

Gewijzigd raadsvoorstel



Onderwerp **Kredietaanvraag P+R Meerstad**

Registratienr. 4496647 Steller/telnr. M.S. Meijer/ 8304 Bijlagen 1

Classificatie	<input checked="" type="radio"/> Openbaar <input type="radio"/> Geheim
	<input type="checkbox"/> Vertrouwelijk (bij gebruik van persoonsgegevens)
Portefeuillehouder	De Rook Raadscommissie Beheer en Verkeer

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de startaanvraag/projectofferte voor het project P+R Meerstad vast te stellen;
- II. voor het project P+R Meerstad een plankostenkrediet beschikbaar te stellen van € 192.000,-;
- III. het krediet te dekken uit RSP Transferia;
- IV. de gemeentebegroting 2014 dienovereenkomstig te wijzigen.

Samenvatting

Direct ten oosten van de Oostelijke Ringweg wordt een nieuwe Park+Ride-locatie gerealiseerd. Gepland is om een parkeerterrein van 400 parkeerplaatsen, inclusief OV-halte, fietsenstallingen en andere gebruikersvoorzieningen aan te leggen. Dit P+R-terrein is onderdeel van de ontwikkeling van de Eemskanaalzone en de entree naar Meerstad. Met deze nieuwe P+R-locatie verbeteren we de bereikbaarheid van de stad, mede met het oog op de Aanpak Ring Zuid. De aanleg van nieuwe P+R-terreinen en uitbreiding/opwaardering van bestaande terreinen langs hoogwaardig openbaar vervoerlijnen is onderdeel van het regionale bereikbaarheidsprogramma, vastgelegd in de Netwerkanalyse (najaar 2013).



4604422

B&W-besluit d.d.: 2 september 2014

Afgehandeld en naar archief

Paraaf

Datum

Aanleiding en doel

P+R-terreinen zijn, in combinatie met een hoogfrequente en hoogwaardige openbaar vervoer bediening en goede aansluiting op het fietsnetwerk, van groot belang voor de bereikbaarheid van de Stad. Zowel in regionaal als gemeentelijk verband is onderkend dat we moeten blijven inzetten op P+R. Met P+R bieden we een alternatief voor het reizen met de auto tot in het hart van de (binnen)stad. De diversiteit in aanbod van vervoersmogelijkheden biedt de reiziger keuze en is daarom een wezenlijk aspect voor een goede bereikbaarheid in de structurele situatie, maar zeker ook in de situatie de komende jaren met veel wegwerkzaamheden, vooral tijdens de Aanpak Ring Zuid (ARZ). P+R draagt daarnaast bij aan minder auto's in de stad en dus ook aan de leefbaarheid.

De beschikbaarheid van een compleet P+R-systeem rond de stad is voor de ARZ één van de essentiële maatregelen. Uit analyses van de ARZ blijkt dat P+R, samen met verkeersmanagement, de grootste bijdrage levert aan het beheersbaar houden van de bereikbaarheidsproblematiek tijdens de ombouw van de Zuidelijke Ringweg.

Doel.

Ter completering van het P+R-systeem stellen we voor een nieuwe P+R-locatie Meerstad te realiseren. Dit voorstel heeft tot doel de benodigde financiële middelen beschikbaar te stellen voor de voorbereidingsfase. Hierdoor kan de planvoorbereiding worden opgestart om uiteindelijk te komen tot de realisatie van de P+R-Meerstad.

Kader

In de geactualiseerde regionale bereikbaarheidsstrategie (Netwerkanalyse, najaar 2013) en de HOV-visie is P+R benoemd als een onmisbare schakel in het vervoernetwerk. In de HOV-assenstructuur vervullen de P+R-locaties een knooppuntfunctie. Zowel in regionaal als gemeentelijk verband is onderkend dat we moeten blijven inzetten op P+R.

Het realiseren van alternatieven voor de auto, zoals P+R-faciliteiten is bovendien onderdeel van het gemeentelijk Bereikbaarheidsplan (december 2013). In het P+R-beleid van de gemeente Groningen (2011) is al de ambitie beschreven een nieuwe locatie aan de oostzijde van de stad te realiseren. Locatieonderzoek heeft de keuze voor een terrein nabij de Oostelijke Ringweg opgeleverd.

Argumenten en afwegingen

P+R-locaties zijn goed bereikbare parkeerterreinen langs de hoofdinvalswegen, aan de ringweg of de rand van de stad, voorzien van voldoende parkeercapaciteit. Het vervolg van de reis wordt gefaciliteerd met hoogwaardig openbaar (bus)vervoer in een hoge frequentie, of via de directe aansluiting op het dichte stedelijke fietsnetwerk. De kosten voor de reiziger zijn laag en de kwaliteit is hoog. Zowel de forens als de bezoeker van de binnenstad behoort tot de doelgroep. We bieden de forens en binnenstadbezoeker die voor langere tijd komt, vanuit iedere windrichting een logische opstapleek op de bus en zo een alternatief voor parkeren in de binnenstad.

Met P+R bedienen we de automobilist die door wil rijden tot aan de rand van de stad, daar parkeert en dan verder reist per bus of fiets naar binnenstad, UMCG, etc. In de corridors Veendam/Hoogezand – Groningen en Ten Boer – Groningen is ruimte voor een nieuwe P+R-locatie. Uit de regionale P+R-nota en Aanpak Ring Zuid komt uitbreiding van de capaciteit langs deze aanrijroutes naar voren als sterk gewenst. Er is ruimte voor een capaciteit van 400 pp nabij de stad. De locaties Kardingse en Euroborg/P3 in de oostelijke/zuid-oostelijke hoek van de stad staan niet op de nominatie voor uitbreiding.

Met de komst van een nieuwe P+R-locatie is de doorstroming van verkeer op de huidige rotondes bij de aansluiting Driebond op de Oostelijke Ringweg een aandachtspunt. Dit onderzoeken we vooraf in een apart traject en de weg naar een eventuele verbetering moet helder zijn voordat we tot realisatie van de P+R over kunnen gaan.

In de HOV assen-structuur vervullen de P+R-locaties een knooppuntfunctie. Dit vraagt om herkenbare en kwalitatief hoogwaardige op- en overstappunten. P+R heeft ook een functie als de voeding van het

HOV assen-systeem dat de netwerkanalyse voorstaat. De combinatie van regionale OV reizigers, stadse OV reizigers en P+R reizigers zorgt voor genoeg zwaarte op deze lijnen om hoogwaardig OV te rijden. Daarmee is het P+R systeem direct van invloed op het regionaal OV-systeem en andersom. Vanaf 2016 wordt P+R Meerstad bediend met de (gewijzigde) HOV-lijn 5 (de paarse lijn).

In het projectplan, als bijlage bij dit raadsvoorstel, is een uitgebreidere toelichting gegeven op het doel, scope en beschrijving van dit project.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

De locatie voor het P+R-terrein ligt buiten de Oostelijke Ringweg en op de rand van het woongebied Meerstad. In de participatie zijn vooral de bedrijven op het bedrijventerrein Driebond te betrekken partijen. De gevolgen voor belanghebbenden in de nabijheid van de P+R-locatie worden vroegtijdig in beeld gebracht en met hen gedeeld.

Omdat het project bijdraagt aan de totale bereikbaarheid van de stad, gaat de overige communicatie over het project onder de vlag van Groningen Bereikbaar.

Financiële consequenties

Investing en dekking.

De globaal geraamde kosten van het project bedragen 4,5 miljoen euro. Dit betreft zowel de voorbereidings- als uitvoeringskosten, inclusief de vergoeding voor het beschikbaar stellen van de grond en de aanpassing van de rotondes.

De dekking van het project bestaat vooral uit RSP-middelen, aangevuld met middelen vanuit de Aanpak Ring Zuid specifiek voor aanpassing van de rotondes. Met een pro-forma subsidieaanvraag is de startdatum van het project inmiddels vastgelegd en zijn te maken plankosten subsidiabel.

Kredietaanvraag.

Voorgesteld wordt om nu een krediet beschikbaar te stellen van € 192.000,- euro voor plan- en voorbereidingskosten. Dit is nodig om onderzoek te kunnen doen, te komen tot een ontwerp voor de P+R-locatie, het doorlopen van de noodzakelijke planologische procedures en invulling te geven aan de participatie. Op basis van het ontwerp en bijbehorende kostenraming, wordt dan de definitieve RSP-subsidieaanvraag ingediend en komen we bij u terug met een aanvullende kredietaanvraag voor de uitvoeringskosten.

Risico's.

Hoewel de subsidie dus nog moet worden toegekend, achten we het (financieel) risico van afwijzing echter klein. Het project staat op de gemeenschappelijke projectenlijst RSP-HOV/Transferia. Inhoudelijk gezien bestaat er breed draagvlak bij de regionale partners voor de ambitie om het P+R-systeem uit te breiden en de realisatie van de P+R-Meerstad in het bijzonder. Mocht de subsidie desondanks niet worden toegekend, vervalt ook de dekking voor de tot dan toe gemaakte plankosten. In dat geval dragen we als gemeente zelf die plankosten. De realiseerbaarheid van de planning (ingebruikname medio 2016) wordt mede bepaald door een aantal afhankelijkheden (toekenning subsidie, HOV-busbediening, verbetering rotondes Driebond). Het bewaken van de overall projectplanning is cruciaal en we zetten in op het vroegtijdig parallel opstarten en onderhouden van intensieve contacten met betrokken externe partijen om zo soepele besluitvorming te bevorderen.

Op basis van het ontwerp en bijbehorende kostenraming, wordt de definitieve RSP-subsidieaanvraag ingediend en komen we bij u terug met een aanvullende kredietaanvraag voor de uitvoeringskosten. Het projectbudget van 4,5 miljoen euro beschouwen we op dit moment als taakstellend. Wel kunnen tijdens de uitvoering van het project risico's optreden die niet waren voorzien. Voor de berekening van het risico wordt de gebruikelijke systematiek gehanteerd.

Voor verkeer- en vervoersprojecten wordt de omvang van de risico's berekend aan de hand van de investeringen en opgenomen in de paragraaf weerstandsvermogen van onder andere de gemeenterekening. Dit gebeurt nadat uw raad een krediet beschikbaar stelt. Voor het bepalen van het risico bij

verkeersprojecten hanteren we een bepaalde rekenregel (het risico wordt bepaald door 10% van de boekwaarde + 10% van de te maken kosten, de kans van optreden is gesteld op 50% en de waarschijnlijkheidsfactor is 90%).

Op dit moment wordt uw raad voorgesteld alleen een plankostenkrediet beschikbaar te stellen van € 192.000,--. Op basis van de gebruikelijke systematiek, is het berekende risico op dit moment beperkt (€ 9.000,--). Het is niet mogelijk de benodigde aanvulling van het weerstandsvermogen te dekken met de beschikbare middelen voor het project. De beschikbare middelen bestaan volledig uit RSP die niet voor het aanvullen van het weerstandsvermogen kunnen worden aangewend. We stellen daarom voor de benodigde aanvulling te betrekken bij de begroting, waardoor een voorbeslag op begroting wordt gelegd. In de volgende fase, na de definitieve subsidiebeschikking en de beschikbaarstelling van het totale krediet, bedraagt het totale risicobedrag maximaal € 450.000,-- met een kans van optreden van 50%. Gecorrigeerd met de gebruikelijke waarschijnlijkheidsfactor van 90% komt dit dan neer op een benodigd weerstandsvermogen van € 203.000,--.

Bij het nieuwe meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer (eind 2014) willen we de wijze van risicobepaling van verkeersprojecten actualiseren, onder andere op basis van ervaringen uit het verleden. Daarnaast willen we bepalen hoe we in het vervolg bij verkeersprojecten omgaan met het aanvullen van het weerstandsvermogen, zodat dit niet meer hoeft te worden betrokken bij de begroting.

Tot slot bestaat er een klein financieel risico voor de grondexploitatie Meerstad. De taxatiewaarde (volgens RSP-subsidievoorwaarden) van de in te brengen grond kan lager uitvallen dan de geprognosticeerde opbrengst in de grondexploitatie. De geplande locatie heeft nu nog geen specifieke bestemming. Onderzocht wordt welke grond ingezet wordt voor P+R, welke opbrengsten en kosten daarmee samenhangen in de grondexploitatie en hoe zich dat verhoudt tot de mogelijke opbrengst uit RSP-subsidie. Het inzichtelijk maken van dit risico is één van de eerste stappen en een beslismoment in het project, waarover we zo nodig ook met onze regionale partners zullen overleggen.

Begrotingswijziging

Begrotingswijziging voor investeringskrediet			
P+R Meerstad			
Betrokken dienst(en)	RO/EZ		
Soort wijziging	uittrekken investeringskrediet		
Tijdsplanning krediet	2014		
Financiële begrotingswijziging	Uitgaven	Inkomsten	Saldo
7.4 Parkeervoorzieningen	192	192	0
Totalen begrotingswijziging	192	192	0

Beheer en onderhoud.

Met de uitbreiding van het P+R-systeem nemen ook de lasten van beheer en onderhoud toe. Deze kosten komen ten laste van de exploitatie Parkeerbedrijf en zijn opgenomen in de Meerjarenprognose Parkeerbedrijf. Wij zijn nog met onze regionale partners in gesprek over een eventuele bijdrage vanuit de regio in deze kosten.

Overige consequenties

Eventuele consequenties voor de ontwikkeling en ontsluiting van Meerstad worden vroegtijdig in beeld gebracht en het ontwerp afgestemd met het bureau Meerstad.

Vervolg

Naar verwachting is er ongeveer een jaar nodig voor de planvoorbereiding, planologische procedures en voorbereiding aanbesteding. Daarna is minimaal een half jaar nodig voor realisatie, aanpassingen infrastructuur, etc. Medio 2016 is de nieuwe P+R-voorziening dan te gebruiken.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long vertical stroke on the left side.

de burgemeester,
dr. R.L. (Ruud) Vreeman

A smaller, more compact handwritten signature in black ink, starting with a circular flourish and ending with a horizontal line.

de secretaris,
drs. P.J.L.M. (Peter) Teesink