeerbedrijf. Het Parkeerbedrijf is belast met de operationele uitvoering van het fietsparkeren in de binnenstad en het stationsgebied van Groningen. De overdekte stallingen in de binnenstad vallen ook onder het beheer van het Parkeerbedrijf. Naast het beheer houdt het Parkeerbedrijf zich bezig met de uitvoering van de beleidsmaatregelen. De informatievoorziening en communicatie rondom het fietsparkeren worden sinds 2010 integraal door het Parkeerbedrijf uitgevoerd. De handhaving en het verwijderen van fietsen is een uitvoerende taak van de Milieudienst.

**huisregels
Stadsbalkon**

- 24-uurs fietsenstalling
- Stallen op eigen risico
- Fietsen buiten rekken worden verwijderd
- Maximaal 12 dagen

 **stad**

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

In 2011 zijn de onderstaande projecten door het Parkeerbedrijf voltooid.

AFAC (Algemene Fiets Afhaal Centrale)

De demografische ontwikkelingen in Groningen (toename bevolkingsgroei, stijging aantal studenten, etc.), de groei van het aantal bezoekers aan Groningen en het flankerend verkeersbeleid leiden ertoe dat de komende jaren het fietsgebruik fors toeneemt. Uiteraard leidt dit ook tot meer gestalde fietsen en daarmee tot een grotere kans op fietsdiefstal. Het tegengaan van fietsdiefstal is één van de speerpunten uit het gemeentelijk fietsbeleid.

Naast het hoge aantal gevallen van fietsdiefstal in Groningen speelt in het stationsgebied een probleem met de aanwezige stallingscapaciteit. Vanwege de groei van het aantal gestalde fietsen neemt ook het aantal fietsen dat fout, hinderlijk of te lang gestald staat toe. Dit heeft ertoe geleid dat het aantal verwijderde fietsen in het stationsgebied de afgelopen jaren is toegenomen.

Om de verwijderde fietsen te kunnen bergen, is in 2009 het opslagdepot aan de Travertijnstraat geopend.

Er valt een directe link te constateren tussen de hoeveelheid verwijderde fietsen en het aantal aangiftes van fietsdiefstal bij de politie. Veel mensen vinden het blijkbaar makkelijker om via internet aangifte te doen van fietsdiefstal dan om een verwijderde fiets persoonlijk en tegen een vergoeding van € 25,- op te halen aan de Travertijnstraat. Om dit te voorkomen is het belangrijk om verwijderde en gestolen fietsen beter en centraal te registreren.

Op dit moment voeren zowel de politie, die belast is met aangiftes en opsporing van fietsdiefstal, als onze eigen Milieudienst, die zorg draagt voor handhaving en om deze reden fietsen verwijderd, een eigen afzonderlijke administratie. Dit zorgt voor veel vervuiling van de beschikbare informatie en resulteert in hogere vermeende diefstalcijfers.

Daarnaast is in Groningen een situatie ontstaan waarbij taken op het gebied van handhaving, aangiftes en opsporing zijn ondergebracht bij diverse organisaties. Dit leidt bij burgers tot onduidelijkheid over bij wie hij of zij moet zijn als het gaat om een verwijderde, vermiste of gestolen fiets.

In 2011 is hiervoor het AFAC opgericht.

Het AFAC slaat alle weggeknipte (wrakken en hinderlijk gestalde fietsen), gevonden of door de politie in beslag genomen fietsen op en registreert ze. Alle fietsen worden ten minste vier weken, en daarna – afhankelijk van hun waarde – tot maximaal drie maanden bewaard en gecontroleerd op diefstalsignalering. Teruggevonden fietsen kunnen door de eigenaar worden opgehaald. Door middel van een koppeling op de gemeentelijke website kunnen burgers in de toekomst zelf checken of hun verdwenen fiets naar het AFAC is afgevoerd of dat de fiets daadwerkelijk gestolen is.

Aangezien alle fietsen volledig geregistreerd worden, is een fiets snel teruggevonden. Het AFAC stelt deze lijst zo zorgvuldig mogelijk samen en actualiseert deze regelmatig. Overigens is het wel van belang te realiseren dat de registratie van een fiets op een beperkt aantal kenmerken plaatsvindt (merk, type, kleur en framenummer); niet iedereen kent deze kenmerken van zijn eigen fiets.

Continuering gratis gebruik NS-stalling Hoofdstation.

Vanaf 2009 kunnen fietsers in het weekend (van vrijdag 13.00 uur tot en met maandag 12.00 uur), gratis gebruik maken van de NS-stalling Hoofdstation. Bij aanvang van de proef met het gratis weekendstallen was de doelstelling het aantal gebruikers van de NS-stalling in het weekend toe te laten nemen met 450 fietsen. Uit de cijfers 2011 blijkt dat ruim 45.000 mensen in het weekend een gratis stallingsplaats is geboden.

De huidige overeenkomst met de NS loopt tot 1 juli 2012. Daarna worden de bestaande afspraken opnieuw tegen het licht gehouden.

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

- **Opening Peperstraat**

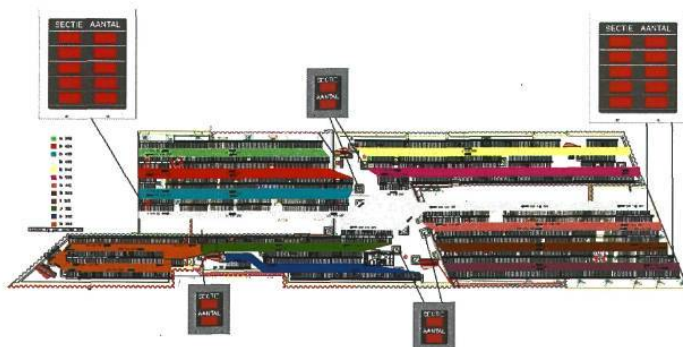
Op 8 april 2011 is de nieuwe fietsenstalling in de Peterstraat officieel geopend. De gemeente richt zich met de nieuwe fietsenstalling in De Peperstraat vooral op het uitgaanspubliek in dit gebied. De openingstijden zijn hierop aangepast. Op maandag en dinsdag is de fietsenstalling geopend van 08.00 tot 18.30 uur, van woensdag tot en met vrijdag van 08.00 tot 06.00 uur, op zaterdag van 09.00 tot 06.00 uur en op koopzondag van 11.30 tot 17.30 uur. Het totaal van de gratis bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad komt met de nieuwe stalling op vier. Behalve in de Peperstraat zijn er ook stallingen in de Oude Boteringestraat (Bibliotheek), Ruitersstraat (Pathé) en Haddingestraat. De nieuwe fietsenstalling betekent een uitbreiding van de stallingscapaciteit in de binnenstad met 200 plaatsen. Het totaal van de gratis en bewaakte parkeerplekken in de binnenstad bedraagt hiermee 1226. Om ervoor te zorgen dat zoveel mogelijk fietsparkeerders de stalling weten te vinden, is bijzondere aandacht besteed aan de zichtbaarheid en de herkenbaarheid. Ook de overige al in gebruik zijnde gemeentelijke fietsenstallingen worden binnenkort in dit opzicht verbeterd.



- **Pilot 'handhaving en benutting fietsenstallingen' Prorail.**

Deze pilot heeft een technisch hulpmiddel opgeleverd waarmee de lege plekken en de stallingsduur per fiets worden gedetecteerd. Het helpt de weesfietsen en fietswrakken te detecteren zodat deze eerder en gemakkelijker verwijderd kunnen worden uit de fietsenstallingen. Daarnaast maakt het systeem de fietsparkeerduur en het aantal vrije plaatsen inzichtelijk. Hierdoor kan een stallingsplaats beter benut worden en fietsers die hun fiets willen stallen snel naar de beschikbare plekken leiden. Als de proef slaagt, kan het beheer van stallingen en het actief beperken van de stallingsduur een stuk minder arbeidsintensief worden.

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief



Toekomstige fietsparkeerprojecten waarbij het Parkeerbedrijf betrokken zal zijn, zijn onder meer:

- **Fietsvoorziening Forum.**

Op de kop van de Poelestraat wordt, als onderdeel van het Groninger Forum, een overdekte, bewaakte fietsenstalling gerealiseerd met ca. 1.400 plaatsen. 2011 is gebruikt om de inrichting van de stalling te optimaliseren en de ingang inclusief rolband vorm te geven. De verwachting is dat deze stalling in 2017 in gebruik wordt genomen.

- **Kwaliteitsverbetering fietsstallingen.**

De fietsstallingen in de binnenstad van Groningen zullen allemaal hetzelfde uitstralingsniveau krijgen en ook zullen alle borden en informatiedragers uitgevoerd worden in de huisstijl. Ook zal het nodige geïnvesteerd gaan worden in comfortabele entrees van de fietsstallingen om deze stallingen nog aantrekkelijker te maken voor gebruikers. In 2011 is de stalling Peperstraat conform deze lijn opgeleverd.

4.7 Dynamisch verkeersmanagement

De komende jaren zal, conform de maatregelen uit de parkeernota, worden geïnvesteerd in dynamisch verkeersmanagement. Het (bij)sturen en begeleiden van verkeersstromen, in combinatie met de grote infrastructurele werkzaamheden in en om de stad Groningen, speelt een essentiële rol in de bereikbaarheid van de stad Groningen. In 2012 gaat een verkenning plaatsvinden naar een mogelijke vervanging van het bestaande PRIS-systeem (de statische vol-vrij signalering van de parkeergarages). Het systeem wordt dan vervangen door een geavanceerd nieuw systeem met een actieve doorverwijzing indien de betreffende parkeergarage vol is. Het Parkeerbedrijf is verantwoordelijk voor het beheer en de exploitatie van dit systeem.

Begin 2011 is een start gemaakt met tijdelijke verkeersmaatregelen om de verkeersproblematiek op de ringweg en op het Europapark bij de aanvang van thuiswedstrijden van FC Groningen te verbeteren. Deze maatregelen zijn vervolgens gedurende het voetbalseizoen, op wedstrijddagen, bij verschillende verkeerssituaties ingezet.

Het betreft hier drie maatregelen, te weten:

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

- het plaatsen van een tekstwagen door Rijkswaterstaat nabij de afslag N7 met de Europaweg. Daarop wordt aangegeven of nog parkeerruimte in het gebied direct rond het stadion beschikbaar is om op deze wijze zoekverkeer in het Europapark te voorkomen;
- het gebruiken van een extra inrijdmogelijkheid in de parkeergarage Euroborg, waardoor de doorstroming richting de Euroborggarage wordt vergroot;
- extra aandacht voor de instructie en aansturing van de verkeersregelaars ter plaatse.

Het is gebleken dat de genomen maatregelen, een sterk positief effect hebben op de verkeersafhandeling direct rondom het Europapark. Door de verbeterde doorstroming in de parkeergarage Euroborg behoort het stilstaande verkeer op de Boumaboulevard tot het verleden. Hierdoor is ook de terugslag op de Europaweg en de Zuidelijke Ringweg aanzienlijk verminderd.

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

5. DIENSTVERLENING

Het Parkeerbedrijf hanteert een marketingconcept waarbij een doelgroep gerichte aanpak met de klant centraal staat.

Binnen de regels en mogelijkheden van het parkeerbeleid wordt gekeken naar een zo optimaal mogelijke verstrekking van de parkeerproducten en juiste informatievoorziening over het parkeren in de stad. Via de diverse communicatiekanalen staat het Parkeerbedrijf dagelijks in contact met de klant, dat wil zeggen de bewoners, bedrijven en bezoekers van Groningen. Uitgangspunt voor het verstrekken van de producten is 'digitaal waar het kan en face-to-face waar moet'. De website is daardoor het belangrijkste communicatiekanaal geworden waar in 2011 sterk op is ingezet (zie hoofdstuk 6 Marketing). De medewerkers van de front-Office worden jaarlijks getraind op klantgerichtheid en vakbekwaamheid.

5.1 Loket

Burger, bezoeker of bedrijf kunnen bij het Parkeerbedrijf, zowel bij een fysiek als een digitaal loket, parkeerproducten aanvragen en activeren. Bij het loket aan het Gedempte Zuiderdiep zijn alle vergunningen en ontheffingen af te halen. Sinds medio 2011 zijn ook alle parkeerproducten digitaal aan te vragen. Inmiddels loopt een pilot met de betaling van de bezoekersspas via iDEAL. Als hierbij geen verstoringen optreden, wordt deze betaalmogelijkheid uitgebreid naar alle parkeerproducten.

In onderstaand overzicht is aangegeven welke vergunningen en ontheffingen worden aangeboden.

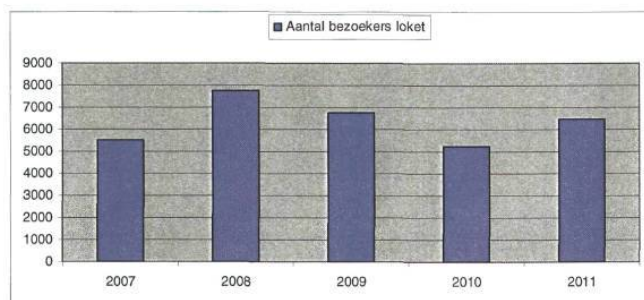
In onderstaand overzicht is aangegeven welke vergunningen en ontheffingen worden aangeboden.

Vergunningen	Ontheffingen
Parkeervergunningen	Dagonthefing
Bezoekerspas	Ontheffing in- en uitrijverbod
(Extra) Parkeervergunningen voor bedrijven	Taxivergunning (ontheffing voor berijden van de busbaan) *
Dag, week -en maandkaarten voor bezoekers *	Algehele ontheffing
Dagparkeervergunning voor bedrijven *	Ontheffing verzorgende beroepen *
Marktvergunningen *	Autodate
Schippersvergunningen *	

* Binnenkort te verkrijgen via het e-loket

Het loket van het Parkeerbedrijf is gehuisvest in de hal aan het Gedempte Zuiderdiep. Het loket is inmiddels uitgebreid waardoor het mogelijk is met 2 personen bezoekers te informeren en producten af te geven. Eind 2011 is de invoering van een nummeringsstelsel gerealiseerd. Bezoekers melden zich bij de informatiebalie en geven aan waarvoor ze komen. De medewerker bij de infobalie kan dit digitaal doorgeven aan de betreffende loketten en aangeven voor welk product ze komen. Hierdoor is juiste en actuele managementinformatie aan te leveren.

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief



Sinds enkele jaren wordt binnen het Parkeerbedrijf ingezet op verbetering van de digitale dienstverlening. De doelstelling om 80% van de klanten van het loket Parkeren digitaal van dienst te zijn en slechts 20% van de mensen aan het loket te bedienen, heeft vanaf 2008 geleid tot een daling van het bezoek. De stijging in 2011 wordt veroorzaakt door 2 factoren:

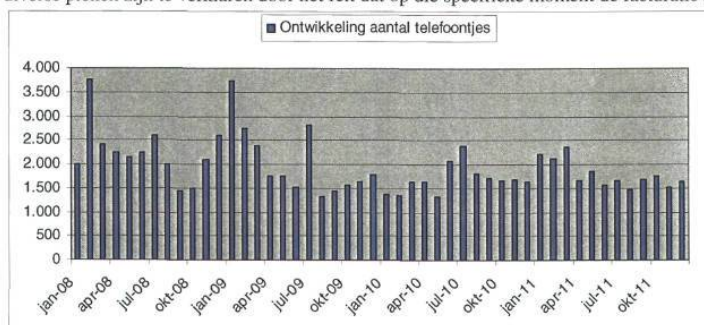
1. Het via de gemeentelijke website aanvragen van een parkeervergunning of bezoekerspas is vanaf 2011 enkel mogelijk met gebruik van het DigiD. Omdat dit voor veel mensen toch nog een drempel is, gaat men liever langs bij het loket.
2. Tevens is het Parkeerbedrijf begonnen met het afgeven van de gehandicaptenparkeerkaarten aan het loket. Dit betekent gemiddeld 80 extra bezoekers per maand

5.2 Telefoon

Het aantal telefonische oproepen bij het loket Parkeren vertoont een dalende tendens. De uitbreiding van de functionaliteit van het E-loket en de website ligt hieraan ten grondslag. In 2011 heeft deze trend zich doorgezet. In de onderstaande tabel wordt het totaal aantal jaarlijkse telefonische oproepen weergegeven.

2008	27.050
2009	24.459
2010	22.526
2011	21.538

In de onderstaande grafiek is per maand de ontwikkeling van het aantal telefonische gesprekken weergegeven. De diverse pieken zijn te verklaren door het feit dat op die specifieke moment de facturatie heeft plaatsgevonden.



Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

5.3 Vergunningverlening

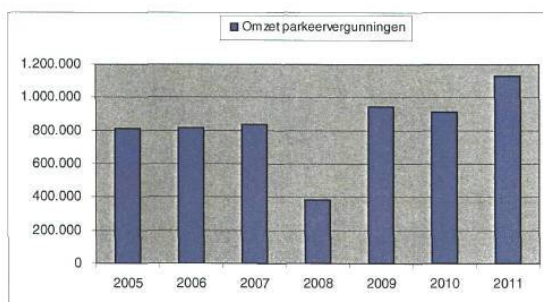
In de onderstaande tabel wordt het aantal lopende vergunningen in de gemeente Groningen weergegeven:

	Totaal 2011	Totaal 2010	Totaal 2009
Bewonersvergunning	11.936	11.636	12.348
Bedrijfsvergunningen	1.291	1.279	1319
Bezoekerspassen	11.320	11.204	11792
Artsen ontheffing	17	8	11
Autodate vergunningen	46	39	41
Ontheffing verzorgende beroepen	321	290	227
Schippersvergunningen	16	4	3
Algehele ontheffingen	32	n.b.	n.b.
Marktinrij ontheffingen	62	n.b.	n.b.
Totaal	25.040	24.460	25.741

Bron: Parkeervergunningensysteem gemeente Groningen

De omzet vanuit de vergunningverlening liet tot en met 2009 een jaarlijkse stijging zien. Dit kon worden toegeschreven aan de uitbreiding van het aantal parkeergebieden in combinatie met een verhoging van de tarieven. Deze groei is in 2010 gestopt, aangezien in dat jaar pas in juni is gefactureerd. Het beoogde effect van de tariefsverhoging is in 2010 maar voor 50% gerealiseerd. In 2011 is het aantal actieve vergunningen gestegen in vergelijking met 2010, wat ook heeft geleid tot een stijging van de omzet. Meerdere oorzaken liggen hieraan ten grondslag:

- Bij de facturatie 2011 is de tariefsverhoging voor 100% gerealiseerd;
- De uitbreiding van het aantal parkeergebieden met Kop van Oost en Gruno-buurt.



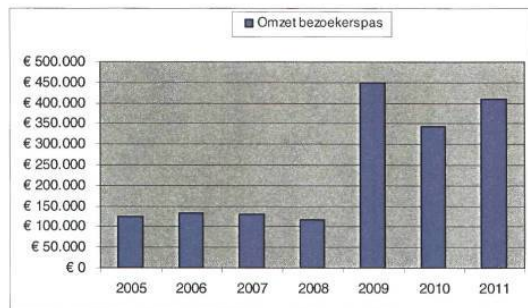
Gezien het feit dat in 2012 de eerste verkenningen gaan plaatsvinden om het betaald parkeren uit te breiden met gebieden tegen de betaald parkeergebieden aanliggen of in de buurt van grote bedrijven zitten (Oranjebuurt, Helperplein, Oosterparkbuurt), zal dit waarschijnlijk in 2012 een positieve invloed hebben op de omzet van de parkeervergunningen.

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

Bezoekerspas

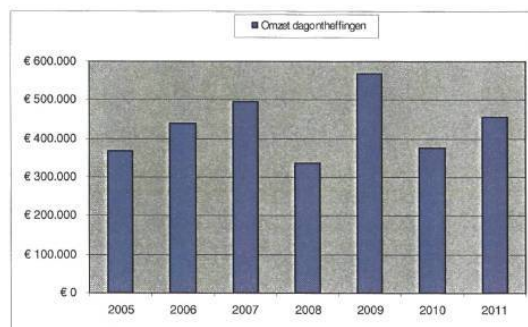
In de onderstaande grafiek wordt de omzetontwikkeling weergegeven van de bezoekerspassen. In 2009 is het tarief verdubbeld en in 2010 is het tarief verhoogd met 10%. Per 2011 is het tarief van de bezoekerspas € 31,60 per jaar. De jaaromzet 2011 laat een lichte stijging.

Het bezoekerspas parkeren blijft een kostbaar concept. De omzet in 2011 bedroeg € 409.000, terwijl 1.500.000 parkeeruren werden verbruikt.



Dagontheffingen

Bedrijven kunnen zich opgeven voor het dagontheffingensysteem. Zij kunnen dan met behulp van een gebruikersnaam en een wachtwoord inloggen in het systeem en zelf hun parkeerpassen activeren. De dagontheffing verleent de ondernemer de mogelijkheid om te parkeren waar het eigenlijk niet mag, bijvoorbeeld op de stoep.

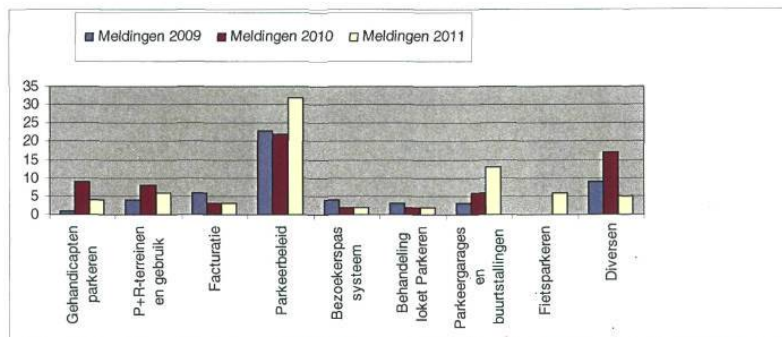


Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

5.4 Meldingen

In 2009 is een start gemaakt met de registratie van de binnengekomen meldingen bij het Parkeerbedrijf. In 2011 waren dit 73 stuks. De meldingen zijn onder te verdelen in de volgende onderwerpen.

- Gehandicaptenparkeren;
- P+R-terreinen en gebruik;
- Fietsparkeren;
- Facturatie;
- Parkeerbeleid;
- Bezoekerspas systeem;
- Behandeling loket Parkeren;



Een waarneembare trend is dat er een stijging is van het aantal meldingen betreffende het parkeerbeleid. Meestal betreffen dit buurtbewoners aan de rand van een betaald parkeren gebied. Ook is een stijging waarneembaar van het aantal meldingen in parkeergarages en buurtstallingen. Het betreft dan vooral de tariefstelling per uur en de het onderhoud en beheer van de buurtstallingen.

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

6. MARKETING

Marketingplan

In het eerste kwartaal van 2010 is het Marketingplan Parkeerbedrijf 2010-2015 opgesteld; een schets van het doel, de missie, (de plek in) de organisatie, de producten, de communicatiekanalen, de omgeving, de plannen etc. van het Parkeerbedrijf. Ieder jaar wordt van hieruit een Plan van Aanpak marketing Parkeerbedrijf gemaakt. Dit is een overzicht van marketing- en communicatieactiviteiten die in de komende twee jaar worden opgepakt en uitgewerkt.

Strategisch model

Heel bewust is gekozen voor "Klantenpartnerschap" als strategisch model. Het Parkeerbedrijf stelt daarmee de relatie met bewoners, bezoekers en bedrijven centraal en voorziet zo precies mogelijk in de behoeften van deze groepen op het moment en de plaats waarop die behoefte ontstaat binnen de kaders van het vigerende parkeerbeleid. Daarbij is kennis van de klanten cruciaal.

Het strategisch model past heel goed bij de publieke onderdelen straatparkeren, buurtstallingen, P+R-terreinen en fietsparkeren. Steeds duidelijker wordt echter dat bij het private onderdeel parkeergarages deze strategie niet toepasbaar is. Het spanningsveld tussen publiek en privaat is duidelijk merkbaar bij de exploitatie opdracht van de gemeentelijke parkeergarages. In het rapport 'Strategisch perspectief op parkeren' wordt dit spanningsveld verder uitgewerkt.

Doelgroepverkenning

In 2010 is een verkenning onder de doelgroepen gehouden. Hiermee is kwalitatieve informatie verzameld over de doelgroepen en zijn suggesties en op- en aanmerkingen over de dienstverlening en het parkeren in Groningen verzameld. Deze suggesties en ideeën worden meegenomen in de diverse uitvoeringsplannen van het Parkeerbedrijf. Tevens wordt de kennisopbouw over de doelgroepen in de komende jaren verder uitgebouwd.

Uitvoering

Marketing en Communicatie worden in alle facetten van de uitvoering van het parkeerbeleid ingezet. Het communiceren vanuit de publiekrechtelijke taak van de gemeente bestaat vooral uit het informeren van de bewoners, bedrijven en bezoekers, kortom de doelgroepen van het Parkeerbedrijf over alle parkeermogelijkheden in de stad.

Marketing bewaakt ondermeer de functies van de diverse gemeentelijke parkeergarages, hoe deze bij grote evenementen ingezet kunnen worden en hoe we de bezetting kunnen verhogen. Met het eerder genoemde rapport 'Strategisch perspectief op parkeren' hopen wij meer bezetting en daarmee hogere opbrengsten te realiseren.

De gemeentelijke huisstijl wordt in alle parkeervoorzieningen toegepast. In 2010 was buurtstalling Ebbingepoort de eerste van de 7 buurtstallingen die helemaal past binnen het gemeentelijke schoon, heel en veilig-concept. De overige buurtstallingen zijn in 2011 aangepast. Bij de parkeergarages wordt als eerste gewerkt aan de parkeergarage De Oosterpoort. Bij deze garage zal het mogelijk worden 24 uur per dag in- en uit te rijden, zal de bewegwijzering worden aangepast en onderhoud worden gepleegd. Ook zal de garage de gemeentelijke huisstijlsfeer gaan uitademen. Nadrukkelijk wordt de samenwerking gezocht met het cultuurcentrum De Oosterpoort om zodoende gezamenlijk de bezoekers aan de garage en het cultuurcentrum een gezellige avond uit aan te bieden.

In december 2011 is de parkeergarage Damsterdiep geopend. Eerst is deze geïmproviseerd ingezet omdat de parkeermanagementapparatuur nog niet was aangebracht. In december 2011 gold een kennismakingstarief. Dit hield in dat het eerste uur gratis geparkeerd kon worden en daarna voor 1 euro per uur. Omdat er nog geen

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

betaalautomaten waren, moet eerst contant worden afgerekend. Eind eerste kwartaal 2012 zal de parkeergarage gereed zijn en kan deze op de gebruikelijke wijze worden ingezet.

Channelmanagement

Het Parkeerbedrijf optimaliseert de dienstverlening op maat naar de verschillende doelgroepen. Zo zal voor een grote klant als het UMCG het distributiekanaal anders worden ingericht als voor een bezoeker aan het loket.

Informatievoorziening

Om onze doelgroepen zo goed mogelijk te informeren is het onderdeel Parkeren op de huidige gemeentelijke website herschreven en verbeterd. Momenteel werken we aan een aparte website, niet in gemeentelijke stijl, om onze parkeervoorzieningen te promoten en bezoekers aan de site op een duidelijke en snelle manier te informeren over het parkeren in Groningen. Hierin worden (alleen) de gemeentelijke parkeervoorzieningen belicht.

In 2009 is een start gemaakt met een folderserie gericht op de doelgroepen en over onze parkeervoorzieningen. De volgende folders zijn gereed:

- Parkeren voor bezoekers (in 3 talen),
- Parkeren voor bewoners,
- Parkeren voor bedrijven,
- Parkeren voor fietsers' (2 talen),
- Parkeergarage Boterdiep
- Parkeren in het Europapark.

Er ontbreken nog 2 folders in het geheel, die van de parkeergarages Damsterdiep en Oosterpoort. Hieraan wordt momenteel gewerkt. Op termijn wordt bekeken of een aparte folder over de P+R-terreinen aan de serie moet worden toegevoegd.

Alle folders zijn in te voegen in een map met corporate informatie. Deze map is toegevoegd als bijlage met de meest recente folders "Parkeren voor fietsers en Parkeren in het Europapark".

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

7. VASTGOED- EN EXPLOITATIEONTWIKKELINGEN

Het Parkeerbedrijf is verantwoordelijk voor de exploitatie van het parkeervastgoed. In dit hoofdstuk wordt weergegeven wat de stand van zaken is van de vastgoedportefeuille van het Parkeerbedrijf. Het betreft hier zowel de bestaande parkeergarages en buurtstallingen alsook de parkeergarages die nog in ontwikkeling zijn en de positie van het Parkeerbedrijf daarbij.

7.1 Kentallen Vastgoedportefeuille

In onderstaand overzicht (meetmoment 31 december 2011) is de vastgoedportefeuille van het Parkeerbedrijf weergegeven. Per garage wordt het aantal parkeerplaatsen, de boekwaarde en de (indirecte) opbrengstwaarde weergegeven. Tevens wordt een surplus of tekort per garage weergegeven. De weergegeven bedragen zijn in miljoenen euro.

	Aantal parkeerplaatsen	Boekwaarde	Opbrengstwaarde	Saldo
Buurtstallingen	734	€ 0	€ 0,5	€ 0,5
Circus*	300	€ 0	€ 0	€ 0
Euroborg	900	€ 19	€ 31,4	€ 12,4
Boterdiep**	1.200	€ 29,3	€ 25,6	- € 3,7
Damsterdiep	548	€ 35,4	€ 27,8	- € 7,6
Rademarkt	370	€ 8,7	€ 13,4	€ 4,7
Casino	225	€ 3,0	€ 0	- € 3,0
Martini	600	€ 0,2	€ 1,8	€ 1,6
Westerhaven	809	€ 4,2	- € 1,3	- € 5,5
Totaal	5.686	€ 99,8	€ 99,20	- € 0,6

* De Circusgarage is per 31-12-2011 afgeboekt naar € 0, -.

**De vertraging van het bovengrondse bouwprogramma CIBOGA zal een negatieve impact hebben op de uiteindelijke opbrengstwaarde van de parkeergarage Boterdiep.

7.2 Nieuwe parkeergarages en ontwikkelingen

Parkeergarage Forum

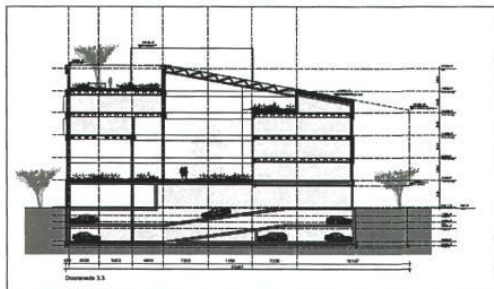
Hier wordt gerekend met een maximaal bouwbudget van € 58.400.000, - (prijspeil 2015). Het Parkeerbedrijf is nadrukkelijk betrokken bij de uitgangspunten voor de garage en het opstellen van het 'Programma van Eisen'. In het vervolgtraject, bedoeld om te komen tot een definitief ontwerp en de realisatiefase, zal het Parkeerbedrijf in de projectgroep zijn vertegenwoordigd. De financiële eindredactie blijft gedurende de realisatie de verantwoordelijkheid van het project.

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief



Parkeergarage SOZAWÉ

Het Parkeerbedrijf is betrokken bij de realisatie van de parkeergarage voor SOZAWÉ op het Europapark. Het ontwerp van deze parkeergarage is afgerond. De haalbaarheid van de parkeergarage is gekoppeld aan de wensen van de Nederlandse Spoorwegen in het gebied rondom het station Europapark. Vanuit de haalbaarheidsstudie is de verwachting dat een bezettingsgraad van 5% voor deze parkeergarage realistisch is. Dit zou een onrendabele top opleveren van € 4 à € 4,5 miljoen. Voor deze onrendabele top is in de grondexploitatie Station Europapark (d.d. mei 2009) een voorziening opgenomen. Deze afspraken zijn weergegeven in het raadsvoorstel van 12 februari 2010 inzake het Structuurontwerp nieuwbouw SOZAWÉ.



Parkeergarage Haddingestraat

Na de realisatie van de parkeergarage Forum zal, conform het gemeentelijk parkeerbeleid (verbetering van het verblijfsklimaat in de (binnen)stad), de parkeergarage Haddingestraat omgebouwd worden tot buurtstalling. In 2011 zal het overleg met de huidige eigenaar Interparking opgestart worden. Na de ombouw kan het aantal parkeerplaatsen op straat verder worden teruggedrongen en zal de verkeersdruk in de Haddingestraat flink worden verminderd.

7.3 Meerjarenonderhoudsplanning

In 2010 heeft de firma PRC Bouwmanagement de meerjarenonderhoudsplanning voor de parkeergarages en de buurtstallingen geactualiseerd. De uitkomsten van deze inventarisatie zijn de afgelopen jaren het uitgangspunt geweest bij het uitvoeren van het planmatig onderhoud in de gebouwde parkeervoorzieningen van de gemeente Groningen. Als vervolgstap is deze meerjarenonderhoudsplanning in 2011 kritisch bekeken en naar beneden bijgesteld om zodoende een besparing te realiseren in het meerjarenbeeld van het Parkeerbedrijf, zonder de kwaliteit en de uitstraling van de gemeentelijke parkeervoorzieningen negatief te beïnvloeden.

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

8. FINANCIËN

8.1 Inleiding

In voorgaande jaarverslagen is reeds gememoreerd dat een gezonde financiële situatie van het Parkeerbedrijf onder druk staat en dat de risico's toenemen. Economische omstandigheden, vertraging realisatie programma's en teruglopende inkomsten bij het straatparkeren zorgen voor een structureel negatieve exploitatie.

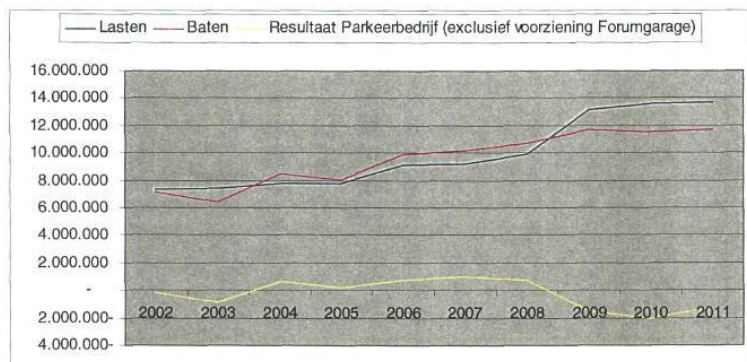
Ook is op een aantal punten het vastgestelde gemeentebeleid van invloed op de exploitatie van het Parkeerbedrijf:

- De gemeente heeft stevig geïnvesteerd in het fietsparkeren. Deze investeringen drukken op de exploitatie van het Parkeerbedrijf, terwijl daar geen inkomsten tegenover staan;

- Eén van de belangrijkste punten van de nieuwe parkeernota, is het zoveel mogelijk afvangen van bezoekers aan de rand van de stad op P+R-terreinen. De beheerlasten van deze terreinen zijn voor rekening van het Parkeerbedrijf, terwijl de inkomsten (kaartverkoop en abonnementen) volledig vrijvallen aan het OV-bureau Groningen/Drenthe. Ook zal de komende jaren nog flink worden geïnvesteerd in de aanleg van nieuwe P+R-terreinen en het verbeteren van bestaande P+R-terreinen.

8.2 Historisch resultaat Parkeerbedrijf

Meerdere jaren wordt al ingeteerd op de reservepositie van het Parkeerbedrijf. De baten kunnen sinds 2009 niet meer gelijke tred houden met de lastenontwikkeling. Het laatste wordt vooral veroorzaakt door de magere aanloopjaren van de nieuwe parkeergarages (Euroborg en Boterdiep) in combinatie met volgreide kapitaallasten. Tevens is aan de batenkant de geprognosticeerde groei bij het straatparkeren (ticketautomaten en handhaving) achtergebleven. Het lijkt erop dat de baten de komende jaren voorlopig blijven steken tussen de €11 en €12 miljoen.



Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

8.3 Resultaat Parkeerbedrijf 2010 en 2011

(* € 1.000)	2011			2010		
	Omzet	Kosten	Saldo	Omzet	Kosten	Saldo
Straatparkeren	6.878	4.317	2.561	6.641	5.477	1.164
Buurtstallingen	284	477	-193	236	459	-223
Parkeergarages	4.478	6.774	-2.296	4.452	6.663	-2.211
P+R-terreinen	66	226	-160	89	251	-162
Fietsparkeren	0	1.128	-1.128	0	748	-748
Rente	0	0		0	0	
Resultaat voorgaande jaren	0	0		127		127
Totaal exploitatie	11.706	12.922	-1.216	11.545	13.598	-2.055
Afdracht concern (2010)/ Voorziening Forum (2011)		700	-700		687	-687
Bijzonder resultaat afboeking Circusgarage			-5.375			
Totaal resultaat			-7.291			-2.741

Gedurende het jaar 2011 (VGR 3) werd nog uitgegaan een begroot negatief resultaat van - € 3.1 miljoen (exclusief afboeking Circusgarage). De verklaring van het lagere negatieve resultaat 2011, - 1.9 miljoen (exclusief afboeking Circusgarage), is gelegen in de volgende punten:

- **Lasten**

Het onderhoud in de buurtstallingen is goedkoper uitgevallen, aangezien meer projecten gefinancierd zijn uit gereserveerde middelen. Ook zijn enkele onderhoudsprojecten uitgesteld naar 2012.

De handhavingskosten van de vakdirectie Stadtoezicht zijn lager uitgevallen dan begroot. Aangezien de vakdirectie moeite heeft met het opvullen van vacatures, heeft het Parkeerbedrijf minder uren in rekening gekregen. De interne inhuur voor de implementatie van het Management Informatie Systeem en het verbeteren van het parkeervergunningensysteem Permixon is lager uitgevallen.

Tevens zijn de P+R-lasten lager, aangezien de wachtruimte op P+R-terrein Hoogkerk later is overgedragen aan het Parkeerbedrijf. De begrote kosten voor het dynamisch verkeersmanagement zijn in 2011 wel gemaakt. De verkenning naar een nieuw PRIS-systeem wordt gedekt uit de exploitatie van het Parkeerbedrijf.

- **Baten**

De omzet van de parkeergarages is 129.000 hoger uitgekomen dan verwacht (Rademarkt, Oosterpoort, Boterdiep en Euroborg realiseerden ten opzichte van VGR III een klein positief resultaat).

Het resultaat op straatparkeren wordt positief beïnvloed door hogere inkomsten uit de fiscalisering. In 2011 zijn er minder bonnen uitgeschreven in vergelijking met 2010, maar de inkomsten zijn door het innen van bonnen uit voorgaande jaren € 120.000 hoger uitgekomen.

Ook de parkeertickets en de parkeervergunningen noteerden een positiever resultaat.

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

8.4 Meerjarenbegroting

Op basis van de analyse van het minder negatieve resultaat 2011, veranderende externe omstandigheden en de besluitvorming rondom de diverse maatregelen uit "Parkeren met perspectief", kan pas eind maart 2012 een geactualiseerde meerjarenbegroting worden gepresenteerd.

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

9 RISICO'S PARKEERBEDRIJF

In 2008 is voor het Parkeerbedrijf een RISK-onderzoek uitgevoerd. Met de vaststelling van de parkeernota heeft het College in juni 2009 besloten dit onderzoek te actualiseren om een beeld te krijgen van de met de parkeernota samenhangende risico's. In dit hoofdstuk worden de uitkomsten van het RISK-onderzoek van het Parkeerbedrijf geactualiseerd weergegeven. Doel is inzicht te bieden in de met de parkeerexploitatie samenhangende risico's, de kwantificering hiervan, alsmede de te nemen of reeds getroffen maatregelen om de risico's te beheersen.

9.1 Belangrijkste risico's van het Parkeerbedrijf

1. De exploitatie van het Parkeerbedrijf

- **Garages:** Het is onzeker of de in het verleden vastgestelde groeiprognoses van de gemeentelijke parkeergarages ook daadwerkelijk behaald worden. Het hangt af van de vraag wat de invloed van de tarieven is op het parkeergedrag van de burgers en bezoekers. Bedacht dient te worden dat het Parkeerbedrijf niet de enige exploitant binnen de gemeente is en met de ontwikkeling van de tarieven derhalve ook rekening moeten houden met de concurrentiepositie van het Parkeerbedrijf. Ook dient geconstateerd te worden dat er in de stad Groningen een overcapaciteit aanwezig is van het aantal parkeerplaatsen in garages.
Vervolgens heeft de bereikbaarheid van de stad, alsmede ook het aantal bezoekers dat de stad trekt, direct gevolgen voor de bezetting van de parkeergarages. De eerdere afsluiting voor links afslaand verkeer op het Julianaplein had bijvoorbeeld een waarneembare negatieve impact op de bezetting van de Westerhavengarage.
- **Straatparkeren:** De omzet uit het straatparkeren was altijd toereikend om de aanloopverliezen uit het garageparkeren te compenseren. Door de ingebruikname van diverse nieuwe garages in een korte periode en de toevoeging van werkvelden (fiets en P+R) waar geen opbrengsten tegenover staan, is het straatparkeren (resultaat in 2011 € 2.7miljoen) niet meer toereikend om de tekorten af te dekken.
- **P+R-terreinen:** De P+R-voorzieningen vormen de 'voordeur van de binnenstad' en zijn daarmee een belangrijke pijler onder het parkeerbeleid. Het aantal mensen dat gebruik maakt van de voorzieningen stijgt aanzienlijk (vooral vanuit Haren). Investerings voor P+R, voor zover niet te dekken uit de P&R-exploitatie, moeten worden opgebracht uit de parkeerexploitatie. Aangezien deze exploitatie de komende jaren onder druk komt te staan, vooral door verwachte aanloopverliezen op in gebruik te nemen parkeergarages, kan de omvang van de voor de upgradings, vol-vrijsignalering e.d. noodzakelijke middelen voor P&R-terreinen ontoereikend blijken.
- **Fietsparkeren:** Binnen het parkeerbeleid neemt fietsparkeren een steeds belangrijkere plaats in. De integratie van het fietsparkeren in het parkeerbeleid betekent dat ook deze kosten door de (auto)parkeerders zullen moeten worden opgebracht. In de parkeernota worden investeringen in gratis fietsstallingen e.d. voorzien, oplopend tot ruim € 7 miljoen en resulterend in bijna € 0,5 miljoen extra exploitatielasten. Hier staan geen inkomsten tegenover.

Daarnaast zullen ook de mogelijkheden beperkt worden om schommelingen in de exploitatie op te vangen vanuit de reserve Parkeerbedrijf. Door het in korte tijd in exploitatie nemen van nieuwe parkeergarages (Euroborg, Boterdiep, Damsterdiep, Forum en SOZAWE) zal de eerstkomende jaren druk ontstaan op de exploitatie. Schommelingen in de parkeerexploitatie werden tot dusverre opgevangen via de hiervoor ingestelde 'reserve Parkeerbedrijf'. Deze is echter bij lange na niet toereikend zijn om de te verwachten exploitatietekorten de komende jaren op te vangen. De exploitatie van het Parkeerbedrijf komt daarmee onder druk en kan een risico inhouden voor de realisatie van gewenste beleidsdoelstellingen.

Als laatste dient geconstateerd te worden dat het exploitatie mandaat van het Parkeerbedrijf beperkt is. Door beperkte commerciële handelingsruimte zijn de exploitatie mogelijkheden beperkt.

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

2. Volledige benutting exploitatiemogelijkheden

De bouw van parkeergarages draagt fors bij in de haalbaarheid van gebiedsontwikkelingen. De exploitatiemogelijkheden van een parkeergarage worden benut bij een gebiedsontwikkeling of de realisatie van een voorziening. In de exploitatieopzetten wordt uitgegaan van realistische bezettingsgraden. Deze kunnen afhankelijk van toekomstige verkeersstromen positief of negatief beïnvloed worden. Mocht de exploitatie negatief uitvallen, dan komt dit tot nu toe volledig voor rekening van het Parkeerbedrijf. Tot op heden wordt verwacht dat de parkeergarages op termijn rendement genereren. Door de koppeling aan de ontwikkelstrategie van programma's zal het Parkeerbedrijf alle zeilen moeten bijzetten om de parkeergarages kostenneutraal te exploiteren.

3. Werkzaamheden aan grote infrastructurele projecten (ZRW, tram) verminderen bereikbaarheid en dus parkeerinkomsten

De kans is aanwezig dat enkele grote infrastructurele projecten als de Zuidelijke Ringweg en de RegioTram binnen nu en 5 á 10 jaar worden gerealiseerd. De consequenties die deze hebben voor de bereikbaarheid gedurende de realisatie van deze projecten zullen nog afzonderlijk in beeld worden gebracht en worden uitgewerkt. Verwacht mag echter worden dat het autoverkeer van en naar de stad wordt belemmerd met alle consequenties voor de bereikbaarheid en de parkeerexploitatie.

4. Upgrading en renovatie

In de meerjarenraming wordt voorgesteld vanaf 2010 middelen voor upgrading en renovatie te reserveren. De vraag is of hier, gelet op de druk op de exploitatie, voldoende middelen voor vrij kunnen worden gemaakt. Bij onvoldoende middelen kan het risico bestaan dat de bebouwde parkeervoorzieningen minder 'bij de tijd' zijn en daardoor minder voldoen aan de wensen en eisen van de gebruikers. Dit kan de exploitatie, als mede ook de realisatie van beleidsdoelen van de gemeente onder druk zetten.

5. Minder grip op handhaving bij overheveling handhavingstaken naar Milieudienst

Met de voorgenomen vorming van een bij de Milieudienst onder te brengen handhavingdienst wordt de directe sturing van het Parkeerbedrijf op de handhavingstaken beperkter en zal meer afstemming vereist zijn. Belangrijk is hierbij te melden dat handhaving één van de belangrijkste schakels is in de keten van het parkeerbeleid. Tot op heden ontbreekt een convenant.

6. Investeringsrisico's (Damsterdiep, SOZAWE, Forum)

De parkeergarage Damsterdiep zal voor € 35,4 miljoen (administratief) worden overgedragen aan het Parkeerbedrijf. In de exploitatie berekeningen van de Forumgarage is rekening gehouden met een overname bedrag van ruim € 52 miljoen en de SOZAWE-garage wordt overgenomen voor bijna € 10 miljoen. De totale investering zal de komende jaren dus bijna € 80 miljoen bedragen. Afwijkingen in deze bedragen kunnen een grote invloed hebben op de gemiddelde kapitaallasten.

7. Bouwkundige risico's Boterdiep- en Rademarktgarage

Op dit moment hebben de werkzaamheden van het bovengrondse bouwprogramma CIBOGA een negatieve impact op de bouwkundige staat van de Boterdiepgarage. De invloed op de exploitatie en het gebruik is onduidelijk. Het is niet ondenkbaar dat een gedeelte van de garage een periode dicht zal moeten. Ook de ontwikkeling van de Rademarktgarage blijft een continu zorgpunt. De ligging van deze parkeergarage in combinatie met constructieve knelpunten heeft de afgelopen jaren geresulteerd in scheurvorming en een tijdelijke sluiting van deze garage. Voor beide garages zijn de toekomstige ontwikkelingen onvoorspelbaar.

8. Ontwikkelingen als P&R-beleid en realisatie RegioTram verminderen parkeerinkomsten

In de parkeernota wordt het autogebruik in vooral de binnenstad ontmoedigd via verschillende maatregelen:
- het vervallen van parkeerplaatsen in de binnenstad;

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

- de ontwikkeling en realisatie van hoogwaardige vervoersconcepten als de RegioTram;
- de aanleg van nieuwe en het verbeteren van bestaande P+R-terreinen.

Daarmee ontstaat een exploitatierisico voor het Parkeerbedrijf, omdat deze voor een groot deel van haar inkomsten afhankelijk is van de inkomsten uit het straatparkeren. Zo komt rond 75% van het straatparkeren (€ 2,3 miljoen) uit de binnenstad. Als besloten zou worden diverse maatregelen te treffen om het autoverkeer naar de binnenstad te beperken, heeft dat een dalende bezetting van gemeentelijke garages als de Boterdiepgarage, Damsterdiepgarage en de (toekomstige) Forumgarage tot gevolg.

In bijlage 1 worden de risico's en de voorgestelde beheersmaatregelen weergegeven.

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

10 TOEKOMSTVERWACHTINGEN

Het jaar 2012 zal voor een groot gedeelte in het teken staan van de uitvoering van de in maart 2012 vast te stellen maatregelen uit de nota "Parkeren met perspectief". Deze maatregelen zullen er voor moeten zorgen dat de exploitatie van het Parkeerbedrijf op lange termijn een gezonder beeld laat zien.

De verwachting is dat de omzet van het straatparkeren in 2012 een stijging zal laten zien, voortkomend uit een hoger resultaat van de fiscale handhaving.

Het rapport 'Strategisch perspectief op parkeren' wordt in maart 2012 aan de raad gepresenteerd. Met de uitvoering van de diverse maatregelen uit dit plan wordt een stijging van de bezetting van de garages nagestreefd.

Vanuit het Parkeerbedrijf staan voor 2011 de volgende projecten op stapel:

- Het aanbesteden van 300 card-only parkeerautomaten;
- Het aanbrengen van oplaadpunten voor elektrische auto's en fietsen op P+R-terreinen en gemeentelijke parkeergarages;
- Het investeren van het beheer van de gemeentelijke parkeergarages en buurtstallingen en het onderhoud van de parkeerautomaten;
- Definitieve plaatsing parkeermanagement apparatuur in de parkeergarage Damsterdiep;
- Uitbreiding van het aantal fietsparkeerplekken langs het Van Hallpad en de Achterweg;
- Opening fietsstalling Europapark;
- Implementeren database "gestolen gehandicapten parkeerkaarten" in samenwerking met het RDW;
- Verdere uitvoering van het marketingplan Parkeerbedrijf (introduceer nieuwe website Parkeren, verdere ontwikkeling folders en klantacties, voorlichting aan de klant, eenduidige bebording op straat en in de gebouwde parkeervoorzieningen).

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

BIJLAGE 1 RISICO'S EN BEHEERSMAATREGELEN

In hoofdstuk 10 zijn de verschillende risico's voor het Parkeerbedrijf weergegeven, die voortkwamen uit het in 2008 uitgevoerde RISK-onderzoek. Per risicothema is de riskformule van waarschijnlijkheid x impact toegepast. Op de volgende twee pagina's zijn de bruto risico's zichtbaar in de risicomatrices voor financiële en niet-financiële risico's. De nummers van de risicothema's corresponderen met de nummers in de matrices.

Nummering van de risico's vindt plaats op basis van prioriteit.

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

Risico's en beheersmaatregelen		Maatregel	Impact risico	Besluitvorming	Monitoring	Werking maatregel
Risico I. De exploitatie van het Parkeerbedrijf: <ul style="list-style-type: none"> - bezetting garages blijft achter; - straatparkeren niet meer toereikend voor aanvullen tekorten; - geen middelen voor kwaliteitsverbeteringen P+R-terreinen; - enkel lastenverzwaring door fietsparkeren 	Belangrijkste maatregel is de voorgestelde dekking uit een tariefsverhoging van in totaal 20% over twee jaar. De Circusgarage is per 31-12-2011 afgeboekt naar € 0,-. De kapitaallasten drukken niet meer op de exploitatie van het Parkeerbedrijf. De Boterdiepgarage wordt voor een periode van 10 jaar onderdeel van de grondexploitatie CIBOGA. Voor de uitvoering van beide maatregelen is een voorziening beschikbaar van € 10 miljoen.	Risico wordt structureel minder	Raad	d.m.v. periodieke rapportages en het jaarverslag Parkeerbedrijf	Vooral bezetting van straatparkeren en parkeergarages alsmede gebruik van buurstallingen. Tevens gegevens over ontwikkeling in bezoekersaantallen	
	Naast het bieden van goede parkeergarages op gunstige locaties, sturen we door middel van gedifferentieerde tarieven voor parkeren op straat en in parkeergarages. Hiermee willen we bereiken dat optimaal gebruik wordt gemaakt van bestaande parkeerfaciliteiten. Met een parkeerroute-informatiesysteem worden de bezoekers naar de dichtstbijzijnde parkeergarage geleid	Risico wordt structureel minder	Raad	d.m.v. periodieke rapportages en het jaarverslag Parkeerbedrijf	O.b.v. informatie over aantallen bezoekers (binnen)stad en bijvoorbeeld 2/3-jaarlijks onderzoek naar klanttevredenheid	
		Risico wordt structureel minder	Raad	d.m.v. periodieke rapportages (na realisatie Management Informatie Systeem) en het jaarverslag Parkeerbedrijf	O.b.v. bijvoorbeeld 2/3-jaarlijks onderzoek naar klanttevredenheid	
	Tijdig onderkennen van relevante ontwikkelingen in relatie tot het zo mogelijk	Risico wordt structureel minder	afhankelijk per situatie	d.m.v. periodieke rapportages en het	O.b.v. ontwikkelingen in bezetting	

Raadsvorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

Risico's en beheersmaatregelen		Impact risico	Besluitvorming	Monitoring	Werking maatregel
Risico	Maatregel in overleg treden met andere belanghebbenden (omwonenden, ondernemers etc.) om gezamenlijk naar oplossingen te zoeken. Deze oplossingen kunnen gelegen zijn in het (al dan niet tijdelijk) verlagen van parkeertarieven, het aanpassen van parkeerverwijssystemen c.q. dynamisch verkeersmanagement, maar ook in maatregelen die primair door bijvoorbeeld de ondernemers dienen te worden gerealiseerd			jaarverslag Parkeerbedrijf	
	De vertaling van de benodigde middelen in de (meerjarige) parkeerexploitatie heeft reeds grotendeels plaatsgevonden. Jaarlijks wordt in beeld gebracht of de parkeerexploitatie in staat is de benodigde middelen te genereren.	Risico wordt enigszins beperkt	Raad	d.m.v. periodieke rapportages en het jaarverslag Parkeerbedrijf	Gegevens over gebruik van P+R-terreinen
	De vertaling van de benodigde middelen voor het fietsparkeren in de (meerjarige) parkeerexploitatie heeft in de Parkeernota reeds grotendeels plaatsgevonden. Jaarlijks wordt in beeld gebracht of de parkeerexploitatie in staat is de benodigde middelen te genereren.	Risico wordt enigszins beperkt	Raad	d.m.v. periodieke rapportages en het jaarverslag Parkeerbedrijf	Gegevens over gebruik van P+R-terreinen
2. Volledige benutting exploitatiemogelijkheden Parkeerbedrijf	Middels impact-analyses van externe partijen (Deloitte, Gronimij) de waarde ontwikkeling van de verschillende parkeervoorzieningen inzichtelijk maken	Risico zal grotendeels blijven bestaan	College	d.m.v. periodieke rapportages en het jaarverslag Parkeerbedrijf	Jaarlijks verspreiden impact-analyses,
3. Werkzaamheden aan grote infrastructurele projecten (ZRW, tram)	Via een in te stellen Taskforce Bereikbaarheid zal bezien worden op welke wijze deze effecten gemeentebreed zo	Moelijk aan te geven, risico zal mogelijk slechts	College	d.m.v. periodieke rapportages en het jaarverslag	Gegevens over bezoekersstromen en gebruik gemeentelijke

Raadsvoorstel - Vastellingsnota Parkeren met Perspectief

Risico's en beheersmaatregelen		Maatregel	Impact risico	Besluitvorming	Monitoring	Werking maatregel
Risico verminderen bereikbaarheid en dus parkeerinkomsten.	optimaal mogelijk kunnen worden beheerst. Het is van belang dat ook het Parkeerbedrijf hierbij direct betrokken wordt.		beperkt kunnen worden bijgesteld		Parkeerbedrijf	parkeervoorzieningen.
4. Upgrading en renovatie	Op basis van ontwikkelingen in de markt (waaronder technologische ontwikkelingen) en uitkomsten van klanttevredenheidsonderzoeken zal doorlopend gemonitord worden of aanleiding bestaat voorstellen te doen voor investeringen in upgrading en/of renovatie		Risico wordt structureel minder	Raad	d.m.v. periodieke rapportages en het jaarverslag Parkeerbedrijf	O.b.v. ontwikkelingen in bezetting garages en metingen inzake klanttevredenheidsonderzoeken
5. Minder grip op handhaving bij overheveling handhavingstaken naar Milieudienst	Via een convenant zullen de wederzijdse afspraken worden uitgewerkt.		Risico kan verder worden beperkt	College	d.m.v. periodieke rapportages en het jaarverslag Parkeerbedrijf	Gegevens over betalingsbereidheid en omvang boetes en naheffingen
6. Investeringsrisico's (Dansterdiep, SOZAWE, Forum)	Met de projectleider, planeconoom en teamleider Parkeerbedrijf vindt periodiek overleg plaats om de tussentijdse stand van zaken te analyseren en monitoren.		Risico wordt structureel minder	Raad	d.m.v. periodieke rapportages en het jaarverslag Parkeerbedrijf	Investeringen blijven binnen door de Raad beschikbaar gesteld krediet
7. Bouwkundige risico's Boterdiep- en Rademarktgarage	Met de betrokken projectleiders en technici periodiek overleggen over impact en oplossingen.		Risico's zullen grotendeels blijven bestaan	Raad	d.m.v. periodieke rapportages	Meetrapporten en bouwkundige adviesrapporten
8. Ontwikkelingen als P&R-beleid en realisatie tram verminderen parkeerinkomsten	Door het parkeer' product' aantrekkelijk te houden (bijvoorbeeld ook door de ingebruikname van een dynamisch vervoersmanagement-systeem) wordt gestreefd deze effecten te beheersen.		Risico zal grotendeels blijven bestaan	Raad	d.m.v. periodieke rapportages en het jaarverslag Parkeerbedrijf	Gegevens over gemeentelijke parkeerfaciliteiten

Raadsvoorstel - Herziening bouw- en grondexploitatie parkeergarage Damsterdiep

Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering _____
Raadscommissie _____
Datum raadscommissie _____
Publiciteit _____ Persbericht PB
Bijlagen _____ 1

Registratienr. RO 12.2934759
Datum B&W besluit 28 FEB 2012
Portefeuillehouder _____
Steller G. Lieferring
Telefoon 367 8111
E-mail @groningen.nl

Onderwerp

Herziening bouw- en grondexploitatie parkeergarage Damsterdiep

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de geactualiseerde grondexploitatie van de parkeergarage Damsterdiep vast te stellen;
- II. de kosten van de grondexploitatie te bepalen op € 13.672.167,-;
- III. de kosten te dekken uit:
 - a. extra beleid 2007 € 1.000.000,-;
 - b. subsidie VROM gevelmaatregelen € 317.000,-;
 - c. bijdrage BP benzinepomp € 90.000,-;
 - d. structureel nieuw beleid € 3.344.690,-;
 - e. bijdrage archeologie € 400.000,-;
 - f. bijdrage Stedelijk Beheer (riolering) € 472.547,-;
 - g. grondopbrengsten kantoor Nijestee € 2.132.810,-;
 - h. grondwaarde parkeergarage € 4.435.000,-;
en aanvullend op deze eerdere besluiten, uit
 - i. ISV-III € 180.120,-;
 - j. bijdrage parkeerexploitatie € 1.300.000,-;
- IV. een aanvullend uitvoeringskrediet van € 1.498.317,- beschikbaar te stellen; het totaal beschikbaar gestelde uitvoeringskrediet komt hiermee op € 13.672.167,-;
- V. de herziene bouwexploitatie vast te stellen en de totale kosten te bepalen op € 41.216.954,-;
- VI. de kosten te dekken uit:
 - a. € 1.900.000,- reserve Grondzaken 2010;
 - b. bijdrage parkeerexploitatie € 35.615.000,-;
en aanvullend op deze eerdere besluiten, uit
 - c. bijdrage parkeerexploitatie € 3.701.954,- waarmee de totale bijdrage parkeerexploitatie aan de bouwexploitatie uitkomt op € 39.316.954,-;
- VII. een aanvullend uitvoeringskrediet van € 284.954,- beschikbaar te stellen; het totaal beschikbaar gestelde uitvoeringskrediet komt hiermee op € 36.781.954,- gelijk aan de totale kosten van de bouwexploitatie exclusief de grondkosten;
- VIII. de gemeentebegroting 2012 dienovereenkomstig te wijzigen.

Afgehandeld en naar archief

Paraaf _____

Datum _____

Classificatienr. _____

Raadsvoorstel - Herziening bouw- en grondexploitatie parkeergarage Damsterdiep

- 2 -

Publiekssamenvatting

De contouren van het plan "Damsterdiep weer binnenstad" beginnen zich al duidelijk af te tekenen. Het plan is een belangrijk onderdeel van ons bronpuntenbeleid, waarmee we het bezoek aan de binnenstad vanuit de wijde omgeving willen stimuleren. Al gerealiseerde bronpunten zijn de Westerhaven, de Boterdiepgarage (CiBoGa) en ook de Ossenmarktgarage. Bij de Westerhaven heeft de aanlooproute naar de binnenstad een krachtige impuls gekregen. Van de Damsterdiepgarage verwachten we een vergelijkbaar effect, voor het Damsterdiep zelf, de Steentilstraat en de Nieuweweg. De aantrekkelijke inrichting van het plein en de gebruiksvriendelijke opzet van de parkeergarage zullen daaraan naar onze overtuiging een extra stimulans geven.

Dit resultaat komt niet zonder slag of stoot tot stand. Gedurende de bouw hebben we diverse tegenslagen gehad wat heeft geleid tot vertraging op diverse momenten in de bouw. De stillegging van de bouw vanwege zettingen van panden aan het Damsterdiep, de extra maatregelen die daarvoor nodig waren, de lekkage van de -2 vloer zijn daarvan de meest in het oog springende. De kosten van de parkeergarage Damsterdiep zijn hierdoor de afgelopen periode dan ook hoger uitgevallen dan oorspronkelijk werd verwacht. Met het oog hierop wordt een aanvullend krediet gevraagd.

Voorgesteld besluit

De raad besluit:

- I. de geactualiseerde grondexploitatie van de parkeergarage Damsterdiep vast te stellen;
- II. de kosten van de grondexploitatie te bepalen op € 13.672.167,-;
- III. de kosten te dekken uit:
 - a. extra beleid 2007 € 1.000.000,-;
 - b. subsidie VROM gevelmaatregelen € 317.000,-;
 - c. bijdrage BP benzinepomp € 90.000,-;
 - d. structureel nieuw beleid € 3.344.690,-;
 - e. bijdrage archeologie € 400.000,-;
 - f. bijdrage Stedelijk Beheer (riolering) € 472.547,-;
 - g. grondopbrengsten kantoor Nijestee € 2.132.810,-;
 - h. grondwaarde parkeergarage € 4.435.000,-;
en aanvullend op deze eerdere besluiten, uit
 - i. ISV-III € 180.120,-;
 - j. bijdrage parkeerexploitatie € 1.300.000,-;
- IV. een aanvullend uitvoeringskrediet van € 1.498.317,- beschikbaar te stellen; het totaal beschikbaar gestelde uitvoeringskrediet komt hiermee op € 13.672.167,-;
- V. de herziene bouwexploitatie vast te stellen en de totale kosten te bepalen op € 41.216.954,-;
- VI. de kosten te dekken uit:
 - a. € 1.900.000,- reserve Grondzaken 2010;
 - b. bijdrage parkeerexploitatie € 35.615.000,-;
en aanvullend op deze eerdere besluiten, uit
 - c. bijdrage parkeerexploitatie € 3.701.954,- waarmee de totale bijdrage parkeerexploitatie aan de bouwexploitatie uitkomt op € 39.316.954,-;
- VII. een aanvullend uitvoeringskrediet van € 284.954,- beschikbaar te stellen; het totaal beschikbaar gestelde uitvoeringskrediet komt hiermee op € 36.781.954,- gelijk aan de totale kosten van de bouwexploitatie exclusief de grondkosten;
- VIII. de gemeentebegroting 2012 dienovereenkomstig te wijzigen.

Inleiding

Met de realisatie van de parkeergarage Damsterdiep, de bouw van het kantoor van Nijestee en de herinrichting van het plein komt opnieuw een onderdeel van ons bronpuntenbeleid voor de binnenstad tot stand. Niet alleen in de vorm van meer parkeerplekken, maar ook door het publieksvriendelijke karakter van de garage vanwege het schuinparkeren, de fraaie afwerking van

Raadsvoorstel - Herziening bouw- en grondexploitatie parkeergarage Damsterdiep

- 3 -

het interieur en de twee voetgangersuitgangen, aan de Nieuweweg en aan de kant van de Steentilstraat. Ook de pleininrichting heeft een hoogwaardig karakter door de toegepaste materialen en vloerverlichting. Aan de noordzijde zullen nog bomen worden geplant en op het plein zelf komen verplaatsbare boombakken en bloembakken. Hierdoor krijgt het geheel het karakter van een visitekaartje voor de binnenstad, een entree die de bezoeker welkom heet. De contouren zijn al duidelijk zichtbaar, al toont het echte beeld zich pas zodra het kantoor van Nijestee is afgebouwd. Bij de bouw van de parkeergarage aan het Damsterdiep hebben we de afgelopen jaren diverse tegenslagen gehad. De belangrijkste daarvan betreffen het tijdelijk stilleggen van de bouw in 2008 vanwege verzakkingen van de aangrenzende panden. Deze vertraging en de maatregelen die daaruit voortvloeiden hebben doorgewerkt in de resterende periode van de bouw. Ook zijn er andere tegenslagen geweest zoals de lekkage van de onderste vloer van de parkeergarage. Bij deze geschillen was er een voortdurende dreiging dat het werk zou worden stilgelegd. In vrijwel alle gevallen speelde hierbij de discussie over de verantwoordelijkheid voor de omschrijving van het werk enerzijds en de wijze van uitvoering anderzijds.

Door meerdere van dergelijke momenten in het bouwproces is de oorspronkelijke vertraging in 2008 van 33 weken opgelopen naar 87 weken (gedeeltelijke openstelling 10 december 2011) en voor de -2 vloer zelfs naar 109 weken bij de verwachte volledige openstelling van de garage in april 2012. Over het oorspronkelijke conflict met de aannemer voeren we, zoals u bekend, een procedure in hoger beroep bij de Raad van Arbitrage. Over de lekkage buigt zich momenteel een geschillencommissie. Over de overige conflictpunten, zowel wat betreft de verlate oplevering als de kwaliteit van het geleverde werk zullen we de door ons opgelopen schade trachten te verhalen. De verdere uitloop van het werk heeft veel gevolgen voor de doorlopende kosten van dit project, zoals nadeelcompensatie en rentekosten. Ook zijn er diverse extra kosten geweest om het werk gaande te houden (interne kosten en externe adviezen).

Door dit alles is het door u beschikbaar gestelde krediet ontoereikend. Vandaar dit voorstel de kredieten aan te vullen met de door ons voorgestelde dekking.



Kader

Het project is een onderdeel van ons bronpuntenbeleid, waarmee we de economische en verzorgende functie van de binnenstad willen versterken. Al gerealiseerde bronpunten zijn de Westerhaven, de Boterdiepgarage (CiBoGa) en ook de Ossenmarktgarage. Van de publieksvriendelijke garage en de nieuwe stadsentree verwachten we hetzelfde effect voor het Damsterdiep en de Steentilstraat/Nieuweweg als bij de Westerhaven. Daar heeft de aanlooproute naar de binnenstad een krachtige impuls gekregen.

Financiële consequenties

Het financieel kader voor dit project bestaat uit twee soorten exploitaties: een grondexploitatie (totale kosten € 13.672.167,--) en een bouwexploitatie (totale kosten € 41.216.954,--).

Raadsvoorstel - Herziening bouw- en grondexploitatie parkeergarage Damsterdiep

- 4 -

De grondexploitatie is bedoeld voor kosten die betrekking hebben op het bouw- en woonrijpmaken, aankopen, de inrichting van de omgeving en de nadeelcompensatie inclusief de daarbij behorende plan- en onderzoekskosten. Deze kosten worden gedekt uit grondopbrengsten (gebouw Nijstee en parkeergarage) en uit diverse beleidsmiddelen.

Voor de bouw van de parkeergarage is een afzonderlijke bouwexploitatie opgesteld. Hieronder vallen de kosten van de bouw, de rentekosten, de grondkosten en de kosten van voorbereiding en toezicht.

In 2007 heeft u voor beide exploitaties uitvoeringskredieten beschikbaar gesteld. Voor de grondexploitatie in totaal voor € 8.803.850,--, voor de bouwexploitatie voor € 32.397.000,--. In 2010 zijn voor deze exploitaties door u aanvullende kredieten ter grootte van € 2.770.000,-- respectievelijk € 1.900.000,-- beschikbaar gesteld.

In de onderstaande tabel is van deze besluitmomenten hiervan een overzicht gegeven.

Overzicht van kredieten

	bouwe xploitatie	gronde xploitatie	totaal
reeds beschikbaar gesteld krediet			
Raadsbesluit 25-05-2005	2.200.000		
Raadsbesluit 25-04-2007	32.397.000		
Raadsbesluit 17-09-2010	1.900.000		
Raadsbesluit 20-09-2004, nr. 96 planvoorbereidingskrediet		600.000	
Raadsbesluit 25-04-2007, nr. 9 uitvoeringskrediet		8.008.000	
Raadsbesluit 20-06-2007, nr. 34 uitvoeringskrediet voor archeologie		400.000	
Raadsbesluit 26-09-2007, nr. 53 aankoopkrediet		395.850	
Raadsbesluit 23 juni 2010, nr. 8a uitvoeringskrediet		2.770.000	
Subtotaal reeds beschikbaar gesteld krediet	36.497.000	12.173.850	48.670.850
nog beschikbaar te stellen krediet			
totaal benodigd krediet	36.781.954	13.672.167	50.454.122
nog beschikbaar te stellen krediet	284.954	1.498.317	1.783.272

Verder hebben wij u via sleutelrapportages en brieven geïnformeerd over de stijging van de kosten en de risico's. Op 4 september 2009 (GR 09.2045010) hebben we u vertrouwelijk geïnformeerd over een kostenstijging. Vervolgens hebben wij u op 7 april 2010 geïnformeerd over een kostenstijging voornamelijk vanwege de opgelopen vertraging en een hogere nadeelcompensatie. Tevens kondigen we aan dat we een extern bureau hebben gevraagd op basis van de eerdere aannames de exploitatie in beeld te brengen.

Daarna hebben wij u middels de sleutelrapportage september-december 2009 (RO 10.2185826) geïnformeerd over het gebruik van de post onvoorzien voor meerwerk en vertragingkosten. Ook hebben we daar het risico aangegeven voor de hoogtes van de nadeelcompensaties en een mogelijk ontoereikend budget hiervoor. Op 12 mei heeft u de herziene grondexploitatie Damsterdiep ontvangen (RO09.2100110).

In de sleutelrapportage mei-augustus 2011 (RO 11.2794325) hebben we u een hogere kostenstijging gemeld vanwege de nieuwe prognoses van de nadeelcompensatiecommissie en prijsstijgingen. Ook hebben we de risico's van de lekkage beschreven. Ook zijn we ingegaan op de risico-ontwikkeling vanwege de oplopende vertraging. Daarnaast hebben we de risico's omtrent de arbitrage genoemd.

In de laatste rapportage september-december 2011 (RO 12.2920233) is de informatie opnieuw geactualiseerd wat betreft de kostenontwikkeling. De vertraging door de vloer -2 zorgde voor een extra kostenpost. Daarnaast was er sprake van onvoorzien meerwerk. De risico's bij de arbitrage zijn in deze sleutelrapportage ook hoger gewaardeerd dan eerder.

Raadsvoorstel - Herziening bouw- en grondexploitatie parkeergarage Damsterdiep

- 5 -

De door ons in eerdere rapportages genoemde kostenstijging voor de bouwexploitatie bedraagt € 3.700.000,- en voor de grondexploitatie € 1.300.000,-. Daarnaast hebben we voor de risico's omtrent de arbitrage een bedrag genoemd van € 6.000.000,-.

Grondexploitatie.

In onderstaande tabel hebben we de hogere kosten binnen de grondexploitatie samengevat.

samenvatting verschillenanalyse grondexploitatie 2010 - 2012			
nadelig		voordelig	resultaat
1 minder grondopbrengsten hoekpand	-0,2	extra dekking ISV III	0,2
2 vertraging en arbitrage	-1,3	aanvullende dekking parkeereexploitatie	1,3
oplopende nadeelcompensatie door vertraging	-1,0		
planontwikkeling door vertraging/arbitrage	-0,2		
rente	-0,1		
totaal	-1,5		1,5 0,0

Daarin ziet u dat we, gezien de ontwikkelingen op de woningmarkt, ook tegenvallende opbrengsten verwachten van de herontwikkeling op de hoek van de Nieuweweg, en wel voor een bedrag van € 200.000,-.

We hebben de commissie nadeelcompensatie gevraagd een nieuwe prognose op te stellen. Vanwege de omvang van de toegekende vergoedingen, de daarmee verband houdende apparaatskosten en de werking met terugwerkende kracht, verwacht de commissie nu een tekort op het beschikbare budget van € 750.000,- over 2011 en € 250.000,- over 2012. Om het nadeel voor de ondernemers zoveel mogelijk te beperken, hebben we eind 2011 extra maatregelen genomen om de bereikbaarheid en de zichtbaarheid voor het doorgaande verkeer te verbeteren. Dit hebben we gedaan door alvast een deel van de garage versneld open te stellen. Tegelijkertijd hebben we ook het Damsterdiep nz en de Nieuweweg vanaf het Damsterdiep opengesteld voor het autoverkeer. De kosten van deze extra maatregelen bedroegen € 80.000,-. Deze hebben we, na advies te hebben ingewonnen bij de commissie nadeelcompensatie, ten laste gebracht van de post nadeelcompensatie.

In de grondexploitatie hebben we, ten gevolge van vertragingen, voor € 300.000,- onvoorziene extra kosten moeten maken voor planontwikkeling en rente, waardoor er toch een tekort is ontstaan in de grondexploitatie. Dit tekort ontstond, omdat we in een eerder stadium het resterende onvoorzien hebben ingezet voor de meerkosten van het gewijzigde ontwerp van het plein.

Zoals u ziet stellen we voor de minderopbrengsten van € 200.000,- van het pand Nieuweweg te dekken uit ISV III. De overige kosten, in totaal € 1.300.000,-, zouden normaliter uit de reserve Grondzaken gefinancierd worden. Aangezien deze ontoereikend is, stellen wij voor deze te dekken uit de parkeereexploitatie.



Raadsvoorstel - Herziening bouw- en grondexploitatie parkeergarage Damsterdiep

- 6 -

Bouwexploitatie (garage).

De geraamde kosten van de parkeergarage (bouwexploitatie) zijn € 3.700.000,-- hoger dan de in de raadsbesluiten van 2010 genoemde bedragen. Dit betreft echter geen reële vergelijking. De bedragen in het raadsbesluit (raadsbesluit RO 07.1403684) waren op prijspeil 2006 en nog niet geïndexeerd. Indien wel rekening wordt gehouden met prijsindexatie zijn de geraamde kosten niet € 3.700.000,-- maar € 2.100.000,-- hoger. Dat bedrag kan voor een groot deel verklaard worden uit de extra vertraging, de gemaakte kosten met betrekking tot de lekkage en de met de arbitrage gemoeide kosten.

samenvatting verschillenanalyse bouwexploitatie 2010 - 2012			
nadelig		voordelig	resultaat
1 prijsstijgingen indexering van de kosten)	-1,6	aanvullende dekking parkeereexploitatie	3,7
2 vertraging / arbitrage en lekkage	-1,9		
rente door extra vertraging (9-10 mnd)	-0,9		
projectleiding, adviseurs, monitoring	-0,4		
betaalde facturen lekkage + voorbereiding	-0,4		
meerkosten begeleiding arbitrage, lekkage	-0,2		
3 onvoorzien meerwerken	-0,2		
meerwerken dilataties	-0,1		
regulier meer en minderwerk	-0,1		
totaal	-3,7		3,7 0,0

De prijsindexatie vanaf 2006 komt uit op een bedrag van € 1.600.000,--. Door de vertraging zijn diverse extra kosten ontstaan ter grootte van € 1.900.000,--. Bijna de helft daarvan is toe te schrijven aan rentekosten over de investeringen. Deze post loopt op doordat de meeste investeringen zijn verricht terwijl er door de vertraging nog geen inkomsten zijn. Hierdoor nemen deze rentekosten met € 900.000,-- toe. De meerkosten betreffen ook een aanbetaling voor de maatregelen om de lekkage te verhelpen. Deze aanbetaling was nodig om het stilleggen van het werk door de aannemer te voorkomen. Ook door ons opgedragen meerwerk heeft in enkele gevallen op het kritische pad gelegen en tot vertraging geleid.

Naast directe zijn er ook indirecte kosten geweest die pas gedurende de looptijd van het project manifest zijn geworden. Deze kosten omvatten o.a. de interne apparaatskosten, kosten voor externe adviseurs en betalingen voor meerwerk om de voortgang te behouden. In totaal vallen de nu begrote kosten dus € 2.100.000,-- hoger uit dan in 2010 begroot. Extra uitgaven die wij voor een belangrijk deel zullen betwisten, maar die wel zijn verricht.

Het krediet dat we in 2010 hebben aangevraagd voor de bouwexploitatie betrof de directe extra kosten die samenhangen met het stilleggen van de bouw voor een periode van 33 weken. Zoals toen al door ons aangegeven gaat het hier onder meer om extra palen, andere palen, aanbrengen mobiel stempelraam (de kosten daarvoor bedragen alleen al € 1.700.000,--), andere bouwwijze, extra en intensiever monitoren, externe adviezen, aanvullend en preventief onderzoek, extra eisen van de verzekeraar, overig meerwerk etc. Deze kosten zijn dus deels opgevangen met het aanvullend krediet en deels met de post onvoorzien.

Aanvullende risico.

In de gemeentebegroting 2012 is in de paragraaf weerstandvermogen het risico op 50% geschat, dat de schadeclaim van € 3.400.000,-- die Strukton in 2008 bij de gemeente heeft ingediend, tot een verplichting zal leiden voor de gemeente. Met het nieuwe geschil over de lekkage en andere oorzaken van de verdere vertraging ontwikkelt zich ook het risicoprofiel.

Het maximale bedrag dat Strukton bij de gemeente gaat claimen is thans onbekend, maar loopt verder op door rentekosten en verdere vertragingen. Ook is bekend dat Nijestee een claim bij Strukton heeft ingediend, die Strukton mogelijk zal doorzetten naar de gemeente. Indicatief schatten wij de maximale claim nu op € 6.000.000,--.

Raadsvoorstel - Herziening bouw- en grondexploitatie parkeergarage Damsterdiep

- 7 -

indicatie verwachte totaalclaim aannemer in miljoenen €	
oorspronkelijke claim	3,4
meerkosten lekkage niet betaald door gemeente (indicatie)	0,6
rentekosten, olopende verdragingskosten, bijkomende kosten en partieel doorleggen claim Nijestee (indicatief)	2,0
totaal (afgerond)	6,0

Voor een goed begrip van het risico is het van belang te weten dat:

- de stadsadvocaat het door de gemeente ingestelde beroep kans van slagen geeft;
- de geschillencommissie voor de lekkage nog geen uitspraak heeft gedaan;
- indien de Raad van Arbitrage en de geschillencommissie Strukton niet voor 100% in het gelijk stellen, de gemeente een tegenclaim gaat indienen voor de tot op heden door de gemeente geleden schade. Deze schade is aanzienlijk en wordt indicatief door ons eveneens becijferd op circa € 6.000.000,-;
- indien de Raad van Arbitrage en de geschillencommissie Strukton voor 100% in het gelijk stellen, de hoogte van de geclaimde bedragen nog betwistbaar is;
- de gemeente in bepaalde gevallen geen werkelijke kosten kan claimen maar toepassing moet geven aan de boeteclausule in het bestek.

We stellen vast dat het risico een grote bandbreedte heeft, anders gezegd: dat het nog alle kanten op kan. Naarmate de gemeente meer in het gelijk wordt gesteld kan het risico zelfs tot een kans verkeren.

Als de Raad van Arbitrage en de geschillencommissie in de loop van 2012 tot een uitspraak komen wordt meer duidelijk over de financiële consequenties.

Dekking.

Voor de grondexploitatie stellen we voor de lagere opbrengsten van het pand hoek Nieuweweg op te vangen met een bijdrage van circa € 200.000,- uit ISV III.

Voor de stijging van de kosten met € 5.000.000,- (1,3 grondexploitatie en 3,7 bouwexploitatie, zie pag. 4 en 5) stellen we voor deze te dekken binnen de parkeerexploitatie.

In 2010 hebben we door Deloitte een prognose laten opstellen voor de opbrengstwaarde van de garage. Deze kwam uit op een opbrengstwaarde van € 41.200.000,-. Dit is toereikend om de kostenontwikkeling met de exploitatie van de garage zelf op te vangen.

Exploitatie Parkeerbedrijf als geheel.

De extra kosten kunnen worden goedge maakt door een hogere bijdrage van het Parkeerbedrijf voor de Damsterdiepgarage. De bijdrage van het Parkeerbedrijf wordt verhoogd naar € 40.600.000,-. Dit is mogelijk omdat uit de in 2010 door Deloitte opgestelde prognose blijkt, dat de opbrengstwaarde van de Damsterdiepgarage uitkomt op € 41.200.000,-.

De prijs die het Parkeerbedrijf voor de parkeergarage betaalt, is daarmee nagenoeg gelijk aan de opbrengstwaarde. Daarmee is het Parkeerbedrijf in staat om gedurende een exploitatieperiode van 40 jaar de investeringskosten terug te verdienen. De ruimte die binnen het Parkeerbedrijf aanwezig was, is daarmee bijna volledig ingezet. Hiermee is dekking van de extra kosten van de grond- en bouw-exploitatie geregeld.

Financiële effecten Parkeerbedrijf.

De voorgestelde dekking uit het Parkeerbedrijf heeft consequenties voor de exploitatie van het Parkeerbedrijf. De hogere bijdrage voor de parkeergarage leidt tot hogere kapitaallasten. Daarnaast spelen er voor de toekomstige exploitatie van het Parkeerbedrijf een aantal andere variabelen die invloed hebben op de opbrengstwaarde. Voor de afschrijvingsperiode, rente en bezettingsgraad stellen we een aantal wijzigingen voor. Per saldo hebben deze wijzigingen een positief effect op de opbrengstwaarde. We lichten dit hieronder toe.

Raadsvoorstel - Herziening bouw- en grondexploitatie parkeergarage Damsterdiep

- 8 -

Afschrijvingperiode.

We gaan nu uit van een exploitatieperiode van 50 jaar. Dit is overeenkomstig de afschrijvingsperiode van parkeergarages in de financiële verordening. Dit betekent echter ook dat we in de periode tussen 40 en 50 jaar rekening moeten houden met investeringen, om de Damsterdiepgarage exploitabel te houden. Deze investeringen moeten we nog goed in beeld brengen. Per saldo hebben deze wijzigingen een positief effect op de opbrengstwaarde.

Rente.

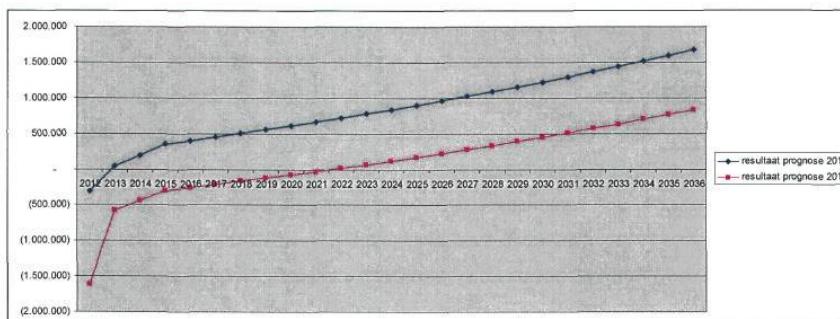
We hebben de rente verlaagd van 4,6% naar 4,4%. Dit sluit aan bij onze werkwijze bij langlopende grondexploitaties. In het rekenmodel is voor het renterisico een risicobuffer opgenomen. Door jaarlijkse monitoring van de renteontwikkelingen kunnen we anticiperen op mogelijke rentewijzigingen. De rentewijziging heeft een positief effect op de opbrengstwaarde.

Bezettingsgraad.

Tot slot hebben we de bezettingsgraad van de parkeergarage verlaagd van 24,75% naar 23,5%, overeenkomstig de landelijke trend van een dalend gebruik van betaalde parkeerplaatsen. Dit leidt tot een daling van de parkeerinkomsten en heeft dus een nadelig effect op de opbrengstwaarde.

Per saldo hebben de hierboven genoemde wijzigingen een positief effect op de opbrengstwaarde. We verwachten dat de opbrengstwaarde van de Damsterdiepgarage uitkomt tussen de 44 en 49 miljoen euro. Dit is hoger dan de prijs die het Parkeerbedrijf voor de garage betaalt.

De wijzigingen leiden echter wel tot een lager jaarlijkse resultaat, dan waarmee we nu rekening hielden in de meerjarenprognose van het Parkeerbedrijf. Dit effect wordt zichtbaar gemaakt in de hiernavolgende tabel. Daaruit blijkt dat het jaarlijkse resultaat met circa € 600.000,- verslechterd. Het verwachte nadeel voor 2012 is € 1.500.000,-. Dit komt omdat naast de hierboven genoemde verslechtering van € 600.000,-, de Damsterdiepgarage in 2012 nog niet volledig geopend is. In de eerdere prognoses gingen we daar wel van uit.



In het kader van de voorbereiding van de begroting 2013 werken we aan een geactualiseerde meerjarenprognose voor het Parkeerbedrijf. Daarin verwerken we de financiële effecten van de Damsterdiepgarage. Met de nog te nemen maatregelen denken we dat de extra kosten kunnen worden opgevangen binnen het Parkeerbedrijf.

Herziening bouw- en grondexploitatie.

Een uitgebreide onderbouwing van wat hiervoor is verwoord treft u aan in de nota "Herziening Bouw- en Grondexploitatie" die we voor u in de visietrommel ter inzage hebben gelegd.

Raadsvoorstel - Herziening bouw- en grondexploitatie parkeergarage Damsterdiep

- 9 -

Aanvullend krediet.

Het beschikbare krediet is ontoereikend voor de geconstateerde kostenstijgingen. Voor de grondexploitatie leiden deze tot een tekort van circa € 1.500.000,--. Voor de bouwexploitatie (garage) is een aanvullend krediet van circa € 285.000,-- nodig.

Het aanvullende krediet voor de grondexploitatie (€ 1.500.000,--) komt overeen met de kostenontwikkeling binnen deze exploitatie, zoals we hiervoor hebben toegelicht. Het totaal aan aanvullend krediet van € 285.000,-- dat voor de bouwexploitatie wordt aangevraagd echter, is lager dan op grond van de kostenontwikkeling van € 3.700.000,-- zou worden verwacht. Dit heeft twee oorzaken.

Ten eerste is in 2007 bij de vaststelling van de bouwexploitatie zowel krediet aangevraagd in de grondexploitatie als in de bouwexploitatie. Dit is krediettechnisch niet onjuist, maar ook niet noodzakelijk bij intern doorberekende grondkosten. Bij de verhoging van de grondkosten in 2010 is dit dan ook niet opnieuw gebeurd. De extra grondkosten voor de garage zijn toen alleen voor de grondexploitatie aangevraagd. Deze inconsequentie wordt in de huidige opzet gecorrigeerd. Achteraf leidt deze correctie tot "extra kredietruimte" ter grootte van de grondkosten-component. Het benodigde aanvullende krediet is hierdoor circa € 2.200.000,-- lager dan de kostenontwikkeling. Ten tweede is bij opsplitsing van het project in bouwexploitatie en grondexploitatie een deel van de in 2005 verstrekte voorbereidingskrediet uit de overzichten gevallen. Dit wordt in de huidige kredietaanvraag hersteld. Het benodigd aanvullend krediet is hierdoor € 1.200.000,-- lager dan de kostenontwikkeling.

In totaal kan dus met een € 3.400.000,-- lagere aanvulling van het krediet ten opzichte van de kostenstijging van € 3.700.000,-- worden volstaan, i.e. met circa € 300.000,--.

Begrotingswijziging.

In de onderstaande tabel zijn de voorgestelde wijzigingen in de begroting opgenomen.

Begrotingswijziging voor investeringskrediet

Herziene grondexploitatie Parkeergarage Damsterdiep

Betrokken dienst(en)	RO/EZ
Soort wijziging	herziening grondexploitatie
Tijdsplanning krediet	2012

Financiële begrotingswijziging	Uitgaven	Inkomsten	Saldo
07.4 Verkeer - Parkeren	1.498	1.498	0
Totalen begrotingswijziging	1.498	1.498	0

Begrotingswijziging voor investeringskrediet

Herziene bouwexploitatie Parkeergarage Damsterdiep

Betrokken dienst(en)	RO/EZ
Soort wijziging	herziening grondexploitatie
Tijdsplanning krediet	2012

Financiële begrotingswijziging	Uitgaven	Inkomsten	Saldo
07.4 Verkeer - Parkeren	285	285	0
Totalen begrotingswijziging	285	285	0

Raadsvoorstel - Herziening bouw- en grondexploitatie parkeergarage Damsterdiep

Begrotingswijziging

In de onderstaande tabel zijn de voorgestelde wijzigingen in de begroting opgenomen.

Begrotingswijziging voor investeringskrediet

Herziene grondexploitatie Parkeergarage Damsterdiep

Betrokken dienst(en)	RO/EZ
Soort wijziging	herziening grondexploitatie
Tijdsplanning krediet	2012

Financiële begrotingswijziging	Uitgaven	Inkomsten	Saldo
07.4 Verkeer - Parkeren	1.498	1.498	0
Totalen begrotingswijziging	1.498	1.498	0

Begrotingswijziging voor investeringskrediet

Herziene bouwexploitatie Parkeergarage Damsterdiep

Betrokken dienst(en)	RO/EZ
Soort wijziging	herziening grondexploitatie
Tijdsplanning krediet	2012

Financiële begrotingswijziging	Uitgaven	Inkomsten	Saldo
07.4 Verkeer - Parkeren	285	285	0
Totalen begrotingswijziging	285	285	0

Collegebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012

Bestuursdienst



Afdeling Verkeer & Vervoer
Steller N. de Jong
Onderwerp Beleidsregels Parkeernormen 2012

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 81 11 Bijlage(n) 1 Ons kenmerk RO10.2480631
Datum **27 FEB 2012** Uw brief van - Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij ontvangt u de concept Beleidsregels Parkeernormen 2012. Dit is een actualisatie van de Nota Parkeernormen 2008 2^e versie (vastgesteld door burgemeester en wethouders d.d. 12 januari 2010, besluitnummer 6p, in werking getreden op 29 januari 2010).

Waarom zijn er beleidsregels voor parkeernormen?

Parkeernormen worden gebruikt bij de bepaling van de parkeerbehoefte van een nieuw bouwinitiatief; verbouw, nieuwbouw of functieverandering. De 'Beleidsregels Parkeernormen' is het document dat, op basis van de gemeentelijke Bouwverordening, op transparante wijze de parkeerbehoefte bepaalt en de procedures die horen bij het omgaan met deze parkeerbehoefte. Zo is het voor burgers, bedrijven, ontwikkelaars én de (bouwplantoetsende) gemeente duidelijk op welke manieren de parkeernormen gebruikt moeten worden bij de behandeling van een bouwplan. Tevens wordt inzichtelijk wat de achterliggende gedachte is bij de toepassing van de parkeernormen.

Toekomstig parkeernormenbeleid

Juridisch kader

In 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) ingegaan. De concept Beleidsregels Parkeernormen zijn gebaseerd op 'overgangsrecht' binnen de Wro, dat wil zeggen dat de nieuwe Wro-regeling voor parkeerruimte nog niet in werking is. Voorlopig kunnen de parkeernormen nog via de gemeentelijke Bouwverordening vastgelegd worden. In de toekomst kunnen we volgens de nieuwe Wro de parkeernormen in bestemmingsplannen regelen. De ordening van het parkeren geschiedt dan door een goede toedeling van functies aan gronden. In de praktijk is het vertalen van parkeernormen in bestemmingsplannen echter niet goed mogelijk. Daarom is de wijziging van de wet op dit punt, op verzoek van vele (landelijke) partijen, nog niet ingegaan.

Collegebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012

Volgvel 1

Het ministerie van Infrastructuur & Milieu en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten zijn in overleg om te kijken of ook onder de nieuwe Wro het parkeren soepel en logisch geregeld kan worden.

We gaan er vooralsnog van uit dat de gemeentelijke Beleidsregels Parkeernormen 2012 de laatste zijn in de huidige vorm en op basis van de huidige juridische mogelijkheden.

Discussie over koerswijziging

Een eerdere conceptversie van de 'Beleidsregels Parkeernormen 2012' is het afgelopen jaar voorgelegd aan de gezamenlijke Groninger corporaties. Doel was een discussie over nieuwe principes en aangescherpte uitgangspunten die in de beleidsregels opgenomen zouden worden. Het ging met name om het voorstel om nu bestaande vrijstellingsmogelijkheden op te heffen.

De woningbouwcorporaties hebben aangegeven moeilijkheden te ondervinden bij het naleven van striktere beleidsregels die het College wil gaan hanteren voor parkeernormen en bij het voorstel om nu bestaande vrijstellingsmogelijkheden op te heffen.

De woningbouwcorporaties geven tegelijkertijd aan dat de parkeergelegenheid op eigen terrein vaak niet goed benut wordt, omdat in de nabije openbare ruimte vrij geparkeerd kan worden.

Wij nemen deze bezwaren serieus en daarom gaan we onderzoeken of we het parkeren binnen de gemeente op een andere manier kunnen reguleren, bijvoorbeeld met parkeervergunningen. Dit voorstel kan rekenen op de steun van de woningbouwcorporaties.

In grote lijnen betekent dit systeem dat alle gebruikers van openbare parkeerplaatsen een (al dan niet gratis) vergunning of andere parkeerkaart nodig hebben. We denken hierbij aan een systeem met sectoren, waarin verschillende parkeerregimes gelden. Als deze lijn wordt doorgetrokken zijn de parkeernormen uiteindelijk overbodig en komt de verantwoordelijkheid voor de parkeerbehoefte volledig bij de ontwikkelaar te liggen. We bewaken hiermee de kwaliteit van de openbare ruimte en laten de parkeerdruk niet verder op lopen door nieuwe bouwontwikkelingen.

We bespreken de resultaten van dit onderzoek voor de zomer van 2012 in ons College en zullen u daarna informeren over de uitkomsten hiervan.

Vaststelling van de Beleidsregels Parkeernormen 2012

Voorlopig is het nog wel noodzakelijk de Beleidsregels Parkeernormen 2012 op korte termijn vast te stellen. De nota is geen inhoudelijke wijziging, maar wel een verbetering ten opzichte van de vigerende variant van 2010, waardoor we als gemeente beter onze regulerende taken kunnen uitvoeren en beter de kwaliteit van de openbare ruimte en de gebouwde voorzieningen kunnen bewaken.

Collegebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012

Volgvel 2

Alvorens wij overgaan tot definitieve vaststelling van deze nota hechten wij eraan uw opvatting te vernemen. Uitvoering geven aan dit beleid kan immers gevolgen hebben, ook in financiële zin, voor initiatiefnemers van diverse bouwplannen in de gemeente.

Vóór het vaststellen van de eindtekst stellen wij u in de gelegenheid uw wensen en bedenkingen ter kennis van het college te brengen. Het vaststellen van de beleidsregels is een bevoegdheid van ons college en staat gepland na behandeling door uw raad. In deze brief gaan wij in op aandachtspunten en de wijzigingen in vergelijking met eerdere versies van de Beleidsregels Parkeernormen.

Leeswijzer Beleidsregels Parkeernormen 2012

Omdat de concept Beleidsregels Parkeernormen 2012 zowel beleidsmatig als praktijkgericht zijn, wordt het document door een breed publiek gebruikt. Zowel de gemeente als externe partijen maken gebruik van de normen in deze beleidsregels. Niet iedereen heeft evenveel belang bij inzicht in de achtergrond en motivatie van het beleid, maar iedereen moet de parkeernormen wel kunnen toepassen.

De achterliggende gedachte, ofwel het beleid is terug te vinden in deel I.

Deel II van de beleidsregels bevat tabellen met parkeernormen en een stappenplan om de normen toe te passen.

De delen I en II vormen 2 losse boekjes, die gezamenlijk in een omslag worden aangeboden aan alle gebruikers.

Wijzigingen ten opzichte van de Nota Parkeernormen 2008

Bij de vaststelling van de Nota Parkeernormen 2008 (Besluit van de Gemeenteraad van Groningen d.d. 23 april 2008, besluitnummer 5n) is afgesproken de effecten van de nota te evalueren en de nota eventueel aan te passen aan gewijzigde omstandigheden.

De Nota Parkeernormen 2008 is hiertoe in 2009 door adviesbureau Oranjewoud aan een extern onafhankelijk onderzoek onderworpen. Het adviesbureau heeft de Nota Parkeernormen 2008 beoordeeld op de kwaliteit en kwantiteit van de parkeernormen en op de normen in relatie tot de invoering van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. De algehele indruk van de nota van 2008 was goed. Alle adviezen van het adviesbureau zijn opgenomen in de Beleidsregels Parkeernormen 2012 en we hebben daarbij per advies vermeld dat we dit overnemen dan wel waarom we dit niet overnemen.

Op basis van het onderzoek van het adviesbureau en onze eigen praktijkervaring is er begin 2010 reeds een kleine, maar essentiële herziening geweest op de Nota Parkeernormen. Dit heeft geresulteerd in de Nota parkeernormen 2008 2^e versie, waarin de normen voor jongerenhuisvesting en sociale huur zijn aangepast. In de nu voorliggende Beleidsregels Parkeernormen 2012 zijn deze wijzigingen wederom opgenomen. Tevens zijn er enkele nieuwe functies opgenomen in de tabellen met parkeernormeringen en we hebben de indeling van de nota vernieuwd.

Collegebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012

Volgvel 3

De belangrijkste uitgangspunten en wijzigingen zijn de volgende.

1. Het stappenplan is vereenvoudigd

Zo is het voor burgers, bedrijven en ontwikkelaars duidelijker op welke manieren de parkeernormen gebruikt moeten worden bij het behandelen van een bouwplan en wat de achterliggende gedachte is bij het toepassen van de parkeernormen.

2. Parkeernormen zijn zoveel mogelijk ‘bestemmingsplanproof’ gemaakt

Parkeernormen zijn waar mogelijk gekoppeld aan een ‘ruimtelijk object’. Dit wil zeggen dat bijvoorbeeld de parkeernormen voor scholen niet alleen zijn gekoppeld aan aantallen leerlingen of werknemers (niet ruimtelijke), maar ook aan het aantal klaslokalen (wel ruimtelijk).

De gebruikte termen komen overeen met het handboek voor bestemmingsplannen ‘Strakke plannen’.

Ook is de geografische zone-indeling vereenvoudigd (er zijn nu drie gebieden in plaats van vier), zodat we beter aansluiten bij de landelijke parkeerkencijfers en we minder conflicten ondervinden tussen de zonering in de Beleidsregels Parkeernormen en de grenzen van bestemmingsplannen.

3. De Beleidsregels Parkeernormen en andere schriftelijke afspraken over parkeernormen

Er kunnen zich situaties voordoen waarbij voor een locatie een ingrijpende bouwplanontwikkeling is ingezet, waarvoor afwijkende (lagere) parkeernormen zijn vastgelegd in schriftelijke afspraken waarmee het college, de gemeenteraad (en soms het college van GS) hebben ingestemd. Hieronder vallen ook stedenbouwkundige plannen. We hebben dan twee vigerende toetsingskaders tegelijkertijd: de schriftelijke afspraken en de beleidsregels voor parkeernormen.

In gevallen van na 18 oktober 2006 (eerder waren er geen parkeernormennota's) waar we de schriftelijke afspraken als toetsingskader willen gebruiken, in plaats van de beleidsregels voor parkeernormen, nemen we de parkeernormen uit de schriftelijke afspraken expliciet in een collegebesluit over met reden van de afwijking.

4. Er zijn richtlijnen voor fietsparkeernormen toegevoegd

Naast een al goed functionerend fietsnetwerk zijn er voldoende en goede fietsparkeerplaatsen nodig om het fietsen van en naar een functie aantrekkelijk te maken. Fietsparkeren is sinds de vaststelling van de ‘Parkeernota 2010 – 2020 Duurzaam bereikbaar’ onlosmakelijk onderdeel geworden van het totale parkeerbeleid en is daarom onderdeel geworden van de beleidsregels voor autoparkeernormen. Omdat de fietsparkeernormen – behalve bij woningen - nog geen juridische basis hebben in de Bouwverordening en het Bouwbesluit is er in de Beleidsregels Parkeernormen 2011 sprake van een fietsparkeerrichtlijn voor het fietsparkeren bij overige functies.

Collegebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012

Volgvel 4

5. Aanscherping definitie 'Eigen terrein'

'Eigen terrein' werd soms opgevat als 'eigen erf'. Met 'eigen terrein' wordt in de Beleidsregels Parkeernormen 2012 het gehele grondgebied of plangebied van het bouwinitiatief bedoeld. Dat betekent dat er ook in de nieuwe openbare ruimte geparkeerd mag gaan worden. Dit mag echter geen negatief effect hebben op de bestaande openbare ruimte buiten het plangebied.

6. Definities van functies waarvoor parkeernormen gelden op het gebied van o.a. woningen, detailhandel, kantoren en bedrijven zijn aangescherpt

- Voor woningen is de grootste wijziging dat geen onderscheid meer wordt gemaakt tussen wijken voor en na 1945. Woningen zijn nu puur ingedeeld op hun locatie. Dus in de ringwijken of de buitenwijken.
In de oude nota was het verschil qua parkeernormen ook al gering: alleen voor grondgebonden woningen weken de normen voor woningen in de wijken voor 1945 af van de normen na 1945.
- De definities voor sociale huur, studentenhuisvesting, perifere detailhandelfvestigingen (PDV) en grootschalige detailhandelfvestigingen (GDV), kantoren en bedrijven, zorginstellingen, horecavoorzieningen en sportvoorzieningen zijn aangescherpt en verduidelijkt.
- Horecabedrijven zijn opnieuw ingedeeld en sluiten nu aan bij de 5 categorieën die stadsbreed voor horeca worden gebruikt.

7. Parkeernormen zijn geactualiseerd op basis van nieuwe landelijke parkeer-kencijfers

De normen zijn veranderd voor de volgende functies:

- De normen voor winkels, perifere detailhandelfvestigingen (PDV) en grootschalige detailhandelfvestigingen (GDV) zijn gemiddeld met 0,5 parkeerplaats per 100 m² bedrijf verhoogd.
- De normen voor squashgelegenheden, evenementenhallen, religieuze voorzieningen, outdoor / kartbaan / klimhal en indoorski zijn verhoogd, meestal met 0,1 parkeerplaats per meeteenheid (100 m², zitplaats, sportbaan etc.).
- Er zijn voor het eerst parkeernormen opgenomen voor sexinrichtingen en golfbanen.
- De normen voor musea, volkstuinen en bibliotheken zijn deels verlaagd, meestal met 0,1 parkeerplaats per meeteenheid (100 m², zitplaats, perceel, etc.).

Tot slot

Met bovenstaande wijzigingen hopen wij nog beter de doelstelling van de parkeernormering te bereiken: het autogebruik selectief verminderen ten gunste van de kwaliteit van de openbare ruimte, de leefbaarheid en de luchtkwaliteit.

Collegebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012

Volgvel 5

Wij nemen graag kennis van uw wensen en bedenkingen over de Beleidsregels Parkeernormen voor wij overgaan tot vaststelling. Het vaststellen van de nota staat gepland na behandeling door uw raad.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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



BIJLAGE



Collegebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012

Colofon

Titel Beleidsregels Parkeernormen 2012
Auteurs Nienke de Jong
Lay-out Werkversie
Druk 0^e
Oplage 0
Datum 2012
Versie 0



Collegebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012

INHOUDSOPGAVE

PM

Collegebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012

Voorwoord

Voor u liggen de Beleidsregels Parkeernormen 2012 van de gemeente Groningen. In 2006 bracht de gemeente Groningen haar eerste beleidsdocument voor parkeernormen uit. Dit is een derde actualisatie daarvan.

Parkeernormen worden gebruikt om vast te stellen hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn bij een nieuw bouwinitiatief.

De Beleidsregels Parkeernormen 2012 is het document dat de bepaling van de parkeerbehoefte en van de procedures die horen bij het omgaan met deze parkeerbehoefte helder en transparant maken.

Zo is het voor burgers, bedrijven, ontwikkelaars én (bouwplantoetsende) collega's duidelijk op welke manieren de parkeernormen gebruikt moeten worden bij het behandelen van een bouwplan en wat de achterliggende gedachte is bij het toepassen van de parkeernormen.

Leeswijzer

De beleidsregels bestaan uit twee delen. Deel I bevat de beleidsmatige achtergronden. Dit deel geeft inzicht in de achtergrond en motivatie van het beleid. Deel II bevat een stappenplan om voor een nieuw bouwinitiatief (nieuwbouw, verbouw, renovatie) de parkeernorm te bepalen. Bij elke stap is een toelichting opgenomen. Dit deel richt zich vooral op externe partijen, zoals architecten en projectontwikkelaars. De tabellen met parkeernormen staan in bijlage A.

Wijzigingen ten opzichte van de Nota Parkeernormen 2008

Bij het vaststellen van de eerste versie van de Nota Parkeernormen 2008¹ is afgesproken om de uitwerking van de nota te evalueren en de nota eventueel aan te passen aan gewijzigde omstandigheden.

In 2009 is de nota door een adviesbureau aan een extern onafhankelijk onderzoek onderworpen². Het adviesbureau heeft de nota goed beoordeeld op de kwaliteit en kwantiteit van de parkeernormen en op de normen in relatie tot de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. Alle adviezen van het adviesbureau zijn opgenomen in Deel I. Daarnaast hebben we zelf nieuwe inzichten opgedaan in de parkeerbehoefte en parkeernormering. En inmiddels hebben we de Nota Parkeernormen omgedoopt tot Beleidsregels Parkeernormen, in overeenstemming met Artikel 1:3 lid 4 van de Algemene Wet Bestuursrecht (Awb).

Op basis van het onderzoek en onze praktijkervaring zijn er enkele nieuwe ruimtelijke functies opgenomen in de tabellen met parkeernormen. Ook hebben we de beleidsregels op een andere wijze ingedeeld. De belangrijkste wijzigingen in vergelijking met de voorgaande edities zijn:

- Het stappenplan heeft een metamorfose ondergaan, is ingekort en is nu vormgegeven met vragenlijsten.
- De geografische zone-indeling is vereenvoudigd (er zijn nu drie gebieden in plaats van vier).
- De parkeernormen zijn zo veel mogelijk 'bestemmingsplanproof': de normen zijn gekoppeld aan ruimtelijk vast te leggen objecten en de termen komen overeen met het handboek voor bestemmingsplannen 'Strakke plannen'.
- De parkeernormen zijn geactualiseerd op basis van nieuwe kencijfers³.

¹ Nota Parkeernormen 2008 1^o versie, vastgesteld door de gemeenteraad op 23 april 2008, (besluitnummer 5n)

² Oranjewoud BV (2009). *Advies parkeernormering Gemeente Groningen (september 2009) – Onderzoek naar de kwantiteit en kwaliteit van de parkeernormen in de Gemeente Groningen en de normen in relatie tot de nieuwe Wro.*

³ Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering 2008. Publicatie 182 CROW (kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur).

Collegebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012

- De definities en parkeernormen op het gebied van o.a. detailhandel, kantoren en bedrijven zijn aangescherpt.
- Er zijn richtlijnen voor fietsparkeernormen toegevoegd.

DEEL I

-

Beleid

Achtergrond & Motivatie

1 Aanleiding

1.1 Doel van de parkeernormen – Waarborgen van de kwaliteit van de openbare ruimte

Ruimte is in onze gemeente een schaars goed. Op een relatief beperkt gebied moeten functies als wonen, werken, winkelen, recreëren en infrastructuur worden gecombineerd. Dat vraagt om het maken van keuzes. Bij het bouwen van bijvoorbeeld woningen of kantoren in de stad ontstaat extra parkeerbehoefte. Hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn bij een bouwinitiatief, wordt berekend aan de hand van parkeernormen. De nieuwe bewoners of de nieuwe werknemers willen hun auto zo dichtbij mogelijk kunnen parkeren. De omwonenden willen echter niet te veel overlast en willen ook zelf hun auto nog kwijt kunnen.

In Groningen is afgesproken dat nieuwe bouwplannen geen parkeerproblemen mogen veroorzaken in de bestaande omgeving. Anders gaat het plan ten koste van de kwaliteit van de openbare ruimte en de leefbaarheid van de stad. Een hogere parkeerdruk leidt er toe dat de automobilist meer zoekverkeer veroorzaakt en uiteindelijk zijn auto parkeert op locaties die daar niet voor bedoeld zijn (zoals stoepranden, grasveldjes en speelterreinen), zodat de openbare ruimte rommelig aandoet.

Dit betekent dat er in principe geen parkeerplaatsen meer bij mogen komen in de openbare ruimte en dat er door nieuwe bouwplannen niet in de openbare ruimte geparkeerd mag worden. Hiermee wordt het autogebruik en -bezit selectief verminderd ten gunste van leefbaarheid en luchtkwaliteit.

Uitgangspunten

Bij het bepalen van de parkeernormen hanteren we drie uitgangspunten:

1. Elke initiatiefnemer van een bouwplan is zelf verantwoordelijk voor het oplossen van zijn eigen parkeerbehoefte.
2. De parkeerbehoefte moet op eigen terrein worden opgelost.
3. Het toepassen van de parkeernormen moet een positieve invloed hebben op de bereikbaarheid, leefbaarheid en de economische ontwikkeling van de stad.

1. Zelf verantwoordelijk voor oplossen parkeerbehoefte

Het uitgangspunt is dat een bouwplan geen extra druk op de parkeersituatie in de bestaande openbare ruimte legt. In het plan moet dus een oplossing voor de parkeerbehoefte worden opgenomen.

Een eigen parkeervoorziening heeft een toegevoegde waarde. Vooral in gebieden met betaald parkeren is een eigen parkeervoorziening een belangrijk 'selling point' en een onontbeerlijke service voor de nieuwe gebruikers.

2. Parkeerbehoefte oplossen op eigen terrein

Ten onrechte wordt 'eigen terrein' soms opgevat als 'eigen erf'. Met 'eigen terrein' bedoelen we in deze beleidsregels het gehele grondgebied of plangebied van het bouwinitiatief. In sommige gevallen is 'eigen erf' en 'eigen terrein' hetzelfde. Meestal gaat het dan om een bouwinitiatief op één perceel. Maar bij bijvoorbeeld nieuwbouwwijken wordt het hele plangebied als het 'eigen terrein' beschouwd. Dat betekent dat er ook in de nieuwe openbare ruimte geparkeerd mag worden. Dit mag echter geen negatief effect hebben op de bestaande openbare ruimte buiten het plangebied.

Collegebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012

3. Positieve invloed op bereikbaarheid en economische ontwikkeling

De toepassing van de parkeernormen moet een positieve invloed hebben op zowel de economische ontwikkeling, leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en verkeerskundige kwaliteit van de stad.

Er is soms een schijnbaar dilemma tussen enerzijds het uitvoering geven aan het parkeerbeleid dat de kwaliteit van de openbare ruimte bewaakt en anderzijds het parkeerbeleid dat de economische ontwikkeling van de stad wil faciliteren.

De beleidsregels hebben niet het doel om ontwikkelingen te belemmeren, maar om hen te toetsen op hun kwaliteit. Het toepassen van de parkeernormen kan in de praktijk echter tot tegenstrijdige effecten leiden.

Omdat het de bedoeling is dat de normen een positieve invloed hebben op de bereikbaarheid, leefbaarheid én de economische ontwikkeling van de stad, is in bepaalde situaties een bredere belangenafweging dan alleen parkeren nodig. Als alle mogelijkheden voor parkeren op eigen terrein of op alternatieve locaties uitgesloten zijn, kan het College van B&W daarom kijken naar de mogelijkheid een bouwinitiatief goed te keuren zonder dat de parkeerbehoefte volledig wordt gerealiseerd. Er wordt dan wel gekeken of de parkeerdruk in de openbare ruimte rondom het bouwinitiatief niet te hoog is.

1.2 Juridisch kader van de parkeernormen – nieuwe Wro

Waarom we parkeren op eigen terrein oplossen

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 (zie Toelichting 1). 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. Dit artikel vormt ook de basis voor het hanteren van de parkeernormen. De gemeente toetst bouwplannen aan dit artikel van de bouwverordening op grond van artikel 2.10 lid 1 onder b van de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht (Wabo).

In de Parkeernota 2010-2020 'Parkeren in de stad – Duurzaam bereikbaar!' ⁴ hebben we al aangekondigd dat het parkeernormenbeleid hiervoor wordt aangescherpt. We hebben onszelf ten doel gesteld om het parkeren op eigen terrein te bevorderen door het aanscherpen van het parkeernormenbeleid. We streven ernaar dat artikel 2.5.30 lid 1 van de gemeentelijke Bouwverordening beter wordt nageleefd.

Beleidsregels Parkeernormen in de gemeentelijke Bouwverordening of het bestemmingsplan?

Tot voor kort toetsten gemeenten de parkeernormen veelal op basis van de plaatselijke bouwverordening. Sinds in 2008 de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening (Wro) van kracht werd, is dit niet meer mogelijk. Gemeenten kunnen parkeernormen nu via het bestemmingsplan vaststellen.

Het opnemen van parkeernormen in bestemmingsplannen is in de praktijk echter niet werkbaar. Het detailniveau van parkeernormen en van bestemmingsplannen komen niet met elkaar overeen. De parkeernormen zijn zo gedetailleerd dat de planregels van een bestemmingsplan zeer uitgebreide regelingen voor parkeernormen zouden moeten bevatten. Zo is er voor de functie Wonen niet één parkeernorm, maar meer dan 50. Het opnemen van alle relevante informatie over parkeernormen in elk bestemmingsplan druist in tegen de trend bestemmingsplannen steeds globaler en dus beter leesbaar te maken.

⁴ Parkeernota 2010-2020: Parkeren in de stad – Duurzaam bereikbaar!, vastgesteld door de gemeenteraad op 27 januari 2010.

Collegebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012

Een wijziging van de parkeernormen of een ontheffing op de normen in het bestemmingsplan betekent daarnaast dat het gehele geldende bestemmingsplan gewijzigd moet worden. Dit is een langdurige procedure die vaak niet in verhouding staat tot de bouwaanvraag die aanleiding gaf tot de wijziging of ontheffing. Juridisch is het daarom nog steeds mogelijk om aparte beleidsregels voor parkeernormen op basis van de bouwverordening te hanteren⁵.

Voorlopig worden de parkeernormen dus nog via de gemeentelijke Bouwverordening vastgelegd. Deze mogelijkheid is er waarschijnlijk nog tot 1 juli 2013. In bestemmingsplannen verwijzen we naar de Bouwverordening en naar onderhavige beleidsregels. Het ministerie van Infrastructuur & Milieu (I&M) erkent de wens uit de praktijk om de in een bestemmingsplan op te nemen parkeernorm, gelijk aan de regeling in de bouwverordening, via beleidsregels verder uit te werken. Het ministerie van I&M zal met onder meer de VNG bekijken of en hoe het Bro hierop kan worden aangepast en verduidelijkt. Wij houden de stand van zaken van dit overleg nauwlettend in de gaten. Tot die tijd blijft het onverminderd mogelijk om via de bouwverordening te blijven werken met parkeernormen.

Deze Beleidsregels Parkeernormen 2012 sorteren al wel zo goed mogelijk voor op een nieuwe juridische basis voor het reguleren van parkeren. Dit houdt in dat de parkeernormering zo veel mogelijk 'bestemmingsplanproof' is. Dat betekent dat de normen waar mogelijk gekoppeld zijn aan ruimtelijke objecten of eenheden, zoals een leslokaal, de bruto vloeroppervlakte (BVO) of een wooneenheid. Ook is zo veel mogelijk de terminologie gevolgd uit het handboek 'Strakke Plannen, Handboek Bestemmingsplannen Gemeente Groningen'. Verder zijn de normen vereenvoudigd door het aantal categorieën binnen de diverse functies te beperken en door de normen zo mogelijk gemeentebreed uniform te houden (dus geen onderscheid naar de locatie binnen de stad).

Fietsparkeren

De fiets is en blijft een zeer belangrijk vervoermiddel in Groningen. Bijna 60 procent van de vervoersbewegingen in de stad wordt per fiets gemaakt. Naast een al goed functionerende fietsinfrastructuur zijn er voldoende en goede fietsparkeerplaatsen nodig om het fietsen en de openbare ruimte aantrekkelijk te houden. Het fietsparkeren is in Groningen sinds de vaststelling van de Parkeernota 2010-2020 'Parkeren in de stad – Duurzaam bereikbaar!' onlosmakelijk onderdeel geworden van het totale parkeerbeleid.

Fietsparkeernormen kennen echter niet dezelfde wettelijke basis als autoparkeernormen. Tot 2003 werden eisen gesteld aan de aanwezigheid van een buitenberging bij elke woning en een buitenruimte bij appartementen. Die eisen zijn indertijd vervallen omdat verwacht werd dat de markt op dit terrein voldoende zelfregulerend zou zijn. In de praktijk bleek dat sindsdien het aantal gebouwde woningen en appartementen zonder buitenberging of buitenruimte gestaag is toegenomen, ondanks het feit dat uit diverse woningbehoefteonderzoeken is gebleken dat bewoners deze voorzieningen belangrijk vinden. Een buitenberging is vooral van belang om eenvoudig en veilig fietsen te bergen en daarmee uiteindelijk het fietsgebruik te stimuleren. Bovendien is in veel gevallen het achteraf realiseren van een buitenberging niet altijd mogelijk en een buitenruimte nauwelijks of niet te realiseren. Daarom is besloten om de bergruimte en de buitenruimte bij nieuwbouw van woningen in het Bouwbesluit 2012 opnieuw voor te schrijven. De regels zijn opgenomen in artikel 4.5 en 4.6 van het Bouwbesluit 2012.

Voor overige functies is in het overgangsrecht van het Bouwbesluit 2012 (artikel 9.2, derde lid) nu opgenomen dat, als in het bestemmingsplan geen voorschriften over stallingsruimte voor fietsen bij een nieuw te bouwen bouwwerk zijn opgenomen, tot 1

⁵ KpVV. *Advies aan gemeenten: maak Nota Parkeernormen (Bericht nummer 90, maart 2010).*

Collegedebat - Beleidsregels parkeernormen 2012

januari 2017 de voorschriften van afdeling 4.11 van het Bouwbesluit 2003 van toepassing blijven.

Hoewel veel steden tegenwoordig, gezien het Bouwbesluit, geen fietsparkeernormen (meer) opnemen, geven wij voor fietsparkeren bij functies anders dan wonen wél een handreiking mee en vragen wij de initiatiefnemers om hun berekeningen voor fietsenstallingen inzichtelijk te maken. De indiener van een bouwplan heeft een inspanningsverplichting om zichtbaar te maken of en hoe de fietsparkeerbehoefte op eigen terrein wordt opgelost.

Dit doen we vanwege het grote aandeel van de fiets in de vervoersbewegingen in de stad en de duidelijke vraag naar fietsenstallingen (bijvoorbeeld in de binnenstad, bij het hoofdstation en bij (grootschalige) jongerenhuisvesting). De handreiking staat in tabel B1, in bijlage B van het Stappenplan.

1.3 Reikwijdte van de Beleidsregels Parkeernormen

Moment van toetsing

De Beleidsregels Parkeernormen worden alleen gebruikt op het moment dat de gemeente een bouwplan toetst aan de gemeentelijke Bouwverordening. Omdat de meeste bestemmingsplannen⁶ in onze gemeente verwijzen naar de Bouwverordening, gebeurt dit bij vrijwel alle bouwplannen.

Handhaving

De Beleidsregels Parkeernormen doen geen uitspraken over de wijze waarop de parkeernormen worden gehandhaafd (zoals inspectie).

Functiewijziging

De beleidsregels voor parkeernormen staan buitenspel als na het verlenen van de bouwvergunning het gebouw een andere functie krijgt en deze wijziging niet vergunningsplichtig is. De kans bestaat dat de nieuwe functie om andere parkeernormen vraagt. Er is dan geen juridische basis om deze nieuwe parkeernormen op te leggen.

Laatste Beleidsregels Parkeernormen

Gezien het overleg dat het ministerie van Infrastructuur & Milieu en de VNG nu voeren over het zorgdragen voor het parkeren onder de Wro, gaan wij er nu vooralsnog van uit dat dit de laatste versie van de Beleidsregels Parkeernormen in deze vorm is. Deadline hiervoor is vooralsnog 1 juli 2013. De bedoeling is dat het bestemmingsplan daarna een uitputtende regeling kan geven voor de planologisch-stedenbouwkundige bouwvoorschriften, zonder aanvullingen vanuit de bouwverordening.

1.4 Bepaling van de hoogte van de parkeernormen

De parkeernormen zijn bepaald op basis van:

- 1 landelijke parkeerkencijfers (CROW);⁷
- 2 gegevens over autobezit en -gebruik in Groningen;⁸
- 3 de locatie binnen de stad van een bouwinitiatief;
- 4 aanbevelingen onderzoek adviesbureau Oranjewoud.

Hieronder volgt per item een toelichting.

⁶ Een bekende uitzondering is het Europapark. Hiervoor is in het bestemmingsplan een aparte parkeerbalans opgenomen.

⁷ Publicatie 182 CROW 'Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering'.

⁸ Afdeling Beleidsontwikkeling, RO/EZ

Collegiebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012

1. Landelijke parkeerkencijfers

Er bestaat geen landelijke wettelijk voorgeschreven normering voor parkeerplaatsen. Wel zijn er landelijke parkeerkencijfers. Dit zijn richtlijnen voor het toepassen van parkeernormen. Ook is er de 'Aanbevelingen Stedelijke Verkeers- en Vervoersvoorzieningen binnen de bebouwde kom' (ASVV 2004) waarin de richtlijnen voor bijvoorbeeld uitritten zijn opgenomen. De parkeerkencijfers en het ASVV zijn ontwikkeld door het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte: het CROW.

Onze parkeernormen zijn gebaseerd op deze landelijke parkeerkencijfers. We hebben hierbij gekeken naar de stedelijkheidsgraad van Groningen op basis van de omgevingsadressendichtheid⁹.

2. Autobezit en autogebruik in de gemeente Groningen

Het aantal auto's per huishouden is in Groningen de afgelopen vijf jaar nagenoeg constant gebleven. In de afgelopen 5 jaar (2006 – 2011) was het gemiddelde autobezit per huishouden elk jaar 0,6. In 2010 stonden er 66.885 auto's in totaal geregistreerd, terwijl dat er in 2006 nog 63.300 waren (bron: CBS Statline Databank 2011).

Het Rijk hanteert vier scenario's, waarbij de groei van het autobezit per huishouden uitkomt op 12 tot 19 procent. Voor de parkeernormen gaan we uit van een gemiddeld scenario voor autobezit in 2040. Dit jaar lijkt ver weg, maar we houden hierbij rekening met de levensduur van gebouwen.

Het autobezit per huishouden verschilt per soort gebied en type woning (zie tabel 1). Een gemiddeld hoger autobezit betekent vooral in woonwijken een extra vraag naar parkeerplaatsen.

aantal auto's (in particulier bezit) per woning	Binnenstad	Vooroorlogse wijken	Naoorlogse wijken	totaal
rijwoning (huur)	0,38	0,46	0,79	0,70
rijwoning (koop)	0,64	0,71	0,96	0,90
(half) vrijstaande woning	0,84	0,69	1,12	1,10
appartement (tot 200.000 euro)	0,41	0,49	0,48	0,47
appartement (vanaf 200.000 euro)	0,56	0,64	0,77	0,65
onbekend	0,27	0,44	0,25	0,31
Totaal	0,45	0,52	0,71	0,63

bron: VOLIS 01/01/2008 en Mosaic 2009 (RDC-databank)

Tabel 1. Autobezit per woning in Groningen in 2009

De parkeernormen in deze beleidsregels zijn dan ook gedifferentieerd naar de locatie binnen de stad en naar type woning.

3. Locatie binnen de stad

We hanteren voor veel functies verschillende parkeernormen voor verschillende locaties in de stad (zie tabel 1.). De dynamiek van de binnenstad is immers anders dan die van de ringwijken en de buitenwijken. In de ringwijken treffen we een andere combinatie van functies aan dan in de binnenstad of de buitenwijken aan de rand van de stad. Er is een wisselwerking tussen de bereikbaarheid van de functies en het soort functies dat zich op een bepaalde locatie vestigt.

Als bij een bepaalde functie de locatie niet van invloed is op de parkeerbehoefte, dan brengen we geen onderscheid aan en gelden de parkeernormen voor de gehele gemeente.

4. Advies Oranjewoud































In 2009 heeft adviesbureau Oranjewoud in onze opdracht de Nota Parkeernormen 2008 beoordeeld. Hierbij is gekeken naar de kwaliteit en de kwantiteit van de parkeernormen

⁹ het gemiddelde aantal adressen per vierkante kilometer dat een adres binnen zijn omgeving heeft. Voor de bepaling van de omgevingsadressendichtheid van een gemeente wordt het gemiddelde berekend van de dichtheden van alle afzonderlijke adressen binnen die gemeente.

Collegebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012

en naar de normen in relatie tot de nieuwe Wet ruimtelijke ordening. De algehele indruk van de nota van 2008 was goed.

In het volgende schema staan de conclusies en aanbevelingen van Oranjewoud. In zes gevallen hebben we de aanbevelingen van het onderzoeksbureau niet overgenomen. Deze zijn gemerkt met een rood blokje (□). De motivering hiervoor is opgenomen na het overzicht.

Deel I Kwaliteit van de parkeernormen	
<i>Opzet Nota Parkeernormen Algemeen:</i>	
1 +	Opzet en structuur zijn helder 
2 +/-	Zorg voor duidelijkere kaarten indeling stedelijke zones 
3 +/-	Zorg dat tabel garages/opritten niet bij andere tabellen staat 
<i>Parkeernormen voor woningen:</i>	
4 +	Eenvoud in nummeringen 
5 +	Norm op basis van BVO en niet op basis van prijsklasse woning 
6 +	Indeling stedelijke zones in 4 in plaats van 3 zones (CROW indeling) 
7 +/-	Verduidelijk definitie studenthuisvesting 
8 +/-	Verduidelijk en verlaag parkeernorm sociale huur 
9 +/-	Kijk beter naar de mobiliteit van jonge en oude senioren 
10 +/-	Kijk naar differentiatie van normen in koop/huur 
11 +/-	Verlaag het aantal categorieën qua BVO voor woningen 
12 +/-	Kijk naar differentiatie norm niet-grondgebonden woning naar locatie stad 
13 +/-	Neem een norm voor aan huis verbonden beroepen op 
<i>Parkeernormen voor winkels:</i>	
14 +	De normen voldoen 
15 +/-	Verhelder de definities van PDV en GDV 
16 +/-	Stel bandbreedtes in voor PDV en GDV 
<i>Parkeernormen voor kantoren en bedrijven:</i>	
17 +	Onderverdeling in 4 stedelijke zones 
18 +	Keuze tussen nummering op basis van fte én BVO 
19 +/-	Kijk naar definitie kantoor en bedrijf 
20 +/-	Kijk naar lage normen kantoren (deels afwijkend van het CROW) 
<i>Parkeernormen overige categorieën:</i>	
21 +	De parkeernormen voldoen 
22 +/-	Geef crèches, peuterspeelzalen etc, wellicht indicatieve norm 
23 +/-	Geef medische en maatschappelijke diensten wellicht indicatieve norm 
24 +/-	Normeer Dansstudio etc. op basis van m² BVO in plaats van 'banen' 
Deel II Afstemming van de parkeernormen op de nieuwe Wro	
25	Hou de ontwikkelingen rond de wetgeving tussen VROM (nu I&M) en VNG in de gaten 
26	Sluit zo mogelijk aan bij de definities en begripsbepalingen in de RO Standaarden 2008 en in Strakke Plannen 
27	Huidige nummering is te gedetailleerd en gedifferentieerd voor opname in een bestemmingsplan 
28	Maak de normen ruimtelijk verankerbaar, d.w.z. objectgericht, dus per BVO en niet (alleen) per fte 
29	De geografische indeling in zones komt niet overeen met de indeling in bestemmingsplannen 
30	Veranker afwijkende parkeernormafspraken (bijv. Europapark) in bestemmingsplan 

Niet overgenomen adviezen:

Aanpassing stedelijke zonering (advies 6)

In vorige versies van de beleidsregels voor parkeernormen hanteerden wij normen voor 4 verschillende zones: de 'binnenstad', 'vooorlogse wijken', 'naoorlogse wijken' en

Collegebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012

'uitleggebieden en wijken na 2000'. Soms werden ook bedrijventerreinen en het gebied rondom het Centraal Station als aparte zone beschouwd.

Het adviesbureau heeft geconstateerd dat de Groningse indeling in vier zones afwijkt van de landelijke richtlijn van het CROW, die drie stedelijke zones hanteert. Hoewel het adviesbureau hierin geen bezwaar zag, hebben we toch besloten onze stedelijke zones aan te passen aan de landelijke richtlijn.

Het CROW hanteert drie zones: centrum, schil / overloopgebied, rest bebouwde kom.

Voor Groningen hebben we dit vertaald in:

1. Binnenstad
2. Ringwijken
3. Buitenwijken

We sluiten hierdoor nog beter aan bij de landelijke kencijfers en we hopen hiermee ook minder conflicten te ondervinden tussen de zonering in de Beleidsregels Parkeernormen en de grenzen van bestemmingsplannen.

Mobiliteit van jonge en oude senioren (advies 9)

Het adviesbureau adviseerde om verschil te maken tussen de mobiliteit van jonge (en mobiele) senioren en oudere (en minder mobiele) senioren. Wij hebben dit niet direct overgenomen omdat het normeren op basis van (bewoning door) doelgroepen niet 'bestemmingsplanproof' is. Ons uitgangspunt is dat normen gekoppeld moeten zijn aan een ruimtelijk object en niet aan een sociaal-demografische doelgroep.

Het is ook geen oplossing om de parkeernorm te koppelen aan seniorenwoningen. Deze mogen immers bewoond worden door mensen vanaf 55 jaar. Vooral onder deze jonge senioren is de mobiliteit nog hoog. Zie ook het artikel in bijlage 1 van deel I over autogebruik en autobezit onder 65-plussers. Een lagere parkeernorm past hier niet bij.

De parkeernormen voor woningen (tabel A1) zijn daarom niet aangepast op seniorenwonen. Maar: als een initiatiefnemer aannemelijk kan maken dat woningen door minder mobiele ouderen bewoond gaan worden, mag er wél gebruik worden gemaakt van de parkeernormen voor beschermd wonen (tabel A5: Zorgvoorzieningen).

Differentiatie norm niet-grondgebonden woning naar locatie stad (advies 12)

Het adviesbureau heeft ons gevraagd te kijken naar de mogelijkheden om de parkeernormen voor niet-grondgebonden woningen te differentiëren naar de locatie binnen de stad. Wij vinden dat dit advies niet verenigbaar is met advies 11 om minder categorieën voor woningen vast te leggen. Meer categorieën geeft een schijnnaauwkeurigheid. Ook heeft de praktijk de laatste jaren uitgewezen dat er op dit punt geen discussies zijn geweest. Daarom hebben we de parkeernormen voor niet-grondgebonden woningen niet nader gedifferentieerd naar locatie binnen de stad.

Bandbreedtes voor PDV, GDV, crèches, peuterspeelzalen en kinderdagverblijven, medische en maatschappelijke diensten (advies 16, 22 en 23)

Het advies om bandbreedtes te hanteren, hebben we niet overgenomen. Bandbreedtes zijn te gevoelig voor interpretatie. Daarnaast is de achterliggende gedachte van het hanteren van bandbreedtes dat op deze manier maatwerk geboden kan worden. Voor maatwerk zien we genoeg mogelijkheden binnen het Stappenplan.

Ruimtelijk verankerde parkeernormen (advies 28)

Het adviesbureau stelde vast dat sommige van onze parkeernormen niet 'bestemmingsplanproof' waren. Dat wil zeggen dat ze niet gekoppeld waren aan een ruimtelijk meetbare, vaste eenheid zoals vloeroppervlakte. In deze beleidsregels zijn de parkeernormen zo veel mogelijk objectgericht. Voor een ziekenhuis betekent dit bijvoorbeeld dat er nu niet alleen genormeerd kan worden op basis van parkeerplaatsen per bed (een eenheid die niet in het bestemmingsplan opgenomen mag worden), maar ook op basis van 100 m² BVO.

Collegebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012

Bij diverse andere functies waarbij eerst alleen de parkeernorm per werknemer werd gehanteerd, bestaat nu ook de mogelijkheid om te normeren per 100 m² BVO. De parkeernormen die we hiervoor opgenomen hebben, zijn vaak gebaseerd op de kencijfers van andere, maar vergelijkbare functies. Het CROW had in die gevallen de kencijfers voor de daadwerkelijk te normeren functie niet beschikbaar.

Bijlage 1 Autogebruik en autobezit onder 65-plussers

Astrid Dohmen-Kampert - Fors meer 65-plussers hebben een auto

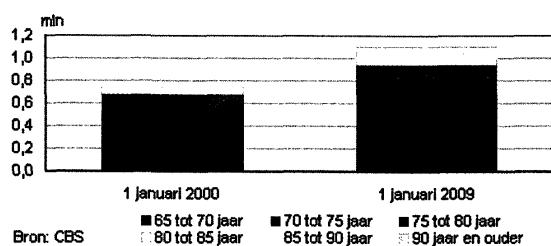
In de periode 2000-2009 is het aantal 65-plussers met een personenauto fors gestegen. Onder 80-plussers is het autobezit zelfs verdubbeld.

Ouderen hebben samen ruim 1 miljoen auto's

Op 1 januari 2009 stonden 1,1 miljoen particuliere personenauto's op naam van een 65-plusser. Dit is een stijging van bijna 46 procent ten opzichte van 2000.

Het autobezit is het sterkst toegenomen onder 80-plussers. In de periode 2000-2009 verdubbelde het aantal auto's bijna in deze groep naar 162,5 duizend. Bovendien hebben steeds meer personen van 90 jaar of ouder een auto. Begin 2009 waren dat er 7 duizend. Dat is bijna 2,5 keer zo veel als aan het begin van deze eeuw.

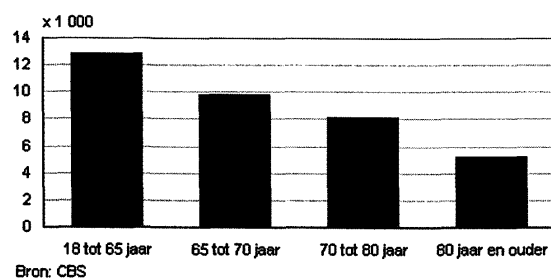
Aantal auto's naar leeftijdsgroep



Ouderen maken minder kilometers

Oudere senioren maken veel minder kilometers met hun auto dan jongere. Met hun auto's legden 80-plussers in 2008 gemiddeld ruim 5,2 duizend kilometer af, terwijl 65- tot 70-jarigen bijna twee keer zo veel kilometers maakten. Dat is nog altijd fors minder dan 18-65-jarigen: die reden in 2008 gemiddeld bijna 12,9 duizend kilometer met hun auto's.

Gemiddeld jaarkilometrage particuliere personenauto's naar leeftijdsgroep eigenaar

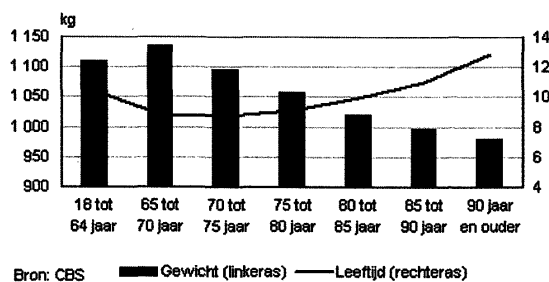


Collegedebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012

Hoe ouder de bezitter, hoe ouder en lichter de auto

Oudere 65-plussers hebben oudere en lichtere auto's dan jongere senioren. Auto's van 65- tot 70-jarigen waren begin 2009 gemiddeld nog geen 9 jaar oud, terwijl die van 90-plussers gemiddeld bijna 13 jaar oud waren. De auto's van deze oudere senioren waren bovendien gemiddeld bijna 155 kilo lichter dan die van 65- tot 70-jarigen.

Gemiddeld gewicht en leeftijd van personenauto's naar leeftijdsgroep eigenaar, 1 januari 2009



Bronnen:

StatLine, [Gemiddeld jaarkilometrage van personenauto's](#)

StatLine, [Motorvoertuigen: totaaloverzicht per periode en naar technische kenmerken](#)

Webmagazine CBS, woensdag 6 januari 2010 9:30

DEEL II

-

Stappenplan voor het toetsen van parkeernormen

Inclusief toelichting

Stappenplan

U heeft een bouwplan voor verbouw, nieuwbouw of functieverandering. Dit plan dient u in bij het Loket Bouwen en Wonen van de gemeente Groningen. De gemeente neemt binnen de wettelijk vastgestelde termijnen een gedegen besluit. De afdeling Verkeer en Vervoer toetst de verkeerskundige aspecten van het bouwplan. Onderdeel hiervan is een toets op de wijze waarop de parkeerbehoefte wordt opgelost.

Moment van indienen

U kunt een bouwaanvraag of bouwplan op twee momenten indienen, namelijk ter voorbehandeling of ter toetsing. Voor het stappenplan maakt dit geen verschil. Het stappenplan is bedoeld voor het inzichtelijk maken van uw parkeeroplossing zowel tijdens de voorbehandeling als bij de uiteindelijke aanvraag van een bouwplan.

U kunt het stappenplan daarnaast ook gebruiken bij het aanvragen van zowel tijdelijke als definitieve vergunningen en bij het vroegtijdig inschatten van de parkeerbehoefte van globale ontwikkelingsplannen, voordat u uw aanvraag indient.

Informatievoorziening over gemaakte parkeerafspraken

We hechten er veel waarde aan dat de gebruikers uw functie (bijvoorbeeld bewoners van appartementen) vóór het aangaan van een koop- of huurovereenkomst op de hoogte zijn van de parkeerafspraken die u met ons gemaakt heeft.

Het is belangrijk dat uw (toekomstige) bewoners en andere gebruikers door u worden geïnformeerd over de (toekomstige) parkeersituatie. De informatievoorziening over het wel of niet kunnen verkrijgen van parkeerplaatsen, parkeervergunningen en bezoekerspassen bij (invoering van) betaald parkeren regimes moet u vooraf helder communiceren, bij voorkeur in een (ketting)beding, splitsingsakte of ander contract.

Als de gemeente grondpositie heeft in uw bouwinitiatief kan de gemeente middels contractvorming afdwingen dat u zorg draagt voor informatievoorziening richting gebruikers over de parkeersituatie. In andere gevallen kan u van de gemeente een brief verwachten waarin u op uw informatieplicht richting (toekomstige) gebruikers wordt gewezen. U bent hiermee volledig verantwoordelijk voor eventuele gevolgen van niet-nakoming van gemaakte parkeerafspraken.

De parkeerbehoefte bepalen

In uw bouwplan moet u rekening houden met de parkeerbehoefte van de toekomstige gebruikers en/of bewoners. Uitgangspunt is dat u de parkeerplaatsen op eigen terrein realiseert, dus binnen het plangebied. Met behulp van dit stappenplan kunt u bepalen hoeveel parkeerplaatsen u in het plan moet opnemen.

Het stappenplan bestaat uit vier stappen.

1. Vaststellen van het toetsingskader;
2. Bepalen van de parkeerbehoefte;
3. Oplossen parkeerbehoefte op eigen terrein;
4. Oplossen parkeerbehoefte op loopafstand.

Achter elke stap vindt u een toelichting.

Als de toetsers van de gemeente geen akkoord kunnen geven op de parkeertoets, heeft de gemeente wel de mogelijkheid om vrijstelling te verlenen op basis van een 'brede belangenafweging'. Deze afweging wordt gedaan door het College van Burgemeester en Wethouders (B&W), maakt geen *onderdeel* uit van de parkeertoets, maar kan wel het *gevolg* ervan zijn. Deze mogelijkheid is daarom inzichtelijk gemaakt aan het eind van het stappenplan.

Stap 1 Vaststellen van het toetsingskader

De eerste stap is dat u bekijkt met welke parkeernormen u moet rekenen, oftewel wat voor uw bouwplan het toetsingskader is. Doorslaggevend hierbij is het geldende bestemmingsplan of de datum waarop het bouwplan is ingediend.

Beantwoord onderstaande vragen.

<p>1a Zijn er parkeernormen opgenomen in het geldende bestemmingsplan? Ja → Voor het bepalen van de parkeerbehoefte is voor uw bouwplan het bestemmingsplan van toepassing. Ga naar stap 2. Nee → Ga naar vraag 1b.</p>
<p>1b Is het bouwplan ingediend op of na de datum waarop deze beleidsregels in werking zijn getreden (zie kaft)? Ja → Voor uw bouwplan zijn de Beleidsregels Parkeernormen 2012 van toepassing. Ga naar stap 2. Nee → Ga naar vraag 1c.</p>
<p>1c Is het bouwplan ingediend op of na 12 januari 2010? Ja → De tabellen uit de Nota Parkeernormen 2008 2^e versie zijn van toepassing voor het vaststellen van de parkeerbehoefte. Ga naar stap 2. Nee → Ga naar vraag 1d.</p>
<p>1d Is het bouwplan ingediend op of na 23 april 2008? Ja → De tabellen uit de Nota Parkeernormen 2008 zijn van toepassing voor het vaststellen van de parkeerbehoefte. Ga naar stap 2. Nee → Ga naar vraag 1e.</p>
<p>1e Is het bouwplan ingediend op of na 18 oktober 2006? Ja → De tabellen Nota Parkeernormen 2006 zijn van toepassing voor het vaststellen van de parkeerbehoefte. Ga naar stap 2. Nee → Ga naar vraag 1f.</p>
<p>1f Is er een bindende schriftelijke afspraak van voor 18 oktober 2006? Ja → De bindende afspraak is van toepassing voor het vaststellen van de parkeerbehoefte. Ga naar stap 2. Nee → De Beleidsregels Parkeernormen 2011 zijn van toepassing voor het vaststellen van de parkeerbehoefte. Ga naar stap 2.</p>

BLADZIJDE OP GEKLEURD PAPIER AFDRIJKEN

Toelichting bij stap 1

Juridische grondslag

Groninger Bouwverordening

De parkeernormen zijn gekoppeld aan artikel 2.5.30 uit de Groninger Bouwverordening.

Artikel 2.5.30 uit de Groninger Bouwverordening (2007-5.696.ROEZ)

Parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen

1. Indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Deze ruimte mag niet overbemeten zijn, gelet op het gebruik of de bewoning van het gebouw, waarbij rekening moet worden gehouden met de eventuele bereikbaarheid per openbaar vervoer.
2. De in het eerste lid bedoelde ruimte voor het parkeren van auto's moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan:
 - a. indien de afmetingen van bedoelde parkeerruimten ten minste 1,80 m bij 5,00 m en ten hoogste 3,25 m bij 6,00 m bedragen;
 - b. indien de afmetingen van een gereserveerde parkeerruimte voor een gehandicapte – voor zover die ruimte niet in de lengterichting aan een trottoir grenst – ten minste 3,50 m bij 5,00 m bedragen.
3. Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.
4. Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in het eerste en het derde lid:
 - a. indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of
 - b. voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien.

In Groningen hebben we in het verleden onmogelijk gemaakt dat de gemeentelijke Bouwverordening onbedoeld een aanvullende werking heeft op het bestemmingsplan door het voorschrift 'uitsluiting aanvullende werking bouwverordening' in bestemmingsplannen op te nemen.

Het voorschrift is echter dusdanig opgesteld dat artikel 2.5.30 van de gemeentelijke Bouwverordening van toepassing is gebleven. Omdat de parkeernormen ook onder dit artikel 2.5.30 vallen, is het nooit nodig geweest om parkeernormen in een bestemmingsplan op te nemen. In het kader van de standaardisering en globalisering van de bestemmingsplannen van de gemeente Groningen is er juist bewust voor gekozen om de voorziening in de behoefte aan parkeergelegenheid te reguleren via de Bouwverordening en geen eisen ten aanzien van de parkeernormen op te nemen in het bestemmingsplan.

De nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening (Wro 2008) en de wijziging van de Woningwet hebben drie gevolgen voor het parkeren en de parkeernormen.

1. In 2013 moet voor het hele grondgebied van de gemeente een nieuw of herzien bestemmingsplan gelden. In principe moeten de parkeernormen in het bestemmingsplan worden opgenomen.

Collegebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012

2. Op grond van de nieuwe Woningwet mogen bouwverordeningen geen stedenbouwkundige bepalingen meer bevatten, dus ook niet over parkeren.
3. De Wro maakt onderscheid tussen beleid en normen. Beleidsplannen mogen geen normen meer bevatten, dus ook een beleidsnota over parkeernormen mag dat niet.

Het opnemen van parkeernormen in bestemmingsplannen is in de praktijk echter niet werkbaar. Een wijziging van de parkeernormen of een ontheffing op de normen in het bestemmingsplan betekent dat het gehele geldende bestemmingsplan gewijzigd moet worden. Omdat een wijziging of ontheffing met het bestemmingsplan niet vlot geregeld kan worden, kunnen we voorlopig nog gebruik maken van artikel 2.5.30 uit de Groninger Bouwverordening.

Juridische hiërarchie

Voor de parkeernormen geldt een juridische hiërarchie. Deze is als volgt.

Bestemmingsplan

Als er parkeernormen in het bestemmingsplan staan, gaan deze vóór de gemeentelijke bouwverordening en vóór schriftelijke afspraken ouder dan 18 oktober 2006. Dit geldt ook voor uitwerkings- en wijzigingsplannen die een onderdeel vormen van het (globale) bestemmingsplan. In de praktijk staat er in het bestemmingsplan vaak een verwijzing naar de stedenbouwkundige bepalingen van de plaatselijke bouwverordening, en wordt er dus doorverwezen naar de Beleidsregels Parkeernormen.

Beleidsregels Parkeernormen

In de hiërarchie komt na het bestemmingsplan de plaatselijke bouwverordening. De parkeernormen in deze beleidsregels zijn hier een uitwerking van. Dus als er geen parkeernormen in het bestemmingsplan zijn opgenomen óf als er in het bestemmingsplan wordt doorverwezen naar de beleidsregels, gelden de normen uit de Beleidsregels Parkeernormen (2006, 2008, 2008 2^e versie en 2012).

Schriftelijke afspraken over de parkeernormen van na 18 oktober 2006

Deze afspraken komen in de hiërarchie in principe na de Beleidsregels Parkeernormen. Voor enkele locaties is echter een vergaande bouwplanontwikkeling ingezet, vastgelegd in schriftelijke afspraken, waarmee het College van B&W of de gemeenteraad (en soms het college van Gedeputeerde Staten van Groningen) hebben ingestemd. Op basis van het vertrouwensbeginsel zou het net zo plausibel zijn de parkeernormen uit die schriftelijke afspraken te gebruiken als de parkeernormen uit de parkeernormennota's.

Wanneer er in schriftelijke afspraken van na 18 oktober 2006 andere parkeernormen zijn opgenomen, dienen deze parkeernormen daarom in een collegebesluit overgenomen te worden. In dat geval maakt het College expliciet een keuze tussen beide geldende toetsingskaders – de schriftelijke afspraken of de Beleidsregels Parkeernormen.

Schriftelijke afspraken over de parkeernormen van voor 18 oktober 2006

Deze afspraken zijn bindend, omdat er toen nog geen Nota Parkeernormen was of Beleidsregels Parkeernormen waren. Het gaat om de volgende stedenbouwkundige plannen: Oosterparkstadion, Paradijsvogelstraat, Antillenstraat, Centrumzone Lewenborg, Grunobuurt Noord en Paddepoel Zuid West. Het verschil met de parkeernormen uit de Beleidsregels Parkeernormen wordt vrijgesteld, als onderdeel van stap 4 van het Stappenplan (vraag 4c).

Stap 2

Bepalen van de parkeerbehoefte

U bepaalt de parkeerbehoefte met behulp van de geldende parkeernormen. Voor bouwplannen die ingediend zijn op of na het inwerkingtreden van de Beleidsregels Parkeernormen 2012 zijn de tabellen in bijlage A en de kaarten in het geldend toetsingskader van toepassing. Het bepalen van de parkeerbehoefte gaat als volgt:

2a	Bepaal de zone waarin het bouwplan valt. Gebruik hiervoor kaart 1 in de toelichting.
2b	Bepaal de categorie waartoe de functie(s) in het bouwplan behoort. U vindt de tabellen in bijlage A. <input type="checkbox"/> Woningen (tabel A1) <input type="checkbox"/> Handel (tabel A2) <input type="checkbox"/> Kantoren en bedrijven (tabel A3) <input type="checkbox"/> Onderwijsvoorzieningen en kinderopvang (tabel A4) <input type="checkbox"/> Zorginstellingen (tabel A5) <input type="checkbox"/> Horecavoorzieningen (tabel A6) <input type="checkbox"/> Sportvoorzieningen (tabel A7) <input type="checkbox"/> Overige voorzieningen (tabel A8)
2c	Zoek in de tabel de parkeernorm op en vermenigvuldig deze met de omvang van de functie(s). Dit is de <u>startwaarde</u> van de parkeerbehoefte. U mag de startwaarde nog niet afronden.
2d	Zijn er twee of meer functies? Ja → Gebruik de aanwezigheidspercentages in de toelichting (tabel 2) en de hierbij beschreven werkwijze. Nee → De startwaarde blijft ongewijzigd.
	Nu moet u bepalen hoeveel parkeerplaatsen van de parkeerbehoefte daadwerkelijk moeten worden gerealiseerd of anderszins opgelost.
2e	Rond de (overgebleven) totale parkeerbehoefte naar boven af op hele getallen.
2f	Blijft er afgerond een parkeerbehoefte van één parkeerplaats over? Ja → Er hoeven geen parkeerplaatsen gerealiseerd te worden ten behoeve van dit bouwplan. Het bouwplan kan akkoord gegeven worden op het onderdeel 'parkeren'. Nee → Ga door naar stap 3.

~~BLADZIJDE OP GEKLEURD PAPIER AFDRUKKENS~~

Toelichting bij stap 2

Algemene toelichting op de parkeernormen

Parkeernorm en parkeerbehoefte

Een parkeernorm is een eenheid waarmee kan worden berekend hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn bij een te bouwen voorziening. Het aantal benodigde parkeerplaatsen noemen we de parkeerbehoefte.

De parkeerbehoefte wordt berekend door de parkeernorm te combineren met de omvang van het bouwplan (uitgedrukt in het aantal te realiseren woningen, winkeloppervlakte etc.).

Voorbeeld

Een ontwikkelaar heeft een bouwplan gemaakt voor een winkel van 200 m² BVO (bruto vloeroppervlak) in de binnenstad.

Parkeernorm

Uit tabel A2 blijkt dat voor dit bouwplan de norm is: 3 parkeerplaatsen per 100 m² BVO.

Parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte is $2 \times 3 = 6$ parkeerplaatsen.

Voor verschillende functies gelden verschillende parkeernormen. De tabellen (A1 tot en met A8) zijn opgenomen in bijlage A.

De wijze waarop de gemeente de hoogte van de parkeernormen heeft bepaald, is opgenomen in Deel I. Als u vindt dat voor uw bouwplan andere normen moeten worden gehanteerd dan genoemd in deze beleidsregels, kunt u het beste een afspraak maken met een medewerker van het loket Bouwen en Wonen. Als de medewerker van de gemeente zich in uw motivering kan vinden, kan hij deze voorleggen aan het College van B&W. Het College neemt uiteindelijk de beslissing.

Parkeerbehoefte van bestaande/voormalige functies

Bij functiewijziging mag u de parkeerbehoefte van de vorige functie niet in mindering brengen op de parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling. U mag wel de parkeerplaatsen gebruiken die vrijkomen doordat deze oude functie verdwijnt (zie stap 4a).

Bij uitbreiding van een bestaande functie moet u de parkeerbehoefte berekenen voor uw totale plangebied, dus ook van het al bestaande deel van de functie. Bestaande parkeerplaatsen op eigen terrein mag u gebruiken in de oplossing van uw totale parkeerbehoefte (zie stap 4a).

Meerdere parkeernormen

In sommige situaties zijn er twee parkeernormen, bijvoorbeeld per aantal personeelsleden en per aantal leslokalen (onderwijsvoorzieningen). U gebruikt dan in principe de eerstgenoemde norm (personeelsleden). Als die gegevens niet bekend zijn, kunt u de tweede norm gebruiken (leslokalen).

Parkeernormen zijn minimumnormen

De parkeernormen zijn minimumnormen: ze geven aan hoeveel parkeerplaatsen minstens nodig zijn. Als u in de ringwijken en buitenwijken meer parkeerplaatsen wilt realiseren dan de parkeerbehoefte, staat de gemeente daar in principe positief tegenover.

Collegebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012

Bezoekers en personeel

De parkeernormen in de tabellen zijn totaalcijfers, doorgaans inclusief 0,3 parkeerplaats voor bezoekers. Voor sommige voorzieningen zijn geen parkeerplaatsen voor bezoekers nodig. De normen zijn dan exclusief bezoekers. Dit wordt expliciet vermeld. U hoeft in deze situatie niet zelf handmatig parkeerplaatsen voor bezoekers bij de norm op te tellen.

Alle parkeernormen die genoemd zijn voor functies in de binnenstad, zijn zonder bezoekersparkeren. De binnenstadbezoekers worden geacht gebruik te maken van de parkeergarages of de P+R-terreinen.

De parkeernormen voor handel, kantoren en bedrijven, gezondheidsinstellingen, horecavoorzieningen, sociaal-culturele voorzieningen, sportvoorzieningen en overige voorzieningen zijn inclusief de parkeerbehoefte van bezoekers én personeel.

Handreiking voor fietsparkeren

De gemeente heeft richtlijnen opgesteld voor fietsparkeren. Voor het opstellen hiervan is gebruik gemaakt van de CROW-publicatie 'Leidraad fietsparkeren'¹⁰ en de 'Fietsparkeerwijzer'¹¹. Niet voor alle functies waarvoor autoparkeernormen gelden, zijn er richtlijnen voor fietsparkeernormen beschikbaar. U moet dan een eigen inschatting maken of zoeken naar vergelijkbare voorbeelden elders.

Aparte kencijfers voor bromfietsen zijn niet voorhanden. Voor bromfietsen is het uitgangspunt dat deze onderdeel zijn van de fietsparkeernormen.

De kwalitatieve eisen voor fietsenstallingen komen overeen met de FietsParKeur. Dit is een keurmerk voor fietsenstallingen, met diverse kwaliteitseisen. Deze gaan onder andere over verschillende typen fietsen, het gemak bij het plaatsen, het vastzetten van de fiets, de kans op beschadiging en diefstal, duurzaamheid en de wijze van informatievoorziening over het fietsparkeersysteem. Meer informatie staat in de leidraad 'Fietsparkeren'¹² van het CROW.

Definities

Bruto vloeroppervlak (BVO)

BVO staat voor bruto vloeroppervlak. BVO is volgens de NEN-norm de som van de oppervlaktes van alle bouwlagen van een gebouw, inclusief berging.

U trekt standaard de oppervlakte van een eventuele berging weer af van de BVO berekend volgens de NEN-norm. Onze achterliggende gedachte is dat de aanwezigheid van een berging geen sterke indicator is voor het wel of niet hebben van een auto.

Werknemer

In deze beleidsregels is een 'werknemer' elk personeelslid dat in dienst is, maar ook uitzendkrachten en vrijwilligers. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte moet worden gerekend met het maximum aantal werknemers dat gelijktijdig aanwezig is. Houdt u hierbij ook rekening met eventuele parttimers en flexibele of juist vaste, verspreide werktijden (bijvoorbeeld ploegendiensten).

¹⁰ CROW, juni 2001.

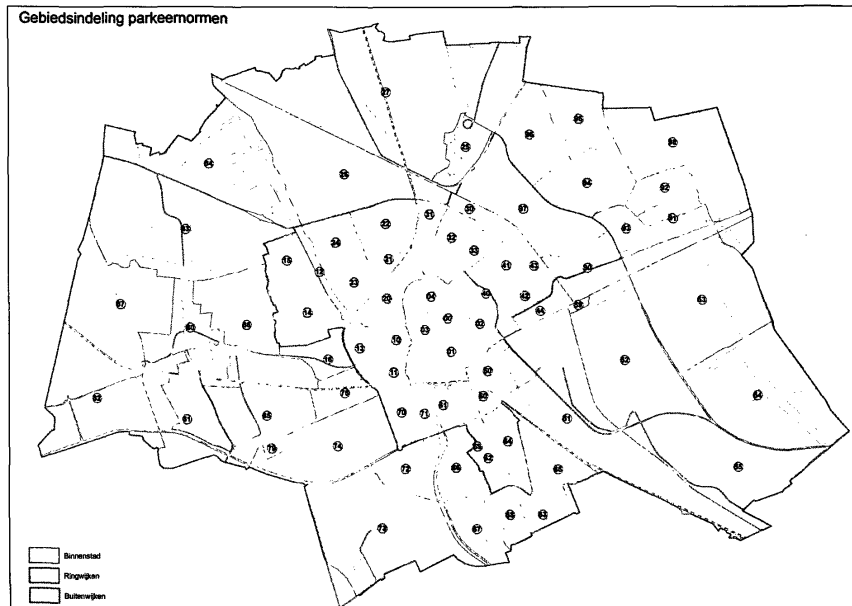
¹¹ CROW, augustus 2001.

¹² "Fietsparkeren" publicatie 158 CROW.

Collegebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012

Zone-indeling (vraag 2a)

Bij een deel van de parkeernormen wordt onderscheid gemaakt naar de locatie in de stad. Hiervoor is de stad ingedeeld in drie zones; binnenstad, ringwijken en buitenwijken. Zie hiervoor onderstaande kaart.



Kaart 1. Zonering parkeernormen

Binnenstad (blauw)

Binnenstad: (00), (01), (02), (03), (04), (10) ten oosten van de (as van de weg van) de Paterswoldseweg en Westersingel, (11) ten oosten van (de as van) de Paterswoldseweg, (40) ten westen van (de as van) de Petrus Campersingel en S.S. Rosensteinlaan.

Ringwijken (roze)

Ringwijken: (10) ten westen van de (as van de weg van) de Paterswoldseweg en Westersingel, (11) ten westen van (de as van) het Noord Willemskanaal, (12), (13), (14), (15), (20), (21), (22), (23), (24), (30), (31), (32), (33), (40) ten oosten van (de as van) de Petrus Campersingel en S.S. Rosensteinlaan, (41), (42), (43), (44) ten westen van (de as van) het Balkgat, 50, (51) alleen woonwijken de Linie, de Meeuwen en het woonblok Oosterhaven, (60), (61), (62), (64), (69), (70), (71), (80), (81)¹³.

Buitenwijken (geel)

Buitenwijken: (12), (14), (15), (16), (21), (22), (23), (24), (25), (26), (27), (44) ten oosten van (de as van) het Balkgat, (51) behalve de woonwijken De Linie, de Meeuwen en het woonblok Oosterhaven, (52), (53), (54), (55), (59), (62), (63), (65), (66), (67), (68), (72), (73), (74), (75), (79), (82), (83), (84), (85), (86), (87), (90), (91), (92), (93), (94), (95), (96), (97) en (98).

¹³ Buurtcodes (80) en (81) zijn respectievelijk Hoogkerk-dorp en Hoogkerk-zuid. Hoogkerk heeft de zelfde parkeernormen als de ringwijken van de stad.

Collegedebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012

Nieuwbouw

Nieuwbouwplannen vallen onder het gebied waarin ze gerealiseerd worden. Zo vallen De Velden in de Oosterparkwijk onder de Ringwijken. Uitleggebieden als Meerstad en Reitdiep vallen onder de Buitenwijken.

Categorieën (vraag 2b)

Welke norm voor uw bouwplan van toepassing is, hangt af van de functie die het gebouw krijgt. In deze beleidsregels worden de volgende functies onderscheiden:

- Woningen (tabel A1)
- Handel (tabel A2)
- Kantoren en bedrijven (tabel A3)
- Onderwijsvoorzieningen en kinderopvang (tabel A4)
- Zorginstellingen (tabel A5)
- Horecavoorzieningen (tabel A6)
- Sportvoorzieningen (tabel A7)
- Overige voorzieningen (tabel A8)

U vindt de tabellen in bijlage A.

Aanwezigheidspercentages (vraag 2d)

De kracht van multifunctionele ruimtes zit hem in elkaars nabijheid van de functies, waardoor bezoekers met één autorit hun activiteiten kunnen combineren.

Wanneer minimaal twee functies gebruik kunnen maken van dezelfde parkeervoorzieningen, kan dus niet direct de parkeerbehoefte worden bepaald.

U moet hierbij gebruik maken van aanwezigheidspercentages.

Vaak zijn parkeerplaatsen uitwisselbaar, waardoor het niet noodzakelijk is de som van het aantal parkeerplaatsen van de functies in een gebied aan te leggen.

Of parkeerplaatsen kunnen worden uitgewisseld, hangt af van de locatie van de parkeerplaatsen en de mate waarin de maximale parkeerbehoefte van verschillende functies in de tijd samenvallen. Daarnaast kennen niet alle functies dezelfde bezettingspercentage op dezelfde tijdstippen.

De te hanteren bezettingspercentages per dagdeel en per dag van de week voor diverse functies staan in tabel 2¹⁴.

¹⁴ Gebaseerd op de Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering 2008. Publicatie 182 CROW (kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur).

Collegebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012

Functie	Werkdag overdag	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Zaterdag middag	Zater- dag- avond	Zondag- middag
Woningen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	30	85	90	0	30
Kantoor	100	100	5	10	5	0	0
Bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
Sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90	25
Sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
Ziekenhuis	85	100	40	50	25	40	40
Dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
Avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0
Bibliotheek	30	70	100	70	75	0	0
Museum	20	45	0	0	100	0	90
Restaurant	30	40	90	95	70	100	40
Café	30	40	90	85	75	100	45
Bios/theater	15	30	90	90	60	100	60
Sport	30	50	100	90	100	90	85

Tabel 2 Aanwezigheidspercentages

Voorbeeld:
Een ontwikkelaar wil een nieuw kantoor realiseren met 50 parkeerplaatsen. Voor woningen in de directe nabijheid van het kantoor heeft de ontwikkelaar ook 50 parkeerplaatsen nodig. Na de aanleg van de 50 parkeerplaatsen voor het kantoor, kan de projectontwikkelaar voor de woningen volstaan met 60% (werkdag middag) van 50 parkeerplaatsen, oftewel 30 parkeerplaatsen. In totaal hoeft de ontwikkelaar niet 100 parkeerplaatsen, maar 80 parkeerplaatsen te realiseren.

Afwijkende aanwezigheidspercentages

Op basis van de uitkomsten van het onderzoek van adviesbureau Oranjewoud, wijken we bij de aanwezigheidspercentages voor detailhandel af van de landelijke parkeerkcijfers van het CROW. Een benchmark onder vergelijkbare steden¹⁵ toonde namelijk aan dat de bezettingspercentages voor detailhandel op de werkdagavond, de koopavond en de zaterdagmiddag zijn veranderd sinds de laatste meting hiervan door het CROW.

Dit is het gevolg van de introductie van koopzondagen en van de langere reguliere openingstijden door de week. We hanteren daarom hogere aanwezigheidspercentages voor de werkdagavond en de zondagmiddag en lagere voor de zaterdagmiddag en de koopavond dan het CROW.

¹⁵ Nijmegen, Utrecht en Enschede.

Collegedebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012

Afronden naar boven (vraag 2e)

U moet de uitkomst naar boven afronden, omdat er op halve parkeerplaatsen niet geparkeerd kan worden. Afronding naar beneden betekent in sommige gevallen dat er eigenlijk niet aan de totale parkeerbehoefte wordt voldaan. Het moet na toetsing van de parkeerbehoefte zeker zijn dat de totale parkeervraag kan worden gefaciliteerd. Het is niet de bedoeling dat door afronding een deel van de parkeerbehoefte ten laste van de openbare ruimte komt.

Parkeerbehoefte van één parkeerplaats (vraag 2f)

Heeft uw bouwplan een parkeerbehoefte van één parkeerplaats, dan hoeft u deze niet te realiseren. Zo voorkomen we dat voor bouwplannen die zeer weinig verkeer aantrekken, een oplossing voor de parkeerbehoefte moet worden gezocht.

Stap 3. Mogelijkheden om parkeerplaatsen in mindering te brengen op de parkeerbehoefte

De initiatiefnemer heeft de mogelijkheid om parkeerplaatsen in mindering te brengen op de parkeerbehoefte. De volgende vragen zijn van toepassing.

Vraag 3a.	Ligt het bouwplan in de binnenstad?
Ja →	Ga door naar vraag 3b.
Nee →	Ga door naar vraag 3c.
Vraag 3b.	Heeft het bouwplan een parkeerbehoefte van 10 parkeerplaatsen of minder?
Ja →	De initiatiefnemer maakt dit inzichtelijk in het bouwplan. De parkeerbehoefte hoeft niet opgelost te worden. Het bouwplan kan akkoord gegeven worden op het onderdeel 'parkeren'.
Nee →	Ga door naar Stap 4.
Vraag 3c.	Ligt het bouwplan in de ringwijken?
Ja →	Ga door naar vraag 3d.
Nee →	Ga door naar Stap 4.
Vraag 3d.	Heeft het bouwplan een parkeerbehoefte van 5 parkeerplaatsen of minder?
Ja →	De initiatiefnemer maakt dit inzichtelijk in het bouwplan. De parkeerbehoefte hoeft niet opgelost te worden. Het bouwplan kan akkoord gegeven worden op het onderdeel 'parkeren'.
Nee →	Ga door naar Stap 4.

BLADZIJDE OP GEKLEURD PAPIER AFDRIJVEN

Toelichting bij stap 3

Mogelijkheden om parkeerplaatsen in mindering te brengen op de parkeerbehoefte

Binnenstad

Om een klein bouwplan in de binnenstad toch mogelijk te maken, ook al is de parkeerdruk in de omgeving hoog, is er voor dergelijke bouwplannen in de binnenstad de mogelijkheid om 10 parkeerplaatsen in mindering te brengen op de parkeerbehoefte. Dit wordt maximaal 1 keer per perceel gedaan en alleen bij bouwplannen waarvan de totale parkeerbehoefte maximaal 10 parkeerplaatsen is.

In de praktijk is gebleken dat in de binnenstad het parkeren vaak niet op eigen erf op te lossen valt. Realisering van een ondergrondse parkeervoorziening op eigen erf is in de binnenstad vaak niet haalbaar. Het eigen terrein is vaak volledig bebouwd. Een ondergrondse parkeervoorziening is bij kleine aantallen parkeerplaatsen economisch veelal niet rendabel of haalbaar.

Een parkeervoorziening op maaiveld is uit architectonisch- en stedenbouwkundig oogpunt soms niet wenselijk. Dit zou betekenen dat zich op de begane grond een garagedeur bevindt, zodat wonen op de eerste en volgende verdiepingen moet plaatsvinden. Uit oogpunt van kwaliteit van de openbare ruimte en het bevorderen van de sociale veiligheid is dit een ongewenste situatie.

Het gevolg kan zijn dat dergelijke bouwplannen dan niet worden gerealiseerd. Dit is vaak een ongewenste ontwikkeling, omdat het ook gemeentelijk beleid is om nieuwbouw of verbouw van bestaande panden in de binnenstad te stimuleren.

Er kunnen daarom 10 parkeerplaatsen in mindering gebracht worden op de parkeerbehoefte. De invloed van de extra parkeervraag is op buurniveau zodanig, dat deze te verwaarlozen is. Het autogebruik is in de binnenstad beperkter. Binnenstadsbewoners kunnen bij het Parkeerbedrijf van de gemeente een vergunning aanvragen voor straatparkeren, wanneer de parkeercapaciteit van de binnenstad dit toelaat. Daarnaast kan ook een abonnement voor een buurstalling worden aangevraagd of kunnen bewoners in een commerciële garage een parkeerplaats huren. Bezoekers van de binnenstad kunnen hun auto parkeren in één van de parkeergarages in de binnenstad of kunnen gebruik maken van de P+R.

Ringwijken

Voor locaties in de ringwijken geldt grotendeels hetzelfde als voor locaties in de binnenstad. De praktijk wijst uit dat ook hier het parkeren vaak niet op eigen terrein op te lossen is. Het gevolg is dan ook hier dat dergelijke bouwplannen niet worden gerealiseerd, terwijl dat wel gewenst is, gezien vanuit de economische ontwikkeling van de stad.

Er kunnen daarom in de ringwijken 5 parkeerplaatsen in mindering gebracht worden op de parkeerbehoefte. Dit wordt maximaal 1 keer per adres gedaan en alleen bij bouwplannen waarvan de totale parkeerbehoefte maximaal 5 parkeerplaatsen is. De invloed van de extra parkeervraag is op buurniveau zodanig, dat deze te verwaarlozen is. Dit is een gevolg van het feit dat ca. 60% van alle verplaatsingen in de stad per fiets gemaakt worden.

Stap 4. Oplossen parkeerbehoefte op eigen terrein

De parkeerbehoefte van uw bouwplan moet op eigen terrein worden opgelost. Bij het toetsen van een bouwplan moet u kunnen aantonen dat u zich redelijkerwijs heeft ingezet om de parkeerbehoefte op eigen terrein op te lossen. Bij de inspanningsverplichting die hiervoor geldt, moet u de volgende vragen beantwoorden.

- | |
|---|
| <p>4a Kunt u de parkeerbehoefte oplossen door – volgens de voorwaarden gebruik te maken van bestaande vrije parkeerplaatsen op eigen terrein?</p> <p>Ja → U moet dit inzichtelijk maken in het bouwplan. Het bouwplan kan akkoord gegeven worden op het onderdeel 'parkeren'.</p> <p>Deels → De bestaande parkeerplaatsen kunt u in mindering brengen op de parkeerbehoefte. Ga met het overgebleven aantal parkeerplaatsen door naar vraag 4b.</p> <p>Nee → De parkeerbehoefte blijft ongewijzigd. Ga door naar vraag 4b.</p> |
| <p>4b Kunt u de parkeerbehoefte – volgens de voorwaarden – oplossen op eigen terrein door parkeerplaatsen te realiseren?</p> <p>Ja → U moet dit inzichtelijk maken in het bouwplan. Het bouwplan kan akkoord gegeven worden op het onderdeel 'parkeren'.</p> <p>Deels → De realiseerbare parkeerplaatsen worden in mindering gebracht op de parkeerbehoefte. Ga met het overgebleven aantal parkeerplaatsen door naar vraag 4c.</p> <p>Nee → Ga door naar vraag 4c.</p> |
| <p>4c Kunt u een geldige reden geven – die binnen de voorwaarden valt – waarom u de parkeerbehoefte niet op eigen terrein kunt oplossen?</p> <p>Ja → U moet dit inzichtelijk maken in het bouwplan. Het bouwplan kan akkoord gegeven worden op het onderdeel 'parkeren'.</p> <p>Deels → U moet dit inzichtelijk maken in het bouwplan. Ga met het overgebleven aantal parkeerplaatsen door naar stap 5.</p> <p>Nee → De parkeerbehoefte blijft ongewijzigd. Het bouwplan kan nog niet akkoord gegeven worden op het onderdeel 'parkeren'. Ga door naar stap 5.</p> |

~~BLADZIJDE OP GEKLEURD PAPIER AFDRUKKEN~~

Toelichting bij stap 4

Bestaande parkeerplaatsen op eigen terrein (vraag 4a)

Wanneer er op eigen terrein al parkeerplaatsen zijn, mag u deze gebruiken voor het oplossen van de parkeerbehoefte. De parkeerbehoefte van bestaande functies mag hierdoor niet in het geding komen.

Realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein (vraag 4b)

In veel nieuwbouwplannen voor woningen wordt rekening gehouden met parkeren op eigen terrein. Bij het berekenen van de mogelijkheden om parkeren op eigen terrein op te lossen, gelden voor woningen met garage en/of oprit de volgende berekeningsaantallen (zie tabel 3).

<i>Parkeervoorziening</i>	<i>Feitelijk gebruik</i>	<i>Opmerkingen</i>
Enkele oprit zonder garage (fysiek ruimte voor één auto)	1	enkele oprit is minimaal 5 meter lang en 2,5 meter breed
Gereserveerde parkeerplaats op eigen erf (fysieke ruimte voor één auto)	1	
Lange oprit zonder garage of carport	1	lange oprit is minimaal 10 meter lang en 2,5 meter breed
Dubbele oprit zonder garage	2	dubbele oprit is minimaal 4,5 meter breed
Garage bij woning zonder oprit	0	
Garagebox, niet bij woning	1	garage is minimaal 5 meter lang en 2,5 meter breed
Garage met enkele oprit	1	oprit is minimaal 5 meter lang
Garage met lange oprit	2	oprit is minimaal 10 meter lang
Garage met dubbele oprit	2	garage is minimaal 5 meter lang en 4,5 meter breed

Tabel 3 Berekeningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen met garage en/of oprit

Garage met oprit

Een garage met oprit telt als één parkeerplaats. Het lijkt wellicht logischer om deze als twee te tellen: er kan één auto in de garage en één op de oprit worden geparkeerd. In de praktijk blijkt echter dat de garage bij uitzondering voor parkeren wordt gebruikt, maar meestal als bergruimte of fietsenschuur. Vandaar dat als rekenwaarde wordt uitgegaan van 0 parkeerplaatsen in een garage bij woning. De rekenwaarden zijn opgenomen in tabel 3.

Parkeren 'achter de heg'

In bouwplannen, vooral bij nieuwbouwwoningen, wordt soms parkeerruimte ingetekend op eigen terrein op een locatie die ook geschikt zou zijn als voor- of achtertuin. We noemen dit het parkeren 'achter de heg'. Hiervoor zijn geen richtlijnen of kencijfers voorhanden, maar we raden het wel af. De praktijk wijst namelijk uit dat veel bewoners in de loop der tijd ervoor kiezen om deze parkeerplaats op te heffen en de ruimte als tuin in te richten. Vervolgens parkeert men in de openbare ruimte, terwijl daar geen parkeerruimte gepland was. Dit gebeurt vooral in gebieden waar geen betaald parkerenregime geldt. Een verhoogde parkeerdruk op straat is het ongewenste gevolg.

Collegebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012

Geldige reden om de parkeerbehoefte niet op eigen terrein op te lossen (vraag 4c)

Er zijn verschillende geldige redenen denkbaar om de parkeerbehoefte niet op eigen terrein op te lossen. U moet dan wel kunnen aantonen dat u voldoende inspanning heeft geleverd om dit wel te realiseren. U kunt dit inzichtelijk maken met bijvoorbeeld kaartmateriaal en budgetberekeningen.

Wat een geldige reden is, wordt uiteindelijk beslist door de gemeente. Een geldige reden is in ieder geval dat er een vergaande bouwplanontwikkeling ingezet is en vastgelegd is in schriftelijke afspraken, waarmee het College van B&W of de gemeenteraad (en soms het college van Gedeputeerde Staten van Groningen) hebben ingestemd.

Ook wanneer een bouwplan is ingediend, behandeld en goedgekeurd tijdens het in werking zijn van een eerdere versie van de Nota Parkeernormen, is dit een geldige reden om andere parkeernormen te gebruiken. De tabellen met parkeernormen uit de eerdere versie kunnen op basis van rechtszekerheid gebruikt worden in plaats van de parkeernormen uit deze beleidsregels.

Stap 5. Mogelijkheden op loopafstand

U heeft de mogelijkheid om parkeerplaatsen op loopafstand te gebruiken of te realiseren. Beantwoord de volgende vragen.

5a Zijn er parkeermogelijkheden voor de parkeerbehoefte op loopafstand?

- Ja → U moet dit inzichtelijk maken in het bouwplan. De parkeerbehoefte hoeft niet opgelost te worden op eigen terrein. Het bouwplan kan akkoord gegeven worden op het onderdeel 'parkeren'.
- Deels → U moet dit inzichtelijk maken in het bouwplan. De alternatieve parkeerplaatsen worden in mindering gebracht op de parkeerbehoefte. Het bouwplan is vooralsnog niet akkoord op het onderdeel 'parkeren'.
- Nee → Het bouwplan is vooralsnog niet akkoord op het onderdeel 'parkeren'.

~~BLADZIJDE OP GRIJS PAPIER AFDRUKKEN~~

Toelichting op stap 5

Alternatieve parkeerruimte op loopafstand (vraag 5a)

Voor sommige initiatieven is een alternatieve parkeervoorziening mogelijk. Alternatieven kunnen zijn het huren of kopen van parkeerruimte elders of het realiseren hiervan. Wat een goed alternatief is, wordt beslist door de gemeente. Hierbij kijkt de gemeente onder meer naar de bedrijfszekerheid van de aanvrager en naar de periode waarvoor de alternatieve parkeerruimte beschikbaar is (contractvormen).

Alternatieven in de openbare ruimte worden niet in behandeling genomen. Met de openbare ruimte wordt de ruimte op openbare parkeerterreinen, in openbare parkeergarages zonder abonnement en op straat bedoeld.

De alternatieve parkeerruimte moet zich wel op acceptabele loopafstand bevinden. Welke afstand nog acceptabel is, hangt af van de hoofdfunctie. De loopafstanden per functie staan in tabel 4¹⁶.

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand
Wonen	150 meter
Winkelen	300 meter
Werken	500 meter
Ontspanning	300 meter
Gezondheidszorg	150 meter
Onderwijs	300 meter

Tabel 4 Acceptabele loopafstanden

Bij meerdere functies geldt de loopafstand tot de hoofdfunctie. Als er twee hoofdfuncties zijn, geldt de kortste loopafstand.

¹⁶ Gebaseerd op de Parkeerkencijfers – basis voor parkeernormering 2008. Publicatie 182 CROW (kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur).

Collegebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012

Brede belangenafweging

Als in het bouwplan de parkeerbehoefte niet op eigen terrein of binnen loopafstand wordt opgelost, kan de gemeente kijken naar mogelijkheden om de initiatiefnemer vrijstelling te verlenen voor het oplossen van (een deel van) de parkeerbehoefte. De gemeente kan dan gemotiveerd een algemene vrijstelling verlenen (op basis van lid 4 van Artikel 2.5.30 uit de Groninger Bouwverordening (2007-5.696.ROEZ)).

Een vrijstelling is mogelijk wanneer de gemeente vindt dat andere belangen zwaarder wegen dan het verkeerskundige belang en wanneer de parkeerdruk in de openbare ruimte een vrijstelling toelaat (als deze lager dan 85% is en blijft). De gemeente kan bijvoorbeeld grote economische of volkshuisvestelijke voordelen verwachten van het realiseren van het bouwplan.

De bredere belangenafweging en een daaruit volgende vrijstelling is een besluit van het College van B&W en maakt géén deel uit van de parkeertoets. De mogelijkheden worden beoordeeld door het college van B&W en de gemeenteraad.

Vervoersmanagementplan

Als u kunt aantonen dat een deel van de parkeerplaatsen van de parkeerbehoefte niet nodig is, bijvoorbeeld omdat de gebruikers een andere vervoerswijze kiezen, kan het College van B&W dit in overweging nemen binnen de brede belangenafweging.

U of de organisatie die het gebouw gaat gebruiken, moet hiervoor een vervoersmanagementplan opstellen. In dit plan staat welke vervoersmaatregelen de organisatie treft om alternatief vervoer te stimuleren. Het vervoersmanagementplan bevat minimaal:

- Inzicht in welke alternatieven geboden worden, zoals een goede fietsenstalling, het beschikbaar stellen van (OV-)fietsen aan gebruikers, het faciliteren van de pendel via een P+R (Voor de pendel via P+R-terreinen als alternatieve vervoerswijze wordt gekeken naar de loopafstand tot de OV-halte nabij het initiatief), vergoeding reiskosten openbaar vervoer, stimuleren van carpoolen, telewerken, etcetera.
- De wijze waarop gebruik van de alternatieve vervoerswijze wordt gestimuleerd.
- De doelgroep voor de alternatieve vervoerswijze.
- De status van de maatregelen: wat is al geregeld en wat zijn nog plannen.

Als hulpmiddel kunt u gebruik maken van het formulier in Bijlage C.

Bij het beoordelen van een vervoersmanagementplan kijkt de gemeente niet alleen naar het vervoersmanagementplan, maar ook naar de bedrijfszekerheid van de aanvrager en naar de periode waarvoor alternatieve vervoerswijzen beschikbaar zijn (contractvormen).

Bijlage A

Tabellen parkeernormen

- A1 Woningen
- A2 Handel
- A3 Kantoren en bedrijven
- A4 Onderwijsvoorzieningen en kinderopvang
- A5 Zorginstellingen
- A6 Horecavoorzieningen
- A7 Sportvoorzieningen
- A8 Overige voorzieningen
- A9 Fietsparkeernormen

Collegebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012

Tabel A1
Parkeernormen voor woningen

<i>Functie</i>	<i>Binnenstad</i>	<i>Ringwijken</i>	<i>Buitenwijken</i>
Sociale huurwoning > 50 m ²	1,0 / woning	1,0 / woning	1,3 / woning
Grondgebonden huur- en koopwoningen: - rijwoning - (half) vrijstaande woning	1,4 / woning	1,6 / woning	2,0 / woning
Kleine niet-grondgebonden huurwoningen: - benedenwoningen - appartementen - studio's - jongerenwooneenheid	≤ 50 m ² : 0,3	≤ 50 m ² : 0,3	≤ 50 m ² : 0,3
Kleine niet-grondgebonden koopwoningen: - benedenwoningen - appartementen - studio's - jongerenwooneenheid	≤ 50 m ² : 0,5	≤ 50 m ² : 0,5	≤ 50 m ² : 0,5
Overige niet-grondgebonden huur- en koopwoningen: - benedenwoningen - appartementen - studio's - jongerenwooneenheid	50-79 m ² : 1,1 80-99 m ² : 1,3 100-149 m ² : 1,6 ≥150 m ² : 2,0	50-79 m ² : 1,1 80-99 m ² : 1,3 100-149 m ² : 1,6 ≥150 m ² : 2,0	50-79 m ² : 1,1 80-99 m ² : 1,3 100-149 m ² : 1,6 ≥150 m ² : 2,0
Woonschip / woonwagen	0,5 / wooneenheid	1,0 / wooneenheid	1,0 / wooneenheid

Toelichting op termen uit de tabel

Woning

Een woning is een complex van ruimtes, uitsluitend bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden.

Sociale huurwoning

Een sociale huurwoning is een woning die wordt verhuurd door een toegelaten instelling (zoals de woningcorporaties actief in Groningen), met een wettelijk vastgelegde maximale huurprijs per maand.

Grondgebonden woning

Een grondgebonden woning is een gebouw, een vrijstaande woning of meerdere aaneengebouwde woningen, met uitsluitend woningen naast elkaar (en dus niet boven elkaar). Het gebouw kan qua uiterlijke verschijningsvorm als een eenheid worden beschouwd. Een benedenwoning is dus geen grondgebonden woning.

Collegebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012

Wooneenheid

Een wooneenheid is de woning van één huishouden als onderdeel van jongerenhuisvesting, van een zorginstelling of zoals bedoeld bij woonschip of woonwagen.

Woonschip

Een woonschip is een schip dat uitsluitend of hoofdzakelijk als woning wordt gebruikt of tot woning is bestemd. Woonschepen vallen niet onder de bouwverordening. Woonschepen zijn echter wel medebepalend voor de parkeerdruk, bijvoorbeeld langs de diepenring. Voor het vaststellen van de parkeervraag in een bepaald gebied speelt de aanwezigheid van woonschepen een belangrijke rol, reden waarom de woonschepen in de tabel zijn opgenomen.

Woonwagen

Voor bewoning bestemd gebouw dat is geplaatst op een standplaats en dat in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst.

Overig

Seniorenwoning

Er is geen aparte norm voor seniorenwoningen. Bevat uw bouwplan woningen voor senioren en kunt u aantonen dat deze senioren minder mobiel zijn, dan kunt u, in overleg, de parkeernormen voor beschermd wonen gebruiken (zie tabel A5 Zorginstellingen). In andere gevallen wordt alleen gekeken naar de woonvorm en niet naar de doelgroep¹⁷.

¹⁷ CBS (2010). *Fors meer 65-plussers hebben een auto*. Zie bijlage 2.

Collegebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012

Tabel A2
Parkeernormen voor (detail)handel

<i>Functie</i>	<i>Binnenstad</i>	<i>Ringwijken</i>	<i>Buitenwijken</i>
Winkel of (hoofd)winkelgebied	3,0 / 100 m ² BVO	3,5 / 100 m ² BVO	3,5 / 100 m ² BVO
PDV (<1.500 m ²)	-	3,5 / 100 m ² BVO	3,5 / 100 m ² BVO
GDV (> 1.500 m ² vvo)	-	6,5 / 100 m ² BVO	7,5 / 100 m ² BVO

Toelichting op termen uit de tabel

Winkel

Een winkel is een gebouw dat een ruimte omvat die door zijn indeling kennelijk bedoeld is om te worden gebruikt door de detailhandel.

PDV (perifere detailhandelsvestigingen)

Perifere detailhandelsvestigingen zijn winkels binnen branches die van rijkswege toegestaan zijn of voorkomen buiten de normale winkelcentra. PDV's kennen een korte verblijfsduur; de parkeerplaats wordt per dag meerdere keren gebruikt.

Als een PDV-winkel groter is dan 1.500 m² vvo, dan valt deze onder GDV.

GDV (Grootschalige geconcentreerde detailhandelsvestiging)

Een grootschalige geconcentreerde detailhandelsvestiging is een concentratie van detailhandel in niet-volumineuze goederen (eventueel samen met detailhandel in volumineuze goederen), met een minimum verkoopvloeroppervlakte van 1.500 m² per vestiging. Een GDV ligt buiten de bestaande winkelgebieden. Gezien hun omvang kennen ze een langere verblijfsduur van bezoekers dan PDV's, waardoor er ook meer parkeerruimte nodig is.

Vvo

Verkoopvloeroppervlakte.

Collegebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012

Tabel A3
Parkeernormen voor kantoren en bedrijven

<i>Functie</i>	<i>Binnenstad</i>	<i>Ringwijken</i>	<i>Buitenwijken</i>
KANTOREN			
Arbeidsintensieve en bezoekersintensieve kantoren (bijvoorbeeld kantoor met baliefunctie)	0,6 / werknemer 1,8 / 100 m ² BVO	0,8 / werknemer 2,3 / 100 m ² BVO	1,0 / werknemer 2,8 / 100 m ² BVO
Arbeidsintensieve en bezoekerextensieve kantoren (bijvoorbeeld kantoor zonder baliefunctie)	0,4 / werknemer 1,1 / 100 m ² BVO	0,5 / werknemer 1,3 / 100 m ² BVO	0,6 / werknemer 1,5 / 100 m ² BVO
BEDRIJVEN			
Arbeidsextensieve en bezoekerextensieve bedrijven (bijvoorbeeld loodsen en opslag)	0,3 / werknemer 0,3 / 100 m ² BVO	0,4 / werknemer 0,4 / 100 m ² BVO	0,7 / werknemer 0,7 / 100 m ² BVO
Arbeidsintensieve en bezoekerextensieve bedrijven (bijvoorbeeld laboratorium)	0,3 / werknemer 1,0 / 100 m ² BVO	0,6 / werknemer 1,8 / 100 m ² BVO	0,8 / werknemer 2,3 / 100 m ² BVO

Toelichting op termen uit de tabel

Kantoor of bedrijf

Een kantoor is een ruimte die dient voor het uitoefenen van administratieve, boekhoudkundige, financiële, organisatorische en/of zakelijke dienstverlening – niet zijnde detailhandel. Een kantoor is per definitie arbeidsintensief, want er zijn veel werknemers per m². Een kantoor kan veel bezoekers hebben (als er een baliefunctie is) of weinig bezoekers (geen baliefunctie).

Een bedrijf is per definitie bezoekerextensief (weinig werknemers per m²). Een bedrijf kan veel werknemers hebben per m² (zoals bij een laboratorium of werkplaats) of weinig werknemers (opslag, loods).

In sommige gevallen kan een bedrijf worden onderverdeeld in ruimte met een kantoorfunctie (bedrijfsleiding, administratie) en ruimte met een bedrijfsfunctie (productie). In een dergelijke situatie kunt u de parkeernorm per functie hanteren en de deelresultaten bij elkaar optellen om zo de parkeerbehoefte te bepalen.

Collegebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012

Overig

Bedrijvigheid aan huis

Er is geen aparte parkeernorm voor bedrijvigheid aan huis. U hoeft hierbij alleen te rekenen met het vloeroppervlakte waarop de bedrijvigheid wordt uitgeoefend en niet met de oppervlakte van de woning. De aard van de bedrijvigheid bepaalt of u moet werken met de norm voor kantoren of de norm voor bedrijven.

Bedrijfsverzamelgebouwen

Ook voor bedrijfsverzamelgebouwen is geen aparte parkeernorm. Voor bedrijven en kantoren die in een bedrijfsverzamelgebouw gevestigd zijn, hanteert u de parkeernormen van tabel A2 in combinatie met de aanwezigheidspercentages (zie stap 2). Als nog niet bekend is welke bedrijven zich gaan vestigen in het bedrijfsverzamelgebouw, gebruikt u de parkeernormering voor arbeidsintensieve en bezoekersintensieve kantoren.

Collegebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012

Tabel A4
Parkeernormen voor onderwijsvoorzieningen en kinderopvang

<i>Functie</i>	<i>Hele gemeente Groningen</i>
Peuterspeelzaal, crèche, kinderdagverblijf	0,7 / werknemer 2,1 / 100 m ² BVO
Basisschool (regulier en speciaal: (ZMLK, MLK, clusterscholen))	0,7 / werknemer 0,8 / leslokaal
Voortgezet onderwijs	0,7 / werknemer 0,8 / leslokaal
Beroepsonderwijs (mbo, hbo, wo, ROC's)	0,7 / werknemer 6,0 / leslokaal 20,0 / collegezaal
Avondonderwijs	0,7 / werknemer 0,8 / student

Toelichting op termen uit de tabel

Beroepsonderwijs

Bij beroepsonderwijs hanteert u de norm voor leslokaal óf collegezaal, al naar gelang de onderwijsvorm. Een leslokaal telt circa 30 zitplaatsen; een collegezaal circa 150.

Overig

Parkeerbehoefte voor halen en brengen bij onderwijsvoorzieningen (kiss and ride)

Bij peuterspeelzaal, crèche, kinderdagverblijf en basisschool moet het bouwplan naast de normale parkeerplaatsen voorzien in een berekening voor een 'kiss and ride'-gelegenheid. Een 'kiss and ride'-gelegenheid is ruimte waar de ouders die hun kinderen met de auto brengen en halen tijdelijk kunnen parkeren.

U berekent welke 'kiss and ride'-parkeerbehoefte er voor uw onderwijsinstelling is.

De 'kiss and ride'-gelegenheid wordt vaak in de openbare ruimte gerealiseerd. De wijze van realisatie van de 'kiss and ride'-gelegenheid is geen onderdeel van het bouwplan.

De parkeerbehoefte voor kiss-and-rideplaatsen bij basisscholen en kinderdagopvang berekent u met de volgende formule: $([A] \times [B] \times ([D] / [E])) / [C]$

A: Het aantal leerlingen op de school of de capaciteit op de opvang.

B: Het gemiddeld aantal kinderen dat met de auto gebracht of gehaald wordt.

C: Het gemiddeld aantal kinderen per auto.

D: De gemiddelde parkeerduur in minuten.

E: De duur van de spits in minuten.

De grootte van de school of de capaciteit van de opvang (A) is veelal bekend.

Gaat het om uitbreiding van een bestaande school of kinderopvang, dan kunt u voor B en C gebruikmaken van de gegevens over de bestaande situatie.

Collegedebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012

Als u de kencijfers van uw school niet weet en/of bij complete nieuwbouw gebruikt u de volgende Groninger kencijfers:

- B: Percentage autokinderen voor basisscholen: 14% (0,14)
- Percentage autokinderen voor kinderdagopvang: 50% (0,5)
- C: Aantal kinderen per auto: 1,1 kind/auto

De gemiddelde parkeerduur (D) is bij basisscholen meestal 10 minuten en bij kinderdagopvang 15 minuten. Dit hangt onder andere af van de loopafstand van de kiss-and-rideplekken tot de ingang van het gebouw. Bij basisscholen hoeft het kind niet altijd tot in de klas te worden gebracht, vandaar de korte parkeerduur.

Bij basisscholen duurt de spits (E) meestal 15 minuten. Dit is afhankelijk van hoe lang de schooldeuren open zijn voordat de lessen beginnen. Als de schooldeuren minimaal 20 minuten voor de aanvang van de lessen open gaan, kan elke kiss-and-rideplek tweemaal worden gebruikt. Bij kinderopvang duurt de spits doorgaans circa 60 minuten. Dit is onder andere afhankelijk van de tijdstippen waarop de kinderen mogen worden gebracht en gehaald.

Tabel A5
Parkeernormen zorginstellingen

<i>Functie</i>	<i>Hele gemeente Groningen</i>
Ziekenhuis	1,6 / bed 2,0 / 100 m ² BVO
Beschermd wonen in zorginstelling	0,7 / wooneenheid
Beschermd wonen bij zorginstelling	0,6 / wooneenheid
Medisch en maatschappelijke instellingen (arts, apotheek, Groene Kruis, bloedbank, fysiotherapie, homeopaat, huidverzorging, schoonheidssalon, pedicure, tandarts)	2,7 / 100 m ² BVO

Toelichting op termen uit de tabel

Ziekenhuis

Bij een bouwplan van een ziekenhuis rekent u met parkeerplaatsen per bed voor het deel van het bouwplan waarbij de bedden capaciteit wordt vergroot. Voor het deel waarbij de zorgondersteuning wordt uitgebreid, rekent u met parkeerplaatsen per 100 m² BVO¹⁸.

Beschermd wonen in zorginstelling

Bij beschermd wonen in een zorginstelling hebben de bewoners een eigen wooneenheid, maar ze wonen niet zelfstandig. Ze hebben gehele of gedeeltelijke zorg nodig.

Beschermd wonen bij zorginstelling

Bij beschermd wonen bij een zorginstelling hebben de bewoners een zelfstandige woonruimte, met een fysieke en/of organisatorische relatie met een zorginstelling. De bewoners kunnen van de diensten van de zorginstelling gebruik maken.

¹⁸ Gebaseerd op de norm voor arbeidsintensieve/bezoekersextensieve bedrijven.

Tabel A6
Parkeernormen voor horecavoorzieningen

<i>Functie</i>	<i>Binnenstad</i>	<i>Ringwijken</i>	<i>Buitenwijken</i>
Horeca -1 (cafetaria's, snackbars, lunchrooms, grillrooms en shoarmazaken en afhaalrestaurants)	5,0 / 100 m ² BVO	5,0 / 100 m ² BVO	6,0 / 100 m ² BVO
Horeca -2 (restaurants, bistros en eetcafés waar ter plaatse gegeten wordt)	10,0 / 100 m ² BVO	10,0 / 100 m ² BVO	10,0 / 100 m ² BVO
Horeca -3 (café met drank als prioriteit)	6,0 / 100 m ² BVO	6,0 / 100 m ² BVO	7,0 / 100 m ² BVO
Horeca -4 (discotheek, nachtclub)	6,0 / 100 m ² BVO	6,0 / 100 m ² BVO	7,0 / 100 m ² BVO
Horeca -5 (logies, hotel, pension, bed&breakfast)	* / B&B / pension = 0,5 / kamer ** = 0,7 / kamer *** = 0,8 / kamer **** = 1,1 / kamer ***** = 1,3 / kamer	* / B&B / pension = 0,5 / kamer ** = 0,7 / kamer *** = 0,8 / kamer **** = 1,1 / kamer ***** = 1,3 / kamer	* / B&B / pension = 0,7 / kamer ** = 0,8 / kamer *** = 1,0 / kamer **** = 1,3 / kamer ***** = 1,5 / kamer

Toelichting op termen uit de tabel

Horecavoorzieningen

Horecavoorzieningen zijn bedrijven of instellingen waar bedrijfsmatig dranken en/of etenswaren worden geserveerd voor gebruik ter plaatse, of waarin bedrijfsmatig logies wordt verstrekt. Dit kan worden gecombineerd met een vermaakfunctie.

Collegebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012

Tabel A7
Parkeernormen voor sportvoorzieningen

<i>Functie</i>	<i>Binnenstad</i>	<i>Ringwijken</i>	<i>Buitenwijken</i>
Gymnastieklokaal (bij scholen) voor naschools gebruik	1,8 / 100 m ² BVO	2,0 / 100 m ² BVO	2,3 / 100 m ² BVO
Sporthal	3,0 / 100 m ² BVO	3,0 / 100 m ² BVO	3,0 / 100 m ² BVO
Grootschalige sportvoorziening	0,1 / zitplaats /	0,1 / zitplaats	0,1 / zitplaats
Sportveld (voetbalvelden / atletiekbaan / drafbaan / jeu-de-boulesbaan)	20 / ha netto terrein 2,5 / 100 m ² BVO	20 / ha netto terrein 2,5 / 100 m ² BVO	20 / ha netto terrein 3,5 / 100 m ² BVO
Dansstudio/ sportschool	2,5 / 100 m ² BVO	2,5 / 100 m ² BVO	3,5 / 100 m ² BVO
Tennisbaan	2,5 / baan	2,5 / baan	3,5 / baan
Squashhal	1,5 / baan	1,5 / baan	1,5 / baan
Bowling / biljart / snooker / dartcentrum	2,0 / baan/tafel	2,0 / baan/tafel	2,0 / baan/tafel
Zwembad	8,0 / 100 m ² bassin-oppervlakte	9,0 / 100 m ² bassin-oppervlakte	10,0 / 100 m ² bassin-oppervlakte
Manege	-	-	0,4 / box
Outdoor / kartbaan / klimhal / indoorski	6,0 / 100 m ² BVO	7,0 / 100 m ² BVO	8,0 / 100 m ² BVO
Golfbaan	-	-	7,0 / hole
Jachthaven	0,6 / ligplaats	0,6 / ligplaats	0,6 / ligplaats

Toelichting op termen uit de tabel

Grootschalige sportvoorzieningen

Grootschalige sportvoorzieningen zijn voorzieningen waarbij ook aanvullende faciliteiten aanwezig zijn, zoals de verhuur van sportuitrusting en/of horeca. Als deze faciliteiten alleen functiegericht zijn, is het uitgangspunt dat de aanvullende faciliteiten geen extra parkeervraag opleveren. Deze faciliteiten worden daarom niet afzonderlijk meegeteld in de parkeerbehoefte.

Netto terrein

Netto terrein is de daadwerkelijke sportruimte, exclusief kleedruimtes, kantine, toiletten, trapveldjes en dergelijke.

Collegebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012

Tabel A8
Parkeernormen voor overige voorzieningen

<i>Functie</i>	<i>Binnenstad</i>	<i>Ringwijken</i>	<i>Buitenwijken</i>
Museum / bibliotheek	0,5 / 100 m ² BVO	0,7 / 100 m ² BVO	1,0 / 100 m ² BVO
Bioscoop / theater / schouwburg	0,2 / zitplaats	0,2 / zitplaats	0,3 / zitplaats
Sociaal-cultureel centrum / wijk- of verenigingsgebouw	2,0 / 100 m ² BVO	2,0 / 100 m ² BVO	2,0 / 100 m ² BVO
Evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw	4,0 / 100 m ² BVO	6,0 / 100 m ² BVO	8,0 / 100 m ² BVO
Themapark / pretpark / overdekte speelhal / speeltuin	8,0 / ha netto terrein	10,0 / ha netto terrein	12,0 / ha netto terrein
Religieuze voorziening	0,3 / (zit)plaats	0,3 / (zit)plaats	0,3 / (zit)plaats
Seksinrichting	1,0 / 100 m ² BVO	1,0 / 100 m ² BVO	1,0 / 100 m ² BVO
Begraafplaats / crematorium / uitvaartcentrum	-	25 / uitvaart	25 / uitvaart
Volkstuin	-	0,3 / perceel	0,3 / perceel
Kinderboerderij	-	1,0 / 100 m ² BVO	1,0 / 100 m ² BVO
Camping	-	1 / plaats	1 / plaats
Bungalowpark	-	1 / huisje	1 / huisje

Toelichting op termen uit de tabel

Begraafplaats / crematorium / uitvaartcentrum

De parkeernorm is per uitvaart en daarmee afhankelijk van het aantal uitvaarten dat maximaal gelijktijdig kan plaatsvinden.

Seksinrichting

Een seksinrichting is een voor het publiek toegankelijke, besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in de omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotische / pornografische aard plaatsvinden. Onder seksinrichtingen worden in ieder geval verstaan een prostitutiebedrijf, waaronder begrepen een erotische massagesalon, een seksbioscoop, seksautomatenhal, sekstheater of een parenclub, al dan niet in combinatie met elkaar.

Bijlage B Tabel fietsparkeren

Functie	Binnenstad	Ringwijken	Buitenwijken
Winkel of (hoofd)winkelgebied	8 / 100 m ² BVO	7 / 100 m ² BVO	6 / 100 m ² BVO
PDV	6 / 100 m ² BVO	5 / 100 m ² BVO	4 / 100 m ² BVO
GDV	6 / 100 m ² BVO	5 / 100 m ² BVO	4 / 100 m ² BVO
Arbeidsintensief / bezoekersintensief kantoor	4 / balie + 3 / 100 m ² BVO	3 / balie + 3 / 100 m ² BVO	2 / balie + 2 / 100 m ² BVO
Arbeidsintensief / bezoekersextensief kantoor	3 / 100 m ² BVO	3 / 100 m ² BVO	2 / 100 m ² BVO
Arbeidsextensief / bezoekersextensief bedrijf	2 / 100 m ² BVO	2 / 100 m ² BVO	1 / 100 m ² BVO
Arbeidsintensief / bezoekersextensief bedrijf	3 / 100 m ² BVO	3 / 100 m ² BVO	2 / 100 m ² BVO
Bedrijvigheid aan huis	2 / 100 m ² BVO	2 / 100 m ² BVO	1 / 100 m ² BVO
Peuterspeelzaal, crèche, kinderdagverblijf	2 / 100 m ² BVO	2 / 100 m ² BVO	1 / 100 m ² BVO
Basischool	0,4 / leerling	0,4 / leerling	0,3 / leerling
Voortgezet onderwijs	0,7 / leerling	0,7 / leerling	0,6 / leerling
Beroepsonderwijs	0,7 / leerling	0,6 / leerling	0,5 / leerling
Avondonderwijs	0,6 / leerling	0,5 / leerling	0,4 / leerling
Ziekenhuis	0,4 / bed	0,3 / bed	0,2 / bed
Beschermde wonen	0,4 / bewoner	0,3 / bewoner	0,2 / bewoner
Medisch en maatschappelijke instellingen	3 / 100 m ² BVO	3 / 100 m ² BVO	2 / 100 m ² BVO
Horeca -1	0,35 / zitplaats	0,30 / zitplaats	0,25 / zitplaats
Horeca -2	0,35 / zitplaats	0,30 / zitplaats	0,25 / zitplaats
Horeca -3	35 / 100 bezoekers	30 / 100 bezoekers	25 / 100 bezoekers
Horeca -4	35 / 100 bezoekers	30 / 100 bezoekers	25 / 100 bezoekers
Horeca -5	0,1 / kamer	0,1 / kamer	0,1 / kamer
Gymnastieklokaal	5 / 100 m ² BVO	4 / 100 m ² BVO	4 / 100 m ² BVO
Sporthal	5 / 100 m ² BVO	4 / 100 m ² BVO	4 / 100 m ² BVO
Grootschalige sportvoorziening	30 / 100 tribuneplaatsen	25 / 100 tribuneplaatsen	25 / 100 tribuneplaatsen
Sportveld	30 / wedstrijdveld	25 / wedstrijdveld	20 / wedstrijdveld
Dansstudio / sportschool	3 / 100 m ² BVO	3 / 100 m ² BVO	3 / 100 m ² BVO
Tennisbaan	2 / baan	2 / baan	2 / baan
Squashhal	2 / baan	2 / baan	2 / baan
Bowling / biljart / snooker/ dartsentrum	4 / baan of tafel of bord	4 / baan of tafel of bord	4 / baan of tafel of bord
Zwembad	6 / 100 m ² BVO	5 / 100 m ² BVO	4 / 100 m ² BVO
Manege	1 / box	1 / box	1 / box
Outdoor / kartbaan / klimhal / indoorski	6 / 100 m ² BVO	5 / 100 m ² BVO	4 / 100 m ² BVO
Golfbaan	6 / hole	5 / hole	4 / hole
Jachthaven	0,1 / ligplaats	0,1 / ligplaats	0,1 / ligplaats
Bibliotheek	8 / 100 m ² BVO	7 / 100 m ² BVO	6 / 100 m ² BVO
Museum	3 / 100 m ² BVO	2 / 100 m ² BVO	1 / 100 m ² BVO
Bioscoop / theater / schouwburg	6 / 100 m ² BVO	5 / 100 m ² BVO	4 / 100 m ² BVO
Sociaal cultureel centrum / wijk- of verenigingsgebouw	3 / 100 m ² BVO	2 / 100 m ² BVO	1 / 100 m ² BVO
Religieuze voorziening	0,5 / (zit)plaats	0,3 / (zit)plaats	0,1 / (zit)plaats
Begraafplaats / crematorium /	0,02 / graf	0,02 / graf	0,01 / graf

Collegedebat - Beleidsregels parkeernormen 2012

uitvaartcentrum			
Volkstuin	0,2 / perceel	0,2 / perceel	0,2 / perceel
Kinderboerderij	6 / 100 m ² BVO	5 / 100 m ² BVO	4 / 100 m ² BVO
Camping	0,2 / staanplaats	0,2 / staanplaats	0,2 / staanplaats
Bungalowpark	0,2 / huisje	0,2 / huisje	0,2 / huisje
Evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw	2 / 100 m ² BVO	2 / 100 m ² BVO	1 / 100 m ² BVO
Themapark / pretpark / overdekte speelhal of -tuin	6 / 100 m ² BVO	5 / 100 m ² BVO	4 / 100 m ² BVO

Collegebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012

Bijlage C Formulier Verkeersmanagementsplan

	Bedrijf/Instelling/Naam aanvrager:	
	Invuller:	Dhr./Mw.
	Telefoon:	
	E-mail:	
	Datum:	
1	Hoeveel gebruikers maken gelijktijdig gebruik van de betreffende locatie?	
2	(voor bestaande bedrijven/instellingen) Hoe komen uw werknemers nu naar het werk?	(% lopend/fiets/openbaar vervoer/auto)
3	(voor bedrijven / instellingen) Op welke wijze worden werknemers gestimuleerd in het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer gebruik te maken van de fiets?	<i>(meerdere antwoorden mogelijk)</i> <input type="checkbox"/> met een reiskostenvergoeding voor de fiets <input type="checkbox"/> met een aanschafregeling voor een fiets <input type="checkbox"/> met een gratis abonnement voor een fietsenstalling <input type="checkbox"/> met een goede afgesloten fietsenstalling <input type="checkbox"/> door geen autoparkeerplaats aan te bieden <input type="checkbox"/> door geen vergoeding te geven voor gereden autokilometers in het woon-werkverkeer <input type="checkbox"/> anders, namelijk
4	(voor bedrijven / instellingen) Op welke wijze worden werknemers gestimuleerd in het woon-werkverkeer en het zakelijk verkeer gebruik te maken van het openbaar vervoer (bus, trein)?	<i>(meerdere antwoorden mogelijk)</i> <input type="checkbox"/> met een reiskostenvergoeding voor de het openbaar vervoer <input type="checkbox"/> met de inzet van personeelsvervoer <input type="checkbox"/> door geen autoparkeerplaats aan te bieden <input type="checkbox"/> door geen vergoeding te geven voor gereden autokilometers in het woon-werkverkeer <input type="checkbox"/> anders, namelijk
5	Op welke wijze worden gebruikers gestimuleerd gebruik te maken van de fiets?	<i>(meerdere antwoorden mogelijk)</i> <input type="checkbox"/> met een routebeschrijving per fiets <input type="checkbox"/> met een reiskostenvergoeding voor de fiets <input type="checkbox"/> door geen autoparkeerplaats aan te bieden <input type="checkbox"/> met goede fietsparkeervoorzieningen <input type="checkbox"/> met een gratis fietsenstalling <input type="checkbox"/> anders, namelijk

Collegebrief - Beleidsregels parkeernormen 2012

6	Op welke wijze worden gebruikers gestimuleerd gebruik te maken van het openbaar vervoer (bus, trein)?	<i>(meerdere antwoorden mogelijk)</i> <input type="checkbox"/> met een routebeschrijving per openbaar vervoer <input type="checkbox"/> met een reiskostenvergoeding voor het openbaar vervoer <input type="checkbox"/> door geen autoparkeerplaats aan te bieden <input type="checkbox"/> met de inzet van consumentenvervoer <input type="checkbox"/> anders, namelijk
7	(voor bedrijven / instellingen) Heeft u een carpoolregeling? Zo ja, wat houdt die in?	
8	Is er meervoudig gebruik (verschillende groepen parkeerders maken op verschillende tijden gebruik van de parkeerplaatsen, waardoor minder parkeerplaatsen nodig zijn) van parkeerplaatsen mogelijk?	<input type="checkbox"/> ja, want <input type="checkbox"/> nee, want
9	Hoeveel parkeerplaatsen wilt u realiseren? <i>(Geef u a.u.b. apart uw berekening aan.)</i>	
	Ruimte voor verdere toelichting	

in te vullen door de gemeente:

Huidige locatie:

Toekomstige locatie:

Parkeerbehoefte volgens norm:

Door bedrijf/instelling aangegeven realiseerbaar aantal parkeerplaatsen:

Mogelijk in mindering te brengen aantal parkeerplaatsen:

binnenstad / ringwijk / buitenwijk

binnenstad / ringwijk / buitenwijk

..... parkeerplaatsen

..... parkeerplaatsen

..... parkeerplaatsen

Collegiebrief - Sleutelprojectenrapportage september-december 2011

Bestuursdienst
Afdeling
Steller Jeroen Berends
Onderwerp Sleutelprojectenrapportage sep-dec 2011



Bezoekadres
Waagstraat 1

Postadres
Postbus 20001
9700 PB 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

Informatie over
vertrektijden krijgt u
via telefoon 0900-92 92

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 8307

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO12.2920233

Datum 16 FEB 2012

Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij ontvangt u de derde Voortgangsrapportage Sleutelprojecten van 2011 die terugblijkt op de periode september – december 2011. Volgens vast format beschrijft deze rapportage de door uw raad vastgestelde sleutelprojecten.

Bij de bespreking ervan besluit u welke projecten kunnen worden toegevoegd dan wel worden afgevoerd. Wijzigingen en actuele ontwikkelingen ten opzichte van de vorige rapportage zijn als altijd gearceerd in het document weergegeven. Hieronder geven wij de belangrijkste ontwikkelingen weer.

In verschillende grondexploitaties zijn maatregelen getroffen om ze robuuster te maken voor de toekomst. Dit betreft programmatische maatregelen, het aanpassen van de parameters, het verlengen van de looptijd en afboeking, zoals bij Meerstad, Zernike en het Oosterhamriktracé is gebeurd.

Meerstad

Meerstad heeft hoge prioriteit. Het gaat om een omvangrijk woon- en leefgebied met belangrijke toegevoegde waarde voor de stad en haar toekomstig functioneren. Sinds de zomer van 2011 hebben de eerste bewoners hun intrek genomen in hun nieuwe woningen in Meeroevers. Er wordt volop gewerkt aan voorzieningen en in 2012 zal de eerste school haar deuren openen. In januari 2012 heeft uw raad de Ontwikkelstrategie Meerstad en de Grondexploitatie Meerstad 2011 vastgesteld als vertrekpunt voor de verdere ontwikkeling van Meerstad. In de nieuwe wijze van samenwerking zal de gehele grondexploitatie van Meerstad door de gemeente Groningen worden gevoerd.

Eemskanaalzone: Sontbrug, Berlageknoop, woonschepenhaven en Kop van Oost
Via de Sontbrug, de nieuwe brug over het Winschoterdiep maken we een snelle OV- en fietsverbinding met Meerstad mogelijk. Het concept bestemmingsplan ligt vanaf eind februari ter inzage. Definitieve besluitvorming voor de Sontwegbrug, inclusief uitvoeringsbudget leggen we naar verwachting in september 2012 aan uw raad ter

Volgvel 1

besluitvorming voor. De brug zou uiterlijk 2015 gereed moeten zijn, zodat vervolgens gestart kan worden met de werkzaamheden van de Zuidelijke Ringweg.

Daarnaast werken we binnen de Eemskanaalzone aan de verkeersontsluiting tussen de Berlagebrug en de toekomstige Sontbrug (Berlageknoop). Op het moment dat we de benodigde percelen hebben verworven (op korte termijn) en het verkeerskundig ontwerp besteksgereed is, kan de aanbesteding en gunning plaatsvinden. We beogen de werkzaamheden in de zomer van 2013 af te ronden.

Voor de revitalisering van de woonschepenhaven heeft uw raad in december 2011 € 5 miljoen beschikbaar gesteld. We willen in de eerste helft van 2012 in overleg met de bewoners een inrichtingsontwerp voor de haven uitwerken en dat opvolgend uw raad ter besluitvorming voorleggen. Eveneens in december 2011 heeft uw raad de projectofferte voor de visie Eemskanaalzone Boulevard vastgesteld. Deze visie (bouwstenennotitie) willen wij in 2012 afronden en voorleggen aan uw raad.

Eind januari 2012 maakte Heijmans kenbaar de 2^e fase van de Kop van Oost niet op de eerder voorgestane wijze tot ontwikkeling te zullen brengen en de samenwerking op dit punt met Lefier te beëindigen. Heijmans is voornemens tot een alternatieve invulling van de locatie te komen en zal hiertoe in overleg treden met de gemeente en de bewoners van de Kop van Oost fase 1.

Oosterhamriktracé

Conform afspraak heeft uw raad in januari 2012 de integrale grondexploitatie Oosterhamriktracé herzien. Als gevolg van de economische recessie is het uitgifte tempo van de woningbouw binnen de deellocales vertraagd en is het woningbouwprogramma aangepast. In 2012 herzien we eveneens het masterplan 'De radiaal wakker gekust' voor het gebied. Dit naar aanleiding van uw besluit om onder andere tramlijn 2 te realiseren op de busbaan aan de noordkant van het Oosterhamriktracé. Voor de herziening van het masterplan leggen wij uw raad nogmaals een nieuwe grondexploitatie voor. Onderdeel van het Oosterhamriktracé is het Wielewaalplein waar we medio 2012 een woningbouwcomplex met winkel en bedrijfsruimte opleveren. We werken in overleg met bewoners, winkeliers, ontwikkelaar en belegger aan het herinrichtingsplan van het plein. Het hierbij behorende voorstel bieden wij uw raad in het voorjaar van 2012 aan ter besluitvorming.

Europapark en Station Europapark

Sinds 2010 heeft de gemeente Groningen de regie op de totale ontwikkeling van het gebied op zich genomen. Samen met Site Urban Development en de huidige en toekomstige gebruikers hebben we een nieuw gebiedsconcept en ontwikkelstrategie voor het Europapark gemaakt die voldoende houvast geeft voor de toekomst. De samenwerking met Site en ons gezamenlijk onderzoek naar de marktpotentie van het Europapark is het afgelopen jaar vertaald in een nieuw flexibel stedenbouwkundig kader. Uw raad heeft dit kader, dat als vertrekpunt dient voor de verdere ontwikkeling van het gebied, in januari 2012 vastgesteld. Gelijktijdig zijn de daarbij behorende

Collegebrief - Sleutelprojectenrapportage september-december 2011

Volgvel 2

nieuwe herziene grondexploitaties, die vanwege de nauwe verbondenheid van de ontwikkeling van het Europapark en het Station Europapark in één gezamenlijk raadsvoorstel zijn gepresenteerd, vastgesteld.

De volledige bemaling van zowel de nieuwbouw SOZawe als het station Europapark levert problemen op met betrekking tot het verlagen van de grondwaterstand. Voor beide projecten ontvingen wij van het Waterschap Hunze en Aa's hiervoor één vergunning. Op grond van een financiële belangenafweging is besloten de bemaling van de bouwkuip van de nieuwbouw van SOZawe te beperken. Hierdoor is bij de nieuwbouw voor SOZawe een vertraging van drie weken ontstaan. De eventuele vertragingsschade van het station (het halen van de planning vanwege een negendaagse buitenspoorstelling in de voorjaarsvakantie) zal hoger zijn dan de schade die ontstaat vanwege de vertraging van de nieuwbouw SOZawe.

Westpoort

De interesse voor vestiging op Westpoort is gering. De voor 2011 in de grondexploitatie geprognosticeerde uitgifte van 1 hectare is niet gehaald.

In de vorige sleutelprojectenrapportage gaven we aan dat er vier serieus geïnteresseerde kandidaat bedrijven waren, goed voor 5 hectare. Inmiddels hebben de twee grootste partijen, goed voor 3,8 ha aangegeven niet naar Westpoort te zullen verhuizen. De overige partijen zijn ook niet over gegaan tot aankoop. In 2012 zal blijken of deze partijen daadwerkelijk naar Westpoort gaan.

In de brief over het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Structuurvisie (MUST) hebben wij uw raad geïnformeerd over de regionale marktanalyse van de bedrijventerreinen in de regio Groningen-Assen, uitgevoerd door Stec en Bureau Louter en het te volgen proces. Dit rapport zullen wij in maart aan uw raad voorleggen.

Zernike

De stuurgroep Zernike besloot in september 2011 om voor wat betreft Zernike in de verdere uitwerking twee sporen te bewandelen; profilering als Energy Campus en het opzetten van een gezamenlijk parkmanagement. De inzet op energie biedt grote kansen voor de noordelijke en lokale economie. Het rijk onderstreept dit met de aanwijzing van Noord-Nederland als Energyport. Meest significant project zijn de plannen voor de Energy Academy Europe (EAE) op Zernike.

Grote Markt Oostzijde

In november 2011 is de aanbestedingsprocedure voor het Groninger Forum officieel gestart en we verwachten rond de zomervakantie van 2012 het werk te kunnen gunnen. Na de sloop van het middengebiet (school, garage, bioscoopzalen, Naberhof) en de panden van de VVV en Frieslandbank, start in maart 2012 het archeologisch onderzoek. Na afronding van dat onderzoek in september 2012, starten we met graafwerkzaamheden voor de parkeergarage.

Volgvel 3

Ebbingekwartier en Bodenterrein

De werkzaamheden voor de alternatieve nieuwe in- en uitgang van de Boterdiepgarage aan de Bloemsingel zijn gestart en de ingebruikname is gepland voor april 2012. Een groot deel van de Vrydemalaan, die aansluiting heeft met de nieuwe in- en uitgang, kan dan eveneens gebruikt worden. Het laatste deel van de Vrydemalaan, die aansluiting heeft op het Wouter van Doeverenplein realiseren we in de 2^{de} helft van 2012.

Groningen profileert zich in Nederland als één van de trendsetters op het gebied van tijdelijk ruimtegebruik met het Open Lab Ebbinge (OLE) als belangrijke troef. OLE, waar nu zes tijdelijke gebouwen zijn gerealiseerd, wordt in het voorjaar van 2012 officieel geopend. In september 2012 organiseert de gemeente Groningen met haar Europese Interreg partners de eindmanifestatie van *Creative City Challenge* over tijdelijk ruimtegebruik.

Zuidelijke Ringweg

In januari 2012 heeft uw raad kennisgenomen van het Voorlopig Ontwerp Aanpak Ring Zuid. Het Definitief Ontwerp ronden we volgens planning in het 2^e kwartaal van 2012 af. Uw raad heeft in januari 2012 eveneens een aanvullend plankostenkrediet vastgesteld.

Damsterdiep parkeergarage

Op 10 december 2011 is de parkeergarage Damsterdiep deels in gebruik genomen. Tegelijkertijd is de noordzijde van het Damsterdiep vanaf het kruispunt met de Petrus Campersingel opengesteld voor het inkomende autoverkeer. Ook de Nieuweweg is vanaf dat moment met de auto toegankelijk vanaf het Damsterdiep. Daarmee zijn belangrijke mijlpalen in dit project bereikt en komt de afronding in zicht. Dit is niet zonder complicaties gegaan. Problemen in de bouw hebben tot behoorlijke vertragingen geleid die ook hun weerslag hebben op de kostenontwikkeling van dit project. Hiervoor is een aanvulling op het krediet nodig. Wij zullen hier binnenkort uitgebreider op terug komen bij de eerstvolgende herziening van de grond- en bouwexploitatie.

RegioTram

In november 2011 hebben wij uw raad geïnformeerd over de terugtrekking van het consortium LinQ uit de aanbesteding voor het project RegioTram. De aanbestedingsprocedure gaat nu verder met de twee overgebleven consortia: TramTeam Groningen en Poort in Groningen. De consultatiefase eindigt voorjaar 2012. Verder besloot uw raad in januari 2012 een aanvullend exploitatiebudget van 3,58 miljoen euro beschikbaar te stellen.

Collegebrief - Sleutelprojectenrapportage september-december 2011

Volgvel 4

Deze rapportage is in overeenstemming met eerder gemaakte afspraken, zoals overeengekomen met uw raad. De volgende rapportage beslaat de maanden januari-april 2012. We verwachten u deze voor de zomervakantie voor te leggen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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



BIJLAGE

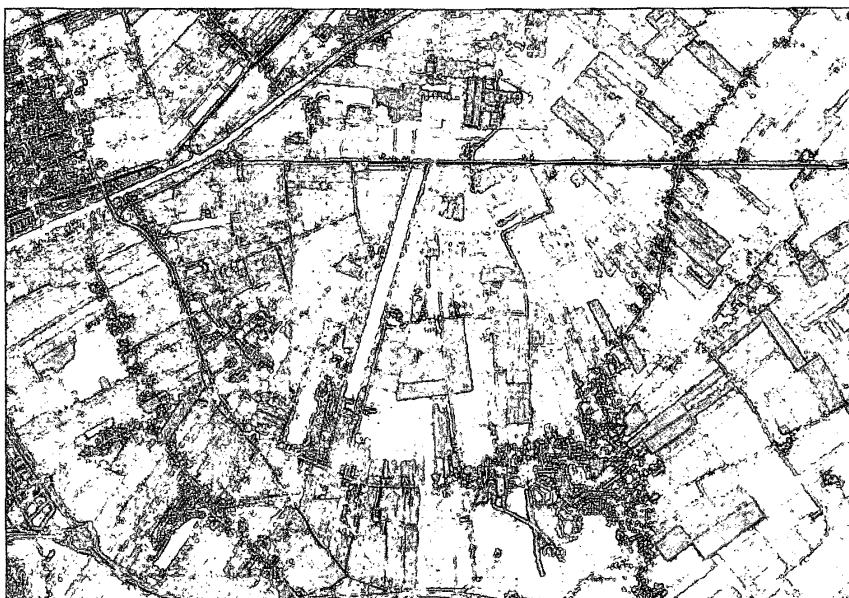
Sleutelprojectenrapportage september-december 2011



I N H O U D

Meerstad	pagina	3
Stationsgebied	pagina	8
Eemskanaalzone	pagina	10
Grote Markt Oostzijde	pagina	16
Europapark	pagina	18
Westpoort	pagina	22
Zernike	pagina	24
Ebbingekwartier en Bodenterrein	pagina	27
Oosterhamriktracé	pagina	31
Zuidelijke Ringweg	pagina	33
RegioTram	pagina	36
Damsterdiep Parkeergarage	pagina	41

MEERSTAD



1. Voortgang

MEEROEVERS FASE 1

In verkoop 144 woningen

Van de 64 projectmatige woningen van OCM en VDM zijn 54 verkocht (en gepasseerd) en 7 in optie genomen. Van de 37 vrije kavels van Bureau Meerstad in de verkoop gegaan zijn 8 verkocht en gepasseerd en 8 in optie genomen. Op de IJsbaanlocatie zijn nog 14 kavels vrij.

Veel optanten zijn serieus bezig met architecten, bouwers en vergunningen. Gelet op de financiering van de kavel en de woning stellen banken tegenwoordig de eis dat eerst een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen (voorheen bouwvergunning) verleend moet zijn, voordat overgegaan wordt tot financiering.

Van de energieneutrale woningen zijn 3 verkocht en 1 onder optie, daarnaast wordt een modelwoning gerealiseerd. Van de 16 waterwoningen zijn 6 in optie genomen.

GRONDEXPLOITATIE EN GEWIJZIGDE SAMENWERKING

Op 22 december 2011 heeft het college besloten de raad voor te stellen:

- de nieuwe 'Ontwikkelstrategie Meerstad' gedateerd december 2011 vast te stellen als vertrekpunt voor de verdere ontwikkeling van Meerstad;
- de grondexploitatie 2011 van Meerstad vast te stellen als vertrekpunt voor de verdere ontwikkeling van Meerstad (mede op basis van de in dit kader opgestelde second opinion van de RebelGroup);
- in te stemmen met een gewijzigde samenwerkingsvorm, waarbij de grondexploitatie van Meerstad voor rekening en risico van de gemeente Groningen wordt gevoerd, de samenwerking met private partijen vorm krijgt via een bouwclaimovereenkomst, de betrokkenheid van de gemeente Slochteren zich richt op realisatie van publieke voorzieningen op haar grondgebied en het beheer van het openbaar gebied (inclusief meer) en de provincie de EHS gelegen buiten het exploitatiegebied zal ontwikkelen;
- een bedrag van € 35 miljoen in te brengen in de grondexploitatie Meerstad, € 4,5 miljoen in te brengen als reservering voor het renterisico € 4,5 miljoen en € 0,5 miljoen aan te wenden om de rentevorderingen op GEM Meerstad kwijt te schelden;
- de bestaande leningen, totaal € 330 miljoen, van GEM Meerstad over te nemen en (gedeeltelijk) te herfinancieren, waarbij de maximale financieringsbehoefte ca. € 365 miljoen bedraagt.

In de grondexploitatie van 2011 hebben we een aantal forse ingrepen doorgevoerd om de gevolgen van de stagnerende woningmarkt en de veranderde financiële markt op te vangen. De belangrijkste ingrepen zijn van programmatische aard. Het woningbouwprogramma wordt teruggebracht van circa 9.100 naar 6.500 woningen (van 405 naar 250 woningen gemiddeld per jaar). Het aantal hectares bedrijventerrein is teruggebracht van 130 naar 85 hectare.

In de grondexploitatie is een bezuinigingstaakstelling van € 20 miljoen opgenomen. Belangrijk uitgangspunt in de grondexploitatie is daarnaast de bijstelling van de grex rente naar 3,75%. De verwachting is dat door herfinanciering van een deel van het huidige leningenpakket de gemiddelde grex rente kan worden teruggebracht naar 3,75%. Omdat de herfinanciering zich uitstrekt over een leningperiode van 8 tot 12 jaren treffen we een voorziening van € 4,5 miljoen met het oog op het renterisico.

Het halen van de verkoopopbrengsten vormt het belangrijkste risico voor de grondexploitatie. Naast de woningverkoop gaat het daarbij specifiek om het risico betreffende de beoogde waardevermeerdering van plandeel Noord, de opbrengsten van de bedrijventerreinen en de gecalculerde subsidie-inkomsten. Het totale risico op deze laatste drie posten bevindt zich tussen € 0 en 42 miljoen.

Het totale risico voor Meerstad is met het oog op het aan te houden weerstandsvermogen berekend volgens de verfijnde boxensystematiek en komt uit op 93 miljoen euro. Rekening houdend met de waarschijnlijkheidsfactor van 90% en het ratio weerstandsvermogen van 0,8 is een aanvulling van het weerstandsvermogen voor Meerstad met € 52,5 miljoen euro nodig. We beogen de besluitvorming over het 'vullen' van het weerstandsvermogen mee te nemen in de voorjaarsbrief 2013.

De gemeente Slochteren draagt € 3 miljoen bij ten behoeve van de grondexploitatie, de provincie en het Ministerie van EL&I beiden € 6 miljoen. Besluitvorming in zake Meerstad is voorzien op 25 januari 2012.

PLANOLOGISCHE PROCEDURES

- **Bestemmingsplan Meerstad Midden**
Op 23 juni 2010 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan over het bestemmingsplan 'Meerstad-Midden' (c.a.). Op een aantal onderdelen na heeft zij zich positief uitgesproken. Goedkeuring is onthouden aan de verkeersbestemming voor de beoogde zuidelijke ontsluitingsweg bij Harkstede. Daarnaast heeft de Raad van State geoordeeld dat er in een straal van 300 meter rondom het 'Grunopark' geen woningen mogen worden gebouwd. Tenslotte is goedkeuring onthouden aan enkele overige -ondergeschikte- onderdelen van het bestemmingsplan.
- **Vrijstellingsbesluit Deelplan 1 (Meeroevers)**
De Raad van State heeft het vrijstellingsbesluit in stand gelaten. De ingestelde beroepen zijn niet-ontvankelijk verklaard.
- **Ontgrondingvergunning**
De Raad van State heeft de beroepen van twee appellanten tegen de ontgrondingvergunning voor het graven van het meer gegrond verklaard en de vergunning vernietigd. Voor Meeroevers fase 1 vormt dit geen probleem. Daarnaast is door de provincie een machtigingsbesluit genomen voor fase 2 en 3. In december 2010 is door de provincie een nieuwe ontgrondingvergunning voor het gehele gebied opgesteld, waartegen wederom twee beroepen zijn ingediend. De Raad van State moet hier nog uitspraak over doen.
- **Uitwerkingsplan Meeroevers I**
Het uitwerkingsplan is in december 2010 onherroepelijk geworden.
- **Uitwerkingsplan en Beeldkwaliteitsplan Meeroevers fase II**
Het ontwerp-uitwerkingsplan ligt ter visie. Parallel hieraan is het beeldkwaliteitsplan door de GR Meerstad in procedure gebracht.
- **Uitwerkingsplan IJsbaanlocatie**
Het uitwerkingsplan is in maart 2011 vastgesteld door B&W van Slochteren en is onherroepelijk.
- **Bestemmingsplanwijziging heikikkercompensatiegebied**
De bestemmingsplanwijziging is door de Raad van Slochteren vastgesteld in november 2010. Het plan is in februari 2011 in werking getreden (onherroepelijk).
- **Partiële herziening Meerstad-Midden**
Voor enkele gedeeltes van het bestemmingsplan Meerstad Midden is een herziening in procedure. In deze partiële herziening spelen we in op onder meer geluid, aanlegplaatsen en aanpassing aan nieuwe wetgeving. De partiële herziening heeft ter visie gelegen en op dit ontwerp zijn geen zienswijzen binnen gekomen.
- **Uitwerkingsplan school**
Het uitwerkingsplan voor de school is opgestart.

2. Risico's

In onderstaande risicomatrix zijn de belangrijkste risico's vermeld. Een volledige weergave van risico en beheersingsmaatregelen is opgenomen in de grondexploitatie van Meerstad en herijkt in het kader van de grondexploitatie 2011. Op de grondexploitatie 2011 heeft het college een second opinion laten uitvoeren door de Rebel Group.

Collegedebat - Sleutelprojectenrapportage september-december 2011

	Risico	Beheersmaatregel
1. Uitgifte gronden	Vertraging in de uitgifte van kavels heeft grote effecten op de grondexploitatie en vormt daarmee dan ook het belangrijkste risico van de grondexploitatie.	In de grondexploitatie 2011 zijn de programma's bedrijventerreinen en wonen fors neerwaarts bijgesteld. Voor de eerste drie jaren is een voorziening getroffen in de grex 2011, met het oog op de aanhoudende (woning) marktomstandigheden.
2. Verwerving gronden	Het risico van de verwerving van gronden die nu nog niet in eigendom zijn van de gemeente met een doorleveringsverplichting aan de GEM. Hierdoor kan de uitvoering van de ruimtelijke uitgangspunten van het Masterplan in gevaar komen. De grondexploitatie gaat uit van realisatie van het gehele Masterplan, waarbij opbrengsten en kosten als geheel worden gecalculeerd. De grondexploitatie is gevoelig voor wijziging in de aannames inzake kosten en momenten van verwerving van gronden.	De neerwaartse bijstelling van het programma, leidt tot reductie van het verwervingsrisico. Daarnaast is de aanname ten aanzien van bijdragen van derden bijgesteld in de grex 2011.
3. Bestuurlijke omgeving	Twee gemeenten, een provincie en het Rijk (Ministerie van EL&I) als publieke deelnemers en 4 marktpartijen maken de ontwikkeling van Meerstad tot een ingewikkeld proces. In juli 2009 is daarnaast de Gemeenschappelijke Regeling Meerstad (GR) geoperationaliseerd.	De beoogde herijking van de samenwerking rondom Meerstad decompliceert de overlegstructuren. Het is van belang om met de gemeente Slochteren goede afspraken te maken over de tijdige realisatie van publieke voorzieningen en adequaat beheer van het openbaar gebied. Strikte bewaking van bevoegdheden, verantwoordelijkheden en aansturing van de uitvoering.
4. Subsidies	In de grex wordt rekening gehouden met ca. 22,5 miljoen (nominaal) aan subsidiegelden.	Constante monitoring van kansen betreffende subsidies en daarnaast overleg met provincie.
5. Voorzieningen openbaar gebied	Met betrekking tot eigendom, investeringskosten, beheer en exploitatie van de voorzieningen en het openbare gebied moeten voorafgaand aan de realisatie daarvan sluitende (bestuurlijke) afspraken worden gemaakt met alle (overheids) partijen. Met name de afhankelijkheid van Slochteren inzake tijdige en volledige oplevering van voorzieningen is een aandachtspunt. Tussen planning en realisatie van voorzieningen enerzijds en kavelsuitgifte, woningprogramma - en fasering en moment en van oplevering bestaat een directe relatie. programmatische en plannings-technische wijzigingen vragen dan ook telkens herijking van planning en inhoud van het voorzieningenprogramma.	Het programma voorzieningen is in de grex 2011 kwantitatief herijkt op basis van de nieuwe inwoneraantallen. Doordat de gemeente Slochteren in het beoogde nieuwe samenwerkingsmodel de publieke voorzieningen op haar grondgebied zal realiseren is bestuurlijke afstemming op dit punt van belang.
6. Procedurele risico's	Vertragsrisico door planologische procedures, zoals bestemmingsplan, artikel 19 procedures, externe veiligheid. Actuele risico's zijn: nadere uitwerking van het Bestemmingsplan Meerstad Midden in uitwerkingsplannen, partiele herzieningen door onthouding van goedkeuring van onderdelen van dit bestemmingsplan en het verkrijgen van benodigde ontgrondingsvergunning(en).	Adequate aansturing en afhandeling van publiekrechtelijke procedures, bezwaar en beroep. De uitspraak van de Raad van State is een belangrijke stap ter reductie van de planologische risico's.
7. Woningbehoefte	Er is onderzoek gedaan naar de woningbehoefte rond Groningen voor de komende jaren. De behoefte blijkt minder groot dan een aantal jaren geleden gedacht. Dit vormt een risico voor de afzet.	In de grex 2011 is het programma woningbouw fors neerwaarts bijgesteld.

Collegebrief - Sleutelprojectenrapportage september-december 2011

8. Planontwikkeling risico's en ontwikkelingsopgave GEMM Meerstad	<p>Het betreft de risico's die inherent zijn aan dergelijke grootschalige herontwikkelingen en behoren tot de planontwikkelingsopgave van Bureau Meerstad. Enkele hiervan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tijdige realisatie en aansluitingen hoofdinfrastructuur en OV. • Bodemrisico's, archeologie, flora en fauna, milieukwaliteit en obstakels in ondergrond • Omgang met hinderzones, geluid, aanwezige infrastructuur (hoogspanningsleidingen, etc.) 	<p>Belangrijke beheersingsmiddelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Volledigheid en actualiteit van onderzoeken • Flexibiliteit in planvorming • Vroegtijdig overleg met toetsende overheden
9. Financiering	<p>De grex 2011 gaat uit van een rente van 3,75%. Dit moet worden bereikt door een deel van het bestaande leningenpakket te herfinancieren.</p> <p>Het lagere rentepercentage brengt een renterisico met zich mee, enerzijds omdat herfinanciering nog moet plaatsvinden (zsm na besluitvorming gemeenteraad) en anderzijds omdat financiering tegen het beoogde gemiddelde rentepercentage voor een periode van 8 tot 12 jaar mogelijk is. Of na deze termijn ook tegen de beoogde grex rente kan worden gefinancierd zal moeten blijken.</p>	<p>Met het oog op het lagere rentepercentage wordt bij de grex 2011 voorgesteld een voorziening te treffen ter hoogte van € 4,5 miljoen.</p> <p>Monitoring van alternatieve financieringsopties.</p>

3. Financiën

Stand van de kredieten (gemeentelijke plankosten en aankoop kavels)

Besluit 26 november 2003, nr. 5c	3.200.000
Besluit 31 oktober 2007	2.800.000
Besluit 17 november 2010, nr. 8j	1.500.000
Besluit 17 februari 2010, aankoop kavels Meeroevers fase I	3.060.000
Besluit 29 juni 2011	550.000
Besluit 26 oktober 2011, aankoop kavels Meerovers fase IIB	4.590.000
Totaal beschikbaar krediet	15.700.000

Stand van de uitgaven plankosten

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	6.197.125
---	-----------

Stand van de uitgaven Meeroever kavels

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	7.017.610
---	-----------

Totale stand van de uitgaven t/m 31 december 2011	13.214.735
---	------------

Op grond van de verwachte uitgaven verwachten wij geen kredietoverschrijding.

Op basis van de beoogde nieuwe samenwerkingsstructuur, waarbij de grondexploitatie voor rekening en risico van de gemeente Groningen wordt gevoerd, zal organisatorische en financieel administratieve herinrichting van het project plaatsvinden.

STATIONSGBIED



1. Voortgang

Uw raad stelde op 20 juli 2011 het voorkeursalternatief voor de lange termijnontwikkeling van het Stationsgebied vast: *Groningen Stationsgebied, Rapportage Voorkeursalternatief, Movares / De Zwarte Hond*. Uw besluit is een uitspraak over de ambitie voor het gebied en komt tot uitdrukking in een zestal kernpunten. In de komende fase stellen we vanuit deze ambitie een ontwikkelingsstrategie op dat niet zozeer als eindbeeld, maar vooral als procesdocument dient. Gedurende een lange periode hanteren we deze ontwikkelingsstrategie als leidraad voor de te nemen besluiten met de blik gericht op de eerder verwoorde ambities. Het resultaat daarvan denken we uw raad medio 2012 voor te leggen.

Voor wat betreft uw Motie fietstoegang traverse, eveneens aangenomen tijdens uw raadsvergadering van 20 juli 2011, zullen wij de mogelijkheden onderzoeken.

Parallel daaraan werkt ProRail aan een planstudie voor de spoogerelateerde infrastructuur op en rond het station. Het gaat hier om projecten die in het kader van het Regio Specifiek pakket (RSP) voor de regionale spoorlijnen en de RegioTram tot stand komen. De planstudie moet inzicht geven in de maatregelen die hiervoor op het station nodig zijn en hoe we deze gefaseerd gaan uitvoeren. We zullen de voorstellen beoordelen vanuit de door de raad vastgestelde ambities. ProRail heeft een integrale aanpak voor ogen, afgestemd met onder andere de toekomstige gebiedsontwikkeling van het Stationsgebied en ook met de planning voor de RegioTram. Daarmee behouden we met de ontwikkelingsstrategie naar tijd en inhoud een samenloop met het traject van ProRail.

2. Risico's

De visieontwikkeling van het Stationsgebied bevindt zich in de beginfase. Ons doel is een integrale lange termijnvisie voor de gebiedsontwikkeling: hoe kunnen we infrastructurele

Collegebrief - Sleutelprojectenrapportage september-december 2011

maatregelen en vastgoedontwikkeling optimaal op elkaar afstemmen en hoe laten we ze elkaar versterken? De beantwoording van deze ingewikkelde vragen vergt tijd. Datzelfde geldt des te meer voor de verwerving van de noodzakelijke externe middelen. Daarvoor lopen een aantal initiatieven, vooral gericht op de langere termijn (zie laatste alinea).

Op korte termijn moeten we wel besluiten nemen over een aantal zaken die nu spelen. Maar ook maatregelen met betrekking tot het spoorverkeer, onder andere de doorkoppeling van de regionale lijnen, de daarvoor noodzakelijke nieuwe spoorpassage en eventueel een nieuwe stationshal. Het risico bij deze ontwikkelingen is dat ze uiteindelijk niet, of minder goed passen in het ideale eindbeeld. Deels moeten we dat aanvaarden. Deels kunnen we dat voorkomen door bepaalde maatregelen een tijdelijk karakter te geven en door goed af te stemmen met andere hiermee samenhangende projecten, zoals de RegioTram en de zuidelijke ringweg. Wij zullen deze samenhang nauwgezet bewaken in de bestuurlijke overleggen. Dit risico neemt af, naarmate we meer inzicht krijgen in het ontwikkelingsperspectief van het Stationsgebied. Het kader om maatregelen te beoordelen krijgt steeds meer vorm.

Een belangrijk organisatorisch risico is het samenwerkingsrisico. Er zijn immers veel belangen en posities verbonden met de ontwikkeling van het Stationsgebied. Het is zaak al deze belangen goed voor ogen te houden bij het maken van keuzes. Een effectieve samenwerking valt of staat hier mee. De gekozen organisatievorm kan hieraan een goede bijdrage leveren.

We hebben in ons collegeprogramma al benadrukt, dat het accent voor de komende periode ligt op het realiseren van de diverse infrastructurele maatregelen. Daarvoor zijn immers ook fondsen beschikbaar. Voor de langere termijn komt de vastgoedontwikkeling in beeld. De daarvoor in onze ogen noodzakelijke verplaatsing van het emplacement vergt de nodige investeringen. Voor een bijdrage daarin zien we zeker een rol weggelegd voor het rijk. De meest gerede weg daarvoor loopt via de gebiedsagenda MIRT Noord-Nederland. Zekerheid over geld kan in dit stadium echter niet worden verschaft. Wel voelt het rijk zich betrokken bij dit project. Op langere termijn biedt deze betrokkenheid wel perspectief is onze verwachting.

3. Financiën

Stand van de kredieten

Raadsbesluit 17 december 2008, nr. 6 g	300.000
Raadsbesluit 22 april 2009, nr. 412	242.000
Raadsbesluit februari 2010, nr. 603	458.000
Raadsbesluit 17 november 2010, nr. 6g	851.000
Totaal toegestane plankosten	1.851.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	1.444.485
---	-----------

EEMSKANAALZONE



1. Voortgang

Binnen de Eemskanaalzone (EKZ) onderscheiden we een groot aantal deelgebieden en projecten. De relevante projectonderdelen lichten wij hieronder toe.

Kop van Oost

Eind januari 2012 heeft Heijmans kenbaar gemaakt de 2^e fase van de Kop van Oost niet op de eerder voorgestane wijze tot ontwikkeling te zullen brengen en de samenwerking op dit punt met Lefier te beëindigen. Heijmans is voornemens tot een alternatieve invulling van de locatie te komen en zal hiertoe in overleg treden met de gemeente en de bewoners van de Kop van Oost fase 1.

Berlagetracé

We werken aan de verkeersontsluiting tussen de Berlagebrug en de toekomstige Sontbrug (Berlageknoop). Op het moment dat we de benodigde percelen hebben verworven (op zeer korte termijn) en het verkeerskundig ontwerp besteksgereed is, kan de aanbesteding en gunning plaatsvinden. We beogen de werkzaamheden te starten medio 2012 en deze in de zomer van 2013 af te ronden.

Sontwegtracé

Op 27 april 2011 heeft uw raad de uitgangspunten vastgesteld voor het Sontwegtracé inclusief brug. Ook het bijbehorende kostenplaatje (65 miljoen) en dekkingsvoorstel (Meerstad, FES en RSP) voor het Sontwegtracé zijn vastgesteld. Tevens is er een aanvullend krediet beschikbaar gesteld van € 720.000.

Uitgangspunt is: Er komt één brug over het Winschoterdiep. De brug krijgt een doorvaarthoogte van 3,80 meter en een doorvaartbreedte van 18 meter. Het basisprofiel van de brug is toekomstbestendig en heeft gescheiden infrastructuur voor fiets, auto en bus.

Collegebrief - Sleutelprojectenrapportage september-december 2011

In de komende periode werken we het schetsontwerp uit naar een definitief ontwerp en zullen overige voorbereidende werkzaamheden plaatsvinden. Nader onderzoek naar de nautische aspecten heeft plaatsgevonden. De provincie heeft akkoord gegeven voor de plek en de hoogte van de brug. We moeten nog een aantal zaken uitzoeken (funderingsonderzoek, bodemonderzoek en geluidsonderzoek, verkeersmodel), voordat het voorlopig ontwerp omgezet kan worden naar een definitief ontwerp (DO), inclusief bijbehorende kostenraming. De toetsingscommissie heeft een positief advies uitgebracht ten aanzien van de beoogde RSP HOV dekkingsmiddelen (€ 18 miljoen). Indien conform wordt beschikt, dan zijn de dekkingsbronnen voor de beoogde investering toereikend (€ 65 miljoen, conform raadsvergadering april 2011). Tenslotte zal nog een second opinion worden uitgevoerd op de kostenraming. Dit kan pas als alles klaar is (juni 2012). De verwachting is dat het DO, inclusief uitvoeringsbudget, in september 2012 door uw raad wordt vastgesteld.

Woonschepenhaven

In december 2011 besloot uw raad € 5 miljoen beschikbaar te stellen voor de revitalisering van de woonschepenhaven (Kredietaanvraag Woonschepenhaven, d.d. 21-12-2011). We willen in de eerste helft van 2012 in overleg met de bewoners een inrichtingsontwerp voor de haven uitwerken en dat opvolgend uw raad ter besluitvorming voorleggen.

Visie Eemskanaalzone – deelgebied Boulevard

In de Visie EKZ is ook het deelgebied Boulevard gedefinieerd: het gebied tussen Oosterhavenbrug, Damsterdiep, Waterknoop en Sontweg. In de visie geven we voor dit deelgebied aan, dat hier een hoogwaardige stedelijke woonlocatie moet ontstaan. Waarbij de noord- en zuidzijde van het Eemskanaal zeer verschillend, maar toch complementair aan elkaar zijn. In december 2011 heeft u de projectofferte ontvangen, waarin we aangeven hoe we de inrichting van de openbare ruimte in dit deelgebied, als raamwerk voor verdere invullingen, vorm willen gaan geven. Wij nemen ook de langzaamverkeer verbinding tussen de noord- en zuidzijde (tussen Sontweggebied en binnenstad) mee binnen deze visie. De visie op de openbare ruimte vormt tegelijkertijd een noodzakelijk onderdeel van de Ontwikkelvisie voor het Sontweggebied. En zij geeft invulling aan de openbare ruimte als onderdeel van de Sontwegverbinding naar Meerstad en van de verbinding van de Eemskanaalzone (noord en zuid) richting de binnenstad. Het doel van de visie Eemskanaalzone Boulevard is om een kwalitatief hoogwaardig woon- en werkmilieu in dit deelgebied van de Eemskanaalzone te realiseren, waarbinnen ook de interne en externe ontsluiting, alsmede de gewenste interwijk-verbindingen voor langzaam verkeer door het gebied op aantrekkelijke wijze vormgegeven kan worden. Enerzijds kan daarvan een stimulerende werking uitgaan op initiatieven vanuit de markt. Anderzijds wordt daarmee duidelijk hoe vanuit de projectontwikkeling kan worden ingespeeld op en bijgedragen aan onze wensen ten aanzien van de openbare ruimte.

Deze visie (bouwstenennotitie) willen we in 2012 afronden en bieden wij uw raad aan. Daarna kan worden gestart met de ontwikkeling van een stedenbouwkundig plan en een ontwikkelstrategie in nauw overleg met de ontwikkelende partijen in het gebied.

Overige onderdelen

- De raad is op 3 februari 2011 geïnformeerd over het ontwerp bestemmingsplan van Damsterdiep 269 en 275, op deze twee percelen staan 216 wooneenheden voor studenten. Het bestemmingsplan is door de raad vastgesteld. Tegen het bestemmingsplan is beroep ingediend bij de Raad van State.

- Voor P+R Driebond beogen we in 2012 te komen tot een projectaanpak en een locatie. De aansluiting met Meerstad zal hierbij centraal staan. Realisatie is afhankelijk van de toekenning van RSP-middelen en de politieke wenselijkheid. Rond de zomer zullen wij uw raad hierover informeren.
- In november 2011 hebben wij u per brief geïnformeerd over de ontwikkelingsstrategie van de Eemskanaalzone, waarbij een totaaloverzicht is gegeven van alle locaties en onderdelen.

2. Risico's

Woningbouwlocaties algemeen

De financiële risico's betreffen de grondposities die wij hebben ingenomen en de potentiële opbrengstwaarde. We beogen de aankopen ten behoeve van woningbouw via locatieontwikkeling te compenseren. Op het moment dat de individuele ontwikkellocaties nader zijn uitgewerkt, kunnen adequate (deel)exploitaties worden opgezet.

Woonschepenhaven

- De woonschepenbewoners hebben via de ligplaatsvergunning het recht op een ligplaats in de haven. De gemeente is eigenaar van de haven (ondergrond/water/steigers) en kan waar nodig verwijdering vorderen van terrassen, schuurtjes en overige bouwsels, voor zover sprake is van een redelijke compensatie. Dit sluit echter niet uit dat juridische procedures worden aangespannen door bewoners, wat doorgaans tijdrovend en kostbaar is.
- De lange voorgeschiedenis maakt dat er sprake is een breed gevoel van wantrouwen tegenover de gemeente, wat vraagt om een heldere lijn en keuzes, met zicht op uitvoering.
- De gemêleerde samenstelling van de woonschepenbewoners, de uiteenlopende individuele belangen en de reikwijdte van het Comité Woonschepenhaven als vertegenwoordigend platform vraagt om een individuele benadering en maatwerk, wat tijdrovend is.
- De veelal als autonoom ervaren leefstijl maakt dat het verbeteren van de beeldkwaliteit door het ordenen van bouwwerken en terrassen, evenals het herverkavelen van ligplaatsen tot weerstand zal leiden.
- Het gevraagde krediet van € 5 miljoen vloeit voort uit een tentatieve raming en wordt aangemerkt als taakstellend.

Infrastructuur

- Het project Sontwegtracé bevindt zich nog in het stadium van voorlopig ontwerp. Verschillende (civieltechnische) kostenposten zijn op hoofdlijnen doorgerekend. Bij de uitwerking naar een definitief ontwerp zal de onzekerheidsmarge verkleinen. De verwachting is dat we binnen de € 65 miljoen blijven. Risico's zijn bijvoorbeeld verwervingen, bodem- en saneringskosten, ed.
- De benodigde RSP HOV infra middelen voor het Sontwegtracé zijn nog niet toegekend. De toetsingscommissie heeft echter een positief advies uitgebracht.

3. Financiën

De ontwikkelingen van de deelgebieden binnen de EKZ strekken zich uit over een groot aantal jaren, waarbij we in grote mate afhankelijk zijn van marktinvesteringen. Om de risico's te beperken houden we de programma's zo flexibel mogelijk; aanpassingen kunnen worden

Collegebrief - Sleutelprojectenrapportage september-december 2011

ingezet om de tekorten te verminderen. Door flexibiliteit en fasering binnen de visie kunnen we maximaal op de marktomstandigheden inspringen en dit risico zoveel mogelijk beperken.

Voor het Sontwegtracé is in april 2011 een investeringsbegroting door de gemeenteraad vastgesteld, ter hoogte van € 65 miljoen.

Als dekking beogen we:

- | | |
|---|--------------|
| ▪ Bijdrage Meerstad | € 30 miljoen |
| ▪ RSP-overig | € 18 miljoen |
| ▪ Bijdrage FES | € 12 miljoen |
| ▪ Bijdrage structureel nieuw beleid – risicobuffer 2014 | € 5 miljoen |

Openbare ruimte

Voor de aanpak van de openbare ruimte, zoals beoogd in de visie en verwerkt in de FES - subsidieaanvraag, gaan we uit van een taakstellend investeringsniveau van ca. € 5 miljoen. De projectofferte van de visie Openbare Ruimte Eemskanaalzone-Boulevard is door het College vastgesteld en heeft voor uw Raad ter inzage gelegen in de visietrommel. Het gaat hierbij om de kosten van de 'boardwalk' langs de noordzijde van het Eemskanaal, de groenimpuls in het projectgebied (voor zover niet meegenomen in Sontwegtracé) en de aanpak van de openbare oevers (deels al invulling aan gegeven bij de Kop van Oost). De genoemde investeringsraming is niet gebaseerd op concrete ontwerpen, maar betreft een tentatieve berekening op basis van civieltechnische aannames (geïndexeerd vanaf 2006).

Loop/fietsbrug

In de visie gaan we uit van een langzaamverkeer verbinding tussen het Sontweggebied en de daar gevestigde detailhandel verbindt met het centrum. Vooralsnog hanteren we een taakstellende investeringsraming van ca. € 4 miljoen euro. Bepalend voor de uiteindelijke kosten zijn: de gewenste hoogte, de mogelijkheden voor inpassing en positionering van hellingbanen (mede met het oog op eigendomsposities, kabels en leidingen, nautische aspecten en eisen van de vaarwegbeheerder) en de economische functie van de kades en de eisen die dit met zich meebrengt. Ook dit project is in de FES-subsidie opgenomen. Dit projectonderdeel wordt meegenomen in de visie EKZ, deelproject boulevard.

P+R Driebond

De visie voorziet in een transferium op Driebond. Voor de investeringsopgave hanteren we een taakstellend bedrag van € 4,5 miljoen. Uiteindelijke kosten hangen af van de positionering en vormgeving.

Het totale investeringsniveau voor de hierboven beschreven aanpak begroten we daarmee taakstellend op ca. € 13,5 miljoen. Potentiële dekkingsbronnen zijn onder andere FES € 4,0 miljoen en RSP (gelabeld voor transferium) ad. € 4,5 miljoen. Voor een bedrag van € 5 miljoen euro zal nog nadere dekking moeten worden gezocht. Tevens zal de politieke afweging gemaakt moeten worden of de P+R Driebond gerealiseerd zal worden.

Al deze ontwikkelingen krijgen samen met een andere reeks ontwikkelingen een financiële vertaling binnen de (herziene) integrale grondexploitatie Eemskanaalzone. In de komende periode werken we aan deze integrale grondexploitatie. Hierbij gaan we in op de investeringen en dekking voor de volgende reeks deelgebieden binnen het totale gebied van de Eemskanaalzone:

- Sontwegtracé (Europaplein t/m Oostelijke ringweg)
- Berlagetracé

Collegebrief - Sleutelprojectenrapportage september-december 2011

- Houtunie (Kop van Oost)
- Containerterminal
- Woonschepenhaven
- Eemskanaal noordzijde, 1e fase
- P+R Driebond
- Openbare ruimte
- Loop-/fietsbrug

De onderlinge verwevenheid van de diverse deelgebieden met elkaar zorgt ervoor dat het sturen op de afzonderlijke gebieden grote financiële onzekerheden en risico's met zich meebrengt. Door het als een gebiedsontwikkeling te benaderen wordt de samenhang bewaakt, kunnen de voor- en nadelen van de diverse keuzes en ontwikkelingen integraal afgewogen worden en kunnen diverse ontwikkelingen op elkaar afgestemd worden.

Een integrale grondexploitatie is noodzakelijk om de financiële verwevenheid en afhankelijkheid van de onderliggende deellocaties inzichtelijk te maken en op elkaar af te stemmen. De verwachting is dat de ontwikkeling van de deelgebieden in de Eemskanaalzone marktconform en elkaar opvolgend zal verlopen. Bij veranderende (markt)omstandigheden kan dan op eenvoudige wijze inzicht worden verkregen in de consequenties van de ontwikkelingen en kunnen – indien nodig – adequate bijsturingmaatregelen worden getroffen.

We beogen deze (herziene) integrale grondexploitatie Eemskanaalzone in het tweede kwartaal van 2012 aan uw raad voor te leggen.

EEMSKANAALZONE

Stand van de kredieten

Besluit 25 januari 2005, nr. 180	1.455.000
Totaal beschikbaar voorbereidingskrediet	1.455.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord tot en met 31 december 2011	305.470
--	---------

BERLAGETRACE

Stand van de kredieten

Berlagetracé; besluit 24 november 2004, nr. 5h	838.000
Berlagetracé besluit 19 oktober 2005 nr. 9	23.162.000
Totaalkrediet Berlagetracé	24.000.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord tot en met 31 december 2011	15.427.773
--	------------

SONTBRUG

Stand van de kredieten

Sontbrug en verbinding tussen Berlagebrug en Oostelijke Ringweg; besluit 19 december 2007, nr. 134	1.280.000
--	-----------

Collegebrief - Sleutelprojectenrapportage september-december 2011

Schetsontwerp Sontwegtracé; besluit 27 april 2011, nr. 8f	720.000
Totaal beschikbaar voorbereidingskrediet	2.000.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord tot en met 31 december 2011	889.793
--	---------

KOP VAN OOST

Stand van de kredieten

Houtunielocatie / Kop van Oost; Besluit 27 september 2006, nr. 6a	887.000
Besluit 25 maart 2009, 6b	60.000
Totaal toegestane kosten van het plan	947.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord tot en met 31 december 2011	745.039
--	---------

WOONSCHEPENHAVEN

Stand van de kredieten

Projectplan, SDC Noorddijk (10-04-2003)	40.000
Architectuurnota (13-11-2006)	40.000
Overbruggingskrediet ISV III (26-04-2010)	80.000
Besluit 27 april 2011, 8b, punt V	34.000
Besluit 21-12-2011, 6i	5.000.000
Totaal toegestane kosten van het plan	5.194.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord tot en met 31 december 2011	197.237
--	---------

VISIE EEMSKANAALZONE BOULEVARD

Stand van de kredieten

Besluit 25 januari 2012, 6c	100.000
Totaal toegestane kosten van het plan	100.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord tot en met 31 december 2011	9.837
--	-------

Het krediet van 330.000 euro voor EKZ 32/32a, vastgesteld door uw raad op 28 september 2011, valt buiten de scope van de sleutelrapportage EKZ.

GROTE MARKT OOSTZIJDE



1. Voortgang

Na het besluit van Gedeputeerde Staten over het toekennen van € 35 miljoen subsidie voor de Grote Markt Oostzijde en het Groninger Forum, hebben we de voorbereidingen voor de uitgestelde sloop weer opgestart. Sinds de eerste week van september vinden sloopwerkzaamheden plaats. De inspraak op de drie voorlopige bestemmingsplannen Grote Markt-Oostwand, Forum en Poelestraat-achterzijde is doorlopen. In november 2011 heeft uw raad deze bestemmingsplannen, evenals de geactualiseerde 'bouw en grondexploitatie Grote Markt oostzijde' vastgesteld.

Het tijdelijk informatiecentrum op de Grote Markt is 25 november geopend.

Groninger Forum

We hebben de voorbereiding voor de aanbesteding van de garage, de fietsstalling en het Forum gestart met een marktconsultatie. In november 2011 is de aanbestedingsprocedure officieel gestart. Rond de zomervakantie van 2012 verwachten we het werk te kunnen gunnen.

Uitvoering

Slopers werken aan de oplevering van het bouwterrein, waarna in maart 2012 het archeologisch onderzoek kan starten. Op dat moment zullen het middengebied (school, garage, bioscoopzalen, Naberhof) en de panden van de VVV en Frieslandbank zijn gesloopt. Na afronding van het archeologisch onderzoek, dat loopt tot september 2012, zal gestart worden met het graven van de diepwand van de parkeergarage.



afbeelding: Groninger Forum aan de Nieuwe Markt

2. Risico's

De belangrijkste vier risico's waaruit financiële tegenvallers kunnen voortvloeien zijn:

- De mogelijkheid dat er te weinig financiële reserve is gebudgetteerd voor tegenvallers tijdens de uitvoering van vooral de parkeergarage en het Forum;
- Financiële gevolgen voortvloeiend uit mogelijke vertragingen;
- De mogelijkheid van onvoldoende afstemming tussen deelprojecten en deelprocessen, waardoor kosten tussen wal en schip raken;

3. Financiën

Stand van de kredieten

Plankostenkrediet	
Besluit 30-12-2002, nr. 15	500.000
Besluit 29-01-2003, nr. 13	420.000
Besluit 28-04-2004, nr. 6	1.580.000
Besluit 25-02-2006, nr. 8	2.500.000
Besluit 28-03-2007, nr. 8	2.500.000
Besluit 18-06-2008, nr. 5q	1.250.000
Besluit 29-10-2008, nr. 6k	500.000
Besluit 26-11-2008, nr. 8	2.000.000
Besluit 17-06-2009, nr. 8	2.500.000

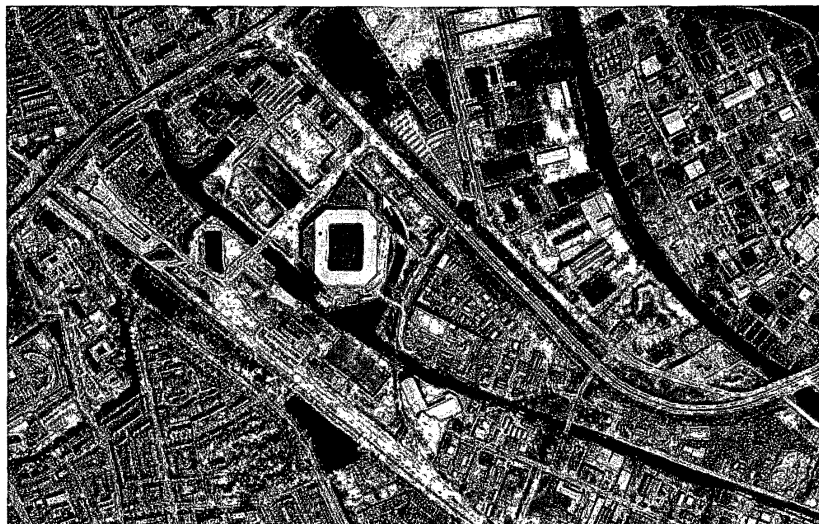
Uitvoeringskrediet	
Besluit 17-06-2009, nr. 8	15.000.000
Besluit 23-06-2010	40.000.000
Besluit 30-11-2011	115.000.000

Totaal plankosten en uitvoeringskrediet	183.750.000
--	--------------------

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	53.066.632
--	-------------------

EUROPAPARK



1. Voortgang

Alfacollege

Geplande oplevering: zomer 2012.

Kolencafé

De gesprekken over de vestiging van een horecavoorziening langs de kolenmuur aan de Euroborgkant, bevinden zich in de eindfase. Met de bouw van het Kolencafé, dat door de kolenmuur heen wordt gebouwd, zal naar verwachting in maart 2012 worden begonnen. Het betreft een prefab bouwsysteem dat eind 2012 opgeleverd wordt. Met de afronding van de bouw van het Alfacollege en het Kolencafé komt aan alle bouwactiviteiten rondom het Stadion definitief een einde.

Noorderpoort

We zijn in gesprek met het Noorderpoort over de vestiging van een zogenaamd sporttheater op het Europapark: een centrum voor sport en bewegen. Hierbij kijken we nadrukkelijk ook naar de wijkgerichte functie van een dergelijke voorziening.

Brander en Stoker

Met de aanleg van het openbaar gebied rondom de Stoker en Brander is een eind gekomen aan alle bouwactiviteiten. De procedure om het gebied aan Stadsbeheer over te dragen is in gang gezet.

De verwachting is dat we de gesprekken met de G4 en VvE over het in- en uitrijden van de bewonersgarage voor het einde van het jaar definitief kunnen afronden. Omdat het gaat om nogal complexe zaken, heeft het de nodige tijd gekost dit probleem op te lossen. Op verzoek van de bewoners onderzoeken we hoe we het bezoekersparkeren kunnen optimaliseren. Op alle dossiers in het traject betreffende de financiële afspraken met G4 over de aanleg van de

Collegebrief - Sleutelprojectenrapportage september-december 2011

bewonersgarage en het openbaar gebied werken we op dit moment toe naar een eindresultaat. De verwachting is dat we ook dit voor het einde van het jaar hebben afgerond.

Euroborg

Vanuit het collegeprogramma "Groningen geeft Energie" participeert de gemeente in de Energy Valley Topclub. Deze club is momenteel bezig met het opstellen van een uitvoeringsplan om de Euroborg verder te verduurzamen. Energiebesparing speelt hierbij een grote rol.

P+R Europapark (P3)

We hebben de vereiste vergunningen voor de gefaseerde aanleg van de aansluiting P3 op de Europaweg verleend. Omdat de engineering van dit project en de voorbelasting van het terrein (veel) meer tijd met zich meebrengt, zal de realisatie niet eerder te verwachten zijn dan in het najaar van 2012. Eerder gingen we uit van voorjaar 2012. Na realisatie van de aansluiting, beginnen we met doorsteek naar de Bornholmstraat.

We werken eveneens aan de afronding van het ontwerp voor de busbaan, zodat de busdoorstroming op de Europaweg verbeterd. We verwachten het uitvoeringskrediet in het voorjaar van 2012 bij uw raad te kunnen aanvragen.

Station Europapark

Gelijktijdig met de vaststelling van de grondexploitatie Europapark is in januari 2012 eveneens de grondexploitatie Station Europapark door uw raad vastgesteld. Beide zijn in één raadsvoorstel behandeld, vanwege de nauwe verbondenheid tussen de grondexploitaties en de samenhang van deze exploitaties in de ontwikkeling van het gebied.

De exploitatie van de fietskelder zal worden gedekt uit het binnenhalen van subsidies. We verkennen de mogelijkheden hiertoe. In de herziene grondexploitatie die in januari door uw raad is vastgesteld, hebben wij hier rekening mee gehouden.

Op 4 oktober 2011 is het startsein gegeven voor de aanleg van het station. Het werk ligt op schema.

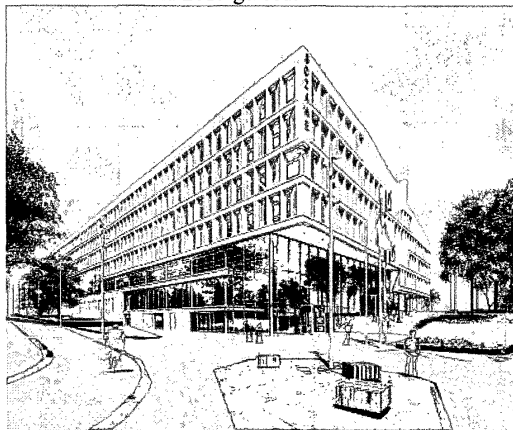
De afgelopen periode waren er problemen met de grondwateronttrekkingsvergunning van het Waterschap, omdat er meer grondwater werd onttrokken dan door het Waterschap was vergund. Dit probleem is geanalyseerd en in goed overleg opgelost. Eén van de maatregelen die is getroffen betreft het aanstellen van een watermanager door de aannemer die de bemaling tussen beide projecten (Station/SoZaWe) coördineert.

Het positieve resultaat van 8 miljoen euro dat de aanbesteding van het station opleverde, hebben we verwerkt in de begroting 2012.

Kritiek in de planning is de week buitendienststelling van de regeling tijdens de voorjaarsvakantie (25 februari – 4 maart 2012). Dan zal de aannemer vanaf de spoorse kant een aantal werkzaamheden moeten verrichten, waaronder een deel van de geplande spoorvernieuwing evenals het inschuiven van de (fiets)tunnelbak die de Helperzoom met het Europapark verbindt. Als de aannemer deze week niet haalt, zal de planning onder druk komen te staan en zal het nog onzeker zijn of het station eind volgend jaar operationeel zal zijn.

Collegiebrief - Sleutelprojectenrapportage september-december 2011

Op 8 september 2011 is de nieuwbouw voor de dienst Sociale Zaken en Werk aan het Harm Buitenplein officieel van start gegaan. Het kantoor, ontworpen door Meyer en Van Schooten Architecten is eind 2013 gereed.



Afbeelding: Kantoor Sociale Zaken en Werk

Helperpark en Kantorenkwartier

De uitkomst van het onderzoek van SITE - Urban Development om tot een gebiedsconcept te komen, kan op breed draagvlak in uw raad rekenen. De gevolgen hiervan hebben we vertaald naar een nieuwe herziene grex, die we in januari 2012 ter besluitvorming aan u hebben voorgelegd. Daarbij kunnen we niet uitgaan van een vaststaand programma, zoals we gewend waren. Maar zullen we uitgaan van aannames voor wat betreft het programma, omdat we flexibel willen inspelen op toekomstige vragers.

Om de door SITE teweeggebrachte energie te behouden, hebben we een klankbordgroep opgezet, die in oktober 2011 voor het eerst bijeen is gekomen. Het aanvullend budget van € 200.000,- dat is bedoeld voor een extra kwaliteitsimpuls, hebben we onder andere ingezet voor een buurtpark, dat met input van de bewoners is opgeleverd. Daarnaast zetten we in op maatregelen die het water in het gebied toegankelijker maakt. De planvorming voor een loop/fietsroute is afgerond, zodat we ook deze impulsmaatregel binnenkort zullen gaan aanleggen.

De thema's parkeren en energie (warmte/koude voorzieningen) vragen een speciale aanpak, omdat die tot synergie, kostenbesparing en een duurzamere stad leiden. Door als overheid slimme investeringen te doen, kunnen we win-win situaties creëren. We werken in samenwerking met externe adviseurs de opzetten uit en zullen de aannames die hieruit voortkomen betrekken bij de grex.

2. Risico's

De herziene grondexploitaties voor het Europapark en het Station Europapark zijn in januari 2012 door uw raad vastgesteld.

De belangrijkste reden hiervoor is dat door de crisis de marktomstandigheden fors zijn veranderd. Het programma dat ooit is gemaakt voor het Europapark sluit daar niet meer op aan. We passen het daarom aan de nieuwe omstandigheden aan. Dat betekent onder andere

Collegebrief - Sleutelprojectenrapportage september-december 2011

meer openbare ruimte en groen. En het betekent meer ruimte voor functies die minder opbrengsten genereren (zoals scholen en wonen), maar waar wel vraag naar is. Een eerste ruwe kostenraming van deze aanpassing (inclusief de tot nu toe geleden renteverliezen) komt uit op een tekort van 12 miljoen euro. In de meerjarenbegroting in 2012 is al een bedrag van € 6 miljoen voor dit tekort gereserveerd. Derhalve zal het resterende tekort ad € 6 miljoen ten laste van de reserve grondzaken/algemene reserve gebracht moeten worden.

Europapark bevat naast de normale risico's ten aanzien van grondexploitatie een aantal bijzondere risico's:

- De omvang van de boekwaarde in relatie tot de begrote grondopbrengsten.
- De fasering van de gronduitgifte.
- Subsidiebeheer, te noemen valt: SNN, EFRO, ISV, BDU, BIRK, Kompas. Voorwaarden subsidies staan soms haaks op gemeentelijk beleid of het door de gemeente gewenste uitvoeringsniveau.

3. Financiën

EUROPAPARK

Stand van de kredieten:

Besluit 05-11-1998, nr.5e	6.909.000
Besluit 27-01-1999, nr.12	681.000
Besluit 22-12-1999, nr.18	13.296.000
Besluit 21-11-2001, nr.11	23.716.000
Besluit 31-03-2004, nr. 8	4.922.000
Besluit 23-05-2007, nr. 7	43.700.000
Totaal krediet	93.224.000
Correctie	-/ - 24.000
Grex 2012, 25-01-2012	-/-
	1.200.000
Totaal toegestane kosten van het plan	92.000.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	85.203.497
---	------------

STATION EUROPAPARK

Stand van de kredieten

Besluit 28-05-2008, nr.12	2.200.000
Besluit 27-05-2009	41.900.000
Besluit 23-06-2010	2.000.000
Besluit 27-4-2011 (fietskelder)	3.016.000
Grex 2012, 25-01-2012	10.819.000
Totale toegestane kosten van het plan tot en met 2011	59.980.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	15.420.110
---	------------

WESTPOORT



1. Voortgang

Het totale bestemmingsplan Westpoort kan in drie deelgebieden worden onderscheiden. Uitsluitend het eerste deelgebied (= Westpoort – fase 1) is opgenomen in een grondexploitatie. Dit deelgebied omvat van noord naar zuid het gebied tussen het Hoendiep en de A7 en van oost naar west het gebied tussen de Roderwolderdijk – parallel aan het Koningsdiep – en volgt grotendeels de gemeentegrens tussen gemeente Groningen en gemeente Leek. Westpoort – fase 1 ontwikkelen we in drie deelfasen. Fase 1A (27 hectare) is in uitgifte. Fase 1B (18 hectare) zal over ruim een jaar uitgeefbaar zijn, op dit moment vindt grondzetting plaats. Voor fase 1C geldt dat we momenteel het bouwrijpmaken “on hold” hebben gezet. Dit is mede ingegeven door de zwakke economie. Ook de verwerving van gronden voor 1C is uitgesteld, zo hebben we de voormalige CSM-gronden nog niet aangekocht.

De interesse voor vestiging op Westpoort is momenteel gering. In de vorige rapportage gaven we aan dat er vier serieus geïnteresseerde kandidaat bedrijven waren, goed voor 5 hectare. Inmiddels hebben de twee grootste partijen, goed voor 3,8 ha aangegeven niet naar Westpoort te zullen verhuizen. De locatie en de grondaanbieding hebben geen rol gespeeld bij het niet overgaan tot koop. De overige partijen zijn nog niet over gegaan tot aankoop. In 2012 zal blijken of deze partijen daadwerkelijk naar Westpoort gaan. Pipelife, het tweede bedrijf dat zich op Westpoort vestigt op een kavel van 2.000 m² (0,2 ha), zal medio 2012 openen. De voor 2011 in de grondexploitatie geprognosticeerde uitgifte van 1 hectare is niet gehaald. Uw raad heeft de herziene grondexploitatie in november 2011 vastgesteld.

We onderzoeken momenteel of het bestemmingsplan verruimd moet worden. Dit is ook afhankelijk van de MUST discussie en de uitkomsten van het STEC onderzoek welke wij in maart met uw raad zullen bespreken.

De foutief gelegde kabels en leidingen zijn verplaatst in het juiste profiel. Alleen de hoofdtransportleiding van het Waterbedrijf ligt nog op twee plekken 10 cm in uitgeefbaar gebied. Dit pakken we begin 2012 aan.

2. Risico's

Naast de algemene risico's die zich kunnen voordoen is het volgende risico specifiek van toepassing. In de herziene grondexploitatie die onlangs in procedure is gebracht, wordt uitgegaan van een geprognosticeerde gronduitgifte per jaar. Wanneer deze prognose niet wordt gerealiseerd, zullen de rentelasten oplopen en kan mogelijk een tekort ontstaan. In de herziening van de grondexploitatie in 2012 komen wij hier op terug.

3. Financien

Stand van de kredieten

Besluit 19-07-2000, nr. 5h	14.521.000
Besluit 27-02-2002, nr. 5 ^e	750.000
Besluit 28-01-2004, nr. 8	500.000
Besluit 22-12-2004, nr. 10	2.750.000
Besluit 19-10-2005, nr. 7	96.329.000
Besluit 20-02-2008, nr. 7	5.614.000
Besluit 27-01-2010, nr. 7e	-/- 2.022.000
Besluit 30-11-2011, nr 6h	-/- 47.690.000
Totale toegestane kosten (= opgeknipt uitvoeringskrediet t/m 2012)	70.752.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	64.461.135
---	------------

Bij de vaststelling van de laatste herziene grondexploitatie heeft uw raad de totale kosten bepaald op € 119.153.000. Deze kosten worden gedekt uit:

1. Opbrengst kaveluitgifte bedrijventerrein	€ 97.753.000
2. Opbrengst uitgifte overige gronden	€ 3.608.000
3. Nieuw beleid	€ 9.077.000
4. Externe subsidie	€ 8.664.000
5. Overige (externe) bijdragen	€ 212.000
Totaal	€ 119.314.000

ZERNIKE



1. Voortgang

Het Zernikegebied bestaat uit het bedrijventerrein Zernike Science Park in het noordelijk deel en een (onderwijs) campus aan de zuidkant. Binnen het *Akkoord van Groningen 2.0* is de ontwikkeling van Zernike een belangrijke opgave. We willen Zernike verder uitbouwen tot een toplocatie waar kennisinstellingen en bedrijfsleven stevig met elkaar verbonden zijn.

Stuurgroep Zernike

De stuurgroep heeft afgelopen anderhalf jaar gewerkt aan een nieuw ontwikkelmodel voor Zernike. Daarvoor zijn gesprekken gevoerd met geïnteresseerde partijen uit de vastgoedsector en is een interviewronde gehouden onder de beoogde doelgroepen. Ook is een intentieovereenkomst opgesteld, waarin de inzet en inbreng van de betrokken partijen is geformuleerd. Deze overeenkomst was gericht op het faciliteren en uitwerken van een vastgoedconcept voor Zernike en het management van het gebied. Afgelopen zomer zijn de laatste gesprekken gevoerd door de stuurgroepleden van de RUG, Hanzehogeschool en gemeente.

Gesproken is met een zestal vastgoedpartijen die in een eerdere ronde serieuze belangstelling hadden getoond. De uitkomsten hiervan zijn besproken in de stuurgroepvergadering van september 2011. Conclusie is dat de vastgoedmarkt wel degelijk kansen ziet voor het gebied, maar onvoldoende voor een prominente rol in de ontwikkeling. Daar spelen ook de huidige economische en financiële omstandigheden een belangrijke rol bij. Op basis hiervan heeft de stuurgroep besloten om voor Zernike in de verdere uitwerking twee sporen te bewandelen; profilering als *Energy Campus* (in directe relatie met de plannen voor de *Energy Academy*

Europe) en het opzetten van een gezamenlijk parkmanagement. Het doel is om in januari 2012 hierover vervolgspraken te maken.

Herziene exploitatiebegroting Zernike Science Park

In mei 2011 heeft uw raad de herziene exploitatiebegroting Zernike Science Park vastgesteld. Uitgangspunt hierbij: niet alle beschikbare kavels in het gebied zullen worden verkocht binnen de exploitatieperiode. Om alle grond te verkopen, gingen wij eerder uit van een gemiddelde verkoop van meer dan één hectare (10.000 m²) per jaar, gedurende de hele exploitatieperiode (20 jaar). De afgelopen jaren maakten duidelijk dat dit scenario niet erg waarschijnlijk is. De grondverkoop is nu gefaseerd en loopt in stappen op van circa 2.300 m² per jaar in de eerstkomende jaren tot circa 8.100 m² aan het eind van de exploitatieperiode. Zo zal circa 13 hectare worden verkocht binnen de exploitatieperiode en zal ongeveer 10 hectare resteren. Dit is rekenkundig verwerkt in de grondexploitatie. Er is geen nieuw ontwerp voor het gebied gemaakt, waarin deze consequentie is verwerkt. Voor het resterende deel is de economische waarde in 2030 nihil geschat. De verwachting is dat er geen vraag meer is naar gronden voor bedrijfsmatig gebruik.

P+R en Infrastructuur

De afronding van de eerste fase van het project P+R Zernike gebeurt medio 2012. In deze fase voeren wij een verkennend onderzoek uit naar de mogelijkheden voor multifunctioneel ruimtegebruik in het kwadrant tussen de Plataanlaan (Noordelijke ringweg), de Zernikelaan, de Nijenborgh en het verlengde van het Blauwborgje. Tevens verkennen we welke ontsluitingsvarianten bijdragen aan een goede doorstroming en verkeersveiligheid, waarbij we ook een andere aansluiting op de Noordelijke Ringweg onderzoeken. Vervolgfases worden afgestemd op de tramlannen.

2. Risico's

In de herziene grondexploitatie gelden naast de algemene risico's de volgende risico's:

- Definitieve besluitvorming over de tram moet nog plaatsvinden, dus ook over de verkoop van de grond voor de tramremise. Vertraging in de verkoop levert een nadelig resultaat op voor de grondexploitatie.
- Door de lange looptijd van het project is het geraamde resultaat zeer gevoelig voor schommelingen in de parameters (rentestijging, kosten- en opbrengstenstijging). Een vertraging in de fasering van de grondverkoop heeft ook nadelige gevolgen voor het geraamde resultaat.

Hoewel er gesprekken zijn geweest met gegadigden, zijn er geen verkopen geweest in 2011. Indien dit ook het geval is in de komende jaren, nemen de rentelasten toe ten opzichte van de raming en verslechtert het geraamde resultaat.

- De projectgroep Zernike heeft momenteel een minder actieve rol, omdat er nog gewerkt wordt aan het 'Masterplan Zernike'. De verkoop van grond in het gebied loopt al enige jaren achter op de verwachtingen. Een visie op de ontwikkeling, uitgifte en het vermarkten van het bedrijventerrein is daarom dringend gewenst. Met grote belangstelling, mede vanwege de financiële aspecten, wordt de genoemde visie afgewacht. Afstemming van de visie met de eerstvolgende herziening van de grondexploitatie (naar verwachting in mei 2012) zal pas kunnen plaatsvinden als het Masterplan gereed is.

Collegebrief - Sleutelprojectenrapportage september-december 2011

3. Financiën

Stand van de kredieten

Besluit 23-20-1996, nr. 5f	3.857.000
Besluit 26-05-1999, nr. 5k	4.538.000
Besluit 17-10-2001, nr. 9	406.000
Besluit 18-10-2006, nr. 6c	14.940.000
Besluit 27-09-2007, nr. 6g	3.256.000
Besluit 25-05-2011, nr. 8e	-/- 8.747.000
Totaal toegestane kosten van het plan	18.250.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	16.609.619
---	------------

EBBINGEKWARTIER EN BODENTERREIN



1. Voortgang

WONINGBOUW

Schots 4A, 4B en 6B, Woningbouwproject 'De Touwbaan', 51 koopwoningen van AM

De eerste 20 woningen van De Touwbaan (20 woningen) aan de Korenmolendrift zullen in maart/april 2012 bewoond zijn. De tweede fase, de bouw van 13 grondgebonden woningen, is in december 2011 gestart.

Schots 5 / Courtine, Woonproject Schots & Scheef

De bouw van de 63 woningen is in december 2011 gestart. De woningen zijn in het geheel afgenomen door Nijestee. Recent zijn hiervoor de contracten getekend.

Schots 8, hotel en buitengewoon wonen

We onderzoeken een wellnesshotel en een woonproject voor buitengewoon wonen te realiseren. In de plint aan de voetgangersentree van de parkeergarage wordt gedacht aan winkelvoorzieningen/bedrijfsruimten.

Dubbele bedrijfshal (silo/loods)

Het casco van de loods is gerestaureerd door NV Groninger Monumentenfonds. De loods is moeilijk in exploitatie te krijgen. Onderhandelingen erover duren voort. Voorlopig is het gebouw als casco in beheer gegeven van het OpenLab.

TIJDELIJKE INRICHTING

Schots 6 / Grutmolen, schots 7 / Fitterij en schots 8 / Jacobijnerhof

Het gehele gebied is als een evenemententerrein gereed en toegankelijk met wandelroutes en fietspaden en zal in het voorjaar van 2012 formeel in gebruik genomen worden. Het onderhoud en het beheer is overgedragen aan stadsbeheer en de milieudienst.

Schotsen 9, 10 / Open Lab Ebbinge

De officiële opening van het Open Lab Ebbinge (OLE) is in het voorjaar 2012.

In totaal realiseren we negen tijdelijke bouwwerken op het OLE, waarvan er zes zijn gerealiseerd. De laatste drie/vier bouwwerken worden begin 2012 gebouwd.

In januari maakte de Europese Commissie bekend dat het OLE genomineerd is voor de RegioStars Awards 2012. Het project behoort tot de 24 finalisten uit 107 inzendingen. Samen met projecten uit Malmö (Zweden), Bratislava (Slowakije) en Vila do Condo (Portugal) is OLE kanshebber in de categorie Citystar: *'integrated development of deprived urban areas'*. De bekendmaking van de winnaars is gepland in juni 2012.

OVERIG

Parkeergarage Boterdiep/Vrydemalaan

De werkzaamheden voor de alternatieve nieuwe in- en uitgang van de Boterdiepgarage aan de Bloemsingel zijn gestart. Deze wordt in april 2012 in gebruik genomen. Een groot deel van de Vrydemalaan, die aansluiting heeft met de nieuwe in- en uitgang, kan dan eveneens gebruikt worden. Het laatste deel van de Vrydemalaan, die aansluiting heeft op het Wouter van Doeverenplein realiseren we in de 2^{de} helft van 2012. We verwachten de gehele laan begin 2013 in gebruik te nemen. De Anthonius Deusinglaan zal dan buiten gebruik gesteld worden en als onderdeel van het Ziekenhuis functioneren. De knip in de Bloemsingel, ten behoeve van het doorgaande autoverkeer, voeren we zo spoedig mogelijk daarna in.

Bodenterrein-UMCG

- De tweede fase van het wetenschappelijk topinstituut ERIBA (European Research Institute on the Biology of Ageing) van het UMCG en de RUG is vervroegd gestart. De oplevering verwachten we medio 2012.
- De nieuwbouw voor volwassen- en kinderpsychiatrie is nog in voorbereiding.
- Het UMCG in afwachting van het rijksbesluit om een Partikeltherapie (zeer precieze bestraling) faciliteit te mogen realiseren.
- Triade heeft de nieuwbouw voor een kantoorgebouw van 20.000 m² in voorbereiding als onderdeel van de Healthy Ageing Campus.
- Het besluit over de bouw van het Infoversum verwachten wij begin 2012.

2. Risico's

Naast de algemene risico's zijn de volgende in de grondexploitatie benoemde risico's nog steeds geldend:

- Risico op lagere opbrengsten uit grondverkoop van woningen doordat de grondprijzen voor de schotsen 6 tot en met 11 residueel worden bepaald. Een deel van dit risico is opgenomen in box 2 middels een verrekening. Indien het programma volledig overleefd blijft dan betekent dit financieel een kans.

- Risico op stagnatie van de woningmarkt. Dit kan betekenen dat de looptijd langer wordt, en in een uiterste geval wellicht een volledige herziening van programma's als de markt daar om vraagt. Dat is ook wat op dit moment gebeurt. Het risico is echter beperkt zoals het er nu voorstaat omdat de gedachte opbrengsten ook in de huidige markt haalbaar moeten zijn.
- Risico op hogere kosten (rente, planontwikkeling en prijsontwikkeling) door stagnatie van het proces met de ontwikkelaar;
- Risico op oplopende kosten van bouw- en woonrijp maken door noodzakelijke tijdelijke voorzieningen in uitvoeringsfase;
- Er is een subsidieaanvraag in het kader van de MKBA. Een mogelijke subsidie zou betekenen dat interne middelen die al in dit complex ingezet zijn anders besteed kunnen worden. Ook is bijvoorbeeld subsidie aangevraagd voor mogelijke onrendabele toppen van de parkeervoorzieningen in het Bodenterrein. De subsidieaanvraag is op dit moment nog te weinig concreet om deze op te nemen in een box 2 van de exploitatie. Het toekennen van subsidie is dus een mogelijke kans.
- ontwikkelingen in de economie met als gevolg wijzigende parameters; De economie heeft een belangrijke invloed op de resultaten. De renteparameter kan wijzigen, kostenstijging en opbrengstenstijging kan wisselen en afhankelijk van de economie zijn partijen meer dan wel minder bereid om risico's te nemen. Aanbestedingsresultaten zijn hiervan afhankelijk en looptijden kunnen daardoor beïnvloed worden. In deze exploitatie hebben de parameters een behoorlijke invloed. Dat komt omdat de looptijd relatief lang is tot eind 2025. Afwijkingen in de parameters werken daardoor behoorlijk door op eindwaarde. Maar omdat de looptijd wat langer is kan er veelal ook beter gestuurd worden op het resultaat. Dit kan zowel een risico vormen maar zeker ook een kans.
- Het Oosterhamrikkanaal moet nog uitgewerkt worden. Of beoogde programma's en normatieve berekeningen afdoende zijn moet blijken hoewel daar natuurlijk volledig op gestuurd kan worden.
- Effecten tracé tram; met de tram zijn wel afspraken gemaakt over een aantal zaken die stagnerend hebben gewerkt en waarvoor we de kosten bij het trambureau neerleggen. Niet alles is echter op geld te zetten of op dit moment concreet te benoemen. Een voorbeeld is de oversteek van de tram vanaf de Oosterhamrikkade naar het Gasfabriekterrein toe. Dit gaat over een brug en als gevolg daarvan zal het op die plek doodlopende Oosterhamrikkanaal een totaal andere uitstraling krijgen. Dit kan nadelige effecten hebben op de ontwikkeling en verkoopbaarheid planonderdelen die aan deze zone liggen. Dit is en zal een aandachtspunt blijven en waar mogelijk zal de schade zoveel mogelijk in beeld worden gebracht en bespreekbaar worden gemaakt met de initiator van de plannen, het trambureau. Het principe: "de veroorzaker betaalt" staat voorop.
- De kosten die gemaakt zijn voor derden (UMCG, Nijestee) worden verhaald. Strikt genomen is dit een risico omdat niet alles juridisch is afgedekt middels contracten.
- De eventuele komst van het Infoversum is een waardevolle aanvulling voor Ciboga. In combinatie met het stadsstrand, het Open lab zijn dit ontwikkelingen die het gebied aantrekkelijk maken wat ook weer zijn uitwerking zal hebben op de marktpotentie van de toekomstige woningbouw. De grond kan tijdelijk gebruikt worden, mede omdat Nijestee daar ook zijn tijdelijke studentenhuisvesting heeft, en de vertraging van de definitieve uitgifte van de locatie is afgedekt. De grond is in erfpacht uitgegeven. Wel is het zo dat de bank die de initiatiefnemer financiert een borgstelling vraagt van de gemeente. Indien de gemeente hier positief op besluit wordt op dat moment ook bepaald waar dit risico terecht komt. Daarnaast kan het Infoversum uiterlijk tot 2024

blijven. Enige voortvarendheid om het Infoversum te ontwikkelen is dus noodzakelijk omdat anders de minimale exploitatietermijn van het Infoversum te kort wordt wat weer een risico voor die partij is. Blijven ze langer dan wordt de grond later uitgegeven. Dit heeft een negatief rente-effect. Hier zal op gestuurd moeten worden, dan wel door een aanvullende bijdrage om de rentenadelen te compenseren danwel door het handhaven van de termijnen.

3. Financiën

Stand van de kredieten

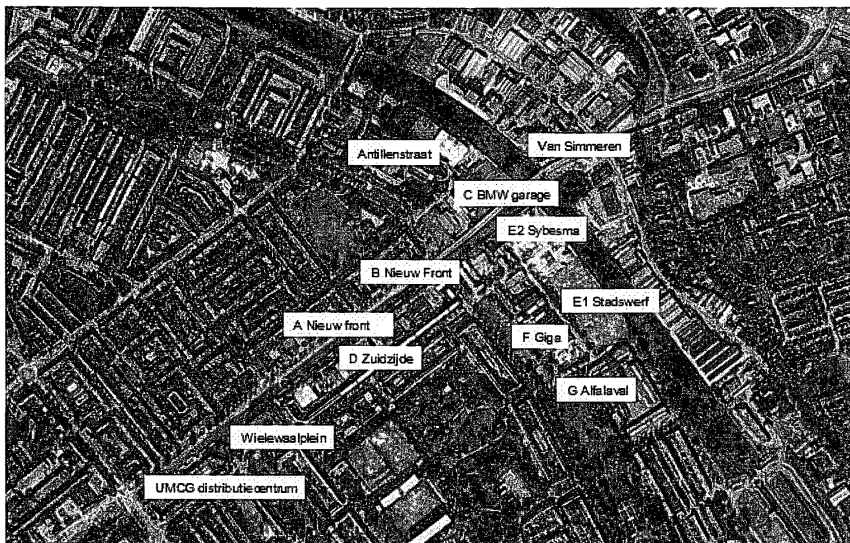
Totaal beschikbaar krediet grex per 17-12-2008	93.639.000
Raadsbesluit 17-02-2010, besluitnr. 6b	2.090.000
Raadsbesluit 30-11-2011, kredietverlaging	9.634.000
Totaal beschikbaar krediet	86.095.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	71.012.042
---	------------

OOSTERHAMRIKTRACÉ

1. Voortgang



Afbeelding: ontwikkellocaties Oosterhamriktracé

De gemeenteraad van Groningen heeft op 20 oktober 2010 haar keuze gemaakt voor de tramlijn 2-variant, waarbij de tram over het Oosterhamriktracé en de bestaande busbaan over het Van Starckenborghkanaal gaat rijden. Dit besluit dient mede voor de te maken herziening van het Masterplan Oosterhamriktracé dat we in 2012 zullen uitvoeren.

De projectofferte hiervoor is vastgesteld. De visie gebruiken we voor het maken van een nieuw bestemmingsplan voor het totale gebied. Op gezette tijden communiceren we met direct belanghebbende partijen, zoals Nijestee, Lefier, UMCG, Provincie, RUG en met bewonersvertegenwoordiging van de aan het Oosterhamrikkanaal gelegen wijken en/of buurten. Hiervoor maken we een participatieplan.

Oosterhamriktracé “Nieuw Front” (deelgebieden A en B)

We hebben met de ontwikkelaars een definitieve overeenkomst afgesloten over de te ontwikkelen gebieden A en B. Zij nemen mede de participatie met de bewonersorganisatie ter hand.

Oosterhamriktracé Noordzijde BMW-garage (deelgebied C)

We onderzoeken de mogelijkheden om tijdelijke studio's voor jongerenhuisvesting door Nijestee te realiseren. De projectofferte hiervoor is in voorbereiding.

Wielewaalplein

Het woningbouwcomplex met winkel en bedrijfsruimte wordt medio 2012 opgeleverd. We werken aan het herinrichtingsplan van het plein. In overleg met bewoners, winkeliers,

Collegebrief - Sleutelprojectenrapportage september-december 2011

ontwikkelaar en belegger is al een ontwerp gemaakt. We bieden uw raad het voorstel in het voorjaar aan ter besluitvorming. Na oplevering van het woningbouwcomplex en in afstemming met de wegwerkzaamheden aan het Wouter van Doeverenplein wordt de start van de uitvoering in de tweede helft van 2012 verwacht.

Siebesma (deelgebied E2), voormalig shell-terrein (deelgebied E1) en de deelgebieden D en F

De ontwikkelingsactiviteiten en die van de bouw zijn opgeschort cq vertraagd in afwachting van de herziening van het Masterplan Oosterhamriktracé.

2. Risico's

Naast de algemene risico's zijn de volgende risico's specifiek van toepassing:

- Ten aanzien van de locatie Van Simmeren speelt nog een aanvullend risico met betrekking tot de kosten van saneren in verband met de asbestverontreiniging.
- Belangrijk risico is de uitgifte van woningbouw en bedrijfsterreinen. Als gevolg van de huidige economische omstandigheden stagneert de marktvraag. De beheersbaarheid hiervan voor de woningbouw is gering. Hoelang dit gaat duren is moeilijk in te schatten, vandaar dat dit een groot risico is.
- Voor zowel bodemsanering als sloopkosten geldt een hoog risico. Voor de sanering weten we dat er vervuiling is maar niet de mate waarin. Voor sloopkosten is een m³-prijs neergezet die kan fluctueren afhankelijk van wel of geen asbest.

3. Financiën

De herziene integrale grondexploitatie Oosterhamriktracé 2011 is in januari 2012 door uw raad vastgesteld.

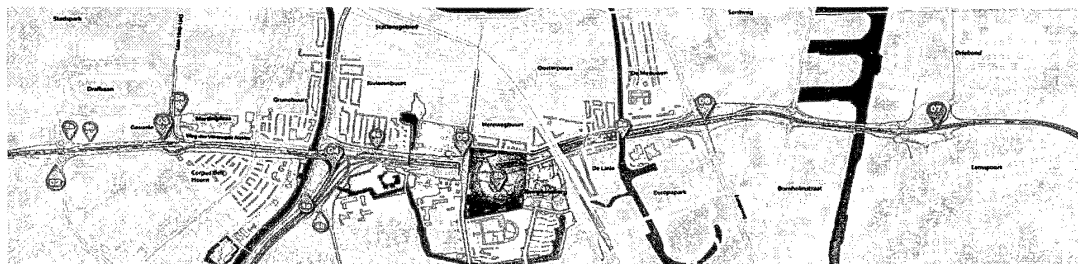
Stand van de kredieten

Besluit 27-02-2002, nr. 196	1.706.599
Besluit 29-01-2003, nr. 199	1.127.000
Besluit 17-12-2003, nr. 175	175.000
Besluit 17-12-2003, nr. 153	14.700.000
Besluit 31-05-2006, nr. 34	5.461.000
Besluit 28-06-2006, nr. 6g	1.236.000
Besluit 20-06-2007, nr. 12	5.430.000
Besluit 28-05-2008, nr. 6g	179.000
Besluit 26-08-2008, nr. 6h	399.000
Besluit 28-10-2009, nr. 6i	46.000
Besluit 29-9-2010, nr. 6c	231.000
Besluit 15-12-2010, nr. 6e	9.275.000
Besluit 30 maart 2011, nr. 7c	102.700
Besluit 25 januari 2012	-/- 519.000
Totaal toegestane kosten van het plan	39.551.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	27.603.071
---	------------

10. ZUIDELIJKE RINGWEG



1. Voortgang

In 2009 is met Rijkswaterstaat en de provincie een Bestuurlijke Voorkeursalternatief (BVA) overeengekomen en vertaald in een getekende bestuursovereenkomst met de minister van Verkeer en Waterstaat. De minister heeft in december 2009 een aanvangsbeslissing genomen, waarmee formeel de planstudie is gestart. Voor deze planstudie is een PVA (plan van aanpak) opgesteld en een daarop afgestemde projectorganisatie gevormd. De werkzaamheden voor de planstudie worden net als in de verlengde verkenning in een samenwerking tussen Rijkswaterstaat, provincie en gemeente verricht. Dit plan is eind 2010 door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu vastgesteld.

Eind 2010 is de Kennisgeving gepubliceerd. Hiermee is het voornemen voor het opstellen van een milieueffectrapportage (MER), waarin de effecten voor de omgeving en het milieu beschreven gaan worden, bekend gemaakt. Deze kennisgeving is feitelijk de start van de formele planprocedure om de voorkeursoplossing, die naar voren gekomen is uit de verlengde verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 daadwerkelijk uit te werken naar een Tracébesluit in het kader van de Tracéwet. In de kennisgeving staan de aanleiding, het doel, de te onderzoeken oplossing en de daarbij te volgen werkwijze beschreven.

In januari 2011 is gestart met het uitwerken van het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA). Deze uitwerking betreft in de eerste plaats het opstellen van een schetsontwerp, vervolgens is een voorlopig ontwerp opgesteld wat 28 oktober 2011 is vastgesteld in de Stuurgroep Aanpak Ring Zuid. Op basis van het voorlopig ontwerp zal het effectenonderzoek t.b.v. het MER worden uitgevoerd. Dit zal medio 2012 leiden tot een door de minister vast te stellen Ontwerp Tracébesluit (OTB), waarvan het MER deel uitmaakt. Op het OTB is vervolgens inspraak mogelijk. Het Tracébesluit dient medio 2013 gereed te zijn.

Het schetsontwerp is in concept gepresenteerd aan en bediscussieerd met de omgeving in een bijeenkomst op 27 september 2011. Hierbij zijn het principiesysteem van het wegontwerp en de vraagstukken die daarbij ontstaan, de aanpak van de bereikbaarheid tijdens de bouw en een eerste indicatie van de verkeerskundige effecten gepresenteerd.

De resultaten van de inspraak op de Kennisgeving en de resultaten van de bijeenkomst van 27 september 2011 zijn gebruikt om het ontwerp verder uit te werken naar een voorlopig ontwerp. Het voorlopig ontwerp is in de Stuurgroep Aanpak Ring Zuid op 28 oktober 2011 vastgesteld. De Kennisgeving is eveneens aangepast naar aanleiding van de resultaten van de inspraak en de resultaten van de informatiebijeenkomst op 27 september 2011. De Kennisgeving is op 22 december 2011 gepubliceerd.

2. Risico's

Ten behoeve van deze risicobeheersing zijn de belangrijkste risico's van het project in beeld gebracht, en zijn beheersmaatregelen benoemd. Deze risico's verschuiven gedurende het proces en worden dan ook continue geactualiseerd. De belangrijkste risico's van de planstudiefase zijn hieronder benoemd:

- *Spanning tussen de wensen van de regionale partners in de stuurgroep en de taakstellende kaders van het Bevoegd Gezag (ministerie van I&M)*

Het Rijk is het bevoegde gezag. Besluiten in het kader van de Tracéwetprocedure dienen door het Bevoegd Gezag te worden genomen. De stuurgroep kan dus geen finale besluiten nemen.

- *(Financieel) gat tussen ambitie en taakstellend budget*

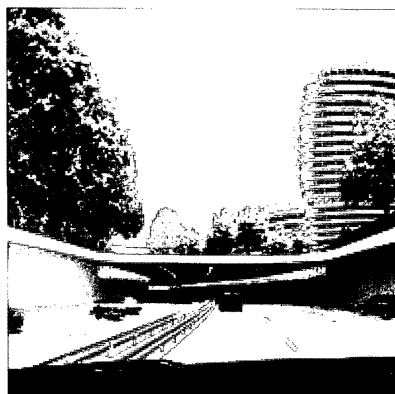
Het BVA vertegenwoordigt een overeengekomen ambitieniveau. Ramingen geven aan dat het beschikbare budget voor deze ambitie niet voldoende is. In de bestuursovereenkomst is vastgelegd hoe de ambitie en het beschikbare budget in overeenstemming kunnen worden gebracht. Dit betreft achtereenvolgens optimalisatie, fasering, scopewijzigingen en/of additionele, regionale middelen. Alvorens de planuitwerking te starten is het van belang te weten of middels optimalisaties het BVA binnen het beschikbare budget kan worden gebracht. Dit blijkt, met behoud van het ambitieniveau mogelijk.

- *Vertraging door beroepsprocedures*

Bezwaar- en beroepsprocedures kunnen vertraging veroorzaken door de tijd die de Raad van State kan nemen om een uitspraak te doen (maximaal 6 maanden). Vervolgens is er ook een mogelijkheid dat de Raad van State negatief oordeelt.

- *Beïnvloeding door belangengroeperingen*

Belangengroepen kunnen zich onvoldoende gehoord voelen en versterken hun geluid via politiek en/of media. Hierdoor kan één of meerdere van de samenwerkende overheden deze wensen (mogelijk afwijkend van de scope) inbrengen in het project.



afbeelding: impressie van een deksel

3. Financiën

Voor de zuidelijke ringweg is een budget beschikbaar van € 624 miljoen euro (€ 424 mln. RSP gelden, € 200 mln. MIRT gelden). De samenwerkende partijen betalen de kosten van inzet van mensen en middelen ten behoeve van de planfase en realisatie uit dit bovenstaande budget. Voor de kosten van de voorbereiding van het in 2009 gepresenteerde BVA voor de Zuidelijke Ringweg Groningen heeft u op 17 december 2008 (€ 400.000) en 25 november 2009 (€ 500.000) kredieten beschikbaar gesteld, totaal € 900.000. Dit betreft zowel de kosten voor de projectorganisatie als ook interne uren en kosten. Bij deze laatste gaat dan om het beoordelen van de producten van de projectorganisatie, ambtelijke en bestuurlijke advisering, strategische adviezen en proceskosten. Voor de voorbereiding tot en met eind 2010 heeft u op 20 oktober 2010 een krediet van € 500.000 beschikbaar gesteld, waarmee het totaal aan voorbereidingskosten op € 1,4 miljoen euro komt. Het benodigd aantal uren voor beoordeling en advisering bleek in 2010 echter lager dan geprognosticeerd, waardoor er voldoende krediet resteerde voor beoordeling en advisering voor het grootste gedeelte van 2011.

Nu het Plan van Aanpak door het Rijk is vastgesteld, en er duidelijkheid over de projectorganisatie is, zijn er financiële afspraken met het Rijk gemaakt, en heeft een verrekening plaatsgevonden. Daarnaast zijn op basis van het vastgestelde Plan van Aanpak en de projectorganisatie, de intern benodigde uren en kosten voor het beoordelen van de producten van de projectorganisatie en de ambtelijke en bestuurlijke advisering, voor de gehele planstudiefase in beeld gebracht. Voor deze kosten heeft uw raad in januari 2012 een krediet van €250.000 beschikbaar gesteld.

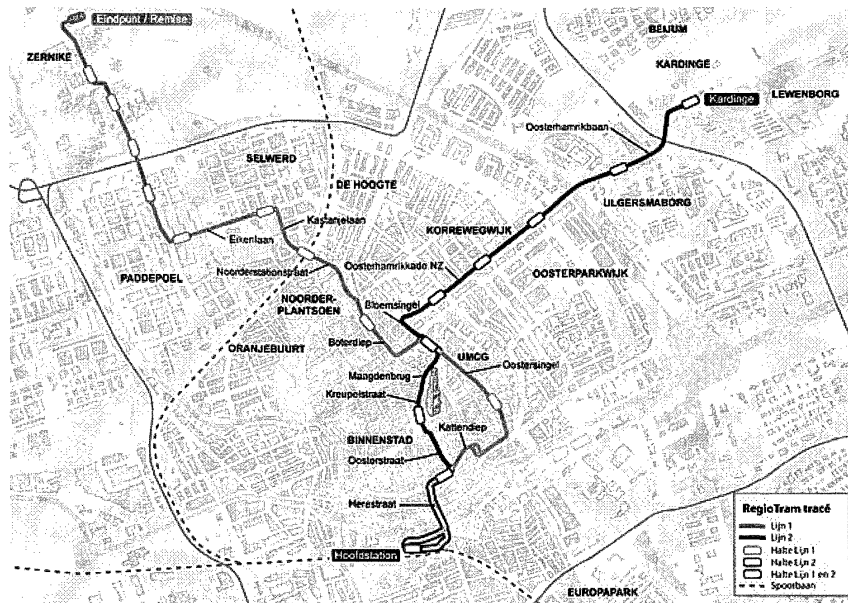
Stand van de kredieten (gemeentelijke plankosten)

Besluit 17-12-2008	400.000
Besluit 25-11-2009	500.000
Besluit 20-10-2010, nr. 6g	500.000
Besluit januari 2012	250.000
Totale toegestane kosten	1.650.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	1.559.546
---	-----------

REGIOTRAM



afbeelding: tracé lijn 1 en 2

1. Voortgang

Besluitvorming

Na de zomer 2011 is een aantal documenten vastgesteld ten behoeve van de aanbesteding (waaronder outputspecificaties en DBFMO-contract). Daarnaast is het bestemmingsplan voor tracédelen 1 en 2 bijna zo ver dat erover kan worden besloten door uw raad. Eind 2011 was nog onduidelijkheid over de interpretatie van geluidsregels door het rijk. We brengen voorjaar 2012 de tracédelen 3 en 4 in procedure.

Aanbesteding

Op 7 oktober 2011 startte de consultatiefase. Tijdens deze fase, in november, gaf één van de consortia aan dat zij zich terugtrekt uit de aanbesteding. De consultatiefase eindigt voorjaar 2012. Naar aanleiding van de aanbestedingsdocumenten heeft concern control in samenwerking met control provincie, een second opinion laten uitvoeren op de outputspecificaties, het contract en het betalingsmechanisme. De actualisatie van de businesscase wordt vastgesteld, gelijktijdig met de vaststelling van de second opinion en de definitieve aanbestedingsdocumenten (maart 2012).

Voor een overzichtelijk tijdpad van het project RegioTram richting Financial Close, is bij de brief d.d. 17 januari 2012 aan uw raad (ter beantwoording van de vragen uit de raadscommissie Beheer en Verkeer d.d. 20 december 2011) een route tijd tabel bijgevoegd.

2. Risico's

Risicoanalyses

Het project RegioTram heeft diverse risicoanalyses uitgevoerd en laten uitvoeren en stuurt actief op het beheersen van de geconstateerde risico's. De uitkomsten zijn verwerkt en meegenomen in de besluitvorming over het project RegioTram.

In de afspraken tussen de Gemeente Groningen en de Provincie Groningen uit september 2010 is vastgelegd dat voor de twee onderstaande posten nog dekking dient te worden gevonden:

1. in het budget voor de eerste twee lijnen van de RegioTram is rekening gehouden met ingeboekte marktvoordelen (€ 25 mln.) en Regiovisiemiddelen (€ 5 mln.). Wanneer deze bijdragen niet vrijkomen, moet hier alternatieve dekking voor komen;
2. de inpassing van tram en spoor in het stationsgebied vraagt niet alleen technisch-infrastructurele investeringen, maar ook investeringen die uit hoofde van de functie van vervoersknooppunt nodig zijn. Deze (niet binnen de scope van de RegioTram vallende) additionele investeringen zijn geraamd op maximaal € 20 mln.

Het maximale bedrag voor deze twee posten bedraagt € 50 mln. Voor de dekking van dit bedrag zijn de volgende bronnen beschikbaar:

1. € 30 mln. RSP-middelen voor het stationsgebied (de resterende RSP-middelen voor het stationsgebied van € 163 mln. worden ingezet voor de overcommittering van het RSP);
2. bijdragen van de markt (aanbestedingsvoordelen) en regio.

Wanneer de som van de hierboven genoemde bronnen minder is dan het bedrag wat benodigd is voor de hiervoor genoemde investeringen onder 1 en 2 (met een maximum van € 50 mln.), is met de provincie afgesproken de volgende financieringsbronnen aan te wenden (in volgorde):

- a. externe subsidiebronnen;
- b. een bijdrage van gemeente en provincie in de verhouding 50/50.

De bijdrage van de gemeente bedraagt in het uiterste geval maximaal € 10 mln.

Wanneer de som van de RSP-middelen voor het stationsgebied en de bijdragen van markt en regio groter is dan het bedrag wat benodigd is voor de hierboven genoemde investeringen (met een maximum van € 50 mln.) wordt het vrijgevallebedrag ingezet voor:

1. de eventueel door gemeente en provincie, in de eerste vijf exploitatiejaren, te fourneren aanvullende exploitatiemiddelen (als bedoeld in afspraak 3 van de afspraken uit september 2010);
2. na aftrek van de eventuele bovengenoemde aanwending zullen (na genoemde 5 jaar) restantmiddelen worden verdeeld over de categorieën:
 - a. een algemene (uitvoerings-)risicobuffer voor generieke restrisico's, onder meer voor mogelijke indexeringsrisico's;
 - b. een buffer voor de specifieke restrisico's;
 - c. een reservering ten behoeve van de dekking van de realisatie van de rest van het RegioRail-concept.

Rentebaten

Bij het opstellen van de business case zijn conservatieve, solide en objectieerbare uitgangspunten gehanteerd. Aanvullend daarop is in de businesscase van 1 juli 2010 rekening gehouden met het te behalen herfinancieringsvoordeel van maximaal € 17,5 mln.

Waarbij financial engineering staat voor de uitwerking van de afspraken over de publieke dekkingsbijdragen. Dat zijn de financiële bijdragen van partijen die direct (gemeente, provincie, Regio Groningen-Assen) of indirect (het rijk) aan het project meebetalen. Het gaat hierbij vooral om de optimalisatie van de timing van de bijdragen van gemeente en provincie en de te realiseren rente op geld dat uitstaat. Hierover bestaat nu meer duidelijkheid. Dit is één deel van de voordelen uit financial engineering.

In de voorgaande sleutelrapportage is aangegeven dat het Rijk niet mee wil werken aan de conversie van de Rijksbijdrage RSP tegen de aantrekkelijke voorwaarden die normaal gebruikt worden bij DBFM-projecten. Dit leidt tot fors lagere baten uit financial engineering. Ook de doorgevoerde wijziging in de business case (versie december 2011) van de lagere bijdrage van € 42 miljoen in plaats van € 50 miljoen door de gemeente en provincie leidt tot lagere baten uit financial engineering. Tezamen met nog een aantal kleinere positieve en negatieve effecten bedraagt het maximale voordeel uit financial engineering nu circa € 4 miljoen.

Juridische risico's

Op grond van de afspraken met de provincie uit september 2010 komen de zogenaamde specifieke risico's ten laste van de gemeente. Een en ander betekent dat als zich tijdens de realisatie- en/of de exploitatiefase situaties voordoen die leiden tot meerkosten voor het consortium dat als opdrachtnemer fungeert, en welke niet zijn toe te rekenen aan het consortium (bijvoorbeeld door vertraging in de uitvoering ten gevolge van overmachtsituaties) deze meerkosten ten laste van de gemeente zullen komen.

Momenteel worden de afspraken uit september 2010 en februari 2009 tussen de provincie en de gemeente nader uitgewerkt tot overeenkomsten van de gemeenschappelijke regeling.

Exploitatie

Op grond van de huidige aannames schat het project RegioTram dat, rekening houdend met de (positieve) effecten van de tram op de exploitatie van enkele buslijnen, de exploitatie budgettair neutraal kan geschieden. Wel dient te worden onderkend dat een afwijking in de reizigersgroei c.q. een reizigersfluctuatie invloed heeft op de exploitatie. De aannames en uitgangspunten worden in de komende periode constant getoetst en indien nodig geactualiseerd.

Resterende gemeentelijke risico's

De keuze van de aanbestedingsvorm is vooral ingegeven om zoveel mogelijk risico's bij de opdrachtnemer neer te kunnen leggen. Hiervoor zijn situaties benoemd, die leiden tot risico's voor de gemeente, daarbij kan gedacht worden aan situaties als:

- * onvoorziene omstandigheden gedurende de bouw- en realisatiefase. Het kan gaan om zaken waar nu nog geen rekening mee is gehouden, omdat ze nog niet zijn voorzien (een zekere onvolkomenheid in de ramingen). Bijvoorbeeld door extra aanpassingen zoals nadere stedenbouwkundige eisen, aanvullende verkeerskundige aanpassingen of extra weg- en/of rioleringswerkzaamheden. Op grond van de afspraken met de provincie uit september 2010 zullen deze moeten worden opgevangen via versoberingen;

Collegebrief - Sleutelprojectenrapportage september-december 2011

- * tegenvallers zoals een hogere nadeelcompensatie dan verwacht. Ook hiervoor is afgesproken dit op te vangen via versoeringen;
- * (bouw) planningsrisico's.

3. Financiën

Investing

De kosten van de RegioTram vallen uiteen in de investering en de exploitatie. De investeringsraming sloot in de eerste kostenraming uit 2008 op € 299 miljoen, op prijspeil 2008. Dat komt overeen met een deterministische raming € 307,7 miljoen op prijspeil 2010. Daarmee blijven de investeringskosten binnen het beschikbare budget. Ook de geactualiseerde kostenraming (d.d. 7 oktober 2011 Collegebrief aan uw raad Actualisering Investeringsraming) o.b.v. het vastgestelde voorlopig ontwerp van de tracédelen 3 en 4 en de nadere uitwerkingen van de tracédelen 1 en 2, blijft binnen het beschikbare investeringsbudget.

De exploitatie van de RegioTram is opgebouwd uit verschillende onderdelen. Gehanteerd uitgangspunt voor de invoering van de RegioTram is dat dit niet mag leiden tot hogere exploitatiekosten voor de overheden. De exploitatie is sluitend.

Vorbereidingskosten

Over de dekking van de voorbereidingskosten ten behoeve van de projectorganisatie RegioTram zijn eind 2007 in het Portefeuillehouderoverleg van de Regio Groningen-Assen en de Stuurgroep RegioTram nadere afspraken gemaakt. Afgesproken is dat de partijen elk 1/3 deel van de kosten dragen.

Van de totale voorbereidingskosten is het volgende overzicht te geven:

Vorbereidingskosten		
	Totaal	Aandeel gemeente
Fase 1	5.345.000	1.782.000
Fase 2 (tot 1 juli 2010)	8.170.000	2.440.000 ¹
Fase 3 en 4 (tot dec. 2012)	18.180.000	6.060.000
Totaal	31.695.000	10.282.000

Fase 3 en 4 staat in het teken van (het starten van) de aanbestedingsfase. Deze periode is gestart na 1 juli 2010 en loopt tot december 2012. Voor deze periode is € 18.180.000,-- begroot, het gemeentelijk aandeel (1/3 deel) bedraagt € 6.060.000,--. Voor de resterende voorbereidingskosten voor fase 3 en 4 wordt eind 2011 een kredietvoorstel ter besluitvorming voorgelegd.

Naast de kosten voor het projectbureau zijn er kosten voor de inzet van personele capaciteit binnen de ambtelijke diensten. Deze hangen samen met het borgen van de gemeentelijke belangen, bestuurlijke advisering en control.

De kosten hiervoor bedragen ultimo december 2011 rond € 1.404.000,--. De totale voorbereidingskosten bedragen daarmee rond € 11.686.000,--.

¹ Tevens is € 850.000,-- gedekt uit vrijval fase 1

Collegebrief - Sleutelprojectenrapportage september-december 2011

Dekking

De dekking van de aanlegkosten van de twee tramlijnen maakt onderdeel uit van het bredere pakket van (oorspronkelijk) € 702 miljoen aan investeringen in het regionale openbaar vervoer tot 2020: het Raamwerk RegioRail. Over de dekking van dit totale investeringspakket, waar de RegioTram onderdeel van uitmaakt, zijn met de provincie Groningen afspraken gemaakt. De gemeente draagt hierin € 89 miljoen bij aan de dekking. Daarnaast was er sprake van een tekort op de businesscase van € 17,4 miljoen. Hierover zijn in augustus 2010 afspraken gemaakt met de provincie, wat erin heeft geresulteerd dat de gemeente € 11,6 miljoen van het tekort dekt. Tenslotte is rekening gehouden met enkele investeringen buiten de directe scope van het project RegioTram. Deze investeringen zijn noodzakelijk voor een goede inpassing van de tram in de stad, en zijn geraamd op ca. € 2,5 miljoen. Hiermee komt de totale gemeentelijke bijdrage aan de dekkingsmiddelen op € 103,1 miljoen.

Stand van de kredieten

Raadsbesluit 27 april 2005, nr. 6H	€ 320.000
Raadsbesluit 21 februari 2007	€ 3.000.000
Raadsbesluit 17 juni 2009, nr. 6f, planvoorbereidingskrediet lijn 1	€ 1.956.000
Raadsbesluit 17 juni 2009, nr. 6f, voorfinancieringskrediet lijn 2	€ 484.000
Raadsbesluit 17 februari 2010, nr. 6j, verwervingskrediet	€ 4.440.000
Raadsbesluit 23 juni 2010, nr. 6k, planvoorbereidingskrediet fase 3	€ 2.484.000
Raadsbesluit 25 januari 2012, nr. 6h	€ 3.580.000
Totaal beschikbaar krediet	€ 16.264.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	8.100.072
---	-----------

DAMSTERDIEP PARKEERGARAGE



Op 10 december 2011 is de garage in gebruik genomen. Vooral nog alleen de -1 vloer met ruim 200 parkeerplaatsen. Tegelijkertijd is de noordzijde van het Damsterdiep vanaf het kruispunt met de Petrus Campersingel opengesteld voor het inkomende autoverkeer. Ook de Nieuweweg is vanaf dat moment met de auto toegankelijk vanaf het Damsterdiep. Deze maatregelen hebben na een jarenlange stremming een ingrijpende verbetering van de bereikbaarheid tot gevolg. Als gebaar naar de ondernemers in de omgeving is een aangepast tarief voor de decembermaand toegepast.

We hebben beroep aangetekend tegen het tussenvonnis van de Raad van Arbitrage voor de Bouw dat de gemeente Groningen in het ongelijk stelde in het geschil met bouwbedrijf Strukton. U bent daarover door ons in de raadscommissie B&V mondeling geïnformeerd en per brief van 21 april 2011 (RO 11.2592283).

We verwachten dat de zitting hierover pas in het 2^e kwartaal van 2012 plaats gaat vinden. Het is dan ook twijfelachtig of er voor de zomervakantie nog een uitspraak komt.

2. Risico's

Uitvoeringsrisico's

- Een eerstvolgende activiteit waarbij risico's voor zettingen aan de orde zijn, betreft het tweede en laatste deel van de vervanging van de riolering aan de noordzijde van het Damsterdiep. Ook de nutsbedrijven zijn hier aan de slag gegaan met nieuwe gas- en wateraansluitingen. Hoewel zich bij de eerste fase van de verlegging (voorafgaand aan de bouw) geen problemen hebben voorgedaan, zullen we ook hier behoedzaam te werk gaan. Deze werkzaamheden hebben we in januari 2012 afgerond.
- Bij de afwerking van de garage is vastgesteld dat de -2 vloer nog water doorlaat. Deze wordt bestreden met een injectiemethode ter plaatse van de aansluiting van de vloer op de damwanden. De extra kosten hiervoor bedragen minimaal 800.000 euro. Hierover is discussie met de aannemer over de aansprakelijkheid: oorzaak in ontwerp of in

Collegebrief - Sleutelprojectenrapportage september-december 2011

uitvoering? Dit brengt een overeenkomstig financieel risico met zich mee. We hebben onder protest een aanbesteding verricht voor deze werkzaamheden om stilleggen te voorkomen. We hebben TNO een onderzoek laten verrichten naar de oorzaken. Dit rapport wordt door externe adviseurs van beide partijen beoordeeld. Een gezamenlijk aan te wijzen derde zal dan het eindoordeel vellen.

Nadeelcompensatie

We hebben de Commissie Nadeelcompensatie gevraagd een nieuwe prognose op te stellen. Vanwege de omvang van de toegekende vergoedingen, de daarmee verband houdende apparaatskosten en de werking met terugwerkende kracht vanaf 2007, verwacht de commissie nu een tekort op het beschikbare budget van € 750.000 over 2011 en € 250.000 over 2012 afhankelijk van de bereikbaarheid in 2012. Bij de eerstvolgende herziening van de grondexploitatie begin 2012 komen we hierop terug met een voorstel voor de dekking van deze extra kosten.

Bouwexploitatie (garage)

In november 2010 heeft uw raad een aanvullend krediet voor de bouwexploitatie vastgesteld. Daarin zijn de extra kosten verdisconteerd die samenhangen met de vertraging als gevolg van het stilleggen van het werk aan de parkeergarage in 2008. Echter, de effecten van prijsstijgingen (lonen en materialen) gedurende de looptijd van het project zijn daarbij buiten beschouwing gebleven. Deze prijsstijgingen zijn, zoals we u destijds meldde, niet meegenomen in de kredietaanvraag, aangezien we toen nog niet konden bepalen wat het uitgavenpatroon zou zijn. Inmiddels kunnen we op basis van de feitelijke prijsontwikkeling vaststellen dat het om een bedrag van €1,6 mln gaat.

Ingrijpend is het effect van de vertraging door lekkage van de -2 vloer. Zowel op de kosten, als op de voortgang. Deze vertraging heeft geleid tot meerwerk en overige kosten als rente, planbegeleiding, adviseurs etc. met een omvang van € 1,9 mln euro. We hebben zelf onvoorzien meerwerk opgedragen voor € 0,2 mln.

We nemen de dekking daarvan mee bij een eerstvolgende herziening van de bouw- en de grondexploitatie.

Samenvatting kostenontwikkeling

Nadeelcompensatie, rente, plankosten	€ 1,3 mln
Prijsindexering	€ 1,6 mln
Vertraging/doorwerking gevolgen stilstand 2008 / lekkage / rente	€ 1,9 mln
Onvoorzien meerwerk	€ 0,2 mln

Totaal kostenstijging	€ 5,0 mln

Deze kosten zijn nu opgenomen in de bijgestelde begroting. Bij de eerstvolgende herziening van de bouw- en de grondexploitatie zullen we u een dekkingsvoorstel voor deze kosten doen.

Risico's en kansen

Tegen het tussenvonnis van de Raad van Arbitrage over de vertraging in 2008, hebben we beroep aangetekend. In dat verband heeft de aannemer een schadeclaim van € 3,4 mln ingediend. Later is opnieuw een verschil van mening ontstaan over de lekkage. Tot dusver is daarvoor zeker € 0,7 mln voor rekening van de aannemer gekomen. Over de aansprakelijkheid moet een geschillencommissie nog uitspraak doen. Deze claims beschouwen we als risico's. We hebben ze daarom ook niet opgenomen in onze begroting.

Collegebrief - Sleutelprojectenrapportage september-december 2011

De oorspronkelijke claim van € 3,4 mln euro, de lekkage, de rentekosten over de claims en mogelijke aanvullende claims schatten we veiligheidshalve in op totaal € 6 mln. Bij de eerstkomende herziening van de grond- en bouwexploitatie komen we met een voorstel hoe we met deze financiële risico's om denken te gaan.

Tegenover dit risico zijn er ook kansen. Ten eerste de kans dat wij in het hoger beroep (gedeeltelijk) in het gelijk worden gesteld. Ten tweede, dat we voornemens zijn naast onze claim vanwege de situatie in 2008 ook claims neer zullen leggen die betrekking hebben op de vertraging in de jaren 2010-2012. Ook na 2008 hebben zich vertragingen voorgedaan, vooral vanwege de geconstateerde lekkage op de -2 vloer. Voor een beperkt deel betreft dit door onszelf opgedragen meerwerk dat invloed gehad op de doorloop. Voor het merendeel van de na 2008 opgelopen vertragingen stellen wij de aannemer verantwoordelijk.

Samen zullen onze claims minimaal € 6 mln bedragen. Deze betreffen door ons betaalde en nog te betalen kosten die naar onze mening voor rekening van de aannemer horen te komen. Deze kosten maken wel deel uit van de herziene begroting die we u zullen voorleggen bij de eerstvolgende herziening van de grond- en bouwexploitatie. Deze kosten zijn en worden immers door ons al gemaakt.

Samenvatting financiële risico's en kansen

Risico's

- | | |
|--|-------------------------|
| • meerkosten lekkage | € 0,7 mln (excl. rente) |
| • claim arbitrage over geschil 2008 | € 3,4 mln (excl. rente) |
| • eventueel aanvullende claims/rente over claims tot nu en bijkomende kosten | € 1,9 mln (indicatief) |

totaal risico's	€ 6,0 mln
-----------------	-----------

Kansen

- | | |
|---------------------------------|------------------|
| • tegenclaim Gemeente Groningen | € 6,0 mln + p.m. |
|---------------------------------|------------------|

3. Financiën

GRONDEXPLOITATIE DAMSTERDIEP

Stand van de kredieten

Raadsbesluit 20 september 2004, nr. 96	600.000
Raadsbesluit 25 april 2007, nr. 9	8.008.000
Raadsbesluit 20 juni 2007, nr. 34	400.000
Raadsbesluit 26 september 2007, nr. 53	395.850
Raadsbesluit 23 juni 2010, nr. 8a	2.770.000
Totaal toegestane kosten van het plan	12.173.850

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	9.983.550
---	-----------

Collegedebrief - Sleutelprojectenrapportage september-december 2011

BOUWEXPLOITATIE PARKEERGARAGE

Stand van de kredieten

Besluit 25-05-2005, nr. 29, planvoorbereidingskrediet	2.200.000
Besluit 25-04-2007, nr. 9, uitvoeringskrediet parkeergarage	32.397.000
Besluit 17-11-2010, nr. 7b, uitvoeringskrediet parkeergarage	1.900.000
Totale toegestane kosten van het plan	36.497.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	35.946.516
---	------------

**Sleutelprojectenrapportage
september-december 2011**



Bijlage - Sleutelprojectenrapportage kleur versie

I N H O U D

Meerstad	pagina	3
Stationsgebied	pagina	8
Eemskanaalzone	pagina	10
Grote Markt Oostzijde	pagina	16
Europapark	pagina	18
Westpoort	pagina	22
Zernike	pagina	24
Ebbingekwartier en Bodenterrein	pagina	27
Oosterhamriktracé	pagina	31
Zuidelijke Ringweg	pagina	33
RegioTram	pagina	36
Damsterdiep Parkeergarage	pagina	41

MEERSTAD



1. Voortgang

MEEROEVERS FASE 1

In verkoop 144 woningen

Van de 64 projectmatige woningen van OCM en VDM zijn 54 verkocht (en gepasseerd) en 7 in optie genomen. Van de 37 vrije kavels van Bureau Meerstad in de verkoop gegaan zijn 8 verkocht en gepasseerd en 8 in optie genomen. Op de IJsbaanlocatie zijn nog 14 kavels vrij.

Veel optanten zijn serieus bezig met architecten, bouwers en vergunningen. Gelet op de financiering van de kavel en de woning stellen banken tegenwoordig de eis dat eerst een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen (voorheen bouwvergunning) verleend moet zijn, voordat overgegaan wordt tot financiering.

Van de energieneutrale woningen zijn 3 verkocht en 1 onder optie, daarnaast wordt een modelwoning gerealiseerd. Van de 16 waterwoningen zijn 6 in optie genomen.

Bijlage - Sleutelprojectenrapportage kleur versie

GRONDEXPLOITATIE EN GEWIJZIGDE SAMENWERKING

Op 22 december 2011 heeft het college besloten de raad voor te stellen:

- de nieuwe 'Ontwikkelstrategie Meerstad' gedateerd december 2011 vast te stellen als vertrekpunt voor de verdere ontwikkeling van Meerstad;
- de grondexploitatie 2011 van Meerstad vast te stellen als vertrekpunt voor de verdere ontwikkeling van Meerstad (mede op basis van de in dit kader opgestelde second opinion van de RebelGroup);
- in te stemmen met een gewijzigde samenwerkingsvorm, waarbij de grondexploitatie van Meerstad voor rekening en risico van de gemeente Groningen wordt gevoerd, de samenwerking met private partijen vorm krijgt via een bouwclaimovereenkomst, de betrokkenheid van de gemeente Slochteren zich richt op realisatie van publieke voorzieningen op haar grondgebied en het beheer van het openbaar gebied (inclusief meer) en de provincie de EHS gelegen buiten het exploitatiegebied zal ontwikkelen;
- een bedrag van € 35 miljoen in te brengen in de grondexploitatie Meerstad, € 4,5 miljoen in te brengen als reservering voor het renterisico € 4,5 miljoen en € 0,5 miljoen aan te wenden om de rentevorderingen op GEM Meerstad kwijt te schelden;
- de bestaande leningen, totaal € 330 miljoen, van GEM Meerstad over te nemen en (gedeeltelijk) te herfinancieren, waarbij de maximale financieringsbehoefte ca. € 365 miljoen bedraagt.

In de grondexploitatie van 2011 hebben we een aantal forse ingrepen doorgevoerd om de gevolgen van de stagnerende woningmarkt en de veranderde financiële markt op te vangen. De belangrijkste ingrepen zijn van programmatische aard. Het woningbouwprogramma wordt teruggebracht van circa 9.100 naar 6.500 woningen (van 405 naar 250 woningen gemiddeld per jaar). Het aantal hectares bedrijventerrein is teruggebracht van 130 naar 85 hectare.

In de grondexploitatie is een bezuinigingstaakstelling van € 20 miljoen opgenomen. Belangrijk uitgangspunt in de grondexploitatie is daarnaast de bijstelling van de grex rente naar 3,75%. De verwachting is dat door herfinanciering van een deel van het huidige leningenpakket de gemiddelde grex rente kan worden teruggebracht naar 3,75%. Omdat de herfinanciering zich uitstrekt over een leningperiode van 8 tot 12 jaren treffen we een voorziening van € 4,5 miljoen met het oog op het renterisico.

Het halen van de verkoopopbrengsten vormt het belangrijkste risico voor de grondexploitatie. Naast de woningverkoop gaat het daarbij specifiek om het risico betreffende de beoogde waardevermeerdering van plandeel Noord, de opbrengsten van de bedrijventerreinen en de gecalculerde subsidie-inkomsten. Het totale risico op deze laatste drie posten bevindt zich tussen € 0 en 42 miljoen.

Het totale risico voor Meerstad is met het oog op het aan te houden weerstandsvermogen berekend volgens de verfijnde boxensystematiek en komt uit op 93 miljoen euro. Rekening houdend met de waarschijnlijkheidsfactor van 90% en het ratio weerstandsvermogen van 0,8 is een aanvulling van het weerstandsvermogen voor Meerstad met € 52,5 miljoen euro nodig. We beogen de besluitvorming over het 'vullen' van het weerstandsvermogen mee te nemen in de voorjaarsbrief 2013.

De gemeente Slochteren draagt € 3 miljoen bij ten behoeve van de grondexploitatie, de provincie en het Ministerie van EL&I beiden € 6 miljoen. Besluitvorming in zake Meerstad is voorzien op 25 januari 2012.

Bijlage - Sleutelprojectenrapportage kleur versie

PLANOLOGISCHE PROCEDURES

- **Bestemmingsplan Meerstad Midden**
Op 23 juni 2010 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan over het bestemmingsplan 'Meerstad-Midden' (c.a.). Op een aantal onderdelen na heeft zij zich positief uitgesproken. Goedkeuring is onthouden aan de verkeersbestemming voor de beoogde zuidelijke ontsluitingsweg bij Harkstede. Daarnaast heeft de Raad van State geoordeeld dat er in een straal van 300 meter rondom het 'Grunopark' geen woningen mogen worden gebouwd. Tenslotte is goedkeuring onthouden aan enkele overige -ondergeschikte- onderdelen van het bestemmingsplan.
- **Vrijstellingsbesluit Deelplan 1 (Meeroevers)**
De Raad van State heeft het vrijstellingsbesluit in stand gelaten. De ingestelde beroepen zijn niet-ontvankelijk verklaard.
- **Ontgrondingvergunning**
De Raad van State heeft de beroepen van twee appellanten tegen de ontgrondingvergunning voor het graven van het meer gegrond verklaard en de vergunning vernietigd. Voor Meeroevers fase 1 vormt dit geen probleem. Daarnaast is door de provincie een machtigingsbesluit genomen voor fase 2 en 3. In december 2010 is door de provincie een nieuwe ontgrondingvergunning voor het gehele gebied opgesteld, waartegen wederom twee beroepen zijn ingediend. De Raad van State moet hier nog uitspraak over doen.
- **Uitwerkingsplan Meeroevers I**
Het uitwerkingsplan is in december 2010 onherroepelijk geworden.
- **Uitwerkingsplan en Beeldkwaliteitsplan Meeroevers fase II**
Het ontwerp-uitwerkingsplan ligt ter visie. Parallel hieraan is het beeldkwaliteitsplan door de GR Meerstad in procedure gebracht.
- **Uitwerkingsplan IJsbaanlocatie**
Het uitwerkingsplan is in maart 2011 vastgesteld door B&W van Slochteren en is onherroepelijk.
- **Bestemmingsplanwijziging heikikkercompensatiegebied**
De bestemmingsplanwijziging is door de Raad van Slochteren vastgesteld in november 2010. Het plan is in februari 2011 in werking getreden (onherroepelijk).
- **Partiële herziening Meerstad-Midden**
Voor enkele gedeeltes van het bestemmingsplan Meerstad Midden is een herziening in procedure. In deze partiële herziening spelen we in op onder meer geluid, aanlegplaatsen en aanpassing aan nieuwe wetgeving. De partiële herziening heeft ter visie gelegen en op dit ontwerp zijn geen zienswijzen binnen gekomen.
- **Uitwerkingsplan school**
Het uitwerkingsplan voor de school is opgestart.

2. Risico's

In onderstaande risicomatrix zijn de belangrijkste risico's vermeld. Een volledige weergave van risico en beheersingsmaatregelen is opgenomen in de grondexploitatie van Meerstad en herijkt in het kader van de grondexploitatie 2011. Op de grondexploitatie 2011 heeft het college een second opinion laten uitvoeren door de Rebel Group.

Bijlage - Sleutelprojectenrapportage kleur versie

	Risico	Beheersmaatregel
1. Uitgifte gronden	Vertraging in de uitgifte van kavels heeft grote effecten op de grondexploitatie en vormt daarmee dan ook het belangrijkste risico van de grondexploitatie.	In de grondexploitatie 2011 zijn de programma's bedrijventerreinen en wonen fors neerwaarts bijgesteld. Voor de eerste drie jaren is een voorziening getroffen in de grex 2011, met het oog op de aanhoudende (woning) marktomstandigheden.
2. Verwerving gronden	Het risico van de verwerving van gronden die nu nog niet in eigendom zijn van de gemeente met een doorleveringsverplichting aan de GEM. Hierdoor kan de uitvoering van de ruimtelijke uitgangspunten van het Masterplan in gevaar komen. De grondexploitatie gaat uit van realisatie van het gehele Masterplan, waarbij opbrengsten en kosten als geheel worden gecalculeerd. De grondexploitatie is gevoelig voor wijziging in de aannames inzake kosten en momenten van verwerving van gronden.	De neerwaartse bijstelling van het programma, leidt tot reductie van het verwervingsrisico. Daarnaast is de aanname ten aanzien van bijdragen van derden bijgesteld in de grex 2011.
3. Bestuurlijke omgeving	Twee gemeenten, een provincie en het Rijk (Ministerie van EL&I) als publieke deelnemers en 4 marktpartijen maken de ontwikkeling van Meerstad tot een ingewikkeld proces. In juli 2009 is daarnaast de Gemeenschappelijke Regeling Meerstad (GR) geoperationaliseerd.	De beoogde herijking van de samenwerking rondom Meerstad decompliceert de overlegstructuren. Het is van belang om met de gemeente Slochteren goede afspraken te maken over de tijdige realisatie van publieke voorzieningen en adequaat beheer van het openbaar gebied. Strikte bewaking van bevoegdheden, verantwoordelijkheden en aansturing van de uitvoering.
4. Subsidies	In de grex wordt rekening gehouden met ca. 22,5 miljoen (nominaal) aan subsidiegelden.	Constante monitoring van kansen betreffende subsidies en daarnaast overleg met provincie.
5. Voorzieningen openbaar gebied	Met betrekking tot eigendom, investeringskosten, beheer en exploitatie van de voorzieningen en het openbare gebied moeten voorafgaand aan de realisatie daarvan sluitende (bestuurlijke) afspraken worden gemaakt met alle (overheids) partijen. Met name de afhankelijkheid van Slochteren inzake tijdige en volledige oplevering van voorzieningen is een aandachtspunt. Tussen planning en realisatie van voorzieningen enerzijds en kaveluitgifte, woningprogramma - en fasering en moment en van oplevering bestaat een directe relatie. programmatische en plannings-technische wijzigingen vragen dan ook telkens herijking van planning en inhoud van het voorzieningenprogramma.	Het programma voorzieningen is in de grex 2011 kwantitatief herijkt op basis van de nieuwe inwoneraantallen. Doordat de gemeente Slochteren in het beoogde nieuwe samenwerkingsmodel de publieke voorzieningen op haar grondgebied zal realiseren is bestuurlijke afstemming op dit punt van belang.
6. Procedurele risico's	Vertragingrisico door planologische procedures, zoals bestemmingsplan, artikel 19 procedures, externe veiligheid. Actuele risico's zijn: nadere uitwerking van het Bestemmingsplan Meerstad Midden in uitwerkingsplannen, partiele herzieningen door onthouding van goedkeuring van onderdelen van dit bestemmingsplan en het verkrijgen van benodigde ontgrondingsvergunning(en).	Adequate aansturing en afhandeling van publiekrechtelijke procedures, bezwaar en beroep. De uitspraak van de Raad van State is een belangrijke stap ter reductie van de planologische risico's.
7. Woningbehoefte	Er is onderzoek gedaan naar de woningbehoefte rond Groningen voor de komende jaren. De behoefte blijkt minder groot dan een aantal jaren geleden gedacht. Dit vormt een risico voor de afzet.	In de grex 2011 is het programma woningbouw fors neerwaarts bijgesteld.

Bijlage - Sleutelprojectenrapportage kleur versie

8. Planontwikkeling in grisico's en ontwikkelingsopgave GEMM Meerstad	Het betreft de risico's die inherent zijn aan dergelijke grootschalige herontwikkelingen en behoren tot de planontwikkelingsopgave van Bureau Meerstad. Enkele hiervan: <ul style="list-style-type: none"> Tijdige realisatie en aansluitingen hoofdinfrastructuur en OV. Bodemrisico's, archeologie, flora en fauna, milieukwaliteit en obstakels in ondergrond Omgang met hinderzones, geluid, aanwezige infrastructuur (hoogspanningsleidingen, etc.) 	Belangrijke beheersingsmiddelen: <ul style="list-style-type: none"> Volledigheid en actualiteit van onderzoeken Flexibiliteit in planvorming Vroegtijdig overleg met toetsende overheden
9. Financiering	De grex 2011 gaat uit van een rente van 3,75%. Dit moet worden bereikt door een deel van het bestaande leningenpakket te herfinancieren. Het lagere rentepercentage brengt een renterisico met zich mee, enerzijds omdat herfinanciering nog moet plaatsvinden (zsm na besluitvorming gemeenteraad) en anderzijds omdat financiering tegen het beoogde gemiddelde rentepercentage voor een periode van 8 tot 12 jaar mogelijk is. Of na deze termijn ook tegen de beoogde grex rente kan worden gefinancierd zal moeten blijken.	Met het oog op het lagere rentepercentage wordt bij de grex 2011 voorgesteld een voorziening te treffen ter hoogte van € 4,5 miljoen. Monitoring van alternatieve financieringsopties.

3. Financiën

Stand van de kredieten (gemeentelijke plankosten en aankoop kavels)

Besluit 26 november 2003, nr. 5c	3.200.000
Besluit 31 oktober 2007	2.800.000
Besluit 17 november 2010, nr. 8j	1.500.000
Besluit 17 februari 2010, aankoop kavels Meerrovers fase I	3.060.000
Besluit 29 juni 2011	550.000
Besluit 26 oktober 2011, aankoop kavels Meerrovers fase IIB	4.590.000
Totaal beschikbaar krediet	15.700.000

Stand van de uitgaven plankosten

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	6.197.125
---	-----------

Stand van de uitgaven Meerover kavels

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	7.017.610
---	-----------

Totale stand van de uitgaven t/m 31 december 2011	13.214.735
---	------------

Op grond van de verwachte uitgaven verwachten wij geen kredietoverschrijding.

Op basis van de beoogde nieuwe samenwerkingsstructuur, waarbij de grondexploitatie voor rekening en risico van de gemeente Groningen wordt gevoerd, zal organisatorische en financieel administratieve herinrichting van het project plaatsvinden.

STATIONSGBIED



1. Voortgang

Uw raad stelde op 20 juli 2011 het voorkeursalternatief voor de lange termijnontwikkeling van het Stationsgebied vast: *Groningen Stationsgebied, Rapportage Voorkeursalternatief, Movares / De Zwarte Hond*. Uw besluit is een uitspraak over de ambitie voor het gebied en komt tot uitdrukking in een zestal kernpunten. In de komende fase stellen we vanuit deze ambitie een ontwikkelingsstrategie op dat niet zozeer als eindbeeld, maar vooral als procesdocument dient. Gedurende een lange periode hanteren we deze ontwikkelingsstrategie als leidraad voor de te nemen besluiten met de blik gericht op de eerder verwoorde ambities. Het resultaat daarvan denken we uw raad medio 2012 voor te leggen.

Voor wat betreft uw Motie fietstoegang traverse, eveneens aangenomen tijdens uw raadsvergadering van 20 juli 2011, zullen wij de mogelijkheden onderzoeken. Parallel daaraan werkt ProRail aan een planstudie voor de spoogerelateerde infrastructuur op en rond het station. Het gaat hier om projecten die in het kader van het Regio Specifiek pakket (RSP) voor de regionale spoorlijnen en de RegioTram tot stand komen. De planstudie moet inzicht geven in de maatregelen die hiervoor op het station nodig zijn en hoe we deze gefaseerd gaan uitvoeren. We zullen de voorstellen beoordelen vanuit de door de raad vastgestelde ambities. ProRail heeft een integrale aanpak voor ogen, afgestemd met onder andere de toekomstige gebiedsontwikkeling van het Stationsgebied en ook met de planning voor de RegioTram. Daarmee behouden we met de ontwikkelingsstrategie naar tijd en inhoud een samenloop met het traject van ProRail.

2. Risico's

De visieontwikkeling van het Stationsgebied bevindt zich in de beginfase. Ons doel is een integrale lange termijnvisie voor de gebiedsontwikkeling: hoe kunnen we infrastructurele

Bijlage - Sleutelprojectenrapportage kleur versie

maatregelen en vastgoedontwikkeling optimaal op elkaar afstemmen en hoe laten we ze elkaar versterken? De beantwoording van deze ingewikkelde vragen vergt tijd. Datzelfde geldt des te meer voor de verwerving van de noodzakelijke externe middelen. Daarvoor lopen een aantal initiatieven, vooral gericht op de langere termijn (zie laatste alinea).

Op korte termijn moeten we wel besluiten nemen over een aantal zaken die nu spelen. Maar ook maatregelen met betrekking tot het spoorverkeer, onder andere de doorkoppeling van de regionale lijnen, de daarvoor noodzakelijke nieuwe spoorpassage en eventueel een nieuwe stationshal. Het risico bij deze ontwikkelingen is dat ze uiteindelijk niet, of minder goed passen in het ideale eindbeeld. Deels moeten we dat aanvaarden. Deels kunnen we dat voorkomen door bepaalde maatregelen een tijdelijk karakter te geven en door goed af te stemmen met andere hiermee samenhangende projecten, zoals de RegioTram en de zuidelijke ringweg. Wij zullen deze samenhang nauwgezet bewaken in de bestuurlijke overleggen. Dit risico neemt af, naarmate we meer inzicht krijgen in het ontwikkelingsperspectief van het Stationsgebied. Het kader om maatregelen te beoordelen krijgt steeds meer vorm.

Een belangrijk organisatorisch risico is het samenwerkingsrisico. Er zijn immers veel belangen en posities verbonden met de ontwikkeling van het Stationsgebied. Het is zaak al deze belangen goed voor ogen te houden bij het maken van keuzes. Een effectieve samenwerking valt of staat hier mee. De gekozen organisatievorm kan hieraan een goede bijdrage leveren.

We hebben in ons collegeprogramma al benadrukt, dat het accent voor de komende periode ligt op het realiseren van de diverse infrastructurele maatregelen. Daarvoor zijn immers ook fondsen beschikbaar. Voor de langere termijn komt de vastgoedontwikkeling in beeld. De daarvoor in onze ogen noodzakelijke verplaatsing van het emplacement vergt de nodige investeringen. Voor een bijdrage daarin zien we zeker een rol weggelegd voor het rijk. De meest gerede weg daarvoor loopt via de gebiedsagenda MIRT Noord-Nederland. Zekerheid over geld kan in dit stadium echter niet worden verschaft. Wel voelt het rijk zich betrokken bij dit project. Op langere termijn biedt deze betrokkenheid wel perspectief is onze verwachting.

3. Financiën

Stand van de kredieten

Raadsbesluit 17 december 2008, nr. 6 g	300.000
Raadsbesluit 22 april 2009, nr. 412	242.000
Raadsbesluit februari 2010, nr. 603	458.000
Raadsbesluit 17 november 2010, nr. 6g	851.000
Totaal toegestane plankosten	1.851.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	1.444.485
---	-----------

EEMSKANAALZONE



1. Voortgang

Binnen de Eemskanaalzone (EKZ) onderscheiden we een groot aantal deelgebieden en projecten. De relevante projectonderdelen lichten wij hieronder toe.

Kop van Oost

Eind januari 2012 heeft Heijmans kenbaar gemaakt de 2^e fase van de Kop van Oost niet op de eerder voorgestane wijze tot ontwikkeling te zullen brengen en de samenwerking op dit punt met Lefier te beëindigen. Heijmans is voornemens tot een alternatieve invulling van de locatie te komen en zal hiertoe in overleg treden met de gemeente en de bewoners van de Kop van Oost fase 1.

Berlagetracé

We werken aan de verkeersontsluiting tussen de Berlagebrug en de toekomstige Sontbrug (Berlageknoop). Op het moment dat we de benodigde percelen hebben verworven (op zeer korte termijn) en het verkeerskundig ontwerp besteksgereed is, kan de aanbesteding en gunning plaatsvinden. We beogen de werkzaamheden te starten medio 2012 en deze in de zomer van 2013 af te ronden.

Sontwegtracé

Op 27 april 2011 heeft uw raad de uitgangspunten vastgesteld voor het Sontwegtracé inclusief brug. Ook het bijbehorende kostenplaatje (65 miljoen) en dekkingsvoorstel (Meerstad, FES en RSP) voor het Sontwegtracé zijn vastgesteld. Tevens is er een aanvullend krediet beschikbaar gesteld van € 720.000.

Uitgangspunt is: Er komt één brug over het Winschoterdiep. De brug krijgt een doorvaarthoogte van 3,80 meter en een doorvaartbreedte van 18 meter. Het basisprofiel van de brug is toekomstbestendig en heeft gescheiden infrastructuur voor fiets, auto en bus.

Bijlage - Sleutelprojectenrapportage kleur versie

In de komende periode werken we het schetsontwerp uit naar een definitief ontwerp en zullen overige voorbereidende werkzaamheden plaatsvinden. Nader onderzoek naar de nautische aspecten heeft plaatsgevonden. De provincie heeft akkoord gegeven voor de plek en de hoogte van de brug. We moeten nog een aantal zaken uitzoeken (funderingsonderzoek, bodemonderzoek en geluidsonderzoek, verkeersmodel), voordat het voorlopig ontwerp omgezet kan worden naar een definitief ontwerp (DO), inclusief bijbehorende kostenraming. De toetsingscommissie heeft een positief advies uitgebracht ten aanzien van de beoogde RSP HOV dekkingsmiddelen (€ 18 miljoen). Indien conform wordt beschikt, dan zijn de dekkingsbronnen voor de beoogde investering toereikend (€ 65 miljoen, conform raadsvergadering april 2011). Tenslotte zal nog een second opinion worden uitgevoerd op de kostenraming. Dit kan pas als alles klaar is (juni 2012). De verwachting is dat het DO, inclusief uitvoeringsbudget, in september 2012 door uw raad wordt vastgesteld.

Woonschepenhaven

In december 2011 besloot uw raad € 5 miljoen beschikbaar te stellen voor de revitalisering van de woonschepenhaven (Kredietaanvraag Woonschepenhaven, d.d. 21-12-2011). We willen in de eerste helft van 2012 in overleg met de bewoners een inrichtingsontwerp voor de haven uitwerken en dat opvolgend uw raad ter besluitvorming voorleggen.

Visie Eemskanaalzone – deelgebied Boulevard

In de Visie EKZ is ook het deelgebied Boulevard gedefinieerd: het gebied tussen Oosterhavenbrug, Damsterdiep, Waterknoop en Sontweg. In de visie geven we voor dit deelgebied aan, dat hier een hoogwaardige stedelijke woonlocatie moet ontstaan. Waarbij de noord- en zuidzijde van het Eemskanaal zeer verschillend, maar toch complementair aan elkaar zijn. In december 2011 heeft u de projectofferte ontvangen, waarin we aangeven hoe we de inrichting van de openbare ruimte in dit deelgebied, als raamwerk voor verdere invullingen, vorm willen gaan geven. Wij nemen ook de langzaamverkeer verbinding tussen de noord- en zuidzijde (tussen Sontweggebied en binnenstad) mee binnen deze visie. De visie op de openbare ruimte vormt tegelijkertijd een noodzakelijk onderdeel van de Ontwikkelvisie voor het Sontweggebied. En zij geeft invulling aan de openbare ruimte als onderdeel van de Sontwegverbinding naar Meerstad en van de verbinding van de Eemskanaalzone (noord en zuid) richting de binnenstad. Het doel van de visie Eemskanaalzone Boulevard is om een kwalitatief hoogwaardig woon- en werkmilieu in dit deelgebied van de Eemskanaalzone te realiseren, waarbinnen ook de interne en externe ontsluiting, alsmede de gewenste interwijk-verbindingen voor langzaam verkeer door het gebied op aantrekkelijke wijze vormgegeven kan worden. Enerzijds kan daarvan een stimulerende werking uitgaan op initiatieven vanuit de markt. Anderzijds wordt daarmee duidelijk hoe vanuit de projectontwikkeling kan worden ingespeeld op en bijgedragen aan onze wensen ten aanzien van de openbare ruimte.

Deze visie (bouwstenennotitie) willen we in 2012 afronden en bieden wij uw raad aan. Daarna kan worden gestart met de ontwikkeling van een stedenbouwkundig plan en een ontwikkelstrategie in nauw overleg met de ontwikkelende partijen in het gebied.

Overige onderdelen

- De raad is op 3 februari 2011 geïnformeerd over het ontwerp bestemmingsplan van Damsterdiep 269 en 275, op deze twee percelen staan 216 wooneenheden voor studenten. Het bestemmingsplan is door de raad vastgesteld. Tegen het bestemmingsplan is beroep ingediend bij de Raad van State.

Bijlage - Sleutelprojectenrapportage kleur versie

- Voor P+R Driebond beogen we in 2012 te komen tot een projectaanpak en een locatie. De aansluiting met Meerstad zal hierbij centraal staan. Realisatie is afhankelijk van de toekenning van RSP-middelen en de politieke wenselijkheid. Rond de zomer zullen wij uw raad hierover informeren.
- In november 2011 hebben wij u per brief geïnformeerd over de ontwikkelingsstrategie van de Eemskanaalzone, waarbij een totaaloverzicht is gegeven van alle locaties en onderdelen.

2. Risico's

Woningbouwlocaties algemeen

De financiële risico's betreffen de grondposities die wij hebben ingenomen en de potentiële opbrengstwaarde. We beogen de aankopen ten behoeve van woningbouw via locatieontwikkeling te compenseren. Op het moment dat de individuele ontwikkellocaties nader zijn uitgewerkt, kunnen adequate (deel)exploitaties worden opgezet.

Woonschepenhaven

- De woonschepenbewoners hebben via de ligplaatsvergunning het recht op een ligplaats in de haven. De gemeente is eigenaar van de haven (ondergrond/water/steigers) en kan waar nodig verwijdering vorderen van terrassen, schuurtjes en overige bouwsels, voor zover sprake is van een redelijke compensatie. Dit sluit echter niet uit dat juridische procedures worden aangespannen door bewoners, wat doorgaans tijdrovend en kostbaar is.
- De lange voorgeschiedenis maakt dat er sprake is een breed gevoel van wantrouwen tegenover de gemeente, wat vraagt om een heldere lijn en keuzes, met zicht op uitvoering.
- De gemêleerde samenstelling van de woonschepenbewoners, de uiteenlopende individuele belangen en de reikwijdte van het Comité Woonschepenhaven als vertegenwoordigend platform vraagt om een individuele benadering en maatwerk, wat tijdrovend is.
- De veelal als autonoom ervaren leefstijl maakt dat het verbeteren van de beeldkwaliteit door het ordenen van bouwwerken en terrassen, evenals het herverkavelen van ligplaatsen tot weerstand zal leiden.
- Het gevraagde krediet van € 5 miljoen vloeit voort uit een tentatieve raming en wordt aangemerkt als taakstellend.

Infrastructuur

- Het project Sontwegtracé bevindt zich nog in het stadium van voorlopig ontwerp. Verschillende (civieltechnische) kostenposten zijn op hoofdlijnen doorgerekend. Bij de uitwerking naar een definitief ontwerp zal de onzekerheidsmarge verkleinen. De verwachting is dat we binnen de € 65 miljoen blijven. Risico's zijn bijvoorbeeld verwervingen, bodem- en saneringskosten, ed.
- De benodigde RSP HOV infra middelen voor het Sontwegtracé zijn nog niet toegekend. De toetsingscommissie heeft echter een positief advies uitgebracht.

3. Financiën

De ontwikkelingen van de deelgebieden binnen de EKZ strekken zich uit over een groot aantal jaren, waarbij we in grote mate afhankelijk zijn van marktinvesteringen. Om de risico's te beperken houden we de programma's zo flexibel mogelijk; aanpassingen kunnen worden

Bijlage - Sleutelprojectenrapportage kleur versie

ingezet om de tekorten te verminderen. Door flexibiliteit en fasering binnen de visie kunnen we maximaal op de marktomstandigheden inspringen en dit risico zoveel mogelijk beperken.

Voor het Sontwegtracé is in april 2011 een investeringsbegroting door de gemeenteraad vastgesteld, ter hoogte van € 65 miljoen.

Als dekking beogen we:

- | | |
|---|--------------|
| ▪ Bijdrage Meerstad | € 30 miljoen |
| ▪ RSP-overig | € 18 miljoen |
| ▪ Bijdrage FES | € 12 miljoen |
| ▪ Bijdrage structureel nieuw beleid – risicobuffer 2014 | € 5 miljoen |

Openbare ruimte

Voor de aanpak van de openbare ruimte, zoals beoogd in de visie en verwerkt in de FES - subsidieaanvraag, gaan we uit van een taakstellend investeringsniveau van ca. € 5 miljoen. De projectofferte van de visie Openbare Ruimte Eemskanaalzone-Boulevard is door het College vastgesteld en heeft voor uw Raad ter inzage gelegen in de visietrommel. Het gaat hierbij om de kosten van de 'boardwalk' langs de noordzijde van het Eemskanaal, de groenimpuls in het projectgebied (voor zover niet meegenomen in Sontwegtracé) en de aanpak van de openbare oevers (deels al invulling aan gegeven bij de Kop van Oost). De genoemde investeringsraming is niet gebaseerd op concrete ontwerpen, maar betreft een tentatieve berekening op basis van civieltechnische aannames (geïndexeerd vanaf 2006).

Loop/fietsbrug

In de visie gaan we uit van een langzaamverkeer verbinding tussen het Sontweggebied en de daar gevestigde detailhandel verbindt met het centrum. Vooralsnog hanteren we een taakstellende investeringsraming van ca. € 4 miljoen euro. Bepalend voor de uiteindelijke kosten zijn: de gewenste hoogte, de mogelijkheden voor inpassing en positionering van hellingbanen (mede met het oog op eigendomsposities, kabels en leidingen, nautische aspecten en eisen van de vaarwegbeheerder) en de economische functie van de kades en de eisen die dit met zich meebrengt. Ook dit project is in de FES-subsidie opgenomen. Dit projectonderdeel wordt meegenomen in de visie EKZ, deelproject boulevard.

P+R Driebond

De visie voorziet in een transferium op Driebond. Voor de investeringsopgave hanteren we een taakstellend bedrag van € 4,5 miljoen. Uiteindelijke kosten hangen af van de positionering en vormgeving.

Het totale investeringsniveau voor de hierboven beschreven aanpak begroten we daarmee taakstellend op ca. € 13,5 miljoen. Potentiële dekkingsbronnen zijn onder andere FES € 4,0 miljoen en RSP (gelabeld voor transferium) ad. € 4,5 miljoen. Voor een bedrag van € 5 miljoen euro zal nog nadere dekking moeten worden gezocht. Tevens zal de politieke afweging gemaakt moeten worden of de P+R Driebond gerealiseerd zal worden.

Al deze ontwikkelingen krijgen samen met een andere reeks ontwikkelingen een financiële vertaling binnen de (herziene) integrale grondexploitatie Eemskanaalzone. In de komende periode werken we aan deze integrale grondexploitatie. Hierbij gaan we in op de investeringen en dekking voor de volgende reeks deelgebieden binnen het totale gebied van de Eemskanaalzone:

- Sontwegtracé (Europaplein t/m Oostelijke ringweg)
- Berlagetracé

Bijlage - Sleutelprojectenrapportage kleur versie

- Houtunie (Kop van Oost)
- Containerterminal
- Woonschepenhaven
- Eemskanaal noordzijde, 1e fase
- P+R Driebond
- Openbare ruimte
- Loop-/fietsbrug

De onderlinge verwevenheid van de diverse deelgebieden met elkaar zorgt ervoor dat het sturen op de afzonderlijke gebieden grote financiële onzekerheden en risico's met zich meebrengt. Door het als een gebiedsontwikkeling te benaderen wordt de samenhang bewaakt, kunnen de voor- en nadelen van de diverse keuzes en ontwikkelingen integraal afgewogen worden en kunnen diverse ontwikkelingen op elkaar afgestemd worden.

Een integrale grondexploitatie is noodzakelijk om de financiële verwevenheid en afhankelijkheid van de onderliggende deellocaties inzichtelijk te maken en op elkaar af te stemmen. De verwachting is dat de ontwikkeling van de deelgebieden in de Eemskanaalzone marktconform en elkaar opvolgend zal verlopen. Bij veranderende (markt)omstandigheden kan dan op eenvoudige wijze inzicht worden verkregen in de consequenties van de ontwikkelingen en kunnen – indien nodig – adequate bijsturingmaatregelen worden getroffen.

We beogen deze (herziene) integrale grondexploitatie Eemskanaalzone in het tweede kwartaal van 2012 aan uw raad voor te leggen.

EEMSKANAALZONE

Stand van de kredieten

Besluit 25 januari 2005, nr. 180	1.455.000
Totaal beschikbaar voorbereidingskrediet	1.455.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord tot en met 31 december 2011	305.470
--	---------

BERLAGETRACE

Stand van de kredieten

Berlagetracé; besluit 24 november 2004, nr. 5h	838.000
Berlagetracé besluit 19 oktober 2005 nr. 9	23.162.000
Totaalkrediet Berlagetracé	24.000.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord tot en met 31 december 2011	15.427.773
--	------------

SONTBRUG

Stand van de kredieten

Sontbrug en verbinding tussen Berlagebrug en Oostelijke Ringweg; besluit 19 december 2007, nr. 134	1.280.000
--	-----------

Bijlage - Sleutelprojectenrapportage kleur versie

Schetsontwerp Sontwegtracé; besluit 27 april 2011, nr. 8f	720.000
Totaal beschikbaar voorbereidingskrediet	2.000.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord tot en met 31 december 2011	889.793
--	---------

KOP VAN OOST

Stand van de kredieten

Houtunielocatie / Kop van Oost; Besluit 27 september 2006, nr. 6a	887.000
Besluit 25 maart 2009, 6b	60.000
Totaal toegestane kosten van het plan	947.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord tot en met 31 december 2011	745.039
--	---------

WOONSCHEPENHAVEN

Stand van de kredieten

Projectplan, SDC Noorddijk (10-04-2003)	40.000
Architectuurnota (13-11-2006)	40.000
Overbruggingskrediet ISV III (26-04-2010)	80.000
Besluit 27 april 2011, 8b, punt V	34.000
Besluit 21-12-2011, 6i	5.000.000
Totaal toegestane kosten van het plan	5.194.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord tot en met 31 december 2011	197.237
--	---------

VISIE EEMSKANAALZONE BOULEVARD

Stand van de kredieten

Besluit 25 januari 2012, 6c	100.000
Totaal toegestane kosten van het plan	100.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord tot en met 31 december 2011	9.837
--	-------

Het krediet van 330.000 euro voor EKZ 32/32a, vastgesteld door uw raad op 28 september 2011, valt buiten de scope van de sleutelrapportage EKZ.

GROTE MARKT OOSTZIJDE



1. Voortgang

Na het besluit van Gedeputeerde Staten over het toekennen van € 35 miljoen subsidie voor de Grote Markt Oostzijde en het Groninger Forum, hebben we de voorbereidingen voor de uitgestelde sloop weer opgestart. Sinds de eerste week van september vinden sloopwerkzaamheden plaats. De inspraak op de drie voorlopige bestemmingsplannen Grote Markt-Oostwand, Forum en Poelestraat-achterzijde is doorlopen. In november 2011 heeft uw raad deze bestemmingsplannen, evenals de geactualiseerde 'bouw en grondexploitatie Grote Markt oostzijde' vastgesteld.

Het tijdelijk informatiecentrum op de Grote Markt is 25 november geopend.

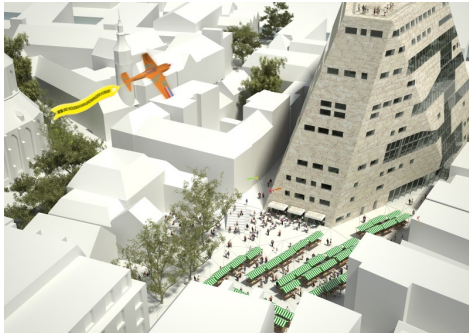
Groninger Forum

We hebben de voorbereiding voor de aanbesteding van de garage, de fietsenstalling en het Forum gestart met een marktconsultatie. In november 2011 is de aanbestedingsprocedure officieel gestart. Rond de zomervakantie van 2012 verwachten we het werk te kunnen gunnen.

Uitvoering

Slopers werken aan de oplevering van het bouwterrein, waarna in maart 2012 het archeologisch onderzoek kan starten. Op dat moment zullen het middengebied (school, garage, bioscoopzalen, Naberhof) en de panden van de VVV en Frieslandbank zijn gesloopt. Na afronding van het archeologisch onderzoek, dat loopt tot september 2012, zal gestart worden met het graven van de diepwand van de parkeergarage.

Bijlage - Sleutelprojectenrapportage kleur versie



afbeelding: Groninger Forum aan de Nieuwe Markt

2. Risico's

De belangrijkste vier risico's waaruit financiële tegenvallers kunnen voortvloeien zijn:

- De mogelijkheid dat er te weinig financiële reserve is gebudgetteerd voor tegenvallers tijdens de uitvoering van vooral de parkeergarage en het Forum;
- Financiële gevolgen voortvloeiend uit mogelijke vertragingen;
- De mogelijkheid van onvoldoende afstemming tussen deelprojecten en deelprocessen, waardoor kosten tussen wal en schip raken;

3. Financiën

Stand van de kredieten

Plankostenkrediet	
Besluit 30-12-2002, nr. 15	500.000
Besluit 29-01-2003, nr. 13	420.000
Besluit 28-04-2004, nr. 6	1.580.000
Besluit 25-02-2006, nr. 8	2.500.000
Besluit 28-03-2007, nr. 8	2.500.000
Besluit 18-06-2008, nr. 5q	1.250.000
Besluit 29-10-2008, nr. 6k	500.000
Besluit 26-11-2008, nr. 8	2.000.000
Besluit 17-06-2009, nr. 8	2.500.000

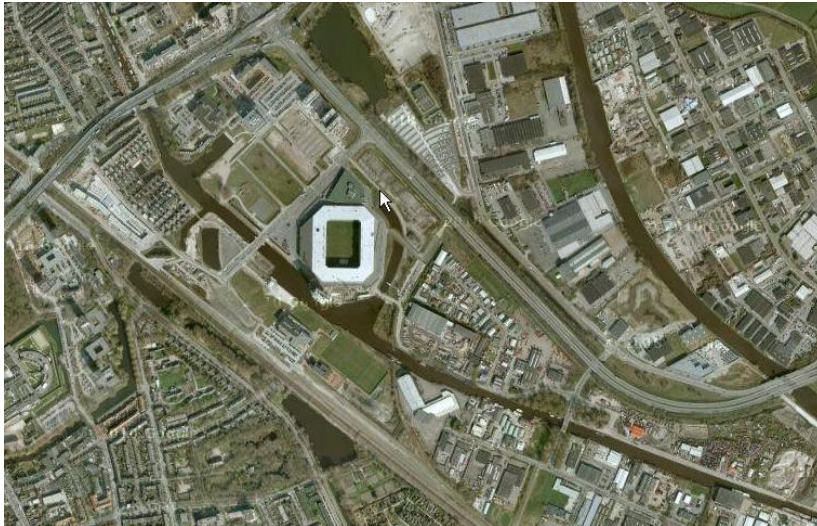
Uitvoeringskrediet	
Besluit 17-06-2009, nr. 8	15.000.000
Besluit 23-06-2010	40.000.000
Besluit 30-11-2011	115.000.000

Totaal plankosten en uitvoeringskrediet	183.750.000
--	--------------------

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	53.066.632
--	-------------------

EUROPAPARK



1. Voortgang

Alfacollege

Geplande oplevering: zomer 2012.

Kolencafé

De gesprekken over de vestiging van een horecavoorziening langs de kolenmuur aan de Euroborgkant, bevinden zich in de eindfase. Met de bouw van het Kolencafé, dat door de kolenmuur heen wordt gebouwd, zal naar verwachting in maart 2012 worden begonnen. Het betreft een prefab bouwsysteem dat eind 2012 opgeleverd wordt. Met de afronding van de bouw van het Alfacollege en het Kolencafé komt aan alle bouwactiviteiten rondom het Stadion definitief een einde.

Noorderpoort

We zijn in gesprek met het Noorderpoort over de vestiging van een zogenaamd sporttheater op het Europapark: een centrum voor sport en bewegen. Hierbij kijken we nadrukkelijk ook naar de wijkgerichte functie van een dergelijke voorziening.

Brander en Stoker

Met de aanleg van het openbaar gebied rondom de Stoker en Brander is een eind gekomen aan alle bouwactiviteiten. De procedure om het gebied aan Stadsbeheer over te dragen is in gang gezet.

De verwachting is dat we de gesprekken met de G4 en VvE over het in- en uitrijden van de bewonersgarage voor het einde van het jaar definitief kunnen afronden. Omdat het gaat om nogal complexe zaken, heeft het de nodige tijd gekost dit probleem op te lossen. Op verzoek van de bewoners onderzoeken we hoe we het bezoekersparkeren kunnen optimaliseren. Op alle dossiers in het traject betreffende de financiële afspraken met G4 over de aanleg van de

Bijlage - Sleutelprojectenrapportage kleur versie

bewonersgarage en het openbaar gebied werken we op dit moment toe naar een eindresultaat. De verwachting is dat we ook dit voor het einde van het jaar hebben afgerond.

Euroborg

Vanuit het collegeprogramma "Groningen geeft Energie" participeert de gemeente in de Energy Valley Topclub. Deze club is momenteel bezig met het opstellen van een uitvoeringsplan om de Euroborg verder te verduurzamen. Energiebesparing speelt hierbij een grote rol.

P+R Europapark (P3)

We hebben de vereiste vergunningen voor de gefaseerde aanleg van de aansluiting P3 op de Europaweg verleend. Omdat de engineering van dit project en de voorbelasting van het terrein (veel) meer tijd met zich meebrengt, zal de realisatie niet eerder te verwachten zijn dan in het najaar van 2012. Eerder gingen we uit van voorjaar 2012. Na realisatie van de aansluiting, beginnen we met doorsteek naar de Bornholmstraat.

We werken eveneens aan de afronding van het ontwerp voor de busbaan, zodat de busdoorstroming op de Europaweg verbeterd. We verwachten het uitvoeringskrediet in het voorjaar van 2012 bij uw raad te kunnen aanvragen.

Station Europapark

Gelijktijdig met de vaststelling van de grondexploitatie Europapark is in januari 2012 eveneens de grondexploitatie Station Europapark door uw raad vastgesteld. Beide zijn in één raadsvoorstel behandeld, vanwege de nauwe verbondenheid tussen de grondexploitaties en de samenhang van deze exploitaties in de ontwikkeling van het gebied.

De exploitatie van de fietskelder zal worden gedekt uit het binnenhalen van subsidies. We verkennen de mogelijkheden hiertoe. In de herziene grondexploitatie die in januari door uw raad is vastgesteld, hebben wij hier rekening mee gehouden.

Op 4 oktober 2011 is het startsein gegeven voor de aanleg van het station. Het werk ligt op schema.

De afgelopen periode waren er problemen met de grondwateronttrekkingsvergunning van het Waterschap, omdat er meer grondwater werd onttrokken dan door het Waterschap was vergund. Dit probleem is geanalyseerd en in goed overleg opgelost. Eén van de maatregelen die is getroffen betreft het aanstellen van een watermanager door de aannemer die de bemaling tussen beide projecten (Station/SoZaWe) coördineert.

Het positieve resultaat van 8 miljoen euro dat de aanbesteding van het station opleverde, hebben we verwerkt in de begroting 2012.

Kritiek in de planning is de week buitendienststelling van de regeling tijdens de voorjaarsvakantie (25 februari – 4 maart 2012). Dan zal de aannemer vanaf de spoorse kant een aantal werkzaamheden moeten verrichten, waaronder een deel van de geplande spoorvernieuwing evenals het inschuiven van de (fiets)tunnelbak die de Helperzoom met het Europapark verbindt. Als de aannemer deze week niet haalt, zal de planning onder druk komen te staan en zal het nog onzeker zijn of het station eind volgend jaar operationeel zal zijn.

Bijlage - Sleutelprojectenrapportage kleur versie

Op 8 september 2011 is de nieuwbouw voor de dienst Sociale Zaken en Werk aan het Harm Buitterplein officieel van start gegaan. Het kantoor, ontworpen door Meyer en Van Schooten Architecten is eind 2013 gereed.



Afbeelding: Kantoor Sociale Zaken en Werk

Helperpark en Kantorenkwartier

De uitkomst van het onderzoek van SITE - Urban Development om tot een gebiedsconcept te komen, kan op breed draagvlak in uw raad rekenen. De gevolgen hiervan hebben we vertaald naar een nieuwe herziene grex, die we in januari 2012 ter besluitvorming aan u hebben voorgelegd. Daarbij kunnen we niet uitgaan van een vaststaand programma, zoals we gewend waren. Maar zullen we uitgaan van aannames voor wat betreft het programma, omdat we flexibel willen inspelen op toekomstige vragers.

Om de door SITE teweeggebrachte energie te behouden, hebben we een klankbordgroep opgezet, die in oktober 2011 voor het eerst bijeen is gekomen. Het aanvullend budget van € 200.000,- dat is bedoeld voor een extra kwaliteitsimpuls, hebben we onder andere ingezet voor een buurtpark, dat met input van de bewoners is opgeleverd. Daarnaast zetten we in op maatregelen die het water in het gebied toegankelijker maakt. De planvorming voor een loop/fietsroute is afgerond, zodat we ook deze impulsmaatregel binnenkort zullen gaan aanleggen.

De thema's parkeren en energie (warmte/koude voorzieningen) vragen een speciale aanpak, omdat die tot synergie, kostenbesparing en een duurzamere stad leiden. Door als overheid slimme investeringen te doen, kunnen we win-win situaties creëren. We werken in samenwerking met externe adviseurs de opzetten uit en zullen de aannames die hieruit voortkomen betrekken bij de grex.

2. Risico's

De herziene grondexploitaties voor het Europapark en het Station Europapark zijn in januari 2012 door uw raad vastgesteld.

De belangrijkste reden hiervoor is dat door de crisis de marktomstandigheden fors zijn veranderd. Het programma dat ooit is gemaakt voor het Europapark sluit daar niet meer op aan. We passen het daarom aan de nieuwe omstandigheden aan. Dat betekent onder andere

Bijlage - Sleutelprojectenrapportage kleur versie

meer openbare ruimte en groen. En het betekent meer ruimte voor functies die minder opbrengsten genereren (zoals scholen en wonen), maar waar wel vraag naar is. Een eerste ruwe kostenraming van deze aanpassing (inclusief de tot nu toe geleden renteverliezen) komt uit op een tekort van 12 miljoen euro. In de meerjarenbegroting in 2012 is al een bedrag van € 6 miljoen voor dit tekort gereserveerd. Derhalve zal het resterende tekort ad € 6 miljoen ten laste van de reserve grondzaken/algemene reserve gebracht moeten worden.

Europapark bevat naast de normale risico's ten aanzien van grondexploitaties een aantal bijzondere risico's:

- De omvang van de boekwaarde in relatie tot de begrote grondopbrengsten.
- De fasering van de gronduitgifte.
- Subsidiebeheer, te noemen valt: SNN, EFRO, ISV, BDU, BIRK, Kompas. Voorwaarden subsidies staan soms haaks op gemeentelijk beleid of het door de gemeente gewenste uitvoeringsniveau.

3. Financiën

EUROPAPARK

Stand van de kredieten:

Besluit 05-11-1998, nr.5e	6.909.000
Besluit 27-01-1999, nr.12	681.000
Besluit 22-12-1999, nr.18	13.296.000
Besluit 21-11-2001, nr.11	23.716.000
Besluit 31-03-2004, nr. 8	4.922.000
Besluit 23-05-2007, nr. 7	43.700.000
Totaal krediet	93.224.000
Correctie	- / - 24.000
Grex 2012, 25-01-2012	- / - 1.200.000
Totaal toegestane kosten van het plan	92.000.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	85.203.497
---	------------

STATION EUROPAPARK

Stand van de kredieten

Besluit 28-05-2008, nr.12	2.200.000
Besluit 27-05-2009	41.900.000
Besluit 23-06-2010	2.000.000
Besluit 27-4-2011 (fietskelder)	3.016.000
Grex 2012, 25-01-2012	10.819.000
Totale toegestane kosten van het plan tot en met 2011	59.980.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	15.420.110
---	------------

WESTPOORT



1. Voortgang

Het totale bestemmingsplan Westpoort kan in drie deelgebieden worden onderscheiden. Uitsluitend het eerste deelgebied (= Westpoort – fase 1) is opgenomen in een grondexploitatie. Dit deelgebied omvat van noord naar zuid het gebied tussen het Hoendiep en de A7 en van oost naar west het gebied tussen de Roderwolderdijk – parallel aan het Koningsdiep – en volgt grotendeels de gemeentegrens tussen gemeente Groningen en gemeente Leek. Westpoort – fase 1 ontwikkelen we in drie deelfasen. Fase 1A (27 hectare) is in uitgifte. Fase 1B (18 hectare) zal over ruim een jaar uitgifbaar zijn, op dit moment vindt grondzetting plaats. Voor fase 1C geldt dat we momenteel het bouwrijpmaken “on hold” hebben gezet. Dit is mede ingegeven door de zwakke economie. Ook de verwerving van gronden voor 1C is uitgesteld, zo hebben we de voormalige CSM-gronden nog niet aangekocht.

De interesse voor vestiging op Westpoort is momenteel gering. In de vorige rapportage gaven we aan dat er vier serieus geïnteresseerde kandidaat bedrijven waren, goed voor 5 hectare. Inmiddels hebben de twee grootste partijen, goed voor 3,8 ha aangegeven niet naar Westpoort te zullen verhuizen. De locatie en de grondaanbieding hebben geen rol gespeeld bij het niet overgaan tot koop. De overige partijen zijn nog niet over gegaan tot aankoop. In 2012 zal blijken of deze partijen daadwerkelijk naar Westpoort gaan. Pipelife, het tweede bedrijf dat zich op Westpoort vestigt op een kavel van 2.000 m² (0,2 ha), zal medio 2012 openen. De voor 2011 in de grondexploitatie geprognosticeerde uitgifte van 1 hectare is niet gehaald. Uw raad heeft de herziene grondexploitatie in november 2011 vastgesteld.

We onderzoeken momenteel of het bestemmingsplan verruimd moet worden. Dit is ook afhankelijk van de MUST discussie en de uitkomsten van het STEC onderzoek welke wij in maart met uw raad zullen bespreken.

Bijlage - Sleutelprojectenrapportage kleur versie

De foutief gelegde kabels en leidingen zijn verplaatst in het juiste profiel. Alleen de hoofdtransportleiding van het Waterbedrijf ligt nog op twee plekken 10 cm in uitgeefbaar gebied. Dit pakken we begin 2012 aan.

2. Risico's

Naast de algemene risico's die zich kunnen voordoen is het volgende risico specifiek van toepassing. In de herziene grondexploitatie die onlangs in procedure is gebracht, wordt uitgegaan van een geprognosticeerde gronduitgifte per jaar. Wanneer deze prognose niet wordt gerealiseerd, zullen de rentelasten oplopen en kan mogelijk een tekort ontstaan. In de herziening van de grondexploitatie in 2012 komen wij hier op terug.

3. Financiën

Stand van de kredieten

Besluit 19-07-2000, nr. 5h	14.521.000
Besluit 27-02-2002, nr. 5 ^e	750.000
Besluit 28-01-2004, nr. 8	500.000
Besluit 22-12-2004, nr. 10	2.750.000
Besluit 19-10-2005, nr. 7	96.329.000
Besluit 20-02-2008, nr. 7	5.614.000
Besluit 27-01-2010, nr. 7e	-/- 2.022.000
Besluit 30-11-2011, nr 6h	-/- 47.690.000
Totale toegestane kosten (= opgeknapt uitvoeringskrediet t/m 2012)	70.752.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	64.461.135
---	------------

Bij de vaststelling van de laatste herziene grondexploitatie heeft uw raad de totale kosten bepaald op € 119.153.000. Deze kosten worden gedekt uit:

1. Opbrengst kaveluitgifte bedrijventerrein	€ 97.753.000
2. Opbrengst uitgifte overige gronden	€ 3.608.000
3. Nieuw beleid	€ 9.077.000
4. Externe subsidie	€ 8.664.000
5. Overige (externe) bijdragen	€ 212.000
Totaal	€ 119.314.000

ZERNIKE



1. Voortgang

Het Zernikegebied bestaat uit het bedrijventerrein Zernike Science Park in het noordelijk deel en een (onderwijs) campus aan de zuidkant. Binnen het *Akkoord van Groningen 2.0* is de ontwikkeling van Zernike een belangrijke opgave. We willen Zernike verder uitbouwen tot een toplocatie waar kennisinstellingen en bedrijfsleven stevig met elkaar verbonden zijn.

Stuurgroep Zernike

De stuurgroep heeft afgelopen anderhalf jaar gewerkt aan een nieuw ontwikkelmodel voor Zernike. Daarvoor zijn gesprekken gevoerd met geïnteresseerde partijen uit de vastgoedsector en is een interviewronde gehouden onder de beoogde doelgroepen. Ook is een intentieovereenkomst opgesteld, waarin de inzet en inbreng van de betrokken partijen is geformuleerd. Deze overeenkomst was gericht op het faciliteren en uitwerken van een vastgoedconcept voor Zernike en het management van het gebied. Afgelopen zomer zijn de laatste gesprekken gevoerd door de stuurgroepleden van de RUG, Hanzehogeschool en gemeente.

Gesproken is met een zestal vastgoedpartijen die in een eerdere ronde serieuze belangstelling hadden getoond. De uitkomsten hiervan zijn besproken in de stuurgroepvergadering van september 2011. Conclusie is dat de vastgoedmarkt wel degelijk kansen ziet voor het gebied, maar onvoldoende voor een prominente rol in de ontwikkeling. Daar spelen ook de huidige economische en financiële omstandigheden een belangrijke rol bij. Op basis hiervan heeft de stuurgroep besloten om voor Zernike in de verdere uitwerking twee sporen te bewandelen; profilering als Energy Campus (in directe relatie met de plannen voor de Energy Academy

Bijlage - Sleutelprojectenrapportage kleur versie

Europe) en het opzetten van een gezamenlijk parkmanagement. Het doel is om in januari 2012 hierover vervolgspraken te maken.

Herziene exploitatiebegroting Zernike Science Park

In mei 2011 heeft uw raad de herziene exploitatiebegroting Zernike Science Park vastgesteld. Uitgangspunt hierbij: niet alle beschikbare kavels in het gebied zullen worden verkocht binnen de exploitatieperiode. Om alle grond te verkopen, gingen wij eerder uit van een gemiddelde verkoop van meer dan één hectare (10.000 m²) per jaar, gedurende de hele exploitatieperiode (20 jaar). De afgelopen jaren maakten duidelijk dat dit scenario niet erg waarschijnlijk is. De grondverkoop is nu gefaseerd en loopt in stappen op van circa 2.300 m² per jaar in de eerstkomende jaren tot circa 8.100 m² aan het eind van de exploitatieperiode. Zo zal circa 13 hectare worden verkocht binnen de exploitatieperiode en zal ongeveer 10 hectare resteren. Dit is rekenkundig verwerkt in de grondexploitatie. Er is geen nieuw ontwerp voor het gebied gemaakt, waarin deze consequentie is verwerkt. Voor het resterende deel is de economische waarde in 2030 nihil geschat. De verwachting is dat er geen vraag meer is naar gronden voor bedrijfsmatig gebruik.

P+R en Infrastructuur

De afronding van de eerste fase van het project P+R Zernike gebeurt medio 2012. In deze fase voeren wij een verkennend onderzoek uit naar de mogelijkheden voor multifunctioneel ruimtegebruik in het kwadrant tussen de Plataanlaan (Noordelijke ringweg), de Zernikelaan, de Nijenborgh en het verlengde van het Blauwborgje. Tevens verkennen we welke ontsluitingsvarianten bijdragen aan een goede doorstroming en verkeersveiligheid, waarbij we ook een andere aansluiting op de Noordelijke Ringweg onderzoeken. Vervolgsfasen worden afgestemd op de tramplannen.

2. Risico's

In de herziene grondexploitatie gelden naast de algemene risico's de volgende risico's:

- Definitieve besluitvorming over de tram moet nog plaatsvinden, dus ook over de verkoop van de grond voor de tramremise. Vertraging in de verkoop levert een nadelig resultaat op voor de grondexploitatie.
- Door de lange looptijd van het project is het geraamde resultaat zeer gevoelig voor schommelingen in de parameters (rentestijging, kosten- en opbrengstenstijging). Een vertraging in de fasering van de grondverkoop heeft ook nadelige gevolgen voor het geraamde resultaat.
Hoewel er gesprekken zijn geweest met gegadigden, zijn er geen verkopen geweest in 2011. Indien dit ook het geval is in de komende jaren, nemen de rentelasten toe ten opzichte van de raming en verslechtert het geraamde resultaat.
- De projectgroep Zernike heeft momenteel een minder actieve rol, omdat er nog gewerkt wordt aan het 'Masterplan Zernike'. De verkoop van grond in het gebied loopt al enige jaren achter op de verwachtingen. Een visie op de ontwikkeling, uitgifte en het vermarkten van het bedrijventerrein is daarom dringend gewenst. Met grote belangstelling, mede vanwege de financiële aspecten, wordt de genoemde visie afgewacht. Afstemming van de visie met de eerstvolgende herziening van de grondexploitatie (naar verwachting in mei 2012) zal pas kunnen plaatsvinden als het Masterplan gereed is.

Bijlage - Sleutelprojectenrapportage kleur versie

3. Financiën

Stand van de kredieten

Besluit 23-20-1996, nr. 5f	3.857.000
Besluit 26-05-1999, nr. 5k	4.538.000
Besluit 17-10-2001, nr. 9	406.000
Besluit 18-10-2006, nr. 6c	14.940.000
Besluit 27-09-2007, nr. 6g	3.256.000
Besluit 25-05-2011, nr. 8e	-/ 8.747.000
Totaal toegestane kosten van het plan	18.250.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	16.609.619
---	------------

EBBINGEKWARTIER EN BODENTERREIN



1. Voortgang

WONINGBOUW

Schots 4A, 4B en 6B, Woningbouwproject 'De Touwbaan', 51 koopwoningen van AM

De eerste 20 woningen van De Touwbaan (20 woningen) aan de Korenmolendrift zullen in maart/april 2012 bewoond zijn. De tweede fase, de bouw van 13 grondgebonden woningen, is in december 2011 gestart.

Schots 5 / Courtine, Woonproject Schots & Scheef

De bouw van de 63 woningen is in december 2011 gestart. De woningen zijn in het geheel afgenomen door Nijestee. Recent zijn hiervoor de contracten getekend.

Schots 8, hotel en buitengewoon wonen

We onderzoeken een wellnesshotel en een woonproject voor buitengewoon wonen te realiseren. In de plint aan de voetgangersentree van de parkeergarage wordt gedacht aan winkelvoorzieningen/bedrijfsruimten.

Dubbele bedrijfshal (silo/loods)

Het casco van de loods is gerestaureerd door NV Groninger Monumentenfonds. De loods is moeilijk in exploitatie te krijgen. Onderhandelingen erover duren voort. Voorlopig is het gebouw als casco in beheer gegeven van het OpenLab.

Bijlage - Sleutelprojectenrapportage kleur versie

TIJDELIJKE INRICHTING

Schots 6 / Grutmolen, schots 7 / Fitterij en schots 8 / Jacobijnerhof

Het gehele gebied is als een evenemententerrein gereed en toegankelijk met wandelroutes en fietspaden en zal in het voorjaar van 2012 formeel in gebruik genomen worden. Het onderhoud en het beheer is overgedragen aan stadsbeheer en de milieudienst.

Schotsen 9, 10 / Open Lab Ebbinge

De officiële opening van het Open Lab Ebbinge (OLE) is in het voorjaar 2012.

In totaal realiseren we negen tijdelijke bouwwerken op het OLE, waarvan er zes zijn gerealiseerd. De laatste drie/vier bouwwerken worden begin 2012 gebouwd.

In januari maakte de Europese Commissie bekend dat het OLE genomineerd is voor de RegioStars Awards 2012. Het project behoort tot de 24 finalisten uit 107 inzendingen. Samen met projecten uit Malmo (Zweden), Bratislava (Slowakije) en Vila do Condo (Portugal) is OLE kanshebber in de categorie Citystar: *'integrated development of deprived urban areas'*. De bekendmaking van de winnaars is gepland in juni 2012.

OVERIG

Parkeergarage Boterdiep/Vrydemalaan

De werkzaamheden voor de alternatieve nieuwe in- en uitgang van de Boterdiepgarage aan de Bloemsingel zijn gestart. Deze wordt in april 2012 in gebruik genomen. Een groot deel van de Vrydemalaan, die aansluiting heeft met de nieuwe in- en uitgang, kan dan eveneens gebruikt worden. Het laatste deel van de Vrydemalaan, die aansluiting heeft op het Wouter van Doeverenplein realiseren we in de 2^{de} helft van 2012. We verwachten de gehele laan begin 2013 in gebruik te nemen. De Anthonius Deusinglaan zal dan buiten gebruik gesteld worden en als onderdeel van het Ziekenhuis functioneren. De knip in de Bloemsingel, ten behoeve van het doorgaande autoverkeer, voeren we zo spoedig mogelijk daarna in.

Bodenterrein-UMCG

- De tweede fase van het wetenschappelijk topinstituut ERIBA (European Research Institute on the Biology of Ageing) van het UMCG en de RUG is vervroegd gestart. De oplevering verwachten we medio 2012.
- De nieuwbouw voor volwassen- en kinderpsychiatrie is nog in voorbereiding.
- Het UMCG in afwachting van het rijksbesluit om een Partikeltherapie (zeer precieze bestraling) faciliteit te mogen realiseren.
- Triade heeft de nieuwbouw voor een kantoorgebouw van 20.000 m² in voorbereiding als onderdeel van de Healthy Ageing Campus.
- Het besluit over de bouw van het Infoversum verwachten wij begin 2012.

2. Risico's

Naast de algemene risico's zijn de volgende in de grondexploitatie benoemde risico's nog steeds geldend:

- Risico op lagere opbrengsten uit grondverkoop van woningen doordat de grondprijzen voor de schotsen 6 tot en met 11 residueel worden bepaald. Een deel van dit risico is opgenomen in box 2 middels een verrekening. Indien het programma volledig overeind blijft dan betekent dit financieel een kans.

Bijlage - Sleutelprojectenrapportage kleur versie

- Risico op stagnatie van de woningmarkt. Dit kan betekenen dat de looptijd langer wordt, en in een uiterste geval wellicht een volledige herziening van programma's als de markt daar om vraagt. Dat is ook wat op dit moment gebeurt. Het risico is echter beperkt zoals het er nu voorstaat omdat de gedachte opbrengsten ook in de huidige markt haalbaar moeten zijn.
- Risico op hogere kosten (rente, planontwikkeling en prijsontwikkeling) door stagnatie van het proces met de ontwikkelaar;
- Risico op oplopende kosten van bouw- en woonrijp maken door noodzakelijke tijdelijke voorzieningen in uitvoeringsfase;
- Er is een subsidieaanvraag in het kader van de MKBA. Een mogelijke subsidie zou betekenen dat interne middelen die al in dit complex ingezet zijn anders besteed kunnen worden. Ook is bijvoorbeeld subsidie aangevraagd voor mogelijke onrendabele toppen van de parkeervoorzieningen in het Bodenterrein. De subsidieaanvraag is op dit moment nog te weinig concreet om deze op te nemen in een box 2 van de exploitatie. Het toekennen van subsidie is dus een mogelijke kans.
- ontwikkelingen in de economie met als gevolg wijzigende parameters; De economie heeft een belangrijke invloed op de resultaten. De renteparameter kan wijzigen, kostenstijging en opbrengstenstijging kan wisselen en afhankelijk van de economie zijn partijen meer dan wel minder bereid om risico's te nemen. Aanbestedingsresultaten zijn hiervan afhankelijk en looptijden kunnen daardoor beïnvloed worden. In deze exploitatie hebben de parameters een behoorlijke invloed. Dat komt omdat de looptijd relatief lang is tot eind 2025. Afwijkingen in de parameters werken daardoor behoorlijk door op eindwaarde. Maar omdat de looptijd wat langer is kan er veelal ook beter gestuurd worden op het resultaat. Dit kan zowel een risico vormen maar zeker ook een kans.
- Het Oosterhamrikkanaal moet nog uitgewerkt worden. Of beoogde programma's en normatieve berekeningen afdoende zijn moet blijken hoewel daar natuurlijk volledig op gestuurd kan worden.
- Effecten tracé tram; met de tram zijn wel afspraken gemaakt over een aantal zaken die stagnerend hebben gewerkt en waarvoor we de kosten bij het trambureau neerleggen. Niet alles is echter op geld te zetten of op dit moment concreet te benoemen. Een voorbeeld is de oversteek van de tram vanaf de Oosterhamrikkade naar het Gasfabriekterrein toe. Dit gaat over een brug en als gevolg daarvan zal het op die plek doodlopende Oosterhamrikkanaal een totaal andere uitstraling krijgen. Dit kan nadelige effecten hebben op de ontwikkeling en verkoopbaarheid planonderdelen die aan deze zone liggen. Dit is en zal een aandachtspunt blijven en waar mogelijk zal de schade zoveel mogelijk in beeld worden gebracht en bespreekbaar worden gemaakt met de initiator van de plannen, het trambureau. Het principe: "de veroorzaker betaalt" staat voorop.
- De kosten die gemaakt zijn voor derden (UMCG, Nijestee) worden verhaald. Strikt genomen is dit een risico omdat niet alles juridisch is afgedekt middels contracten.
- De eventuele komst van het Infoversum is een waardevolle aanvulling voor Ciboga. In combinatie met het stadsstrand, het Open lab zijn dit ontwikkelingen die het gebied aantrekkelijk maken wat ook weer zijn uitwerking zal hebben op de marktpotentie van de toekomstige woningbouw. De grond kan tijdelijk gebruikt worden, mede omdat Nijestee daar ook zijn tijdelijke studentenhuisvesting heeft, en de vertraging van de definitieve uitgifte van de locatie is afgedekt. De grond is in erfpacht uitgegeven. Wel is het zo dat de bank die de initiatiefnemer financiert een borgstelling vraagt van de gemeente. Indien de gemeente hier positief op besluit wordt op dat moment ook bepaald waar dit risico terecht komt. Daarnaast kan het Infoversum uiterlijk tot 2024

Bijlage - Sleutelprojectenrapportage kleur versie

blijven. Enige voortvarendheid om het Infoversum te ontwikkelen is dus noodzakelijk omdat anders de minimale exploitatietermijn van het Infoversum te kort wordt wat weer een risico voor die partij is. Blijven ze langer dan wordt de grond later uitgegeven. Dit heeft een negatief rente-effect. Hier zal op gestuurd moeten worden, dan wel door een aanvullende bijdrage om de rentenadelen te compenseren danwel door het handhaven van de termijnen.

3. Financiën

Stand van de kredieten

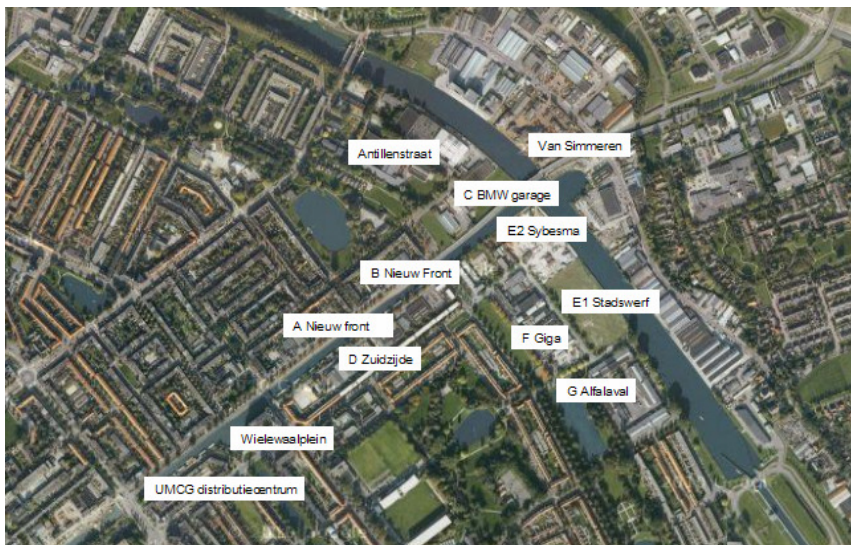
Totaal beschikbaar krediet grex per 17-12-2008	93.639.000
Raadsbesluit 17-02-2010, besluitnr. 6b	2.090.000
Raadsbesluit 30-11-2011, kredietverlaging	9.634.000
Totaal beschikbaar krediet	86.095.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	71.012.042
---	------------

OOSTERHAMRIKTRACE

1. Voortgang



Afbeelding: ontwikkellocaties Oosterhamriktracé

De gemeenteraad van Groningen heeft op 20 oktober 2010 haar keuze gemaakt voor de tramlijn 2-variant, waarbij de tram over het Oosterhamriktracé en de bestaande busbaan over het Van Starckenborghkanaal gaat rijden. Dit besluit dient mede voor de te maken herziening van het Masterplan Oosterhamriktracé dat we in 2012 zullen uitvoeren.

De projectofferte hiervoor is vastgesteld. De visie gebruiken we voor het maken van een nieuw bestemmingsplan voor het totale gebied. Op gezette tijden communiceren we met direct belanghebbende partijen, zoals Nijestee, Lefier, UMCG, Provincie, RUG en met bewonersvertegenwoordiging van de aan het Oosterhamrikkanaal gelegen wijken en/of buurten. Hiervoor maken we een participatieplan.

Oosterhamriktracé noordzijde “Nieuw Front” (deelgebieden A en B)

We hebben met de ontwikkelaars een definitieve overeenkomst afgesloten over de te ontwikkelen gebieden A en B. Zij nemen mede de participatie met de bewonersorganisatie ter hand.

Oosterhamriktracé noordzijde BMW-garage (deelgebied C)

We onderzoeken de mogelijkheden om tijdelijke studio's voor jongerenhuisvesting door Nijestee te realiseren. De projectofferte hiervoor is in voorbereiding.

Wielewaalplein

Het woningbouwcomplex met winkel en bedrijfsruimte wordt medio 2012 opgeleverd. We werken aan het herinrichtingsplan van het plein. In overleg met bewoners, winkeliers,

Bijlage - Sleutelprojectenrapportage kleur versie

ontwikkelaar en belegger is al een ontwerp gemaakt. We bieden uw raad het voorstel in het voorjaar aan ter besluitvorming. Na oplevering van het woningbouwcomplex en in afstemming met de wegwerkzaamheden aan het Wouter van Doeverenplein wordt de start van de uitvoering in de tweede helft van 2012 verwacht.

Siebesma (deelgebied E2), voormalig shell-terrein (deelgebied E1) en de deelgebieden D en F

De ontwikkelingsactiviteiten en die van de bouw zijn opgeschort cq vertraagd in afwachting van de herziening van het Masterplan Oosterhamriktracé.

2. Risico's

Naast de algemene risico's zijn de volgende risico's specifiek van toepassing:

- Ten aanzien van de locatie Van Simmeren speelt nog een aanvullend risico met betrekking tot de kosten van saneren in verband met de asbestverontreiniging.
- Belangrijk risico is de uitgifte van woningbouw en bedrijfsterreinen. Als gevolg van de huidige economische omstandigheden stagneert de marktvraag. De beheersbaarheid hiervan voor de woningbouw is gering. Hoelang dit gaat duren is moeilijk in te schatten, vandaar dat dit een groot risico is.
- Voor zowel bodemsanering als sloopkosten geldt een hoog risico. Voor de sanering weten we dat er vervuiling is maar niet de mate waarin. Voor sloopkosten is een m³-prijs neergezet die kan fluctueren afhankelijk van wel of geen asbest.

3. Financiën

De herziene integrale grondexploitatie Oosterhamriktracé 2011 is in januari 2012 door uw raad vastgesteld.

Stand van de kredieten

Besluit 27-02-2002, nr. 196	1.706.599
Besluit 29-01-2003, nr. 199	1.127.000
Besluit 17-12-2003, nr. 175	175.000
Besluit 17-12-2003, nr. 153	14.700.000
Besluit 31-05-2006, nr. 34	5.461.000
Besluit 28-06-2006, nr. 6g	1.236.000
Besluit 20-06-2007, nr. 12	5.430.000
Besluit 28-05-2008, nr. 6g	179.000
Besluit 26-08-2008, nr. 6h	399.000
Besluit 28-10-2009, nr. 61	46.000
Besluit 29-9-2010, nr. 6c	231.000
Besluit 15-12-2010, nr. 6e	9.275.000
Besluit 30 maart 2011, nr. 7c	102.700
Besluit 25 januari 2012	-/- 519.000
Totaal toegestane kosten van het plan	39.551.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	27.603.071
---	------------

10. ZUIDELIJKE RINGWEG



1. Voortgang

In 2009 is met Rijkswaterstaat en de provincie een Bestuurlijke Voorkeursalternatief (BVA) overeengekomen en vertaald in een getekende bestuursovereenkomst met de minister van Verkeer en Waterstaat. De minister heeft in december 2009 een aanvangsbeslissing genomen, waarmee formeel de planstudie is gestart. Voor deze planstudie is een PVA (plan van aanpak) opgesteld en een daarop afgestemde projectorganisatie gevormd. De werkzaamheden voor de planstudie worden net als in de verlengde verkenning in een samenwerking tussen Rijkswaterstaat, provincie en gemeente verricht. Dit plan is eind 2010 door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu vastgesteld.

Eind 2010 is de Kennisgeving gepubliceerd. Hiermee is het voornemen voor het opstellen van een milieueffectrapportage (MER), waarin de effecten voor de omgeving en het milieu beschreven gaan worden, bekend gemaakt. Deze kennisgeving is feitelijk de start van de formele planprocedure om de voorkeursoplossing, die naar voren gekomen is uit de verlengde verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 daadwerkelijk uit te werken naar een Tracébesluit in het kader van de Tracéwet. In de kennisgeving staan de aanleiding, het doel, de te onderzoeken oplossing en de daarbij te volgen werkwijze beschreven.

In januari 2011 is gestart met het uitwerken van het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA). Deze uitwerking betreft in de eerste plaats het opstellen van een schetsontwerp, vervolgens is een voorlopig ontwerp opgesteld wat 28 oktober 2011 is vastgesteld in de Stuurgroep Aanpak Ring Zuid. Op basis van het voorlopig ontwerp zal het effectenonderzoek t.b.v. het MER worden uitgevoerd. Dit zal medio 2012 leiden tot een door de minister vast te stellen Ontwerp Tracébesluit (OTB), waarvan het MER deel uitmaakt. Op het OTB is vervolgens inspraak mogelijk. Het Tracébesluit dient medio 2013 gereed te zijn.

Het schetsontwerp is in concept gepresenteerd aan en bediscussieerd met de omgeving in een bijeenkomst op 27 september 2011. Hierbij zijn het principesysteem van het wegontwerp en de vraagstukken die daarbij ontstaan, de aanpak van de bereikbaarheid tijdens de bouw en een eerste indicatie van de verkeerskundige effecten gepresenteerd.

De resultaten van de inspraak op de Kennisgeving en de resultaten van de bijeenkomst van 27 september 2011 zijn gebruikt om het ontwerp verder uit te werken naar een voorlopig ontwerp. Het voorlopig ontwerp is in de Stuurgroep Aanpak Ring Zuid op 28 oktober 2011 vastgesteld. De Kennisgeving is eveneens aangepast naar aanleiding van de resultaten van de inspraak en de resultaten van de informatiebijeenkomst op 27 september 2011. De Kennisgeving is op 22 december 2011 gepubliceerd.

Bijlage - Sleutelprojectenrapportage kleur versie

2. Risico's

Ten behoeve van deze risicobeheersing zijn de belangrijkste risico's van het project in beeld gebracht, en zijn beheersmaatregelen benoemd. Deze risico's verschuiven gedurende het proces en worden dan ook continue geactualiseerd. De belangrijkste risico's van de planstudiefase zijn hieronder benoemd:

- *Spanning tussen de wensen van de regionale partners in de stuurgroep en de taakstellende kaders van het Bevoegd Gezag (ministerie van I&M)*

Het Rijk is het bevoegde gezag. Besluiten in het kader van de Tracéwetprocedure dienen door het Bevoegd Gezag te worden genomen. De stuurgroep kan dus geen finale besluiten nemen.

- *(Financieel) gat tussen ambitie en taakstellend budget*

Het BVA vertegenwoordigt een overeengekomen ambitieniveau. Ramingen geven aan dat het beschikbare budget voor deze ambitie niet voldoende is. In de bestuursovereenkomst is vastgelegd hoe de ambitie en het beschikbare budget in overeenstemming kunnen worden gebracht. Dit betreft achtereenvolgens optimalisatie, fasering, scopewijzigingen en/of additionele, regionale middelen. Alvorens de planuitwerking te starten is het van belang te weten of middels optimalisaties het BVA binnen het beschikbare budget kan worden gebracht. Dit blijkt, met behoud van het ambitieniveau mogelijk.

- *Vertraging door beroepsprocedures*

Bezwaar- en beroepsprocedures kunnen vertraging veroorzaken door de tijd die de Raad van State kan nemen om een uitspraak te doen (maximaal 6 maanden). Vervolgens is er ook een mogelijkheid dat de Raad van State negatief oordeelt.

- *Beïnvloeding door belangengroeperingen*

Belangengroepen kunnen zich onvoldoende gehoord voelen en versterken hun geluid via politiek en/of media. Hierdoor kan één of meerdere van de samenwerkende overheden deze wensen (mogelijk afwijkend van de scope) inbrengen in het project.



afbeelding: impressie van een deksel

Bijlage - Sleutelprojectenrapportage kleur versie

3. Financiën

Voor de zuidelijke ringweg is een budget beschikbaar van € 624 miljoen euro (€ 424 mln. RSP gelden, € 200 mln. MIRT gelden). De samenwerkende partijen betalen de kosten van inzet van mensen en middelen ten behoeve van de planfase en realisatie uit dit bovenstaande budget. Voor de kosten van de voorbereiding van het in 2009 gepresenteerde BVA voor de Zuidelijke Ringweg Groningen heeft u op 17 december 2008 (€ 400.000) en 25 november 2009 (€ 500.000) kredieten beschikbaar gesteld, totaal € 900.000. Dit betreft zowel de kosten voor de projectorganisatie als ook interne uren en kosten. Bij deze laatste gaat dan om het beoordelen van de producten van de projectorganisatie, ambtelijke en bestuurlijke advisering, strategische adviezen en proceskosten. Voor de voorbereiding tot en met eind 2010 heeft u op 20 oktober 2010 een krediet van € 500.000 beschikbaar gesteld, waarmee het totaal aan voorbereidingskosten op € 1,4 miljoen euro komt. Het benodigd aantal uren voor beoordeling en advisering bleek in 2010 echter lager dan geprognosticeerd, waardoor er voldoende krediet reesterde voor beoordeling en advisering voor het grootste gedeelte van 2011.

Nu het Plan van Aanpak door het Rijk is vastgesteld, en er duidelijkheid over de projectorganisatie is, zijn er financiële afspraken met het Rijk gemaakt, en heeft een verrekening plaatsgevonden. Daarnaast zijn op basis van het vastgestelde Plan van Aanpak en de projectorganisatie, de intern benodigde uren en kosten voor het beoordelen van de producten van de projectorganisatie en de ambtelijke en bestuurlijke advisering, voor de gehele planstudiefase in beeld gebracht. Voor deze kosten heeft uw raad in januari 2012 een krediet van €250.000 beschikbaar gesteld.

Stand van de kredieten (gemeentelijke plankosten)

Besluit 17-12-2008	400.000
Besluit 25-11-2009	500.000
Besluit 20-10-2010, nr. 6g	500.000
Besluit januari 2012	250.000
Totale toegestane kosten	1.650.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	1.559.546
---	-----------

Bijlage - Sleutelprojectenrapportage kleur versie

REGIOTRAM



afbeelding: tracé lijn 1 en 2

1. Voortgang

Besluitvorming

Na de zomer 2011 is een aantal documenten vastgesteld ten behoeve van de aanbesteding (waaronder outputspecificaties en DBFMO-contract). Daarnaast is het bestemmingsplan voor tracédelen 1 en 2 bijna zo ver dat erover kan worden besloten door uw raad. Eind 2011 was nog onduidelijkheid over de interpretatie van geluidsregels door het rijk. We brengen voorjaar 2012 de tracédelen 3 en 4 in procedure.

Aanbesteding

Op 7 oktober 2011 startte de consultatiefase. Tijdens deze fase, in november, gaf één van de consortia aan dat zij zich terugtrekt uit de aanbesteding. De consultatiefase eindigt voorjaar 2012. Naar aanleiding van de aanbestedingsdocumenten heeft concern control in samenwerking met control provincie, een second opinion laten uitvoeren op de outputspecificaties, het contract en het betalingsmechanisme. De actualisatie van de businesscase wordt vastgesteld, gelijktijdig met de vaststelling van de second opinion en de definitieve aanbestedingsdocumenten (maart 2012).

Voor een overzichtelijk tijdpad van het project RegioTram richting Financial Close, is bij de brief d.d. 17 januari 2012 aan uw raad (ter beantwoording van de vragen uit de raadscommissie Beheer en Verkeer d.d. 20 december 2011) een route tijd tabel bijgevoegd.

Bijlage - Sleutelprojectenrapportage kleur versie

2. Risico's

Risicoanalyses

Het project RegioTram heeft diverse risicoanalyses uitgevoerd en laten uitvoeren en stuurt actief op het beheersen van de geconstateerde risico's. De uitkomsten zijn verwerkt en meegenomen in de besluitvorming over het project RegioTram.

In de afspraken tussen de Gemeente Groningen en de Provincie Groningen uit september 2010 is vastgelegd dat voor de twee onderstaande posten nog dekking dient te worden gevonden:

1. in het budget voor de eerste twee lijnen van de RegioTram is rekening gehouden met ingeboekte marktvoordelen (€ 25 mln.) en Regiovisiemiddelen (€ 5 mln.). Wanneer deze bijdragen niet vrijkomen, moet hier alternatieve dekking voor komen;
2. de inpassing van tram en spoor in het stationsgebied vraagt niet alleen technisch-infrastructurele investeringen, maar ook investeringen die uit hoofde van de functie van vervoersknooppunt nodig zijn. Deze (niet binnen de scope van de RegioTram vallende) additionele investeringen zijn geraamd op maximaal € 20 mln.

Het maximale bedrag voor deze twee posten bedraagt € 50 mln. Voor de dekking van dit bedrag zijn de volgende bronnen beschikbaar:

1. € 30 mln. RSP-middelen voor het stationsgebied (de resterende RSP-middelen voor het stationsgebied van € 163 mln. worden ingezet voor de overcommitting van het RSP);
2. bijdragen van de markt (aanbestedingsvoordelen) en regio.

Wanneer de som van de hierboven genoemde bronnen minder is dan het bedrag wat benodigd is voor de hiervoor genoemde investeringen onder 1 en 2 (met een maximum van € 50 mln.), is met de provincie afgesproken de volgende financieringsbronnen aan te wenden (in volgorde):

- a. externe subsidiebronnen;
- b. een bijdrage van gemeente en provincie in de verhouding 50/50.
De bijdrage van de gemeente bedraagt in het uiterste geval maximaal € 10 mln.

Wanneer de som van de RSP-middelen voor het stationsgebied en de bijdragen van markt en regio groter is dan het bedrag wat benodigd is voor de hierboven genoemde investeringen (met een maximum van € 50 mln.) wordt het vrijgevallende bedrag ingezet voor:

1. de eventueel door gemeente en provincie, in de eerste vijf exploitatiejaren, te fourneren aanvullende exploitatiemiddelen (als bedoeld in afspraak 3 van de afspraken uit september 2010);
2. na aftrek van de eventuele bovengenoemde aanwending zullen (na genoemde 5 jaar) restantmiddelen worden verdeeld over de categorieën:
 - a. een algemene (uitvoerings-)risicobuffer voor generieke restrisico's, onder meer voor mogelijke indexeringsrisico's;
 - b. een buffer voor de specifieke restrisico's;
 - c. een reservering ten behoeve van de dekking van de realisatie van de rest van het RegioRail-concept.

Bijlage - Sleutelprojectenrapportage kleur versie

Rentebaten

Bij het opstellen van de business case zijn conservatieve, solide en objectieerbare uitgangspunten gehanteerd. Aanvullend daarop is in de businesscase van 1 juli 2010 rekening gehouden met het te behalen herfinancieringsvoordeel van maximaal € 17,5 mln.

Waarbij financial engineering staat voor de uitwerking van de afspraken over de publieke dekkingsbijdragen. Dat zijn de financiële bijdragen van partijen die direct (gemeente, provincie, Regio Groningen-Assen) of indirect (het rijk) aan het project meebetalen. Het gaat hierbij vooral om de optimalisatie van de timing van de bijdragen van gemeente en provincie en de te realiseren rente op geld dat uitstaat. Hierover bestaat nu meer duidelijkheid. Dit is één deel van de voordelen uit financial engineering.

In de voorgaande sleutelrapportage is aangegeven dat het Rijk niet mee wil werken aan de conversie van de Rijksbijdrage RSP tegen de aantrekkelijke voorwaarden die normaal gebruikt worden bij DBFM-projecten. Dit leidt tot fors lagere baten uit financial engineering. Ook de doorgevoerde wijziging in de business case (versie december 2011) van de lagere bijdrage van € 42 miljoen in plaats van € 50 miljoen door de gemeente en provincie leidt tot lagere baten uit financial engineering. Tezamen met nog een aantal kleinere positieve en negatieve effecten bedraagt het maximale voordeel uit financial engineering nu circa € 4 miljoen.

Juridische risico's

Op grond van de afspraken met de provincie uit september 2010 komen de zogenaamde specifieke risico's ten laste van de gemeente. Een en ander betekent dat als zich tijdens de realisatie- en/of de exploitatiefase situaties voordoen die leiden tot meerkosten voor het consortium dat als opdrachtnemer fungeert, en welke niet zijn toe te rekenen aan het consortium (bijvoorbeeld door vertraging in de uitvoering ten gevolge van overmachtsituaties) deze meerkosten ten laste van de gemeente zullen komen.

Momenteel worden de afspraken uit september 2010 en februari 2009 tussen de provincie en de gemeente nader uitgewerkt tot overeenkomsten van de gemeenschappelijke regeling.

Exploitatie

Op grond van de huidige aannames schat het project RegioTram dat, rekening houdend met de (positieve) effecten van de tram op de exploitatie van enkele buslijnen, de exploitatie budgettair neutraal kan geschieden. Wel dient te worden onderkend dat een afwijking in de reizigersgroei c.q. een reizigersfluctuatie invloed heeft op de exploitatie. De aannames en uitgangspunten worden in de komende periode constant getoetst en indien nodig geactualiseerd.

Resterende gemeentelijke risico's

De keuze van de aanbestedingsvorm is vooral ingegeven om zoveel mogelijk risico's bij de opdrachtnemer neer te kunnen leggen. Hiervoor zijn situaties benoemd, die leiden tot risico's voor de gemeente, daarbij kan gedacht worden aan situaties als:

- * onvoorziene omstandigheden gedurende de bouw- en realisatiefase. Het kan gaan om zaken waar nu nog geen rekening mee is gehouden, omdat ze nog niet zijn voorzien (een zekere onvolkomenheid in de ramingen). Bijvoorbeeld door extra aanpassingen zoals nadere stedenbouwkundige eisen, aanvullende verkeerskundige aanpassingen of extra weg- en/of rioleringswerkzaamheden. Op grond van de afspraken met de provincie uit september 2010 zullen deze moeten worden opgevangen via versoberingen;

Bijlage - Sleutelprojectenrapportage kleur versie

- * tegenvallers zoals een hogere nadeelcompensatie dan verwacht. Ook hiervoor is afgesproken dit op te vangen via versoeringen;
- * (bouw) planningsrisico's.

3. Financiën

Investing

De kosten van de RegioTram vallen uiteen in de investering en de exploitatie. De investeringsraming sloot in de eerste kostenraming uit 2008 op € 299 miljoen, op prijspeil 2008. Dat komt overeen met een deterministische raming € 307,7 miljoen op prijspeil 2010. Daarmee blijven de investeringskosten binnen het beschikbare budget. Ook de geactualiseerde kostenraming (d.d. 7 oktober 2011 Collegebrief aan uw raad Actualisering Investeringsraming) o.b.v. het vastgestelde voorlopig ontwerp van de tracédelen 3 en 4 en de nadere uitwerkingen van de tracédelen 1 en 2, blijft binnen het beschikbare investeringsbudget.

De exploitatie van de RegioTram is opgebouwd uit verschillende onderdelen. Gehanteerd uitgangspunt voor de invoering van de RegioTram is dat dit niet mag leiden tot hogere exploitatiekosten voor de overheden. De exploitatie is sluitend.

Vorbereidingskosten

Over de dekking van de voorbereidingskosten ten behoeve van de projectorganisatie RegioTram zijn eind 2007 in het Portefeuillehouderoverleg van de Regio Groningen-Assen en de Stuurgroep RegioTram nadere afspraken gemaakt. Afgesproken is dat de partijen elk 1/3 deel van de kosten dragen.

Van de totale voorbereidingskosten is het volgende overzicht te geven:

Vorbereidingskosten	Totaal	Aandeel gemeente
Fase 1	5.345.000	1.782.000
Fase 2 (tot 1 juli 2010)	8.170.000	2.440.000 ¹
Fase 3 en 4 (tot dec. 2012)	18.180.000	6.060.000
Totaal	31.695.000	10.282.000

Fase 3 en 4 staat in het teken van (het starten van) de aanbestedingsfase. Deze periode is gestart na 1 juli 2010 en loopt tot december 2012. Voor deze periode is € 18.180.000,-- begroot, het gemeentelijk aandeel (1/3 deel) bedraagt € 6.060.000,--. Voor de resterende voorbereidingskosten voor fase 3 en 4 wordt eind 2011 een kredietvoorstel ter besluitvorming voorgelegd.

Naast de kosten voor het projectbureau zijn er kosten voor de inzet van personele capaciteit binnen de ambtelijke diensten. Deze hangen samen met het borgen van de gemeentelijke belangen, bestuurlijke advisering en control.

De kosten hiervoor bedragen ultimo december 2011 rond € 1.404.000,--. De totale voorbereidingskosten bedragen daarmee rond € 11.686.000,--.

¹ Tevens is € 850.000,-- gedekt uit vrijval fase 1

Bijlage - Sleutelprojectenrapportage kleur versie

Dekking

De dekking van de aanlegkosten van de twee tramlijnen maakt onderdeel uit van het bredere pakket van (oorspronkelijk) € 702 miljoen aan investeringen in het regionale openbaar vervoer tot 2020: het Raamwerk RegioRail. Over de dekking van dit totale investeringspakket, waar de RegioTram onderdeel van uitmaakt, zijn met de provincie Groningen afspraken gemaakt. De gemeente draagt hierin € 89 miljoen bij aan de dekking. Daarnaast was er sprake van een tekort op de businesscase van € 17,4 miljoen. Hierover zijn in augustus 2010 afspraken gemaakt met de provincie, wat erin heeft geresulteerd dat de gemeente € 11,6 miljoen van het tekort dekt. Tenslotte is rekening gehouden met enkele investeringen buiten de directe scope van het project RegioTram. Deze investeringen zijn noodzakelijk voor een goede inpassing van de tram in de stad, en zijn geraamd op ca. € 2,5 miljoen. Hiermee komt de totale gemeentelijke bijdrage aan de dekkingsmiddelen op € 103,1 miljoen.

Stand van de kredieten

Raadsbesluit 27 april 2005, nr. 6H	€ 320.000
Raadsbesluit 21 februari 2007	€ 3.000.000
Raadsbesluit 17 juni 2009, nr. 6f, planvoorbereidingskrediet lijn 1	€ 1.956.000
Raadsbesluit 17 juni 2009, nr. 6f, voorfinancieringskrediet lijn 2	€ 484.000
Raadsbesluit 17 februari 2010, nr. 6j, verwervingskrediet	€ 4.440.000
Raadsbesluit 23 juni 2010, nr. 6k, planvoorbereidingskrediet fase 3	€ 2.484.000
Raadsbesluit 25 januari 2012, nr. 6h	€ 3.580.000
Totaal beschikbaar krediet	€ 16.264.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	8.100.072
---	-----------

DAMSTERDIEP PARKEERGARAGE



Op 10 december 2011 is de garage in gebruik genomen. Vooral nog alleen de -1 vloer met ruim 200 parkeerplaatsen. Tegelijkertijd is de noordzijde van het Damsterdiep vanaf het kruispunt met de Petrus Campersingel opengesteld voor het inkomende autoverkeer. Ook de Nieuweweg is vanaf dat moment met de auto toegankelijk vanaf het Damsterdiep. Deze maatregelen hebben na een jarenlange stremming een ingrijpende verbetering van de bereikbaarheid tot gevolg. Als gebaar naar de ondernemers in de omgeving is een aangepast tarief voor de decembermaand toegepast.

We hebben beroep aangekend tegen het tussenvonnis van de Raad van Arbitrage voor de Bouw dat de gemeente Groningen in het ongelijk stelde in het geschil met bouwbedrijf Strukton. U bent daarover door ons in de raadscommissie B&V mondeling geïnformeerd en per brief van 21 april 2011 (RO 11.2592283).

We verwachten dat de zitting hierover pas in het 2^e kwartaal van 2012 plaats gaat vinden. Het is dan ook twijfelachtig of er voor de zomervakantie nog een uitspraak komt.

2. Risico's

Uitvoeringsrisico's

- Een eerstvolgende activiteit waarbij risico's voor zettingen aan de orde zijn, betreft het tweede en laatste deel van de vervanging van de riolering aan de noordzijde van het Damsterdiep. Ook de nutsbedrijven zijn hier aan de slag gegaan met nieuwe gas- en wateraansluitingen. Hoewel zich bij de eerste fase van de verlegging (voorafgaand aan de bouw) geen problemen hebben voorgedaan, zullen we ook hier behoedzaam te werk gaan. Deze werkzaamheden hebben we in januari 2012 afgerond.
- Bij de afwerking van de garage is vastgesteld dat de -2 vloer nog water doorlaat. Deze wordt bestreden met een injectiemethode ter plaatse van de aansluiting van de vloer op de damwanden. De extra kosten hiervoor bedragen minimaal 800.000 euro. Hierover is discussie met de aannemer over de aansprakelijkheid: oorzaak in ontwerp of in

Bijlage - Sleutelprojectenrapportage kleur versie

uitvoering? Dit brengt een overeenkomstig financieel risico met zich mee. We hebben onder protest een aanbetaling verricht voor deze werkzaamheden om stilleggen te voorkomen. We hebben TNO een onderzoek laten verrichten naar de oorzaken. Dit rapport wordt door externe adviseurs van beide partijen beoordeeld. Een gezamenlijk aan te wijzen derde zal dan het eindoordeel vellen.

Nadeelcompensatie

We hebben de Commissie Nadeelcompensatie gevraagd een nieuwe prognose op te stellen. Vanwege de omvang van de toegekende vergoedingen, de daarmee verband houdende apparaatskosten en de werking met terugwerkende kracht vanaf 2007, verwacht de commissie nu een tekort op het beschikbare budget van € 750.000 over 2011 en € 250.000 over 2012 afhankelijk van de bereikbaarheid in 2012. Bij de eerstvolgende herziening van de grondexploitatie begin 2012 komen we hierop terug met een voorstel voor de dekking van deze extra kosten.

Bouwexploitatie (garage)

In november 2010 heeft uw raad een aanvullend krediet voor de bouwexploitatie vastgesteld. Daarin zijn de extra kosten verdisconteerd die samenhangen met de vertraging als gevolg van het stilleggen van het werk aan de parkeergarage in 2008. Echter, de effecten van prijsstijgingen (lonen en materialen) gedurende de looptijd van het project zijn daarbij buiten beschouwing gebleven. Deze prijsstijgingen zijn, zoals we u destijds meldden, niet meegenomen in de kredietaanvraag, aangezien we toen nog niet konden bepalen wat het uitgavenpatroon zou zijn. Inmiddels kunnen we op basis van de feitelijke prijsontwikkeling vaststellen dat het om een bedrag van €1,6 mln gaat.

Ingrijpend is het effect van de vertraging door lekkage van de -2 vloer. Zowel op de kosten, als op de voortgang. Deze vertraging heeft geleid tot meerwerk en overige kosten als rente, planbegeleiding, adviseurs etc. met een omvang van € 1,9 mln euro. We hebben zelf onvoorzien meerwerk opgedragen voor € 0,2 mln.

We nemen de dekking daarvan mee bij een eerstvolgende herziening van de bouw- en de grondexploitatie.

Samenvatting kostenontwikkeling

Nadeelcompensatie, rente, plankosten	€ 1,3 mln
Prijsindexering	€ 1,6 mln
Vertraging/doorwerking gevolgen stilstand 2008 / lekkage / rente	€ 1,9 mln
Onvoorzien meerwerk	€ 0,2 mln

Totaal kostenstijging	€ 5,0 mln

Deze kosten zijn nu opgenomen in de bijgestelde begroting. Bij de eerstvolgende herziening van de bouw- en de grondexploitatie zullen we u een dekkingsvoorstel voor deze kosten doen.

Risico's en kansen

Tegen het tussenvonnis van de Raad van Arbitrage over de vertraging in 2008, hebben we beroep aangetekend. In dat verband heeft de aannemer een schadeclaim van € 3,4 mln ingediend. Later is opnieuw een verschil van mening ontstaan over de lekkage. Tot dusver is daarvoor zeker € 0,7 mln voor rekening van de aannemer gekomen. Over de aansprakelijkheid moet een geschillencommissie nog uitspraak doen. Deze claims beschouwen we als risico's. We hebben ze daarom ook niet opgenomen in onze begroting.

Bijlage - Sleutelprojectenrapportage kleur versie

De oorspronkelijke claim van € 3,4 mln euro, de lekkage, de rentekosten over de claims en mogelijke aanvullende claims schatten we veiligheidshalve in op totaal € 6 mln. Bij de eerstkomende herziening van de grond- en bouwexploitatie komen we met een voorstel hoe we met deze financiële risico's om denken te gaan.

Tegenover dit risico zijn er ook kansen. Ten eerste de kans dat wij in het hoger beroep (gedeeltelijk) in het gelijk worden gesteld. Ten tweede, dat we voornemens zijn naast onze claim vanwege de situatie in 2008 ook claims neer zullen leggen die betrekking hebben op de vertraging in de jaren 2010-2012. Ook na 2008 hebben zich vertragingen voorgedaan, vooral vanwege de geconstateerde lekkage op de -2 vloer. Voor een beperkt deel betreft dit door onszelf opgedragen meerwerk dat invloed gehad op de doorloop. Voor het merendeel van de na 2008 opgelopen vertragingen stellen wij de aannemer verantwoordelijk. Samen zullen onze claims minimaal € 6 mln bedragen. Deze betreffen door ons betaalde en nog te betalen kosten die naar onze mening voor rekening van de aannemer horen te komen. Deze kosten maken wel deel uit van de herziene begroting die we u zullen voorleggen bij de eerstvolgende herziening van de grond- en bouwexploitatie. Deze kosten zijn en worden immers door ons al gemaakt.

Samenvatting financiële risico's en kansen

Risico's

- | | |
|--|-------------------------|
| • meerkosten lekkage | € 0,7 mln (excl. rente) |
| • claim arbitrage over geschil 2008 | € 3,4 mln (excl. rente) |
| • eventueel aanvullende claims/rente over claims tot nu en bijkomende kosten | € 1,9 mln (indicatief) |

totaal risico's	----- € 6,0 mln
-----------------	--------------------

Kansen

- | | |
|---------------------------------|------------------|
| • tegenclaim Gemeente Groningen | € 6,0 mln + p.m. |
|---------------------------------|------------------|

3. Financiën

GRONDEXPLOITATIE DAMSTERDIEP

Stand van de kredieten

Raadsbesluit 20 september 2004, nr. 96	600.000
Raadsbesluit 25 april 2007, nr. 9	8.008.000
Raadsbesluit 20 juni 2007, nr. 34	400.000
Raadsbesluit 26 september 2007, nr. 53	395.850
Raadsbesluit 23 juni 2010, nr. 8a	2.770.000
Totaal toegestane kosten van het plan	12.173.850

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	9.983.550
---	-----------

Bijlage - Sleutelprojectenrapportage kleur versie

BOUWEXPLOITATIE PARKEERGARAGE

Stand van de kredieten

Besluit 25-05-2005, nr. 29, planvoorbereidingskrediet	2.200.000
Besluit 25-04-2007, nr. 9, uitvoeringskrediet parkeergarage	32.397.000
Besluit 17-11-2010, nr. 7b, uitvoeringskrediet parkeergarage	1.900.000
Totale toegestane kosten van het plan	36.497.000

Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2011	35.946.516
---	------------

Raadsvoorstel - Meerjarenplan vervangingsinvesteringen en aanvullend ...

Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering _____
Raadscommissie _____
Datum raadscommissie _____
Publiciteit _____ Persconferentie PC
Bijlagen _____ 1

Registratienr. RO 12.2927519
Datum B&W besluit _____
Portefeuillehouder _____
Steller J. Koops van't Jagt
Telefoon 367 89 29
E-mail jan.koops.vant.jagt@gro-
ningen.nl

Onderwerp

Meerjarenplan vervangingsinvesteringen en aanvullend langcyclisch onderhoud openbare ruimte 2012-2016.

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. het meerjarenplan vervangingsinvesteringen en aanvullend langcyclisch onderhoud 2012-2016 vast te stellen en de totale kosten te bepalen op € 23.600.000,-;
- II. een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen van € 3.636.000,- voor de vervangingsinvesteringen jaarschijf 2012;
- III. de jaarlijkse kapitaallasten ad € 229.000,- te dekken uit de in de begroting 2012 hiervoor beschikbaar gestelde structurele middelen ad € 1.335.000,-;
- IV. de kosten voor aanvullend langcyclisch onderhoud jaarschijf 2012 ad € 1.220.000,- incidenteel te dekken uit de jaarlijks niet voor kapitaallasten benutte ruimte;
- V. de gemeentebegroting 2012 overeenkomstig te wijzigen.

Raadsvoorstel - Meerjarenplan vervangingsinvesteringen en aanvullend ...

- 2 -

Publiekssamenvatting

Een aantal voorzieningen in de openbare ruimte van de stad is versleten en moet de komende jaren worden vervangen. Het gaat dan bijvoorbeeld om elektriciteitskabels van de openbare verlichting, asfaltwegen en oeverbeschoeiingen. Inmiddels is hiervoor een programma voor de komende vijf jaar gemaakt. In 2012 wordt begonnen met de uitvoering van dat programma. Tegelijkertijd wordt op een aantal plaatsen in de stad aanvullend onderhoud uitgevoerd omdat het reguliere onderhoudsprogramma niet helemaal toereikend was om het gewenste onderhoudsniveau te kunnen realiseren.

Voorgesteld besluit

De raad besluit:

- I. het meerjarenplan vervangingsinvesteringen en aanvullend langcyclisch onderhoud 2012-2016 vast te stellen en de totale kosten te bepalen op € 23.600.000,-;
- II. een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen van € 3.636.000,- voor de vervangingsinvesteringen jaarschijf 2012;
- III. de jaarlijkse kapitaallasten ad € 229.000,- te dekken uit de in de begroting 2012 hiervoor beschikbaar gestelde structurele middelen ad € 1.335.000,-;
- IV. de kosten voor aanvullend langcyclisch onderhoud jaarschijf 2012 ad € 1.220.000,- incidenteel te dekken uit de jaarlijks niet voor kapitaallasten benutte ruimte;
- V. de gemeentebegroting 2012 overeenkomstig te wijzigen.

Inleiding

Een goed beheer en onderhoud van de stad is belangrijk om een aantal redenen. Het zorgt voor tevreden burgers, we voldoen ermee aan onze juridische verantwoordelijkheid en we verlengen met goed onderhoud de levensduur van kostbare voorzieningen.

Op een gegeven moment is onderhoud alleen echter niet meer toereikend. Als het einde van de levensduur is bereikt, zijn investeringen noodzakelijk om kapitaalgoederen te vervangen of te reconstrueren. In de zomer van 2011 hebben we daarom onderzocht welke vervangingen de komende tijd nodig zijn.

Bij de bespreking van de BORG-rapportage in de raadscommissie Beheer en Verkeer op 13 april 2011 werd duidelijk dat de stad er op dit moment "goed bij ligt". Er werd echter door verschillende fracties ook zorg uitgesproken over het uitstel van cyclisch onderhoud door teruglopende middelen voor onderhoud. Dit leidde onder andere tot een motie waarin u ons vroeg de mogelijke gevolgen van dit uitstel in beeld te brengen. Met onze brief van 26 oktober 2011 (kenmerk RO 11.2746122) hebben wij u daarover geïnformeerd.

Wij hebben naar aanleiding van de noodzakelijke vervangingen én uw motie over uitgesteld onderhoud een inventarisatie opgesteld van alle maatregelen en middelen die nodig zijn om de kwaliteit van de leefomgeving in Groningen de komende jaren op peil te houden. Vanwege de omvang van de benodigde middelen hebben wij aan ingenieursbureau Oranjewoud gevraagd om een second opinion over deze inventarisatie. In de rapportage van Oranjewoud hierover wordt de noodzaak van de geïnventariseerde maatregelen onderschreven. Daarnaast bevestigt de analyse van de onderhoudsbudgetten door Oranjewoud, dat de maatregelen uit de inventarisatie niet kunnen worden opgevangen binnen de bestaande budgetten.

Raadsvoorstel - Meerjarenplan vervangingsinvesteringen en aanvullend ...

- 3 -

Voor de aanpak van de geïnventariseerde maatregelen hebt u daarom in de begroting 2012 een structureel bedrag opgenomen van 1,335 miljoen euro. Dit bedrag stelt ons in staat de vervangingsinvesteringen en het aanvullend langcyclisch onderhoud uit te voeren dat in de komende vijf jaar nodig is. Het meerjarenplan daarvoor en een nadere uitwerking daarvan voor de eerste jaarschijf leggen wij u hierbij voor.

Na de komende vijf jaar ligt het bovengenoemde bedrag van € 1.335.000,-- lange tijd (ca. 40 jaar) vast als kapitaallast van de gedane vervangingsinvesteringen. Voor vervanging van afgeschreven voorzieningen (en aanvullend onderhoud) die na 2016 nodig is, zal tegen die tijd opnieuw dekking moeten worden gevonden.

Beoogd resultaat

De uitvoering van het Meerjarenplan aanvullend onderhoud en vervangingen stelt ons in staat de door de raad vastgestelde BORG kwaliteitsdoelen te realiseren én het functioneren van de infrastructurele voorzieningen ook in de komende jaren veilig te stellen.

Kader

Het gewenste BORG-onderhoudsniveau van de stad wordt jaarlijks door de raad vastgesteld. Daarnaast hebben we in het collegeprogramma ook aangegeven dat we ernaar streven dat de Stadlers tevreden blijven over het onderhoud van de dagelijkse leefomgeving. Om deze doelstellingen waar te kunnen maken, is het nodig om de komende jaren een aantal versleten voorzieningen te vervangen en aanvullend langcyclisch uit te voeren.

Argumenten/afwegingen

Vervangingen (investeringen).

De komende tien jaar is een aantal vervangingen noodzakelijk waar de reguliere onderhoudsbegroting niet toereikend voor is. Het gaat dan vooral om:

- elektriciteitskabels van de openbare verlichting. In de oudere wijken liggen kabels waarvan de isolatie nu dusdanig is versleten dat er regelmatig storingen optreden. Behalve onveilige situaties en ongemak leidt de toename van het aantal storingen in snel tempo tot hogere reparatiekosten. Bij winterse omstandigheden, wanneer de grond is bevroren kan het bovendien langere tijd duren voordat een storing is verholpen. Uit een inventarisatie van de kabels is gebleken dat de komende 10 jaar 260 kilometer kabel vervangen moet worden. De totale kosten hiervan hebben we geraamd op € 10.000.000,--. Met onze brief RO 11.2752869 van 26 oktober 2011 hebben we u hierover geïnformeerd;
- oeverbeschoeiing. Voor de kademuren en beschoeiingen wordt op basis van een risicoanalyse al enige jaren gewerkt aan de aanpak van de grootste knelpunten. Uit de oorspronkelijke analyse resteren nog enkele locaties. Daarnaast hebben zich in de afgelopen jaren nieuwe slechte locaties aangediend. Voor de aanpak van de risicolocaties is de komende 10 jaar ongeveer € 17.000.000,-- nodig;
- beweegbare bruggen. De komende jaren moeten van veel beweegbare bruggen onderdelen worden vervangen. Daarnaast ontstaan bij landhoofden van een aantal oude bruggen problemen door verkeersbelasting. Om te voorkomen dat deze bruggen vast komen te zitten, is de komende jaren vervanging van een aantal landhoofden nodig;

Raadsvoorstel - Meerjarenplan vervangingsinvesteringen en aanvullend ...

- 4 -

- verhardingen. Het gaat hier om een aantal zaken die niet uit het reguliere onderhoudsbudget kunnen worden gedekt. De afgelopen jaren is op veel plaatsen geluidreducerend asfalt toegepast. Dit asfalt gaat half zo lang mee als gewoon asfalt en vergt dus extra onderhoudsmiddelen. Verder moet op een aantal plaatsen na 50 jaar de gehele asfaltconstructie worden vervangen. Het normale onderhoud (nieuwe deklaag aanbrengen) is daar niet meer toereikend. Deze extra zaken vergen de komende 10 jaar € 8.500.000,- aan middelen die niet zijn voorzien in het reguliere onderhoudsbudget;
- speelvoorzieningen. Er zijn de afgelopen jaren veel nieuwe speeltoestellen geplaatst en ondergronden zijn veiliger gemaakt. De aanlegkosten werden vaak betaald uit extra budgetten zoals Lokaal Akkoord-gelden en Stadsdeelbudgetten. De komende jaren dienen de eerste vervangingen zich aan. Het onderhoudsbudget is daar echter niet op berekend.

Ook het Herewegspoorviaduct en voorzieningen in de Woonschepenhaven zijn de komende tijd aan vervanging toe, maar hierbij gaat het om een integrale aanpak in combinatie met andere ruimtelijke ontwikkelingen. Mede gezien de impact van deze projecten worden ze in dit verband buiten beschouwing gelaten. Over maatregelen in de Woonschepenhaven heeft uw raad op 21 december 2011 besloten en voorstellen met betrekking tot het Hereweg-spoorviaduct zullen in een later stadium aan u worden voorgelegd.

Aanvullend langcyclisch onderhoud.

Naast vorenstaande investeringsmaatregelen zijn er maatregelen nodig om het achterstallig langcyclisch onderhoud weg te werken. Door het teruglopen van de middelen voor het onderhoud (wegvallen incidentele meerjarenbeeld gelden) zagen wij ons in de afgelopen jaren genoodzaakt een deel van het langcyclisch onderhoud uit te stellen. Tot nu toe leidde dat gelukkig nog niet tot een lagere onderhoudskwaliteit, maar op termijn zal hierdoor een achterstand in het onderhoud ontstaan. Om dit te voorkomen is het nodig het huidige onderhoudsprogramma aan te vullen. Het gaat dan met name om aanvullend onderhoud aan asfalt, boomwortelproblematiek, bruggen en viaducten.

Financiën.

In totaal is voor de vervangingen (buiten het Herewegspoorviaduct en de Woonschepenhaven) en het aanvullende langcyclisch onderhoud de komende tien jaar een bedrag nodig van ruim € 56.500.000,-. In de begroting van 2012 heeft uw raad daarom een structureel budget van € 1.335.000,- beschikbaar gesteld om een deel van deze maatregelen uit te voeren. Hiermee gaan we maatregelen uitvoeren die in de eerste vijf jaar nodig zijn. Voor het tweede deel (2017-2021) van het meerjarenplan zullen te zijner tijd dus extra middelen moeten worden gevonden.

De maatregelen voor vervanging betreffen investeringen met maatschappelijk nut. Overeenkomstig het besluit begroting en verantwoording mag het structurele budget daarom aangewend worden voor de dekking van de kapitaallasten over deze investeringen.

Bij de berekeningen van deze kapitaallasten hebben we de afschrijvingstermijnen gehanteerd die zijn opgenomen in de Financiële Verordening. In deze verordening is echter nog geen juiste termijn voor ondergrondse verlichtingskabels opgenomen. Bij het bepalen van de kapitaallasten van deze kabels hebben we daarom een reële afschrijvingstermijn van 40 jaar gehanteerd. In 2012 zullen we met een voorstel komen om de Financiële Verordening hierop aan te passen.

Raadsvoorstel - Meerjarenplan vervangingsinvesteringen en aanvullend ...

- 5 -

Op basis van deze berekeningen kunnen we in de komende vijf jaar € 20.200.00,- investeren in vervangingen.

Omdat de investeringen verspreid over vijf jaar plaatsvinden, blijft een deel van het budget voor kapitaallasten eerst nog onbenut. Het aanvullend langcyclisch onderhoud mag niet als investering worden beschouwd en zal daarom de komende vijf jaar worden gedekt uit deze jaarlijkse (nog) niet voor kapitaallasten benutte ruimte.

Het totaal aan investeringen en aanvullend langcyclisch onderhoud in de komende vijf jaar is weergegeven in de volgende tabel. De indicatieve verdeling van deze bedragen over de komende vijf jaar is opgenomen als bijlage bij dit voorstel. Uitgangspunt voor deze verdeling is de urgentie die wij op basis van inspecties hebben bepaald.

Vervangingen en aanvullend langcyclisch onderhoud 2012 – 2016 (bedragen x 1000)

Onderdeel	Vervanging (investering)	Aanvullend langcyclisch onderhoud (exploitatie)	Totaal
Kabels openbare verlichting	7.500		7.500
Verhardingen	5.096	691	5.787
Oeverbeschoeiingen	5.515	1.780	7.295
Houten bruggen	263	145	408
Beweegbare bruggen	750	511	1.312
Stalen bruggen		150	150
Sluizen	190	79	269
Speelvoorzieningen	860		860
Totaal	20.174	3.356	23.581

In onderstaande tabel hebben we weergegeven welke vervangingsinvesteringen en aanvullende onderhoudswerkzaamheden we in 2012 willen bekostigen uit het daarvoor gereserveerde budget van € 1.335.000,-.

Programma vervangingen en aanvullend langcyclisch onderhoud 2012 (bedragen x 1000 euro)

Maatregelen 2012	Locaties	Vervanging (investering)	Aanvullend langcyclisch onderhoud (exploitatie)
Vervangen asfaltconstructie	Emmaviaduct	538	
	Trompsingel	91	
	Europaweg		176
	Siersteenlaan		156
Klinkerwegen, aanbrengen fundering	Van Solmstraat		59
	Stadhouderslaan		88
	Winschoterdiep WZ		101
Aanbrengen damwandbeschoeiing	Oosterhamrikkanaal ZZ	627	
Herstellen kademuur	Oude Winschoterdiep,		600

Raadsvoorstel - Meerjarenplan vervangingsinvesteringen en aanvullend ...

- 6 -

Vervangen kademuur	Damsterdiep NZ	687	
Vervangen houten bruggen	Hiddemaheerd Barmaheerd Roege Bos (2st)	36 107 50	
Vervangen sluisdeuren	Reitdiep Zuid		40
Vervangen OV kabels	Slechte delen in De Wijert Noord, De Hoogte, Korrewegbuurt, Oost Indische buurt, Paddepoel Noord, Schildersbuurt en Corpus den Hoorn Noord.	1.500	
Totaal 2012		3.636	1.220

Jaarlijks wordt het meerjarenplan op basis van de voortgang geactualiseerd en bieden we u een herziening van het meerjarenplan aan. Op basis van deze herziening zal dan een aanvullend (deel)krediet worden aangevraagd voor de daaropvolgende jaarschijf.

Maatschappelijk draagvlak/participatie

De maatregelen uit het meerjarenplan worden – samen met de projecten uit het reguliere onderhoudsprogramma – gepresenteerd in een bewonersinformatiefolder. Deze zal worden verzonden aan alle bewonersorganisaties. Daarnaast worden de projecten ook gepresenteerd op de gemeentelijke website.

Financiële consequenties

Bij de begroting heeft de raad 1,335 miljoen euro structureel beschikbaar gesteld voor de financiering van vervangingsinvesteringen en aanvullend groot onderhoud. Na vijf jaar zal dit budget volledig zijn aangewend voor de kapitaallasten (rente en afschrijving) van het totale krediet voor vervangingsinvesteringen van € 20.200.000,--. Omdat de investeringen gespreid over vijf jaar gaan plaatsvinden zal er jaarlijks sprake zijn van onbenutte ruimte voor kapitaallasten. Over vijf jaar bedraagt deze ruimte in totaal € 3.400.000,--. Deze financiële ruimte wordt aangewend voor aanvullend groot onderhoud. Het totale bedrag aan maatregelen komt hiermee op € 23.600.000,--.

Van de totale investering van € 20.200.000,-- wordt voorgesteld voor 2012 een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen van € 3.636.000,--. De jaarlijkse rente en afschrijving (kapitaallasten) van € 229.000,-- over dit uitvoeringskrediet worden gedekt uit het structurele budget van € 1.335.000,--.

Omdat de investeringen gespreid over het jaar plaats vinden, worden de benodigde kapitaallasten over 2012 geraamd op € 115.000,--. Hierdoor ontstaat er in 2012 een niet voor kapitaallasten benutte ruimte van € 1.220.000,-- (=€ 1.335.000,-- - € 115.000,--). Voor een nadere uitwerking over de komende 5 jaar verwijzen wij u naar de bijlage.

Raadsvoorstel - Meerjarenplan vervangingsinvesteringen en aanvullend ...

- 7 -

Begrotingswijziging voor investeringskrediet Vervangingsinvesteringen openbare ruimte

Betrokken dienst(en)	RO/EZ
Soort wijziging	krediet tbv vervangingsinvesteringen
Tijdsplanning krediet	2012-2013

Financiële begrotingswijziging	Uitgaven	Inkomsten	Saldo
09.1 - kwaliteit leefomgeving	3.636		-3.636
			0
Totalen begrotingswijziging	3.636	0	-3.636

Realisering en evaluatie

De vervangingen waarvoor we nu een uitvoeringskrediet vragen, zullen zo spoedig mogelijk worden opgestart. In verband met vergunningen en de benodigde afstemming op andere werkzaamheden in de openbare ruimte zal de uitvoering in een aantal gevallen doorlopen in 2013. De komende jaren zullen wij u jaarlijks informeren over de voortgang van de uitvoering van het meerjarenplan en u telkens vragen een uitvoeringskrediet voor het komende jaar beschikbaar te stellen. Nadat het Meerjarenplan 2012-2016 volledig is uitgevoerd, zullen we een nacalculatie hiervan aan u voorleggen.

Raadsvoorstel - Meerjarenplan vervangingsinvesteringen en aanvullend ...

Bijlage I

Uitwerking meerjarenraming

Beschikbare middelen: 1,335 miljoen euro
 afschrijving 40 jaar
 afschrijving speelvz 10 jaar
 rente 3,8 %

Meerjarenprogramma vervangingsinvesteringen en aanvullend groot onderhoud

Vervangings- of levensduurverlengende investeringen	2012	2013	2014	2015	2016	Totaal
Verharding	629	1.310	1.042	1.114	1.001	5.096
Oeverbeschoeiingen	1.314	1.429	248	1.695	829	5.515
Houten bruggen	193	70				263
Beweegbare bruggen		750				750
Stalen bruggen						0
Sluizen			75	115		190
Tunnels/viaducten						0
OV kabels	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	7.500
speelvoorzieningen			360	288	212	860
totaal investeringen	3.636	5.059	3.225	4.712	3.542	20.174

229,068

Lang cyclisch onderhoud (exploitatie)	2012	2013	2014	2015	2016	Totaal
Verharding	580	45	66	0		691
Oeverbeschoeiingen	600	600	290	290		1.780
Houten bruggen		100	45			145
Beweegbare bruggen		163	121	108	119	511
Stalen bruggen			150			150
Sluizen	40	39				79
Tunnels/viaducten						0
OV kabels						0
Totaal lang cyclisch onderhoud	1.220	947	672	398	119	3.356

Totaal programma vervanging en groot onderhoud	4.856	6.006	3.897	5.110	3.661	23.530
---	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	---------------

Jaarlijkse financiering

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
afschrijving	45	154	271	395	517	570
rente	69	234	392	542	699	766
A. Totaal kapitaallasten over investering	115	388	663	937	1.216	1.335
B. lang cyclisch onderhoud	1.220	947	672	398	119	
Totaal beschikbare middelen (A.+B.)	1.335	1.335	1.335	1.335	1.335	1.335

Lijst ingekomen stukken

Lijst ingekomen stukken

Raadscommissie Beheer en Verkeer 14 maart 2012

Collegebrieven

1.	27 januari 2012	BEA Eemskanaalzone, kruising Sontweg-Bornholmstraat en planning
2.	27 januari 2012	Herstraattarieven 2012
3.	27 januari 2012	Enquête Stadgers over het nieuwe hondenbeleid 2011
4.	2 februari 2012	Aanpak Ring Zuid: Kennisgeving en Reactierapport
5.	9 februari 2012	Vraag om reactie financiering Grunneger Power
6.	9 februari 2012	Projectofferte renovatie aula Selwerderhof
7.	9 februari 2012	Maatregelen kastanjes Singels
8.	9 februari 2012	Kapvergunning Bornholmstraat Zz
9.	20 februari 2012	Beantwoording vraag herziene begroting fase 1 Zuidelijke Ringweg
10.	20 februari 2012	Beantwoording vraag betreffende bestemmingsplan Oostelijke Ringweg Kardingse
11.	23 februari 2012	Evaluatie ecologisch beheer 2011 en planning 2012
12.	23 februari 2012	Evenementenprogramma Binnenstad
13.	23 februari 2012	Parkje Westerhaven
14.	23 februari 2012	Stand van zaken aanleg Fietsroutes Plus
15.	23 februari 2012	Uitwerking motie Burgerbetrokkenheid bij BORG

Voorstel: v.k.a.

Overige stukken

1.	25 januari 2012	Afschrift brief MKB / VNO-NCW aan GS prov.Groningen inz. Spoorlijn Groningen-H'veen
2.	7 februari 2012	Afschrift brief burger inzake 'hoge bomen'
3.	9 februari 2012	Onderzoek en Statistiek, Statistische Stadskaart 2011
4.	13 februari 2012	Brief 'benadeelden' Parkeren Kop van Oost
5.	28 februari 2012	VOLE inzake 'Misleiding en onjuistheden door de heren Sol en Hillen: aandeelhouders in de fuik van GAE

Voorstel: v.k.a.

Verslag 8 februari

VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

Datum: 8 februari 2012
Plaats: oude raadzaal
Tijd: 20.00 - 22.20 uur

Aanwezig: mw. H. Rademaker (voorzitter), dhr. J. Spakman (PvdA), dhr. W. Moes (PvdA), dhr. J. Evenhuis (VVD), mw. S.A. Koebbrugge (VVD), dhr. J. Seton (CDA), dhr. M.T. Gijsbertsen (GroenLinks), dhr. K.S.N. van der Veen (GroenLinks), dhr. J.H. Luhoff (D66), mw. G.E.J. Copini-van der Meulen (D66), dhr. J.P. Dijk (SP), mw. I.M. Jongman-Mollema (ChristenUnie), dhr. R.P. Prummel (Stadspartij), dhr. B. Copinga (Stadspartij), dhr. J.P.A. van Rooij (Student & Stad), dhr. G.J. Kelder (PvdD), mw. R.M. Grijpstra (PvdD)

De wethouders: mw. C.T. Dekker, mw. J.A. Visscher

Namens de griffie: dhr. W.T. Meijer (commissiegriffier)

Afwezig m.k.: dhr. A. de Rooij (PvdA), dhr. E. Eikenaar (SP)

Verslag: dhr. Z. Jeuring (Notuleerservice Nederland)

Insprekers:

dhr. Oldekalter bij agendapunt A5. Rondvraag;

dhr. Van der Veen en dhr. Oldekalter bij agendapunt B1. Sleutelprojectenrapportage mei-augustus.

A1. Opening en mededelingen

De voorzitter

- Opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.
- Er ligt een brief van wethouder Visscher over de LTA en de lijst moties en toezeggingen.
- Op 14 februari 2012 is de workshop over de Zuidelijke Ringweg en op 15 februari de extra commissie over de tram.

Wethouder Visscher:

- Snoeien aan de Helene Swarthlaan n.a.v. toezegging wethouder De Vries in de commissie R&W: het snoeien gebeurde niet correct. N.a.v. een klacht van een bewoner is dit gestopt. De gemeente maakt strakkere afspraken met de opdrachtnemer i.v.m. de ecologie.

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- Geeft de wethouders en de gemeente een compliment voor dit handelen en optreden.

Wethouder Dekker:

- Bemaling bij Europapark ten behoeve van bouw station en dienst SoZaWe: voorrang wordt gegeven aan bemaling bij het station, daardoor treedt vertraging op bij de bouw dienst SoZaWe. De vertragingskosten worden binnen het budget opgevangen. De commissie wordt via de reguliere rapportages op de hoogte gehouden over eventuele verdere vertraging en de daarmee gemoeide kosten. Als de kosten hoog worden, wordt de commissie apart geïnformeerd.
- Workshop Zuidelijke Ringweg: aanmelding is nodig, het programma is afhankelijk van het aantal deelnemers.
- Bezuinigingen OV-bureau: het college maakt volgende week de afweging of in 2012 of in 2013 wordt bezuinigd. Wordt in 2013 in een keer bezuinigd dan zal in 2012 een eenmalige bijdrage van enkele tonnen moeten worden verstrekt. Op een vraag van **dhr. Gijsbertsen (GroenLinks)**: de oorzaak van de tekorten ligt voor een deel in de structurele doorwerking van het nadeel in 2010, voor een ander deel wordt het verklaard door de OV-dip. De commissie ontvangt hierover een brief. Het klopt dat het gaat om structurele tekorten van 3 tot 7 miljoen euro, het college bereidt daarom een bezuiniging van 6 miljoen euro voor. Op een vraag van **dhr. Prummel (Stadspartij)**: een eventueel effect op de businesscase voor de tram wordt op dit moment bekeken.

A2. Vaststelling agenda

Het conformstuk betreffende de Zuidelijke Ringweg gaat op verzoek van de Stadspartij naar het inhoudelijk deel, punt B5.

Verslag 8 februari

De agenda wordt gewijzigd vastgesteld.

A3. Langetermijnagenda en lijst moties en toezeggingen

Dhr. Seton (CDA):

- Toezegging nr. 13, onderzoekswagen bevolkingsonderzoek in Korrewegwijk: is het college na het antwoord van het bureau bevolkingsonderzoek tevreden met de spreiding van het aantal standplaatsen? Is overwogen een extra stroomvoorziening te realiseren?

Wethouder Visser:

- De wethouder heeft gedacht aan een extra stroomvoorziening, maar vindt net als het bureau bevolkingsonderzoek dat de spreiding van de standplaatsen voldoende is. Het onderzoek gebeurt eens in de twee jaar en duurt slechts tien minuten.

A4. Conformstukken

a. Herzene begroting Fase 1 Zuidelijke Ringweg Groningen 2011

(raadsvoorstel 19 januari 2012)

Het agendapunt gaat naar B5.

A5. Rondvraag

Inspreker dhr. Oldekalter heeft een e-mail gestuurd die blijkbaar niet is aangekomen. Hij spreekt in over agendapunt B2, Uitvoeringskrediet 30km-gebieden. Spreker ontvangt niet de informatie waar hij om vraagt. Ook worden dossiers gescreend die hij wil inzien. Dat is niet acceptabel. Spreker verzoekt de commissie dit soort handelwijzen te voorkomen.

De voorzitter:

- Afgesproken wordt dat de griffie uitzoekt of de e-mail van dhr. Oldekalter op een andere plek is binnengekomen. Dhr. Oldekalter wordt hierover geïnformeerd.

Inhoudelijk deel

B1. Sleutelprojectenrapportage mei-augustus 2011 (deel: verkeerprojecten)

(collegebrief 17 november 2011)

Inspreker dhr. Van der Veen zegt dat ambtenaren soms veel macht hebben. De gemeenteraad moet het bestuur controleren, maar hier spelen vaak partijpolitieke belangen mee. Spreker vindt het project Meerstad een debacle. De stadsbouwmeester blijft gewoon in functie. Spreker noemt enkele andere in zijn ogen geflopte projecten. Een ander voorbeeld is de Zuidelijke Ringweg. Het functioneren van de stadsbouwmeester moet eens ter discussie worden gesteld.

Inspreker dhr. Oldekalter maakt een compliment aan de ambtenaren die hem snel van stukken voorzagen. Dit gebeurde onder druk van een aanstaande rechtszaak. Spreker verzoekt de commissie het verdere verloop in de gaten te houden.

Mw. Koebrugge (VVD):

- Het Stationsgebied: de VVD wil geen knip. Het is goed het ambitieniveau van het stationswegtracé bij te stellen. Een investering van 65 miljoen euro is te hoog, de VVD ziet graag een realistisch voorstel. Dit gezien de veranderde plannen voor Meerstad.
- Damsterdiepgarage: de stukken voor het eerste kwartaal 2012 worden afgewacht.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Het Stationsgebied: er spelen meerdere belangen in het gebied, waaronder het busvervoer. Graag dit laatste in het vervolg goed meenemen.
- Zuidelijke Ringweg: wat is de betekenis voor de stad dat men het op landelijk niveau eens is?
- Damsterdiepgarage: wanneer zijn alle risico's geïnventariseerd? Wat zijn de meerkosten voor de stad?

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- Stationsgebied: een knip is een slechte oplossing. Het plankrediet voor de Emmaboulevard kan worden ingetrokken gezien de vastgoedontwikkelingen.
- RegioTram: het is niet mogelijk tegenvallers op te vangen door versoberingen op andere plekken in dezelfde route.

Verslag 8 februari

- Damsterdiepgarage: een grotere bekendheid is nodig, anders wordt het een kostbaar project voor de gemeente.

Dhr. Spakman (PvdA):

- Eemskanaalzone, de Sontbrug: wat betekenen de vertragingen bij Meerstad en de Berlageknoop? Zet het college nog in op de loop/fietsbrug bij Ikea?
- Oosterhamriktracé: de communicatie met de bewoners in de Professorenbuurt-oost verliep erg slecht. Het op te stellen participatieplan moet dit herstellen, desnoods via bestuurlijke inbreng.
- Damsterdiepgarage: opnieuw zijn er tegenvallers, het project geeft geen goed gevoel. Hoe staat het ermee? De fractie is niet voor het verlengen van de exploitatieperiode. Is de commissie al eerder geïnformeerd over deze grote tegenvallers?
- Over de behandeling en het gebruik van sleutelrapportages en andere voortgangsrapportages zou breder en meer integraal moeten worden nagedacht.

Dhr. Seton (CDA):

- In grote lijnen eens met dhr. Spakman wat betreft Oosterhamriktracé. Wanneer verschijnt het herziene masterplan precies?
- De sleutelrapportage dient eerder in de commissie te worden besproken. Eens met de opmerking van dhr. Spakman over dergelijke rapportages.

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):

- Sleutelrapportages en voortgangsrapportages moeten direct op de agenda komen.
- Eens met de opmerkingen over het Oosterhamriktracé.
- Damsterdiepgarage: wat is de stand van zaken bij de risico's en de aansprakelijkheid? Leert de stad van de ervaringen?

Dhr. Van Rooij (Student&Stad):

- Eens met de opmerking om sleutelrapportages snel op de agenda te krijgen en met de vragen over het Oosterhamriktracé.
- Damsterdiepgarage: spreker maakt zich net als dhr. Spakman zorgen. Hoe is de bezetting?

Dhr. Luhoff (D66):

- De sleutelrapportages: Da Vinci zal tot verbeteringen leiden en in april 2012 wordt de sturing van grote projecten geëvalueerd.
- Er zijn grote investeringsopgaven. Kunnen die wel overeind worden gehouden?
- In april wordt gesproken over de projecten en het handhaven van de bereikbaarheid tijdens de uitvoering.
- Station Europapark: wordt de tunnel in de vakantieperiode geplaatst?
- Zuidelijke Ringweg: hoe kan het dat er een risico op vertraging bestaat?

Wethouder Dekker:

- Model sleutelrapportages: dit is voortdurend gespreksstof in de auditcommissie. Snel agenderen is goed, daar gaat de raad over.
- Project Bereikbaarheid Stad: op 1 maart 2012 is het operationeel. Er komt één gezicht en één website naar buiten toe.
- Loop/fietsbrug bij Ikea: die heeft voor het college niet de hoogste prioriteit.
- Oosterhamriktracé: de wethouder geeft de opmerkingen door aan wethouder De Vries.
- Eemskanaalzone, de Sontbrug: het is een belangrijke verbinding voor Meerstad, bedoeling is het binnen de termijn te halen. Voor de Sontbrug is het volgens een ambtenaar niet nodig gronden te verwerven, als het anders is, meldt de wethouder dit aan de commissie.
- Damsterdiepgarage: het risico belooft 7 miljoen euro. In de eerstvolgende commissie komt de nieuwe exploitatieopzet aan de orde. De 7 miljoen euro is in november 2011 voor het eerst aan de commissie gemeld. Bij het vaststellen van de bezuinigingen heeft de raad ingestemd met het verlengen van de afschrijvingsperiode voor vastgoed van veertig naar vijftig jaar. Dit wordt toegepast op de parkeergarages.
- Stationsgebied: de gemeente spreekt met het OV-bureau maar niet met de buschauffeurs of met Qbuzz afzonderlijk. Het belang van busvervoer en van overstapmogelijkheden is duidelijk.

Verslag 8 februari

- RegioTram: als een kandidaat het voor de vastgestelde prijs wil doen, kan de gemeente daarna niet meer geconfronteerd worden met prijsstijgingen. Als de raad achteraf extra dingen gaat vragen, leidt dit wel tot meerkosten.

B2. Uitvoeringskrediet 30km/u-gebieden

(raadsvoorstel 5 januari 2012)

Inspreker dhr. Oldekalter heeft waardering voor het werk van het college. Het voorliggende voorstel is geheel nieuw ten opzichte van het oorspronkelijk aan de bewoners voorgelegde stuk. Er zijn wel contacten met ambtenaren geweest over de precieze invulling van bepaalde zaken. Spreker verzoekt de commissie het voorstel aan te houden en wat betreft Engelbert het nieuwe stuk opnieuw te publiceren, dit gezien de opgetreden wijzigingen. Dan kan opnieuw inspraak plaatsvinden.

Mw. Koebrugge (VVD):

- Spreekster benadrukt het belang van verkeersveiligheid in Engelbert en Middelbert.
- In november heeft de VVD een motie ingediend die geen steun kreeg. Inhoudelijk komt er dus geen overeenstemming.
- Het is vreemd dat er nu een aanvraag voor een uitvoeringskrediet voorligt. Spreekster verwijst naar de commissievergadering van 12 oktober 2011 waar de wethouder spreekt over besluiten die het college uitvoert. Spreekster heeft echter nergens kunnen vinden dat besluiten zijn genomen. In november bleek echter dat nog een uitvoeringskrediet moest worden vastgesteld. Wat is nu juist: handelde de wethouder op 12 oktober terecht namens het college of had zij toen moeten zeggen dat het uitvoeringskrediet nog moest worden vastgesteld? De VVD hecht aan correcte besluitvorming en is ontstemd over de gang van zaken.

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- Stelt bij 30km-gebieden de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers voorop.
- Spreker heeft vernomen dat veel inwoners van Engelbert het eerdere besluit van de raad steunen.
- De fractie is voor meer 30km-gebieden vanwege het belang van de verkeersveiligheid, en wil daarvoor meer geld uittrekken.

Dhr. Van Rooij (Student&Stad):

- Sluit zich aan bij de woordvoering van dhr. Prummel.

Dhr. Dijk (SP):

- Sluit zich aan bij de woordvoering van dhr. Prummel.
- De Vechtstraat: waarom moet een deel versmald worden? Vanwege de drukte lijkt dit ongewenst.

Dhr. Moes (PvdA):

- Sluit zich aan bij de woorden van dhr. Van Rooij.
- Kruispunt Haydnlaan-Groenesteinlaan: hier is een knelpunt, zijn de maatregelen afdoende?
- Voor de Vechtstraat moet de inspraakprocedure nog komen. Spreker neemt aan dat daaruit voortkomende wijzigingen nog in de commissie komen.

Dhr. Seton (CDA):

- Spreker begrijpt de steun voor de opmerkingen van dhr. Prummel niet. Als 30km-gebieden worden ingesteld, moeten ook maatregelen voor de handhaving worden betaald. Het uitgangspunt van het college is alleen een 30km-gebied aan te leggen als kan worden gehandhaafd, spreker is het daarmee eens.
- De busvriendelijke drempels in de Haydnlaan en de Troelstralaan: is dit niet te gemakkelijk voor auto's en vrachtauto's?
- Compliment voor het aanbrengen van parkeervakken in de Vechtstraat.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Vindt uitbreiding van 30km-gebieden een goede zaak en zal nieuwe voorstellen steunen.
- Zijn de drempels in de Floresstraat busvriendelijk?
- De Vechtstraat: spreekster wacht de inspraak af en is voor het maken van parkeervakken.

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):

- Juicht het voorstel toe en sluit zich aan bij de opmerking over de inspraak Vechtstraat.
- Waarom niet ook in de Floresstraat parkeervakken met betaald parkeren, net als in de Korrewegwijk?

Verslag 8 februari

- Sluit zich aan bij de woordvoering van dhr. Prummel. Hopelijk kunnen in de toekomst meer 30km-gebieden worden gerealiseerd.

Dhr. Luhoff (D66):

- Het is een goed voorstel maar er is wel zorg over gebieden die nu geen 30km-gebied kunnen worden vanwege de financiën.

Dhr. Kelder (PvdD):

- Meer 30km-gebieden is goed, maar het hoeft niet in de hele stad. Hulpdiensten moeten door de straten kunnen. Waarom geen flitspalen in plaats van drempels?

Wethouder Dekker:

- De wethouder gaat in op het belang van een veilige omgeving en 30km-gebieden. Als de gemeente het goed wil doen, kost het 50 miljoen euro. Dat is te veel, daarom is een top-10 vastgesteld. De politie gaat alleen handhaven als het verkeer door maatregelen wordt afgeremd. Voor flitspalen is een 30km-infrastructuur nodig.
- De Vechtstraat: versmallen is nodig om het verkeer buiten de spits te temperen.
- Busvriendelijke drempels: de gemeente wordt er steeds meer ervaren in.
- Kruispunt Haydnlaan-Groenesteinlaan: als de maatregelen onvoldoende blijken te zijn, zullen aanvullende maatregelen worden getroffen.
- Parkeervakken Floresstraat: er is nog geen betaald parkeren, daarom zijn er geen parkeervakken. Er komt nog overleg met bewoners.
- De vraag van mw. Koebrugge: verkeersbesluiten en de aanbesteding gebeuren door het college. Het aanvragen van een krediet moet de raad goedkeuren. De wethouder neemt kennis van de opmerking van mw. Koebrugge over de procedure.

Het voorstel gaat als stuk met 1-minuutinterventie naar de raad van 22 februari 2012.

B3. Vaststelling bestemmingsplan Oostelijke Ringweg, Kardinge

(raadsvoorstel 19 januari 2012)

Dhr. Spakman (PvdA):

- Complimenten voor het proces in verband met het ontwerpen. Het plan ziet er goed uit.

Dhr. Evenhuis (VVD):

- Het is een goed en belangrijk voorstel, de doorstroming wordt beter, het draagvlak is breed.
- Bluswater: de brandweer moet extra voorzieningen treffen. Hoe wordt dit geregeld?

Dhr. Kelder (PvdD):

- Het is een goed voorstel.
- Waarom verdwijnt de haag? Kan de ransuil broeden in de nieuw aan te planten bomen?

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):

- De inrichting en het groen zien er goed uit, evenals de groencompensatie.
- Krijgen de bewoners een groene afscherming vanwege het zicht op de weg?

Wethouder Dekker:

- De vraag over de ransuil wordt schriftelijk beantwoord.
- Er komt voor de bewoners een verspringende afscheiding. Het open karakter blijft en de bewoners hebben geen zicht op de ringweg.
- Als de brandweer maatregelen verlangt, moet de gemeente daaraan voldoen. Als blijkt dat geen maatregelen nodig zijn, ontvangt de commissie bericht.

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 22 februari 2012.

B4. Stand van zaken dierenwelzijnsbeleid en moties van 30 maart 2011

(collegebrief 1 december 2011)

Dhr. Kelder (PvdD):

- Is teleurgesteld over de uitvoering van de moties over dierenwelzijnsbeleid. Spreker is verbaasd dat het voorkeursbeleid voor circussen zonder wilde dieren onderuit is gehaald, de wet biedt namelijk geen beperkingen. De gemeente kan goed een circus zonder wilde dieren uitnodigen. Is de wethouder hiertoe bereid?
- In de brief staat niets over openbare orde en veiligheid. Dit is een aangrijpingspunt om evenementen met wilde dieren niet toe te staan.

Verslag 8 februari

- Geen wilde dieren op de drafbaan: kan de wethouder zeggen hoe het staat met het formeel vastleggen van de afspraak?
- Voorkeursbeleid: er hoeft geen bestuursrechtelijk probleem te zijn als de gemeente bij circussen die zich aandienen, kiest voor het circus zonder wilde dieren.
- De hengelmotie: het college stelt dat de hengelsportfederatie al informatie verstrekt. Dat is echter niet de informatie waar de PvdD in de motie om vraagt. Daarnaast bevat de gemeentelijke website te weinig informatie om mensen bewust te maken van de gevolgen van hengelen. De motie vraagt om het verstrekken van informatie bij het afgeven van de vispas. De visfederatie heeft kant en klare informatie. Is hier naar gekeken?
- De PvdD hoopt op een betere uitvoering van de moties. Wat vinden andere fracties?

Dhr. Van Rooij (Student&Stad):

- Wilde dieren in optochten: de gemaakte afspraak is goed, deze zou op papier moeten komen. Het moet wel duidelijk zijn wat onder wilde dieren wordt verstaan.
- De circussen: de PvdD praat te gemakkelijk over openbare orde en veiligheid.
- De hengelmotie: eens met de PvdD dat de motie onvoldoende is uitgevoerd.

Dhr. Evenhuis (VVD):

- Is blij met de inbreng van de PvdD in de gemeenteraad.
- Olifanten niet in de sinterklaasoptocht: de afspraak met de KVVV is goed. De fractie is niet voor olifanten in de sinterklaasoptocht.
- Wilde dieren in een circus: de fractie is hier niet tegen, maar vindt het prima om een circus zonder wilde dieren naar Groningen te halen.
- De vissen: eens met de PvdD dat een gemeente actiever mag worden. Hetzelfde geldt voor het overleg met corporaties.
- Castreren en chippen van zwerfkatten is goed om de populatie in toom te houden.
- De VVD ondersteunt afspraken over huiselijk geweld in combinatie met dieren mishandeling.

Mw. Copini (D66):

- De optocht zonder olifanten: is de wethouder bereid de afspraak op papier te zetten?
- Voorkeursbeleid: prima om dit via de huurovereenkomst te regelen.
- Informatie bij de vispas: kloppen de bevindingen van dhr. Kelder? Is de wethouder bereid de motie op dit punt beter uit te voeren?

Dhr. Van der Veen (GroenLinks):

- Eens met de PvdD om circussen zonder wilde dieren uit te nodigen.
- Informatieverstrekking over dierenwelzijn: staat op de website dezelfde informatie als in de stadsgids?
- De Flora- en faunawet: kan de gedragscode ruimtelijke ontwikkelingen alvast worden toegepast?

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- In circussen treden geen echte wilde dieren op, alleen bij olifanten is dit onduidelijk. Er zijn geen rechtsmiddelen om circussen met wilde dieren te verbieden. De vraag is of een voorkeursbeleid zoals in de motie staat bestuursrechtelijk wel kan. Het huidige beleid is juist, het welzijn van dieren kan goed worden overgelaten aan de rijksoverheid.
- De hengelmotie moet loyaal worden uitgevoerd.
- Graag bekijken of de Stadjerspas kan worden gebruikt voor dierenwelzijn.

Dhr. Dijk (SP):

- Is blij met de uitvoering van de motie over wilde dieren in optochten.
- Wilde dieren in circussen: welke mogelijkheden zijn er om dit bestuursrechtelijk te regelen?

Dhr. Seton (CDA):

- Olifanten in optochten: het college heeft nog onvoldoende naar het aspect veiligheid gekeken.
- Geen wilde dieren in circussen: het CDA vindt al langer dat een voorkeursbeleid bestuursrechtelijk niet kan. Dat betekent dat het eveneens privaatrechtelijk niet kan worden geregeld, zoals de gemeente in de huurovereenkomst wel zou willen doen. Spreker leest in de collegebrief twee verschillende dingen. Klopt het dat het college in dit verband de voorkeur van de raad voor circussen zonder wilde dieren gaat onderzoeken? Of zegt het college nog steeds dat het wel privaatrechtelijk kan worden opgelost?

Verslag 8 februari

- De hengelmotie is goed uitgevoerd.
- De relatie tussen menselijk leed en dierenleed: kan de relatie ook omgekeerd worden gelegd?

Dhr. Moes (PvdA):

- Het college is serieus bezig werk te maken van de uitvoering van de motie.
- De afspraak met de KVVV ziet er goed uit.
- De fractie is geïnteresseerd in de nieuwe visie op de drafbaan en de afspraken over wilde dieren.
- Wilde dieren in circussen: de fractie wil dit graag getoetst zien aan openbare orde en veiligheid. Er is namelijk een reëel risico.
- De vissen: op de website van de gemeente moet goede informatie staan. De informatie die de PvdD wil verstrekken is niet onomstreden, zoals pijn bij vissen. De motie stelt niet dat de gemeente een ontmoedigingsbeleid moet voeren.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Is positief over het bezoek van de raad aan het circus en hoe er met dieren wordt omgegaan.
- Het klopt wat dhr. Seton zegt dat als iets publiekrechtelijk is afgesproken, daarna geen privaatrechtelijke regeling mogelijk is. Dat heet het Windmill-criterium.
- De relatie tussen huiselijk geweld en dierenmishandeling: de gemeente kan hiervan leren met het oog op andere taken richting de samenleving.

Wethouder Visscher:

- De wilde dieren: het aspect openbare orde en veiligheid wordt meegewogen bij het verlenen van vergunningen. Dit wordt per situatie bekeken.
- De afspraak met de KVVV: dit is een goede afspraak, de KVVV had er moeite mee en schriftelijk vastleggen vindt de wethouder niet gewenst.
- Circussen en wilde dieren: de gemeente mag een vergunning niet weigeren vanwege wilde dieren. De raad vraagt om een voorkeursbeleid en daarom zoekt het college actief naar circussen zonder wilde dieren. Dit jaar komen twee circussen, één met wilde dieren en één met heel weinig wilde dieren.
- Over de relatie bestuursrecht en privaatrecht: als iets bestuursrechtelijk kan worden geregeld, mag in dat geval niet het privaatrecht worden gebruikt. De wethouder gaat bekijken of het klopt wat sommige raadsleden zeggen, namelijk dat als iets niet bestuursrechtelijk kan, het ook niet privaatrechtelijk kan. Dit speelt mee bij de regeling voor de drafbaan. Daarover ontvangt de raad nog een voorstel, waarbij de raad tevens wordt geïnformeerd over het uitvoeren van het voorkeursbeleid voor circussen zonder wilde dieren. Als de gemeente privaatrechtelijk iets gaat doen, ontvangt de raad informatie over de juridische onderbouwing.
- De gedragscode: de wethouder zegt toe uit te zoeken of iets kan worden geregeld zonder te moeten wachten op de nieuwe Natuurwet.
- De relatie tussen dierenleed en menselijk geweld: er is een zeer nuttige avond met hulpverleners uit beide sectoren georganiseerd. Kennis en informatie zijn uitgewisseld.
- De vissen: de folder van de hengelsportfederatie die bij de vispas wordt uitgereikt, bevat de nodige informatie. De voorlichting op de gemeentelijke website kan beter. De wethouder zegt toe dit te verbeteren. De stadsgids en de website zullen dezelfde informatie bevatten. De PvdD krijgt vooraf gelegenheid de informatie te beoordelen.

Dhr. Kelder (PvdD):

- Is tevreden met de antwoorden van de wethouder.
- Is blij dat het college actief zoekt naar circussen zonder of met heel weinig wilde dieren.

B5. Herzene begroting Fase 1 Zuidelijke Ringweg Groningen 2011

(raadsvoorstel 19 januari 2012)

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- Er is een meevaller bij de Zuidelijke Ringweg. Spreker vraagt zich af of het handig is dit geld aan de middelen voor de Zuidelijke Ringweg te onttrekken. Er is geld nodig voor de kruising bij de Esperantoweg. Kan het geld daarvoor worden gebruikt?

Dhr. Seton (CDA):

- Er staat in het stuk dat het positieve saldo al is ingezet in de begroting 2012. Onder besluiten staat dat de begroting 2012 wordt gewijzigd. Waarom gebeurt dit als het geld al in de

Verslag 8 februari

begroting is ingezet? Ambtelijk werd gezegd dat er een verschil is tussen opnemen en inzetten in de begroting. Waarom is dit bij de vaststelling van de begroting 2012 niet goed geregeld?

Wethouder Dekker:

- Zegt toe schriftelijk op de vragen van dhr. Seton terug te komen. Het gaat over meerdere jaarschijven en via dit raadsvoorstel wordt een definitieve begrotingswijziging vastgesteld.
- De vraag van dhr. Prummel: het college maakt integrale afwegingen waarbij verkeersgeld niet altijd teruggaat naar verkeerszaken. Het gaat hier om een meevaller uit de eerste fase van de Zuidelijke Ringweg. De tweede fase heeft een aparte projectbegroting, met als ambitie het vormgeven van de Esperantokruising. De workshop volgende week zal er nader op ingaan.

Het voorstel gaat als stuk met 1-minuutinterventie naar de raad van 22 februari 2012.

C1. Ingekomen stukken en stukken ter kennisname

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- Verzoekt om agendering van de brief over de spoorlijnen Groningen-Heerenveen en Groningen-Leeuwarden.

De voorzitter:

- Verzoekt de Stadspartij tijdig bespreekpunten aan te leveren.

C2. Vaststelling verslagen 17 en 18 januari 2012

De verslagen van 17 en 18 januari 2012 en het verslag van de besloten zitting van 17 januari 2012 worden ongewijzigd vastgesteld.

De voorzitter sluit de vergadering om 22.20 uur.

Verslag 15 februari

VERSLAG EXTRA RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

Datum: 15 februari 2012
Plaats: Oude raadzaal
Tijd: 20.00 – 21.10 uur

Aanwezig: mw. H. Rademaker (voorzitter), dhr. A. de Rooij (PvdA), dhr. J. Spakman (PvdA), dhr. W. Moes (PvdA), mw. E. van Lente (namens Tramcommissie), dhr. J. Evenhuis (VVD), mw. S.A. Koebbrugge (VVD), dhr. J. Seton (CDA), dhr. M.T. Gijsbertsen (GroenLinks), mw. L.I. van der Vegt (GroenLinks), dhr. J.H. Luhoff (D66), dhr. J.P. Dijk (SP), dhr. E. Eikenaar (SP), dhr. R.P. Prummel (Stadspartij), dhr. B. Copinga (Stadspartij), dhr. J.P.A. van Rooij (Student & Stad), mw. M. Wilschut (Partij voor de Dieren)

De wethouder: mw. C.T. Dekker

Namens de griffie: dhr. W.T. Meijer (commissiegriffier)

Afwezig met kennisgeving: dhr. G.J.D. Offerman (Stadspartij), mevr. G.E.J. Copini-van der Meulen (D66), mw. I. Jongman-Mollema (ChristenUnie)

Verslag: dhr. J. Bosma (Notuleerservice Nederland)

Inspreker: bij agendapunt B1: mw. Kiki (op persoonlijke titel)

A. ALGEMEEN DEEL

A.1. Opening en mededelingen

De voorzitter

- Opent de vergadering om 20.00 uur en heet de aanwezigen welkom.
- Rondgelegd: schriftelijke inspraak Fietsersbond over inrichting Grote Markt (bij B1).

Wethouder Dekker:

- Was verrast door toon en inhoud van de brief van de Rijksuniversiteit. Zo staat er ten onrechte dat een halte op het Zernike zou verdwijnen. Het college veronderstelde op alle punten overeenstemming te hebben met de RUG over de tram. Oorzaak is portefeuilleoverdracht van dhr. Poppema naar dhr. De Jeu. De brief is met excuses ingetrokken en de wethouder praat dhr. De Jeu volgende week woensdag bij.

Dhr. Seton (CDA):

- Verwacht een mededeling als er toch geen overeenstemming blijkt te zijn.

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- Wil weten wat het misverstand precies is. De genoemde punten maken de tram veel duurder.

Wethouder Dekker:

- Komt vanzelfsprekend terug bij de commissie als iets afwijkt van gemaakte afspraken.
- In de verkeersluwe krokusvakantie is er negen dagen geen treinverkeer tussen Groningen en Assen vanwege de aanleg van het Station Europapark en de fietstunnel. Haren is te klein om intercityverkeer over te nemen.

A.2. Vaststelling agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

B. INHOUDELIJK DEEL

B.1. Inrichting Grote Markt (collegebrief 30 januari 2012)

Mw. Kiki (inspreker op persoonlijke titel):

- Noemt het ruimtelijk inzicht van het college dubieus nu voor het Stadhuis een racebaan voor fietsers gemaakt wordt met een darmlus en meerdere knelpunten.
- Mist aantallen fietsers.
- Verzoekt de raad niet meer mee te doen aan workshops, maar het aan echte deskundigen over te laten.
- Wijst op de grote stromen fietsers vanuit de fietskelder Forum, de fietsdoorsteek in de oostwand en de St. Janstraat, die verwerkt moeten worden.

Verslag 15 februari

- Pleit ervoor de tram af te blazen.

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- Vindt de woorden van de inspreker wijs.
- Heeft geen behoefte aan de tram, die de visie op de Grote Markt domineert en de oostwand isoleert van de rest van de stad.
- Constateert dat het college toegeeft dat de tram een barrière vormt. Een fietsroute langs de oostwand zou namelijk wel een barrière vormen. Trams zijn groot en er rijden er veel.
- Vraagt hoe het college het fietsbeleid rond de Grote Markt wil handhaven gezien het anarchistische gedrag van Groninger fietsers.

Dhr. Copinga (Stadspartij):

- Vraagt hoe een taxi vanaf het station straks een minder valide passagier bij de nieuwe oostwand af kan zetten.

Dhr. Van Rooij (Student en Stad):

- Is blij met de workshop en het fietspad aan de westzijde.
- Voelt weinig voor Shared Space en meer voor een herkenbaar fietspad.
- Vindt het bespreekbaar als de warenmarkt zou wijken.
- Pleit voor een horecavergunning aan de zonnige noordzijde nu de oriëntatie van de Grote Markt wijzigt met het verdwijnen van de busbaan voor de Drie Gezusters.
- Vraagt of het college bereid is horecaondernemers te betrekken bij de inrichting.
- Steunt de overwegingen om de taxistandplaats aan het Kwinkenplein te vestigen.

Dhr. Evenhuis (VVD):

- Genoot van de uitwisseling bij de workshop, maar vond de invalshoek wel erg verkeerskundig. Belangen van recreanten, marktkooplui en anderen moeten ook meewegen.
- Vraagt of de oriëntatie van de Grote Markt anders wordt als de tram er toch niet komt.
- Wacht de reactie van de wethouder op de brief van de Fietsersbond af.
- Informeert naar de status van het stuk. Is het een beginselbesluit of volgen te bespreken raadsvoorstellen?

Mw. Wilschut (Partij voor de Dieren):

- Had liever geen tram over de Grote Markt gehad.
- Vindt dat de Fietsersbond terechte nadelen aanstipt bij het westelijke fietspad.
- Pleit voor een duidelijk fietspad om conflicten met voetgangers, zoals bij de Korenbeurs, te voorkomen.
- Wijst erop dat pasgetrouwde stellen niet van de sokken gereden moeten worden.
- Vindt het Kwinkenplein een goede oplossing voor taxi's. Nemen zij daar alle parkeerplaatsen in, inclusief die voor invaliden?

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):

- Prefereert een fietspad bij het stadhuis boven de oostzijde, waar problemen met het kruisen van de tram ontstaan.
- Is bezorgd over het feit dat een goede fietsverbinding van noord naar zuid niet gegarandeerd is wanneer het fietspad door evenementen vaak wordt afgesloten. Hoe ziet het college dat?
- Mist een onderbouwing om taxi's op de Grote Markt na 1.00 uur 's nachts wel toe te staan en ziet er vanwege leefbaarheid, ronkende motoren en verkeersveiligheid liever helemaal geen taxi's.

Dhr. Spakman (PvdA):

- Vond de workshop geslaagd.
- Meldt een verdeelde fractie. Niet iedereen is ervan overtuigd dat een fietspad aan de oostzijde slecht is.
- Voert graag een bredere discussie over de toekomst van de fiets in het centrum.
- Kan zich vinden in taxi's aan het Kwinkenplein en pleit voor het afzetten van motoren.

Dhr. Dijk (SP):

- Steunt taxi's aan het Kwinkenplein, mits dit goed wordt aangegeven op de Grote Markt.
- Ziet liever het zoekgebied voor fietsers aan de oostkant, wellicht iets meer naar het midden om problemen met kruisende verkeersstromen te verkleinen. Het plein wordt dan het minst

Verslag 15 februari

doorbroken. Markt, evenementen en fietspad bijten elkaar dan ook minder.

- Denkt dat fietsers wel de route zullen volgen. Fietsen over de Grote Markt is gewoon een overtreding.
- Is geen voorstander van Shared Space. Het moet een duidelijk fietspad worden.

Dhr. Luhoff (D66):

- Steunt in principe het fietspad aan de westkant en taxi's op het Kwinkenplein, tenzij er onoverkomelijke bezwaren blijken vanwege bijvoorbeeld de warenmarkt en evenementen.
- Vond het mooi vrij te discussiëren en tekenen tijdens de workshop. Met name de oplossing voor de trouwsleep over het fietspad was geniaal.

Dhr. Seton (CDA):

- Wijst erop dat taxi's op de Grote Markt een belangrijke functie hebben om geld uitgevende bezoekers van en naar de binnenstad te vervoeren.
- Is nog niet overtuigd van doorslaggevende nadelen van een fietspad aan de oostkant. Waarom vindt de Fietsersbond het gevaar van kruisende verkeersstromen wel meevallen en het college niet?
- Deelt de genoemde nadelen van fietsen aan de westkant.
- Is tegen verplaatsing van de trouwzalen naar de eerste verdieping. De huidige zalen zijn prachtig en voor iedereen goed toegankelijk.
- Hoort vaak dat bij de Korenbeurs voetgangers en fietsers veel bijna-ongelukken hebben. Neemt het college die ervaringen mee bij de keus voor het uiterlijk van het fietspad?

Wethouder Dekker:

- Wijst erop dat, wanneer de tram er komt, de noord-zuidroute door de Oosterstraat voor fietsers verplaatst naar de Gelkingestraat. De fietsstructuur verandert dan wezenlijk.
- Spant zich ervoor in het hoofdfietspadennetwerk overeind te houden om zoveel mogelijk Stadgers op de fiets te krijgen.
- Is bereid de komende maanden de voor- en nadelen van alternatieve fietsroutes te inventariseren.
- Is ervan overtuigd dat een fietsroute langs de oostkant vanwege de tram onveilig is. Daarnaast nemen fietsers graag de kortste en snelste route. Een onlogische afwijking langs de oostkant zal leiden tot meer fietsers die de route afsnijden over de Grote Markt.
- Spreekt nu graag af fietsers niet langs de oostzijde te leiden.
- Haalt het fietspad uit de aanbesteding van de tram en bespreekt het komende halfjaar de ontwikkeling en fietsstructuur van de Grote Markt met partijen als de raad, de Fietsersbond, marktkeuplui, GCC en andere gebruikers om tot een afgewogen voorstel te komen.
- Wil dat gesprek open en zonder dogma's ingaan en op de oostzijde na varianten onderzoeken.
- Respekteert de mening van de Fietsersbond, die niet tegen de westelijke variant is maar een aantal mogelijke knelpunten noemt.
- Wil de Grote Markt kleiner en intiemer maken. Daarom rijdt de tram langzamer en stopt pas aan de Kreupelstraat om de oostzijde een voetgangersgebied te laten zijn. Fietsen aan de oostkant doorbreekt dat, leidt tot conflicterende belangen en is snel noch verkeersveilig.
- Houdt graag openbaar vervoer van en naar de Grote Markt. Na 1.00 uur 's nachts rijden er geen trams meer en daarom is het goed taxi's toe te staan voor het uitgaanspubliek.
- Antwoordt dat de parkeerplaatsen op het Kwinkenplein komen te vervallen.
- Komt terug op de technische vraag over het afzetten van minder valide passagiers bij de oostwand.

C. HUISHOUELIJK DEEL

C.1. Ingekomen stukken

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- Agendeert graag de drie ingekomen stukken en levert bespreekpunten aan.

Dhr. Evenhuis (VVD):

- Vraagt een toelichting op de kosten voor onderhoud en vernieuwing van de riolering, op pagina 3 van de studie over de tram in Edinburgh.

Verslag 15 februari

Dhr. Olman (directeur RegioTram):

- Antwoordt dat kabels, leidingen en riolering die als gevolg van de tram verlegd moeten worden, voor rekening van het project komen. Onderhoud en vernieuwing van riolering vallen niet onder het project.

Wethouder Dekker:

- Wijst op de hoge ambtelijke capaciteit die gemoeid is met het herhaaldelijk beantwoorden van brieven van dhr. Kamminga, die met verouderde cijfers blijft werken. Is het wenselijk een nieuw binnengekomen brief te beantwoorden?

Dhr. De Rooij (PvdA):

- Begrijpt het dilemma, maar vindt de brieven kwaliteit hebben en de zorgen relevant.

Dhr. Seton (CDA):

- Stelt voor deze brief nog te beantwoorden, ook omdat alle ingekomen stukken geagendeerd zijn voor bespreking in de commissie. Daarna kan kritischer gekeken worden.

Wethouder Dekker:

- Wil graag een brief van de Rivierenbuurt over de Zuidelijke Ringweg beantwoorden, maar wacht op uitblijvende besprekpunten van de Stadspartij vanwege agendering van de brief.

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- Antwoordt dat er miscommunicatie met de griffie is geweest. De agendering vervalt en de brief kan beantwoord worden.

De voorzitter sluit de vergadering onder dankzegging om 21.10 uur.