

VRAGEN

door de leden van de raad gesteld overeenkomstig artikel 38 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de raad van de gemeente Groningen.

2011 – Nr. 3.

VRAGEN van de VVD van mevrouw S.A. Koebrugge betreffende verzoek correcte beantwoording vragen Kop van Oost..
(Binnengekomen: 7 januari 2011.)

Met verbijstering hebben wij kennis genomen van de beantwoording van de schriftelijke vragen nr. 85 van de VVD met betrekking tot de Kop van Oost. Daar waar de eerste vragen nog zorgvuldig zijn beantwoord, raakt te beantwoording van met name de vragen 4 en 5 kant nog wal. Er wordt antwoord gegeven op vragen die er helemaal niet staan en wij hebben de indruk dat de inleidende tekst overgeslagen is.

De laatste vraag wordt –weliswaar niet volledig- beantwoord, maar levert wel een conclusie op die de beantwoording van de vragen 4 en 5 alleen nog maar noodzakelijker maakt. Wij vinden zo'n lage verhouding tussen parkeerplaats en woning namelijk niet acceptabel en verwachten dan ook dat de gemeente er zorg voor draagt dat de verhouding minimaal voldoet aan de vastgestelde norm.

Wethouder Dekker heeft toegezegd dat in januari 2011 de gesprekken met de bewoners van de Kop van Oost geëvalueerd zullen worden. Wij rekenen op deze toezegging en vertrouwen erop dat dit door zal gaan. Wij willen echter wel alle benodigde informatie op tafel hebben en hebben niet voor niets onze vragen in een eerder stadium gesteld. Nu blijkt dat de beantwoording niet zorgvuldig is uitgevoerd, zien wij de correcte beantwoording graag voor 19 januari tegemoet.

Hieronder hebben wij voor de duidelijkheid aan de hand van uw beantwoording nog eens uiteengezet hoe de vragen bedoeld zijn (in het blauw) en daar waar nodig geciteerd uit de inleidende tekst.

Wij vertrouwen erop dat wij de correcte beantwoording voor 19 januari tegemoet kunnen zien.

VRAGEN

door de leden van de raad gesteld overeenkomstig artikel 38 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de raad van de gemeente Groningen.

2010 – Nr. 85.

VRAGEN van de VVD van mevrouw S.A. Koebrugge betreffende tot de Kop van Oost.
(Binnengekomen: 8 december 2010.)

Tijdens de commissievergadering Ruimte & Wonen van woensdag 1 december was er helaas geen gelegenheid meer om de Sleutelrapportage mei – augustus 2010 te behandelen. Bovendien is de behandeling van de Sleutelrapportage januari – april 2010 bij de commissievergadering van Beheer & Verkeer meerdere malen uitgesteld. Om deze redenen en omdat de vragen op beide commissies betrekking hebben en wellicht erg op details ingaan en niet “zomaar even” in een commissievergadering beantwoord kunnen worden, stelt de VVD fractie de vragen via deze weg.

In de Sleutelrapportages van januari – april 2010 en mei – augustus 2010 blijkt dat de projectontwikkelaar van de Kop van Oost nog geen investeringsbeslissing heeft genomen en de laatste rapportage is daar aan toegevoegd dat die beslissing waarschijnlijk in het najaar van 2010 genomen zou worden. Vraag is dus of hier inmiddels meer over bekend is en waar het nemen van de beslissing en de uitkomst van de beslissing vanaf hangt.

De Kop van Oost lijkt op het eerste gezicht een prachtig project dat voor meerdere doelgroepen in de stad betaalbare woningen aanbiedt van goede kwaliteit en voor een goede ontsluiting richting Meerstad kan zorgen. Bovendien is het gelegen in de buurt van diverse uitvalswegen, zowel voor de voetganger, als voor de fietser, als voor de gebruiker van het openbaar vervoer, als voor de automobilist. Deze laatste blijkt nu echter wel de dupe te zijn als het gaat om starters op de woningmarkt. Bij de kleinere appartementen, die juist uitermate geschikt zijn voor starters, blijkt de eigenaar geen auto kwijt te kunnen. De enige mogelijkheid die er is, is het aanschaffen van een parkeerplek voor 20.000 euro wat niet in verhouding staat tot het aankoopbedrag van rond de 100.000 euro. De VVD fractie kan zich voorstellen dat de perikelen rondom betaalbare parkeergelegenheid voor de bewoners van de kleinere appartementen de vraag naar dergelijke appartementen niet bevordert en de investeringsbeslissing voor de projectontwikkelaar alleen maar lastiger maakt. Bovendien is gebleken dat de vraag naar dergelijke appartementen ten opzichte van de grotere appartementen bij de eerste fase van de Kop van Oost groter was dan verwacht.

De gemeente heeft naar eigen zeggen altijd voor ogen gehad om hier betaald parkeren in te voeren zonder de mogelijkheid tot het verstrekken van vergunningen en daarom afspraken gemaakt met de projectontwikkelaar met betrekking tot het aantal inbandige parkeerplaatsen. De communicatie naar buiten toe is echter niet duidelijk geweest. Op de gemeentesite heeft namelijk tot enkele weken geleden gestaan:

“Bewoners van de gemeente Groningen kunnen een parkeervergunning aanvragen. Om voor een vergunning in aanmerking te komen, moet aan twee voorwaarden worden voldaan”

Dat het voor potentiële kopers destijds niet helder was dat zij hun auto niet kwijt zouden kunnen wanneer er geen (inbandige) parkeerplek bij het appartement werd verkocht, is gezien deze tekst niet verbazingwekkend.

Tijdens de inspraakavond van 19 april 2010 is meerdere malen gezegd dat de gemeente slechts afspraken heeft gemaakt met de projectontwikkelaar over het aantal parkeerplaatsen en dus alleen hierin een verantwoordelijkheid heeft en verder niet.

Nu blijkt dat het niet zeker is of de Kop van Oost fase 2 wel gebouwd gaat worden en als fase 2 gebouwd gaat worden op welke termijn dat zal zijn, is het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd zou worden niet meer conform afspraak. Volgens het raadsvoorstel “Invoering betaald parkeren Kop van Oost” is de vastgelegde norm in het bestemmingsplan 1,2 parkeerplaats per woning. In het totale gebied zouden 455 woningen worden gerealiseerd en 584 parkeerplaatsen. Dit betekent dat er per woning 1,28 parkeerplaats gerealiseerd zou worden. Zolang fase 2 niet gebouwd is, is deze factor echter anders. Er zijn nu 248 parkeerplaatsen en 211 woningen en dat levert een werkelijk gerealiseerde factor van 1,18 parkeerplaats per woning op.¹ Niet alleen het aantal parkeerplaatsen waarover door de gemeente een afspraak is gemaakt, is niet meer hetzelfde, maar ook de vastgestelde norm wordt niet meer gehaald. Bovendien zijn de parkeerplekken die beschikbaar zijn voor de commerciële functies hier nog niet vanaf gehaald, dus het aantal parkeerplekken per woning zal nog lager liggen.

De VVD vindt het van groot belang dat de Kop van Oost een succesvol project is en blijft, maar heeft wel haar zorgen omtrent de parkeergelegenheid rondom en binnen dit project.

Dit leidt tot de volgende vragen:

1. Is de investeringsbeslissing met betrekking tot de Kop van Oost fase 2 inmiddels genomen en zo ja, hoe luidt deze? Zo nee, waarom is er nog geen beslissing genomen?
2. Hebben de perikelen rondom betaalbare parkeergelegenheid voor bewoners van de kleinere appartementen binnen de Kop van Oost invloed op de investeringsbeslissing?
3. In welke mate is het realiseren van de Kop van Oost fase 2 van belang voor een goede ontsluiting van Meerstad?
4. Hoe gaat de gemeente om met de gemaakte afspraak met betrekking tot het aantal parkeerplaatsen binnen de Kop van Oost?
5. Wat zijn de gevolgen indien de afspraak niet nagekomen wordt?
6. Wat is de verhouding van het aantal parkeerplaatsen per woning indien de parkeerplaatsen die voor commerciële functies zijn gereserveerd niet worden meegerekend?

Het college beantwoordt de vragen als volgt:

Groningen, 4 januari 2011.

1. Heijmans heeft laten weten dat er nog geen investeringsbeslissing is genomen. Lefier en Heijmans zijn fase 2 wel aan het voorbereiden. De investeringsbeslissing hangt onder andere af van het marktperspectief, inclusief programma en doelgroep.
2. Heijmans heeft laten weten dat dit geen invloed heeft op de investeringsbeslissing.

¹ Aantal parkeerplaatsen en woningen op basis van de gegevens uit het raadsvoorstel “Invoering betaald parkeren Kop van Oost”.

3. De Kop van Oost fase 2 is op zichzelf niet randvoorwaardelijk. Dit laat onverlet dat, in lijn met de Visie Eemskanaalzone (2006), functieverandering en verlevendiging van de route naar Meerstad zeer gewenst is.
4. *Hoe gaat de gemeente om met de gemaakte afspraak met betrekking tot het aantal parkeerplaatsen binnen de Kop van Oost?*

Antwoord: De gemaakte afspraken zijn/worden nagekomen. In de projectopzet, zoals neergeslagen in het ruimtelijk ontwerp, is steeds uitgegaan van parkeerplaatsen op het binnenterrein (commercieel te ontwikkelen) en parkeerplaatsen in de openbare ruimte voor bezoekers (van woningen en commerciële functies). De keuze voor een betaald parkeerregime is hiermee in lijn.

Het gaat bij deze vraag niet over de afspraak dat er op het binnenterrein parkeerplaatsen voor bewoners komen en in de openbare ruimte parkeerplaatsen voor bezoekers van bewoners en de commerciële plint, maar over de afspraak over het AANTAL parkeerplaatsen op het binnenterrein en de verhouding parkeerplaats per woning die dat met zich meebrengt. Dit wijkt namelijk af op het moment dat de Kop van Oost fase 2 niet gebouwd gaat worden, zoals ook aangegeven is in het inleidende verhaal:

“...is het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd zou worden niet meer conform afspraak. Volgens het raadsvoorstel “Invoering betaald parkeren Kop van Oost” is de vastgelegde norm in het bestemmingsplan 1,2 parkeerplaats per woning. In het totale gebied zouden 455 woningen worden gerealiseerd en 584 parkeerplaatsen. Dit betekent dat er per woning 1,28 parkeerplaats gerealiseerd zou worden. Zolang fase 2 niet gebouwd is, is deze factor echter anders. Er zijn nu 248 parkeerplaatsen en 211 woningen en dat levert een werkelijk gerealiseerde factor van 1,18 parkeerplaats per woning op.² Niet alleen het aantal parkeerplaatsen waarover door de gemeente een afspraak is gemaakt, is niet meer hetzelfde, maar ook de vastgestelde norm wordt niet meer gehaald.”

Dus nogmaals: Hoe gaat de gemeente om met de gemaakte afspraak met betrekking tot het aantal parkeerplaatsen binnen de Kop van Oost?

5. *Wat zijn de gevolgen indien de afspraak niet nagekomen wordt?*

Antwoord: We gaan er vanuit dat de afspraken worden nagekomen.

Dit is geen antwoord op de vraag.

Zoals in bovenstaande tekst al vermeld stond, heeft de gemeente bij de inspraakavond van 19 april 2010 aangegeven alleen verantwoordelijk te zijn voor de gemaakte afspraken met betrekking tot het aantal parkeerplaatsen.

² Aantal parkeerplaatsen en woningen op basis van de gegevens uit het raadsvoorstel “Invoering betaald parkeren Kop van Oost”.

De vraag is dan dus: wat gaat de gemeente doen op het moment dat fase 2 niet gebouwd gaat worden en het aantal parkeerplaatsen daardoor niet meer conform gemaakte afspraak is en ook de verhouding parkeerplaatsen per woning niet meer conform bestemmingsplan is?

6. *Wat is de verhouding van het aantal parkeerplaatsen per woning indien de parkeerplaatsen die voor commerciële functies zijn gereserveerd niet worden meegerekend?*

Antwoord: Voor een plan als de Kop van Oost is het gebruikelijk om op planniveau het aantal benodigde parkeerplaatsen te bepalen. Op dit moment zijn van de commercieel te ontwikkelen parkeerplaatsen (248 parkeerplaatsen op het binnenterrein) door de ontwikkelaar er 29 aangeboden en verkocht aan eigenaren van de commerciële functies en 192 aan eigenaren/huurders van appartementen. Er zijn nog 27 parkeerplaatsen beschikbaar. Of deze verdeling uiteindelijk ook zo blijft hangt uiteraard af van de feitelijk afname/verkoop.

In het openbaar gebied zijn 73 parkeerplaatsen gerealiseerd. Het gaat hier om parkeerplaatsen ten behoeve van bezoekers van appartementen en commerciële functies. Aldus gaat een dergelijke scheiding tussen wonen/commerciële functies hier niet op.

Dat betekent dus dat er nu in dat gebied in het gunstige geval $(192+27) / 211 = 1,04$ parkeerplaats per woning is en dat in het minder gunstige geval (indien alle overgebleven parkeerplaatsen verkocht worden aan eigenaren van de commerciële functies) deze verhouding slechts $192 / 211 = 0,91$ is. De verhouding blijkt dan dus nog veel lager te zijn dan de in het bestemmingsplan vastgelegde norm van 1,2 parkeerplaats per woning.

Hoe gaat de gemeente dit recht trekken?

Het college beantwoordt de vragen als volgt:

Groningen, 1 februari 2011

- 4 en 5. Deze beide vragen zijn nauw met elkaar verbonden en worden daarom samen beantwoord.

Nader overleg met de projectontwikkelaar heeft nogmaals bevestigd, dat het nu niet te verwachten is dat fase 2 niet gebouwd gaat worden.

De daadwerkelijke investeringsbeslissing is in de eerste helft van 2011 te verwachten. De voorbereidingen door de projectontwikkelaar zijn nu in volle gang.

Parkeernormen weerspiegelen een verwachte, gemiddelde parkeerbehoefte. De op basis daarvan gemaakte afspraken hebben betrekking op het plangebied Kop van Oost als geheel. Bij de toetsing van de plannen is daarom ook alleen de totale parkeerbehoefte bepalend.

De projectontwikkelaar studeert overigens nog op het exact te realiseren programma van fase 2. Een eventuele wijziging in het programma heeft invloed op de gemaakte afspraken en betekent bijvoorbeeld dat de parkeerbehoefte opnieuw moet worden bepaald. Voor de toetsing daarvan moet dan de vigerende nota Parkeernormen worden toegepast.

Mocht fase 2 onverhoopt toch niet doorgaan, dan zijn er meer en grotere problemen dan een tekort aan parkeerplaatsen in fase 1. Dit geldt nadrukkelijk ook voor de projectontwikkelaar. Niet alleen is dan het aantal parkeerplaatsen niet meer geheel volgens afspraak, het complete plan is dan maar voor de helft uitgevoerd. Daarvoor is eerder ook een overeenkomst tussen projectontwikkelaar en gemeente opgesteld, die dan niet is nagekomen. Er hebben grondoverdrachten plaatsgevonden, er zijn voorbereidingskosten gemaakt, etc. Het is daarom in belang van alle partijen dat ook fase 2 wordt gerealiseerd.

Ter controle hebben wij het gerealiseerde programma in fase nog afgezet tegen de huidige, vigerende parkeernormen. Daaruit blijkt dat het aantal gerealiseerde parkeerplaatsen (garage + openbaar) in fase 1 in overeenstemming is met de vigerende parkeernormen (vastgesteld januari 2010).

6. Het door u gemaakte onderscheid tussen diverse doelgroepen is weliswaar van belang bij de bepaling van de parkeerbehoefte, maar speelt bij de toetsing uiteindelijk geen rol. Dan is alleen de totale parkeerbehoefte nog bepalend.

De toepassing van de parkeernormen is soms een complexe aangelegenheid. Daarom bieden wij u aan de berekeningen met de parkeernormen en de systematiek van toetsing van de parkeerbehoefte in een mondeling gesprek te laten toelichten door de betreffende ambtenaren.