

## **Voorlopige agenda van de commissie Beheer en Verkeer van 21 november 2006**

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

Datum: dinsdag 21 november 2006  
Aanvang: 20:00 uur  
Locatie: Oude raadzaal  
Voorzitter: J. Vogel  
Griffier: M. Kest

### **A. A. ALGEMEEN DEEL**

**A.1.** Mededelingen voorzitter/portefeuillehouders

**A.2.** Vaststelling agenda

**Agenda raadscie. Beheer en Verkeer 21 november 2006** (pdf)

**Verslag raadscie. Beheer en Verkeer 21 november 2006** (pdf)

**A.3.** Rondvraag

### **B. B. INHOUDELIJK DEEL**

**B.1.** Collegebesluit d.d. 7 november inzake Inspraakvoorstel inrichting openbare ruimte Damsterdiep

**Raadsvoorstel - Inspraakvoorstel inrichting openbare ruimte Damsterdiep** (pdf)

**B.2.** Raadsvoorstel Reconstructie kruising Noordelijke Ringweg-Bedumerweg

**Raadsvoorstel - Reconstructie kruising Noordelijke ringweg - Bedumerweg** (pdf)

**B.3.** Raadsvoorstel Invoering betaald parkeren Papiermolen

**Raadsvoorstel - Invoering betaald parkeren Papiermolen** (pdf)

### **C. C. HUISHOUELIJK DEEL**

**C.1.** Lange-termijnagenda en lijst van moties en toezeggingen

**C.2.** Ingekomen stukken en stukken ter kennisname

**C.3.** Vaststelling verslag vergadering raadscommissie Beheer en Verkeer 11 oktober 2006

## Agenda raadsie. Beheer en Verkeer 21 november 2006

### RAADSCOMMISSIE BEHEER EN VERKEER

**Concept-agenda:** B&V nr. 06/10  
**Datum:** *dinsdag* 21 november 2006  
**Tijd:** 20:00-22:30 uur  
**Plaats:** Oude raadzaal  
**Voorzitter:** dhr. J. Vogel  
**Commissiegriffier:** dhr. M. Kest ☎ 367 7726  
**E-mail:** martijn.kest@griffie.groningen.nl

#### A. ALGEMEEN DEEL

- A.1. Mededelingen voorzitter/portefeuillehouders
- A.2. Vaststelling agenda
- A.3. Rondvraag

#### B. INHOUDELIJK DEEL

- B.1. Collegebesluit d.d. 7 november inzake *Inspraakvoorstel inrichting openbare ruimte Damsterdiep*
- B.2. Raadsvoorstel *Reconstructie kruising Noordelijke Ringweg-Bedumerweg*
- B.3. Raadsvoorstel *Invoering betaald parkeren Papiermolen*

#### C. HUISHOUDELIJK DEEL

- C.1. Lange-termijnagenda en lijst van moties en toezeggingen
- C.2. Ingekomen stukken en stukken ter kennisname
- C.3. Vaststelling verslag vergadering raadscommissie Beheer en Verkeer 11 oktober 2006

# Verslag raadsie. Beheer en Verkeer 21 november 2006

## VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER & VERKEER

BV nr.: 06/09  
Datum: 21 november 2006  
Plaats: oude raadzaal  
Tijd: 20:00-22:00

**Aanwezig:** dhr. J. Vogel (voorzitter), dhr. A. de Rooij (PvdA), dhr. M. Azghoughi (PvdA), dhr. J. Spakman (PvdA), mw. T. Kirienco (SP), dhr. M. Marion (SP), dhr. D. Jager (VVD), dhr. J. Evenhuis (VVD), dhr. H.P. Klijnsma (GL), dhr. J. Seton (CDA), mw. I. Jongman-Mollema (CU), dhr. J. Schuitemaker (S&S), dhr. J. Luhoff (D66), dhr. J. Bolhuis (Stads partij), mw. J. Visscher (wethouder), mw. K. Dekker (wethouder), dhr. D. Vrieling (griffier), dhr. M. Kest (commissiegriffier) mw. E. Bezemer (verslag).

### A.1. Mededelingen voorzitter/portefeuillehouders

**De voorzitter** opent de vergadering.

**Wethouder Visscher** nodigt de commissie uit om het politieke debat wat wordt georganiseerd voor de eindexamenscholieren over de klimaatfilm van Al Gore bij te wonen. Deze wordt gehouden op vrijdag 24 november in het Natuurmuseum.

**Wethouder Dekker** deelt mee dat het college voornemens is om in januari een voorstel te doen inzake de regiotram. In januari zal de gemeenteraad dan een principebesluit nemen. De wethouder deelt mee dat in de raadscommissie Financiën&Veiligheid de overlast in Nieuwstad is besproken. Er is voorgesteld om de rijrichting te veranderen. De Pelsterstraat en de Haddingestraat, waar de problematiek het grootst is, zullen dan geen onderdeel meer zijn van de Nieuwstadroute. De kinderopvang blijft bereikbaar. Naar verwachting zal dit per 1 januari gerealiseerd worden.

### A.2. Vaststelling agenda

#### A.3. Rondvraag

##### *De inspreker*

**Mw. Van Oosten** wil opheldering over de laatste berichten inzake de duivenproblematiek.

Verder wil ze aan de gemeenteraad voorstellen om enkele plakzuilen voor niet-commerciële doeleinden te plaatsen bij de ingang van de sociëteit en de openbare bibliotheek.

**Wethouder Visscher** antwoordt dat de situatie sinds de mededeling in een vorige commissie niet is veranderd. De vangactie wordt nu afgerond. Er zijn inmiddels bijna 2000 duiven gevangen en men is bezig met het handhaven van het voerverbod. In december wordt de balans opgemaakt en komt het college met een eventueel voorstel naar de raad.

##### *De raadscommissie*

**Dhr. Klijnsma** vraagt of de fietsroute over de laan Corpus den Hoorn op een veilige manier gerealiseerd kan worden. GroenLinks wil dat er een goede omleiding aangegeven wordt bij het, door de aanpassingen afgesloten, fietspad tussen de A7 en sportpark Corpus den Hoorn.

GroenLinks verzoekt het college om de beantwoording van de brief van de bewonersvereniging in de Lodewijkstraat, betreffende het fietspad over het NS-terrein, tevens naar de commissie te sturen.

Bij de Koeriersterweg zijn de fietsstroken aangepast, het parkeerverbod wordt gehandhaafd maar dit heeft tot gevolg dat de automobilisten die niet stoppen hard door rijden. GroenLinks vraagt aan de wethouder of er handhaving kan plaatsvinden.

**Dhr. de Rooij** vraagt, in aansluiting op de vraag van GroenLinks, of het fietspad via het volkstuintcomplex Piccardhof zou kunnen. De PvdA wil weten of het college contact heeft opgenomen met de vereniging Piccardhof dan wel of het college dit van plan is. De PvdA stelt de parkeeroverlast op zondag bij de J.C. Kapteijnlaan/ Oosterhamriklaan aan de orde. Er ontstaan onveilige situaties en de PvdA wil weten of het college bekend is met deze overlast en wat ze eraan gaan doen.

**Mw. Jongman** vraagt om een reactie van de wethouder op de toezegging van voor de vakantie over de tellingen bij Helperzoom. De ChristenUnie vraagt of het college wil reageren op de reeds aangeboden plannen van wijkvereniging Paddepoel en dan in het bijzonder op de plannen met betrekking tot de twee rotondes. De ChristenUnie wil van het college weten hoe deze tegen de parkeerproblematiek uit de brief van de bewonersorganisatie Beijum aankijkt en welke oplossing het college hiervoor ziet.

## Verslag raadsie. Beheer en Verkeer 21 november 2006

**Mw. Kirienko** vraagt of er al meer bekend is over de gangaanduiding bij het stadsbalkon.

**Dhr. Marion** vraagt of de brief van bewonersorganisatie Beijum ontvangen is. De SP wil weten wanneer op deze brief een antwoord komt en wil hier graag een afschrift van ontvangen.

**Dhr. Seton** is benieuwd naar de voortgang van de gesprekken met bewonersorganisatie Beijum.

**Dhr. Spakman** pleit voor een integrale benadering waarin de procedures correct worden gevolgd en er vooraf uitgangspunten worden vastgesteld. De PvdA vindt de wijze waarop het nu gebeurt niet is zoals het hoort.

**Dhr. Bolhuis** vraagt of er iets gedaan kan worden aan de wegconstructie die ontstaan is na de reconstructie van het Hoendiep.

**Wethouder Dekker** komt schriftelijk terug op enkele vragen die nader uitgezocht moeten worden.

De wethouder komt voor de commissie in december met een memo over de brief van bewonersorganisatie Beijum. Hierin komt te staan wat de stand van zaken is en de opstelling van het college. De wethouder antwoordt op de vraag van de ChristenUnie over de Helperzoom dat de top 10 onlangs besproken is met de burgemeester. Op basis daarvan is er een criterium gemaakt waaraan een procedure vast zit. Afgesproken is dat er een brief komt die de volgende commissievergadering besproken kan worden met daarin het concreet te hard rijden en de handhaving daarvan, objectieve veiligheid en de mogelijkheden daarin van het OM. De wethouder komt terug op de vragen die gesteld zijn over het Hoendiep. Op de situatie bij de Oosterhamrikkade komt de wethouder terug bij de volgende commissievergadering. De wethouder antwoordt op de vraag van de PvdA en GroenLinks over het afgesloten fietspad bij de laan Corpus den Hoorn. Dit fietspad is afgesloten omdat men een nieuwe aansluiting maakt bij de laan Corpus den Hoorn. In de toekomst wordt de situatie verergerd door de afsluiting van het verlengde van het fietspad. De wethouder gaat kijken naar een alternatieve fietsroute maar kan niets garanderen.

**Dhr. de Rooij** merkt op dat er nu geen route is aangegeven wat tot gevolg heeft dat er onveilige situaties ontstaan.

**De wethouder** zal het onderwerp bewegwijzering meenemen maar het resultaat zal er pas in januari zijn.

De wethouder vraagt waarom de ChristenUnie meer wil weten over de situatie in Paddepoel.

**Mw. Jongman** antwoordt dat er in een eerdere commissie toezeggingen zijn gedaan dat er op dit punt terug zou worden gekomen. Tevens wil de ChristenUnie dit punt vanwege het intensieve gebruik van de rondtes aan de orde stellen.

**Dhr. Seton** wil net als de ChristenUnie graag een reactie op de eerder gedane toezeggingen.

**De wethouder** zal in maart hierop terugkomen. De wethouder reageert op de vraag van GroenLinks over de brief van de bewoners van de Lodewijkstraat. Het college zal de brief beantwoorden en dit ook naar commissie sturen. De wethouder meldt dat onlangs belijning is aangebracht op de Koeriersterweg maar zal met de politie overleggen of er meer handhaving plaats kan vinden. Als dit niet kan dan bericht de wethouder er over.

Er is afgesproken dat bij Corpus den Hoorn bermen komen waardoor men goed kan oversteken. Binnenkort gaat de wethouder met de sportclubs om tafel om te praten over de aanvaardbaarheid van de oplossing. Over het stadsbalkon is de raad geïnformeerd in de brief van 17 november 2006. Begin december komt de nota met daarin de aanbod- en vraagverhouding. In januari komt de wethouder er in de commissie op terug.

### **B.1. Collegebesluit d.d. 7 november inzake *Inspraakvoorstel inrichting openbare ruimte Damsterdiep***

**Dhr. Jager** is verbaasd dat dit voorstel als discussiestuk geagendeerd staat. De VVD verbaast zich er ook over dat er fietsstroken in het voorstel staan wat ten koste gaat van de los- en laadplaatsen. De VVD vindt het vreemd dat dit niet binnen het verkeersregime van de binnenstad gaat vallen. De VVD vraagt aan de wethouder waarom er in totaliteit minder parkeerplaatsen terugkomen dan het huidige aantal.

**Dhr. Seton** sluit aan bij de vraag van de VVD en is benieuwd naar de relatie van dit stuk en het aangekondigde stuk in december. Het CDA vraagt zich af of de raad niet in de problemen komt met de verkorte termijn van een maand van ter visie legging. Het CDA deelt de mening van VVD inzake de fietsstrook en vraagt zich af hoe het college nu aankijkt tegen het overleg. Het CDA vraagt waar de grens ligt van de extra kosten die ontstaan van de nog te bebouwen hoek. Het CDA vraagt of in het inhoudelijke plan wat in december komt de stop van de citybus en de flankerende maatregelen die aan de ondernemers in het vooruitzicht zijn gesteld behandeld worden.

**Dhr. Klijnsma** is blij met de fietsstroken. GroenLinks is nog niet tevreden over de route van fietsers naar het UMCG en wil dat er bewegwijzering naar het UMCG komt aan de noordkant van het gebouw/ zuidkant van de rijweg. GroenLinks vraagt zich af hoe het plein aan het Damsterdiep moet gaan leven.

**Mw. Kirienko** sluit zich aan bij GroenLinks wat betreft de fietsstroken. De SP wil graag een reactie van de wethouder over de informele oversteek die daar gaat komen. De SP wil ook meer weten over de functie van het plein en of er ruimte is voor initiatief van buitenaf. De SP is benieuwd of er ook een algemeen toegankelijke fietsenstalling kan komen in plaats van een stalling enkel bedoeld voor de medewerkers van Nijestee.

**Dhr. de Rooij** complimenteert het college met de reeds plaatsgevonden planvorming. De PvdA acht de belangen van de fietser hoger dan de laad- en losproblematiek en sluit zich aan bij de vraag het CDA over de verkorte termijn van de ter visie legging.

## Verslag raadsie. Beheer en Verkeer 21 november 2006

**Dhr. Schuitemaker** vraagt in hoeverre het Damsterdiep nog als verbindingsweg tussen Sontplein en centrum wordt gezien door het college. Student en Stad is blij met de fietsstroken maar herkend het laad- en losprobleem en is benieuwd naar de mening van het college.

**Dhr. Bolhuis** kan zich vinden in woordvoering van PvdA maar maakt zich wel zorgen over het laden en lossen en over de voortgang van de citybussen. De Stadspartij sluit zich aan bij de vraag van GroenLinks over het ontstaan van het plein.

**Mw. Jongman** merkt op dat het plan er goed uit ziet. De ChristenUnie sluit zich aan bij de vraag van het CDA over het tekort en wil van de wethouder weten wat de haalbaarheid van het plan is. De ChristenUnie is akkoord met de fietsstroken aan de noordzijde maar vraagt zich af hoe de wethouder het probleem van het laden en lossen door de aanleg van de fietsstroken aan de zuidzijde opgelost ziet.

**Dhr. Luhoff** vraagt welke invloed dit plan heeft op de aanleg van de Nieuweweg.

**De wethouder** meldt dat het college in januari/februari komt met een totaalplan met daarin tevens het flankerende beleid richting de ondernemers. De fietsstroken waren eerst niet ingepland maar door de drukke fietsroute is dit volgens het college noodzakelijk. De wethouder deelt de mening van de VVD niet dat deze onder de binnenstad vallen. De wethouder neemt het voorstel van GroenLinks niet over wat gaat over de bewegwijzering mede doordat de tram ook in dit gebied is gepland. De vraag naar fietsenrekken is, volgens de wethouder, in dit gebied niet zo groot dat er extra fietsenrekken nodig zijn. De wethouder zal dit navragen. Vooral betaalde parkeerplekken gaan verdwijnen, voor de vergunninghouders zal er nog voldoende plek zijn. Mochten er problemen ontstaan dan zal er op dat moment nader beleid op ontwikkeld worden.

Met de ondernemers zal het college afspraken maken met betrekking tot het laden en lossen.

Er is 3 miljoen tekort bij het Damsterdiep. Het college heeft hier grenzen aan gesteld maar zal deze niet openbaar maken. Dit stuk is een inspraakstuk omdat de wethouder de mening van de gemeenteraad wilde weten.

**Dhr. Liefverink** verduidelijkt dat de termijn van ter visielegging niet anders dan normaal is maar dat er geen aparte inspraak zal plaatsvinden. Echter, bij de ter visielegging kan er wel ingesproken worden. Dhr. Liefverink legt uit dat aan de informele oversteek ook een veiligheidsaspect zit, het formaliseren van deze informele fietsoversteek is dan ook niet gewenst.

**Mw. Jongman** vraagt op welke termijn er meer duidelijkheid kan zijn over de afspraken met de ondernemers en hoe het gehandhaafd gaat worden.

**Dhr. Bolhuis** is benieuwd naar de invulling van het plein.

**Dhr. de Rooij** wil graag dat de burgers meer duidelijkheid krijgen over dit plan.

**De wethouder** komt in februari op de afspraken met ondernemers terug en kan nog geen uitspraken doen over de handhaving. De wethouder kan niet concrete uitspraken doen over de invulling van het plein maar zal wellicht een positief effect hebben op de bedrijvigheid. Het college zal de aanpassing in de notitie aan de bevolking doorgeven.

**De voorzitter** sluit dit agendapunt af met de woorden dat er over een maand of twee een integrale nota komt over het totale plangebied.

### **2.2. Raadsvoorstel Reconstructie kruising Noordelijke Ringweg-Bedumerweg**

**Dhr. Marion** vraagt hoe het college de situatie op gaat vangen bij de Korreweg en op welke termijn en welke middelen er beschikbaar zijn. De SP wil graag een toezegging dat de fietsvoorziening bij de Korrewegbrug in stand gehouden kan worden.

De SP wil van het college weten wat de uiteindelijke situatie wordt bij de fietsroute bij de Groningerweg. Ten aanzien van het cameratoezicht van de rolbaan pleit de SP voor 24 uur toezicht.

**Dhr. Bolhuis** vraagt of het in de nieuwe situatie zo is dat de fietsers een lus moeten maken via de Noorderhogebrug.

**Dhr. Seton** vindt dat dit probleem opgelost moet worden en is voor dit voorstel ondanks de hoge kosten. Het CDA vindt dat tijdens de aanleg er rekening gehouden moet worden met het verkeer dat normaal gesproken gebruik maakt van deze route. Het CDA vraagt zich, inzake de geluidsproblematiek, af of het scherm de geluidsoverlast kan verminderen met 6 a 7 decibel.

Het CDA vraagt aan het college hoe reëel het is dat de reconstructie tot eind 2008 kan duren.

Het CDA wil weten of dit plan betaald wordt uit de middelen van Beheer en Onderhoud die beschikbaar zijn voor de hele stad en vraagt of er voldoende middelen beschikbaar zijn voor dit project dan wel voor de stad. Het CDA vraagt zich tevens af wat de sleutel is die op korte termijn naar de commissie toe komt en wat de korte termijn inhoudt. Het CDA vraagt of er een doorsteek wordt gerealiseerd aan de zuidkant van de noordelijke ringweg ten bate van de mensen die in De Hoogte wonen die gaan sporten op het Noorden.

## Verslag raadsie. Beheer en Verkeer 21 november 2006

**Dhr. Klijnsma** vindt dat de aanpassing aan de Noordzeebrug mogelijkheden geeft de aansluiting tussen de Bedumerweg en de Noordelijke ringweg te verbeteren. GroenLinks is tevreden over de auto afwikkeling in deze plannen. GroenLinks pleit ervoor dat het fietspad aan de zuidzijde van de Noordelijke ringweg tweezijdig wordt en geasfalteerd. GroenLinks wil tevens dat het fietspad vanuit Sauwerd, wat langs het spoor loopt, wordt doorgetrokken tot over de Noordelijke ringweg ten bate van de bereikbaarheid. GroenLinks ziet de oversteek bij de Groningerweg als het grootste knelpunt en pleit voor een duidelijke oplossing voordat de aanleg begint. GroenLinks sluit zich aan bij de vraag van de Stadspartij over de omleiding en vraagt naar de mogelijkheden om vanaf de rolbaan via een tunnel de weg naar Winsum te bereiken om het kwijtraken van het fietspad aan de westzijde te compenseren.

**Mw. Jongman** kan in grote lijnen akkoord gaan met dit voorstel maar vraagt zich af of de rolbaan bestand is tegen vandalisme. De ChristenUnie vraagt zich tevens af of het de invloed van weer en wind kan weerstaan. In aansluiting op de vraag van het CDA vraagt de ChristenUnie of er een financiële dekking komt voor het onderhoud. De ChristenUnie wil weten wat het risico van de 30% ten opzichte van het investeringsbedrag van 2,4 miljoen euro inhoudt. De ChristenUnie sluit zich aan bij GroenLinks of het college de veiligheid kan garanderen van de fietser bij de toegang/oversteek van de Noordzeebrug.

**Dhr. Spakman** vindt het een goed project maar wil meer duidelijkheid over de ervaring van Nijmegen met de fietsrolbanen. De PvdA vraagt of de geluidsschermen alleen op de Noorderhogebrug komen of dat de geluidsoverlast bij de Hunze ook aangepakt gaat worden, voor dit laatste pleit de PvdA. De PvdA wil weten wat de kosten zijn op basis van het prijspeil van het jaar 2008/2009. De PvdA wil tevens weten wat de risico's bij de notities over de bodemvervuiling en gaat er vanuit dat er in ieder geval bodemsanering moet komen bij het oude Fina-tankstation. De PvdA wil weten hoe deze kosten doorwerken en of het vertraging kan opleveren voor het gehele plan. De PvdA heeft signalen van ondernemersvereniging De Hoogte ontvangen dat men overvallen is door de plannen. De PvdA vraagt zich dan ook af of betere communicatie aan de voorkant niet beter was geweest.

**Dhr. Evenhuis** spreekt zijn waardering en vertrouwen uit over het plan maar concludeert dat er nog veel risico's en onzekerheden zijn. De VVD vraagt aan de wethouder welke verantwoordelijkheid ze kan nemen over het functioneren van de rolbanen bij slechte weersomstandigheden.

**Dhr. Schuitemaker** heeft waardering voor het plan maar is bezorgd over of de rolbanen bestand zijn tegen vandalisme en de verschillende weersomstandigheden en of deze gebruiksvriendelijk zijn. In aansluiting op het PvdA wil Student&Stad dat het punt van de bodemkwaliteit en de financiering hiervan wordt meegenomen door het college.

**Dhr. Luhoff** vindt het een prachtig plan maar wil de actuele stand van zaken weten met betrekking tot de bedrijfslocaties op De Hoogte en de eventuele vertraging.

**De wethouder** beantwoordt in hoofdlijnen de vragen en neemt de complimenten in ontvangst.

Het college heeft deze periode niet de middelen om naast de Noordzeebrug de Korrewegbrug en de Oosterhamrikbrug te verhogen. In het algemeen zijn de ervaringen positief over de fietsrolband ook met slecht weer maar de wethouder kan geen 100% garantie geven. Er is goed gekeken naar het bestand zijn tegen vandalisme en de verschillende weersomstandigheden. De wethouder vraagt nog na in hoeverre de scootmobielen van de rolband gebruik kunnen maken. Het college heeft gekozen voor een beperkt gebruik van het cameratoezicht maar komt hier nog nader op terug. Fysiek is er geen plek meer voor een fietspad aan de weerszijden van de brug bij de Groningerweg. Er is toegezegd dat het college in overleg met de omwonenden gaat kijken naar een zo veilig mogelijke constructie. Deskundigen gaan hier naar kijken en de wethouder komt hier voor de aanleg op terug. Het financiële tekort bij de geluidsschermen wordt opgelost. De wethouder kan nog geen toezegging doen om de geluidsoverlast bij de Hunze op te lossen vanwege de beperkte middelen. De bodemsanering wordt nu onderzocht als er een toename lijkt te komen wordt de raad hierover geïnformeerd. De communicatie met de bedrijven op De Hoogte is goed, men is op dit moment bezig met de verwerving. De wethouder hoopt dat het plan voor 2009 klaar kan zijn maar dit is tevens afhankelijk van de werkzaamheden van de provincie. De wethouder vindt de bezuiniging op Beheer en Onderhoud in het niet vallen op het budget en het college komt hier nader op terug. Het college zal kijken naar de discussie over Areaal over de korte termijn en zal daar komend halfjaar op terug komen. De minister indexeert de financiering dus het bedrag kan bijgesteld worden.

**Dhr. Jonker** antwoordt dat het genoemde risico van 30% enkel geldt voor de aanleg van het kruispunt bij de Bedumerweg en niet op het totaalplan. Tijdens de bouw van de brug is steeds 1 deel toegankelijk dus de noordelijke ringweg blijft constant bereikbaar.

Er zal gekeken worden naar de mogelijkheden van het asfalteren van het fietspad.

Er wordt gekeken naar de mogelijkheden inzake de fietsknoop, deze wordt tevens genoemd in de Fietsnota.

Er wordt nog gekeken naar de verbinding sportpark het noorden, sportvelden worden nog verplaatst als deze lang blijven dan wordt er naar gekeken. De wethouder zegt toe dat ze voor de raadsvergadering een schriftelijk antwoord geeft op de vraag van het CDA over de verbinding met sportpark het Noorden.

## Verslag raadsie. Beheer en Verkeer 21 november 2006

*Het voorstel gaat als conformstuk door naar de raadsvergadering op 29 november.*

### **B.3. Raadsvoorstel Invoering betaald parkeren Papiermolen**

**Dhr. Jager** is tevreden met de aangedragen oplossing inzake het betaald parkeren. Maar vindt dat het zwemmen ook aantrekkelijk moet zijn voor mensen met een auto en pleit voor een oplossing voor deze groep. Een alternatief kan zijn dat de zwembadbezoeker korting krijgt op het parkeren. De VVD vraagt over er een alternatief is voor de parkeermogelijkheid van forenzen.

**Dhr. Seton** vraagt waarom het betaald parkeren niet enkel in het zwemseizoen ingevoerd kan worden en sluit zich aan bij de oplossing van de VVD over het alternatief voor de zwembadbezoekers.

**Mw. Jongman** vindt dat het betaald parkeren hoge kosten voor de zwembadbezoekers met zich meebrengt en pleit voor een hefboom.

**Dhr. Klijsma** vindt het een mooi voorstel en hoopt op een snelle oplossing voor de stalling van de fietsen.

**Dhr. Jager** merkt op dat de auto's van de ondernemers niet meer op de voor hun bestemde plek achter de hefboom kunnen staan doordat fietsen de toegang blokkeren.

**Dhr. Marion** is voor de invoer van het betaald parkeren. De SP pleit voor een koppeling tussen het kopen van een zwembadkaartje en de parkeerkaart.

**Dhr. Azghoughi** vraagt zich af of het structurele invoeren de oplossing is voor de tijdelijke stroom forenzen en vindt het personeel van de daar gevestigde bedrijven tevens een aanstichter van de parkeerproblemen. De PvdA vraagt of er onderzoek is gedaan naar de mogelijkheid van de invoering van een P&R locatie in dit gebied.

**Dhr. Schuitemaker** is voor de invoering van het betaald parkeren maar sluit zich aan bij de ChristenUnie inzake de hoge kosten voor zwembadbezoekers en vindt het een reële optie als de eerste 2 uur gratis zouden zijn. Student&Stad wil van het college weten of de hoge kosten voor de aanvullende vergunningen van het bedrijf Onyx de bedoeling is.

**De wethouder** merkt op dat er steeds meer vraag zal komen naar betaald parkeren in de stad. Binnen de regeling is er rekening gehouden met de gezinnen, deze komen meestal in het weekend naar het zwembad en kunnen dan vrij parkeren. Het college heeft gekozen voor eenduidig beleid vandaar dat men het hele jaar betaald moet parkeren.

**Dhr. Seton** vraagt waarom het zwembad onder de eenduidigheid van het beleid valt terwijl het parkeerbeleid in Groningen zich kenmerkt door verscheidenheid.

**De wethouder** is voor een eenduidig parkeerbeleid in Groningen vandaar dat het tarief het hele jaar geldt. De slagboom vindt het college niet efficiënt omdat het dubbelgebruik tegen gaat. Voor het bedrijf Onyx wil de wethouder, conform het gevoerde beleid, geen uitzondering maken. Het college heeft de P&R mogelijkheid besproken maar vanwege het beperkte budget is hier niet voor gekozen.

**Dhr. Jager** merkt op dat er een afname is van zwembadbezoekers en vindt een regeling nodig.

**De wethouder** antwoordt dat er in het hele land een afname is van het zwembadbezoek wat vaak ligt aan de parkeercapaciteit.

**Dhr. Azghoughi** vraagt of er parkeerplaatsen zijn gereserveerd voor gehandicapten.

**De wethouder** antwoordt dat dit er 2 zijn die gehandhaafd worden.

*Het voorstel gaat als discussiestuk door naar de raadsvergadering op 29 november. Met als discussiepunten de koppeling zwemmen en parkeren en de koppeling met het seizoen.*

### **C.1. LTA en lijst van moties en toezeggingen**

**Mw. Kirienco** vraagt wanneer de Dierenwelzijnnota komt.

**Dhr. Seton** merkt op dat de uitwerking van het Damsterdiep voor februari op de LTA komt.

**Wethouder Visscher** antwoordt dat de Dierenwelzijnnota er voor de zomer van 2007 is.

### **C.2. Ingekomen stukken en stukken ter kennisname**

**Dhr. Seton** wil het collegebesluit inzake doelgroepen Oosterhamriktracé voor de volgende commissie agenderen. Het CDA zal punten aandragen voor deze commissiebehandeling.

**Mw. Kirienco** vraagt wat er concreet met de verkeersongevalanalyse gedaan wordt.

**Wethouder Dekker** antwoordt dat de analyse als algemene onderbouwing gebruikt wordt.

## Verslag raadsce. Beheer en Verkeer 21 november 2006

**Mw. Jongman** zal tevens discussiepunten aandragen voor de behandeling van het collegebesluit inzake doelgroepen Oosterhamriktracé.

### **C.3. Vaststelling verslag d.d. 11 oktober 2006**

*Het verslag wordt vastgesteld.*

*De voorzitter sluit de vergadering om 22:00 uur.*

#### Toezeggingen:

- Wethouder Dekker
- De wethouder komt voor de commissie in december met een memo over de brief van bewonersorganisatie Beijum. Hierin komt te staan wat de stand van zaken is en de opstelling van het college. Deze memo wordt in de commissie van december besproken.
- De wethouder komt terug op de vragen die gesteld zijn over het Hoendiep.
- Op de situatie bij de Oosterhamrikkade komt de wethouder terug bij de volgende commissievergadering.
- De wethouder zal in maart op de situatie in Paddepoel en de eerder gedane toezeggingen terugkomen.
- De wethouder meldt dat onlangs belijning is aangebracht op de Koeriersterweg maar zal met de politie overleggen of er meer handhaving plaats kan vinden. Als dit niet kan dan bericht de wethouder er over.
- De wethouder komt in februari op de afspraken met ondernemers bij het Damsterdiep terug maar kan nog geen uitspraken doen over de handhaving.
- Het college komt nog terug op de bezuiniging van Beheer en Onderhoud.



## Raadsvoorstel - Inspraakvoorstel inrichting openbare ruimte Damsterdiep

### COMMISSIE BEHEER EN VERKEER

griffier van de raadscommissie  
martijn.kest@griffie.groningen.nl  
tel 050-367 7726

#### VERGADERSTUK

vergaderdatum: 21 november 2006

onderwerp: Inspraakvoorstel inrichting openbare ruimte Damsterdiep

#### MOTIVERING

##### **Inleiding**

In november 2005 heeft de raad het stedenbouwkundig plan "Damsterdiep weer Binnenstad" vastgesteld. Dit plan omvat drie hoofdelementen:

1. de bouw van een ondergrondse parkeergarage met circa 550 parkeerplaatsen;
2. de bouw door Nijestee van een kantoorgebouw met in de plint publieksvoorzieningen;
3. de herinrichting van de openbare ruimte afgestemd op de nieuwe situatie.

Na de vaststelling van het stedenbouwkundig plan is door uw college verzocht om een bevoegdheidsverklaring van het college van GS om toepassing te kunnen geven aan artikel 19 lid 2. Daarmee kan een wijziging van het huidige bestemmingsplan in gang kan worden gezet, zonder dat de provincie daar nog een oordeel over moet geven. Deze verklaring is verstrekt onder de voorwaarde dat de toekenning van hogere waarden voor het wegverkeerslawaai zijn verstrekt.

Hiermee is de basis gelegd om voor de bouwplannen onder 1 en 2 de bouwvergunningprocedure met toepassing van artikel 19 lid 2 in gang te zetten. Parallel daaraan lopen de aanvragen richting het Ministerie van VROM en aansluitend daarop, de provincie, voor het toekennen van hogere waarden op het vlak van geluid. Na het besluit van de raad hebben wij en Nijestee de bouwplannen verder uitgewerkt tot het stadium van een definitief ontwerp. De bouwaanvragen zijn eind juli ingediend. De doorloop van deze procedures moeten er volgens onze inschatting toe leiden, dat u in april/mei van 2007 de bouwvergunningen kunt afgeven. Met als grondlegger het vastgestelde stedenbouwkundige plan, is op de bouwplannen geen inspraak meer van toepassing. Wel kunnen belanghebbenden tegen uw besluit om de bouwvergunningen af te geven, bezwaar indienen. In eerste instantie bij uw college, en later eventueel openvolgend bij de bestuursrechter en de Raad van State.

Het inrichtingsprincipe van de openbare ruimte is in het stedenbouwkundig plan opgenomen. Aangezien er voor de uitwerking van dat principe geen bezwaarmogelijkheden zijn, stellen wij voor het uitgewerkte plan open te stellen voor inspraak.

##### **De beoordeling van het geheel**

Om alle onderdelen tot uitvoering te kunnen brengen, is het nodig dat de raad een uitvoeringskrediet ter beschikking stelt. Daarvoor moet het gehele pakket worden voorgelegd. Dit pakket omvat het bouwplan voor de parkeergarage, het inrichtingsplan voor de openbare ruimte met verwerking van inspraak, de kosten en de dekking, de uitvoeringsaspecten met het flankerende beleid, de planning en een risicoanalyse. Wij denken u dit pakket van voorstellen en het daarop betrekking hebbende raadsvoorstel naar verwachting in december te kunnen overleggen.

## Raadsvoorstel - Inpraakvoorstel inrichting openbare ruimte Damsterdiep

### Proces van totstandkoming inrichtingsvoorstel

Bij de inrichting van de openbare ruimte is uiteraard rekening gehouden met verschillende wensen en belangen. De stappen die tot het voorliggende voorstel hebben geleid, hebben wij regelmatig aan de orde gehad in de Klankbordgroep. De groep bestaat uit bestuursleden van de GCC (ondernemersvertegenwoordiging), de Bewonersorganisatie Binnenstad-Oost (bewonersvertegenwoordiging) en enkele individuele bewoners en ondernemers van het Damsterdiep zelf. In de Klankbordgroep is het programma van eisen aan de orde geweest en de verschillende onderdelen zoals die van daaruit uitwerking hebben gekregen. Ook heeft de klankbordgroep zelf suggesties aangedragen. Naast deze inbreng heeft de klankbordgroep ook kennis kunnen nemen van de achterliggende gedachten, overwegingen en beperkingen om tot een bepaald resultaat te komen.

Daarnaast hebben we ook enkele keren een toelichting gegeven in de klankbordgroep die de GCC zelf heeft samengesteld uit ondernemers aan en in de omgeving van het Damsterdiep. Ook is overleg gevoerd met hulpverleningsdiensten en het openbaar vervoerbureau.

Met het op deze wijze bereikte resultaat willen we ook graag de meningen van andere belanghebbenden peilen. De procedure daarvoor lichten we toe in het navolgende.

### Procedure

De plannen voor het Damsterdiep zijn ingrijpend, vooral voor de direct aanwonenden. Het aanzicht van het Damsterdiep ondergaat een spectaculaire metamorfose. Om draagvlak voor de plannen te krijgen hebben we aan de totstandkoming, zoals hiervoor al geïllustreerd, gewerkt langs de lijn van een open planproces. Het meest recent door een openbare inloopavond op 26 september jl. in de Nieuwe Academie. Daar hebben we belangstellenden geïnformeerd over de stand van zaken rond de bouwplannen, de uitvoeringsdimensies ervan en de flankerende maatregelen die daarvoor getroffen worden. Onderdeel van deze presentatie was ook de inrichting van de openbare ruimte, met het voorbehoud dat hierover nog bestuurlijke besluitvorming plaats moet vinden. Deze besluitvorming wordt in gang gezet met uw besluit om het voorliggende inrichtingsplan vrij te geven voor inpraak. Aangezien in het voortraject ruimschoots aandacht is geschonken aan de informatie over de plannen, stellen wij voor om in dit geval te volstaan met het gedurende een maand tervisie leggen van dit plan. Wij stellen voor, om de termijn van de tervisielegging te starten na de vergadering in de raadscommissie van 21 november. Hierop kunnen schriftelijk zienswijzen worden gegeven. Het materiaal dat revisie wordt gelegd bestaat uit een plankaart en de daarop betrekking hebbende toelichting. Deze stukken zijn ook bij deze besluitnota gevoegd.

### Toelichting op het ontwerp

Voor het ontwerp en de toelichting daarop verwijzen wij u naar de bijgevoegde stukken. Op drie punten willen we graag uw aandacht vestigen:

1. Oversteek fiets
2. Fietsstroken
3. Uitgang Nieuweweg

#### Ad 1

In het stedenbouwkundig plan is duidelijk gekozen voor een ander ruimtelijk (plein) en verkeerskundig concept (eenrichtingverkeer). Een plein met aan beide zijden een verkeersstroom, begrensd door een nieuw kantoorgebouw met daaronder de entree tot een parkeergarage heeft consequenties in vergelijking met de huidige situatie. Een situatie die ook bij de raadscommissie in november 2005 in discussie is betrokken, is de kruising met de Oostersingel. Door uw college is toen al betoogd, dat er voor is gekozen om het aantal kruisende bewegingen in noord-zuid richting (Oostersingel - Oosterhavenstraat) tot een minimum te beperken uit oogpunt van veiligheid en doorstroming. Dit geldt ook voor de bus. Toegezegd is om naar alternatieven te kijken. Dit alternatief, dat in dit ontwerp is opgenomen, is een fietsoversteek aansluitend op de voetgangersoversteek bij het kruispunt met de Petrus Campersingel. De fietsoversteek is daardoor ook veiliger, aangezien meegelift wordt op de verkeersregeling van het kruispunt. Via de Steentilkade en de Zielstraweg is er een rechte en directe verbinding van de zuidkant van het Damsterdiep naar het UMCG.

#### Ad 2

Tijdens de raadsbehandeling van het stedenbouwkundig plan is in de raad gevraagd om fietsstroken. Ook de Fietsersbond heeft nadrukkelijk te kennen gegeven grote waarde te hechten aan de kwaliteit van de route via het Damsterdiep en verwijst in dat verband naar de Fietsnota voor wat betreft de inrichtingseisen. Het college heeft ook toegezegd dat er een fietsstrook komt.

## Raadsvoorstel - Inspraakvoorstel inrichting openbare ruimte Damsterdiep

Aangezien de fietsroute over het Damsterdiep een belangrijke fietsroute door de stad is, hebben we ervoor gekozen afzonderlijke fietsstroken aan te brengen aan de noord- en zuidzijde van het plein (het gedeelte tussen de Oostersingel en het Schuitendiep). Tussen de Oosterhavenstraat/Oostersingel en het kruispunt worden vrijliggende fietspaden opgenomen/gehandhaafd.

De aanleg van fietsstroken is goed mogelijk binnen het aangegeven wegprofiel. Er dient wel rekening te worden gehouden met het feit dat op een fietsstrook parkeren en laden/lossen niet is toegestaan. De mogelijkheid voor laden en lossen is van belang voor de ondernemers op het Damsterdiep.

Aan de noordzijde van het Damsterdiep is het mogelijk om laden en lossen op het trottoir te regelen tussen de geprojecteerde bomen. Vergelijkbare situaties hebben we gerealiseerd aan de Eeldersingel en de Westersingel. Onze ervaringen hiermee zijn positief. Daarnaast moet de fietsstrook een keer onderbroken worden om een haltesituatie voor de bus te realiseren en om gelegenheid voor laden en lossen mogelijk te maken.

Aan de zuidzijde van het plein zal het, door de aanleg van een fietsstrook, niet meer mogelijk zijn om op de rijbaan te parkeren. Achterbevoorrading via de Lijnbaanstraat is in een incidenteel geval mogelijk. In overleg met de ondernemers zullen we afspraken maken over de mogelijkheden voor laden en lossen.

Afhankelijk van situering van lichtmasten, inritten en fietsstallen zijn aan de zuidzijde circa 10 parkeerplaatsen voor bewonersparkeren te realiseren.

### Ad 3

Voor de voetgangersin- en uitgang van de garage op de hoek van de Nieuweweg en het Damsterdiep is de meest eenvoudige oplossing gekozen: een solitair gebouwtje in de openbare ruimte. Onze ambitie voor de uitgang reikt echter verder. Om de allure van deze uitgang in evenwicht te brengen met die van de Steentilstraat, gaat onze voorkeur uit naar een geïntegreerde hoekoplossing, waarvoor het bestaande hoekpand gesloopt moet worden. Door herontwikkeling van deze hoek met in de plint winkelruimte en de in- en uitgang kunnen vier appartementen van 90 à 100m<sup>2</sup> gerealiseerd worden. Een alternatief is om tegen het bestaande pand een nieuwe aanbouw te realiseren. De entree van de Nieuweweg zelf krijgt met deze herontwikkeling een grotere attentiewaarde dan in ons huidige voorstel. Dit levert zo een nog grotere bijdrage aan een doelstelling van de totale ontwikkeling van het Damsterdiep om een impuls te geven aan de Nieuweweg als aanlooproute en winkelstraat. Ook voor de hoek Nieuweweg/Oostersingel wordt door derden een bouwplan ontwikkeld.

Wij zijn nog in gesprek met de eigenaren van het hoekpand over verwerving. Wij zien deze herontwikkeling als onderdeel van de garage en van het totale plan voor het Damsterdiep. Met inbegrip van de schadeloosstelling zal de herontwikkeling een tekort opleveren. Hiermee is in de grondexploitatie rekening gehouden. De haalbaarheid hangt af van het onderhandelingsresultaat.

### Beheer

In overleg met de directie Stadsbeheer is destijds bij het stedenbouwkundige plan al vastgesteld, dat met het terugbrengen van de huidige diversiteit aan materialen en de eenduidige inrichting, een meer doelmatig beheer mogelijk is. Bij het opstellen van de bestekken zal wederom een toets op het beheeraspect worden verricht.

### Besluit

Het college besluit:

1. het voorlopige ontwerp voor de inrichting van de openbare ruimte op het Damsterdiep vast te stellen;
2. de voorgestelde inspraakprocedure vast te stellen en dit ontwerp vrij te geven voor inspraak;
3. dit voorstel ter kennis te brengen van de raad.

# Raadsvoorstel - Reconstructie kruising Noordelijke ringweg - Bedumerweg

## RAADSVOORSTEL

<b>COMMISSIE BEHEER EN VERKEER</b>
griffier van de raadscommissie martijn.kest@griffie.groningen.nl tel 050-367 7726
<b><u>VERGADERSTUK</u></b>
vergaderdatum: 21 november
onderwerp: Reconstructie kruising Noordelijke ringweg - Bedumerweg

**Aan de raad,**

### **Aanleiding**

Samen met de Provincie willen wij, om de doorstroming in de toekomst te garanderen, op termijn alle kruispunten van de ringwegen ongelijkvloers te maken. Om deze ambitie te realiseren reserveren de Gemeente en de Provincie jaarlijks middelen voor het opwaarderen van de ringwegen. Overeengekomen is dat volgende projecten hierdoor kunnen worden aangepakt:

- 1 Westelijke Ringweg / Hoendiep
- 2 Noordelijke Ringweg / Westelijke Ringweg
- 3 Noordelijke Ringweg / Bedumerweg / Noordzeebrug

Inmiddels is de reconstructie Westelijke Ringweg / Hoendiep afgerond. Met het plan voor de reconstructie Noordelijke Ringweg / Westelijke Ringweg Reitdiep heeft u afgelopen mei ingestemd en binnenkort worden de reconstructiewerkzaamheden buiten op straat zichtbaar.

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 V). De vaarweg wordt in fasen geschikt gemaakt voor grotere schepen. De Noordzeebrug moet hiervoor worden vervangen door een hogere brug. De wensen voor een hogere brug en een ongelijkvloerse kruising Noordelijke Ringweg / Bedumerweg zijn uitstekend te combineren tot één project.

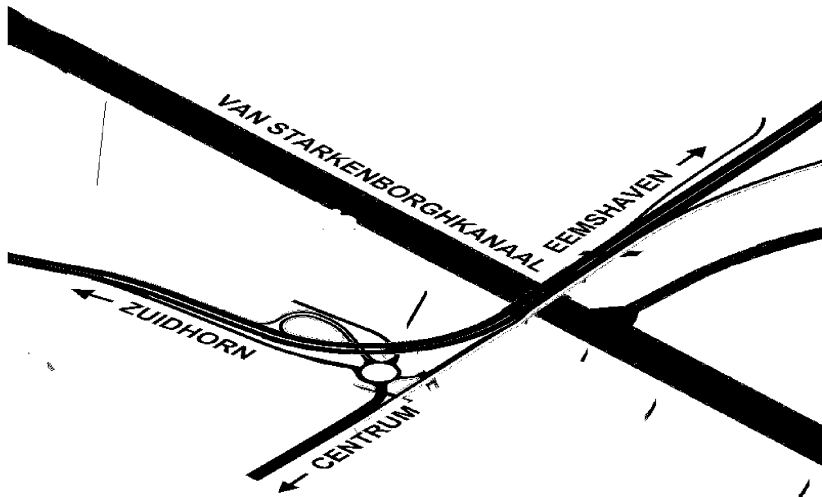
In deze nota leggen wij het ontwerp en de kredietaanvraag voor het project Noordelijke Ringweg / Bedumerweg / Noordzeebrug ter besluitvorming aan u voor.

### **Vernieuwing Noordzeebrug en aansluiting Bedumerweg**

Het ontwerp (zie ook bijlage 1, 2 en 3) heeft de provincie ontwikkeld in nauw overleg met rijk en gemeente. Dit geldt voor de keuzes van de principeoplossing, de uitwerking op hoofdlijnen en voor de detailuitwerking van het plan. Het ontwerp is ontstaan na een gedegen afweging van functionaliteit, verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid, landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing en kosten.

## Raadsvoorstel - Reconstructie kruising Noordelijke ringweg - Bedumerweg

Niet alleen ambtelijk is dit plan afgestemd, maar ook op bestuurlijk niveau is er regelmatig overleg geweest tussen de verantwoordelijke portefeuillehouders van provincie en gemeente.



Figuur 1: vogelvlucht nieuwe situatie

### Toelichting ontwerp

Uitgangspunt voor het ontwerp is de voorkeursvariant zoals vastgelegd in de Planstudie Vaarweg Lemmer-Delfzijl. Deze voorkeursvariant bestaat uit een nieuwe hoge vaste brug in combinatie met een ongelijkvloerse kruising aan de zuidzijde. De doorvaarthoogte van de brug wordt aangepast van iets minder dan 6,5 m nu, naar 9,1 m in de nieuwe situatie. Hiermee voldoet de brug aan de doorvaarthoogte zoals deze is vastgesteld in de planstudie vaarweg Lemmer/ Delfzijl.

Ten zuiden van de zuidelijke toerit (aan het eind van de Bedumerweg) komt een rotonde te liggen. Alle aansluitingen van de onderliggende wegstructuur op de ringweg lopen via deze rotonde, met uitzondering van de oprit vanaf de Bedumerweg richting Eemshaven. De aansluiting van de Bedumerweg naar bedrijventerrein De Hoogte loopt eveneens via de rotonde. Met het ongelijkvloers maken van het punt Plataanlaan (noordelijke ringweg) / Bedumerweg vervallen de VRI's in de ringweg (aansluiting v.d. Hoopstraat) en aan het eind van de Bedumerweg.

Het ontwerp is met een verkeerssimulatie doorgerekend voor de situatie in 2020. Het ontwerp is naar aanleiding hiervan op details verbeterd en de simulatie laat zien dat het ontwerp de toekomstige verkeersstromen adequaat kan afwikkelen en is daarmee toekomstvast.

Door de reconstructie van de kruising verbeterd niet alleen de doorstroming op de ringweg en het onderliggende wegennet (met name Bedumerweg) maar door de komst van de ongelijkvloerse aansluitingen en de rotonde neemt de verkeersveiligheid toe.

### De fiets

Een hogere brug betekent dat fietsers meer hoogte moeten overwinnen dan voorheen. De hellingshoek voor de naar de brug toelidende fietspaden die past binnen de beschikbare ruimte is dusdanig steil dat

## Raadsvoorstel - Reconstructie kruising Noordelijke ringweg - Bedumerweg

het voor de minder energieke fietsers ongeschikt is. Een oplossing voor dit probleem moest gevonden worden. Na bestudering van een aantal alternatieven is gekozen voor het toepassen van rolpaden (soort lopende band), voor het opgaand fietsverkeer. Staand op deze rolpaden kan de fietser het volledige hoogteverschil van circa 9 m comfortabel overbruggen. De snelheid van de rolbaan is vergelijkbaar met die van de roltrappen in de warenhuizen of de rolbaan te Schiphol. Als alternatief (en voor het afdalen) kan de fietser ook gebruik maken van een fietspad met een vaste helling. De fietsroute over de brug in de nieuwe situatie komt te liggen aan de oostzijde van de brug. Evenals in de huidige situatie kan het fietsverkeer zowel aan de zuid- als aan de noordzijde van de Plataanlaan via een tunnel de ringweg kruisen.

### Rolpaden en ervaringen elders in het land

De gemeente Rotterdam heeft al jarenlang ervaring met dergelijke voorzieningen in het openbare gebied. Eén van de oudste rolbanen voor fietsers en voetgangers van Nederland is te vinden in de Maas-tunnel. Deze baan overbrugt het hoogte verschil van de kade naar de tunnel. Deze rolbaan is licht geheel inpandig en is dus niet onderhevig aan weersinvloeden. In het Botlekgebied (onderdeel van de industrie -havengebied de Maasvlakte) is een rolbaan gebouwd in de openbare ruimte. Deze baan overbrugt een hoogte verschil van 8.00 m. De baan heeft een half open constructie (overkapping). Deze overkapping is aangebracht vanuit comfort overwegingen. Ook voor deze baan geldt dat deze al jarenlang naar tevredenheid functioneert. Inmiddels zijn ook in de gemeente Nijmegen rolbanen aangelegd. De ervaringen in Nijmegen zijn positief.

Voor de Noordzeebrug geldt dat een hoogte verschil van circa 9.00 meter moet worden overwonnen. De banen zelf, aan weerszijden van de brug wordt niet overkapt. Voor deze banen geldt dat zij in bewoond gebied wordt aangelegd.

### Stedenbouwkundige inpassing

Aan de stedenbouwkundige inpassing van het project is veel aandacht besteed. Door het rechte trekken van de bestaande bocht in de Bedumerweg ontstaat een mooie rechte lijn in de Bedumerweg die eindigt op de nieuwe rotonde.

### Informatiebijeenkomsten

In december 2005 hebben wij, samen met het college van Gedeputeerde Staten het voorstel voor de reconstructie Noordelijke Ringweg / Bedumerweg / Noordzeebrug vrijgegeven voor inspraak. In maart 2006 zijn er drie informatieavonden gehouden voor respectievelijk belangenorganisaties, bedrijven en omwonenden.

De opkomst tijdens de avonden varieerde van ca. 30 belangstellenden tijdens de beide eerste avonden, tot circa 100 op de laatste avond.

De noodzaak van een reconstructie en de hoofdopzet van het ontwerp werden breed ondersteund tijdens de inspraakavonden. De opmerkingen en vragen hadden allen betrekking op *onderdelen* van het plan.

Mede als gevolg van de informatieavonden is bij de uitwerking van het plan nog extra aandacht besteed aan de kruising van het fietsverkeer met de Groningerweg. In de nieuwe situatie vervalt het fietspad aan de westzijde van de brug en wordt aan oostzijde één kwalitatief hoogwaardig fietspad (met rolpaden) teruggebracht. Daarmee is het voor het fietsverkeer, uit de richting Bedum en in de richting van Noorderhoogebrug, niet meer mogelijk de Noordzeebrug te gebruiken zonder het autoverkeer op de Groningerweg te kruisen. Tijdens de informatieavonden is aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid op dit punt. Gekeken is naar een aantal varianten, waaronder de aanleg van een alternatieve fietsroute vanaf de Noordzeebrug richting Noorderhoogebrug. Uiteindelijk is gekozen voor een verbetering van de *bestaande* fietsstructuur *ter plaatse* van de Groningerweg. In de verdere uitwerking wordt de volledige fietsstructuur tussen het begin van de oprit bij Noorderhoogebrug en de kruising Groningerweg-Winsumerweg betrokken.

## **Raadsvoorstel - Reconstructie kruising Noordelijke ringweg - Bedumerweg**

# Raadsvoorstel - Reconstructie kruising Noordelijke ringweg - Bedumerweg

## **Geluidsproblematiek**

Tijdens de informatieavonden zijn diverse vragen gesteld over de geluidsoverlast bij Noorderhoogebrug. Het betreft een bestaand probleem (saneringssituatie) waarvoor in principe de gemeente Groningen verantwoordelijk is. Het gaat hier om een probleem dat al enige jaren speelt. De reconstructie van de Noordzeebrug leidt er toe dat de geluidsproblematiek ten opzichte van de bestaande situatie slechts beperkt toeneemt, minder dan 2 dB(A). Dit betekent dat er vanuit het project Noordzeebrug gezien geen geluidwerende maatregelen ter hoogte van Noorderhoogebrug noodzakelijk zijn. In het project is daarom geen voorziening opgenomen voor deze geluidsproblematiek.

Omdat deze problematiek een lange geschiedenis kent en omdat er in de huidige situatie sprake is van een saneringssituatie, is het reëel om bij uitvoering van het project geluidswerende voorzieningen ter hoogte Noorderhoogebrug aan te brengen. Door de gemeente en provincie wordt onderzocht in welke vorm deze maatregel moet worden uitgevoerd. Berekeningen hebben uitgewezen dat een scherm van 1,5 m. hoog en 400 m. lang een goede reductie van de geluidbelasting oplevert. Voor de meeste woningen betekent het een reductie van de geluidbelasting van 6 tot 7 dB(A). Door het geluidsscherm binnen het bestek van het gehele project Noordzeebrug uit te voeren kunnen de kosten zo laag mogelijk gehouden worden. Uit ambtelijk overleg blijkt dat de provincie in de kosten van een geluidsscherm wil bijdragen. Dekking van de gemeentelijke kosten dient gevonden te worden in de begroting van stadsdeelcoördinatie, verkeer en vervoer en de Milieudienst. Zodra meer helderheid is over de vormgeving van de geluidwerende voorziening en de financiële gevolgen in beeld zijn gebracht zullen wij u middels een aparte notitie informeren.

## **Bodemkwaliteit.**

In het plangebied is er op een aantal punten sprake van bodemverontreiniging. Of en hoeverre deze verontreiniging de uitvoering beïnvloedt is nu niet in te schatten. De mogelijk vervuilde locaties zijn:

- ondergrondse tanks nabij Smirnoffstraat nr. 4, toekomstige locatie rotonde
- een oud Fina station, op de kop van de Bedumerweg
- diverse dempingen met mogelijke gevolgen voor de grondwaterkwaliteit

Binnen het project (begroting) is in beperkte mate rekening gehouden met mogelijke bodemvervuiling. Indien blijkt dat de vervuiling doorwerkt in de uitvoeringsduur van het project of dat dit leidt tot een toename van de kosten dan zullen wij u hierover nader informeren.

## **Planningsrisico's**

Doelstelling is om medio 2007 met de uitvoering te starten. De twee overheersende risico's voor deze planning zijn de grondvererving en de bestemmingsplanprocedure. De bestemmingsplanprocedure kan daarbij van invloed zijn op de procedure van vererving.

## **Bestemmingsplanprocedure**

Het plan past niet in het huidige bestemmingsplan. Om de uitvoering van het plan mogelijk te maken moet een artikel 19 procedure worden doorlopen. De artikel 19-procedure omvat vrijstelling van het nu geldende bestemmingsplan, vooruitlopend op de heffing van het bestemmingsplan. Wat betreft de aanleg van wegen is een vrijstellingsbesluit sec voldoende; daarmee kan het aanleggen beginnen. Ten aanzien van de kunstwerken (bruggen, geluidsschermen e.d.) is een bouwvergunning gecombineerd met een vrijstellingsbesluit nodig. Voor dit laatste geldt dat een lichte artikel 19-procedure hier volstaat: de vrijstellingen kunnen worden verleend op basis van de provinciale vrijstellingslijst. Daarvoor is een B&W-besluit voldoende. De vrijstellingen kunnen worden verleend na een ter inzage legging van de aanvraag van de provincie van 6 weken en het beantwoorden van de ingekomen zienswijzen. Voor de kunstwerken, de bouw van viaduct en brug wordt een zogenaamde 2 fasenbouwvergunning aangevraagd. Fase 1 voor het planologisch deel (de vrijstellingen), fase 2 voor het technische deel.



## Raadsvoorstel - Reconstructie kruising Noordelijke ringweg - Bedumerweg

### Grondvererving en eigendom

Het project behelst een groter ruimtebeslag voor infrastructuur dan in de huidige situatie. Deze extra ruimte kan alleen gevonden worden door 4 percelen van het bedrijventerrein De Hoogte aan te kopen en de bedrijfsgebouwen die daarop staan te verwijderen. Het proces van grondvererving is inmiddels opgestart door de provincie. De onderhandelingen zijn complex en vragen een zorgvuldig proces. De tijd voor de vererving kan daarmee wel eens langer duren dan de planning om medio 2007 te starten met uitvoeren toestaat. De grondvererving is derhalve aan te merken als een kritische factor in de planning. De benodigde tijd wordt bepaald door zowel de tijd voor onderhandelingen tussen provincie en bedrijven als door de tijd welke de bedrijven nodig hebben voor (de voorbereiding van) de feitelijke verhuizing. Inmiddels bestaat er ten aanzien van één perceel overeenstemming over de aankoop. Vooral nog wordt uitgegaan van vererving in der minne en een start van de uitvoering van het project in 2007. In geval van onteigening moet er rekening mee worden gehouden dat de benodigde grond zeker niet eerder dan eind 2008 beschikbaar is. De onteigeningsprocedure kan niet eerder in gang worden gezet dan nadat de bestemmingsplanprocedure tot het stadium van indeling en zienswijzen is gevorderd.

Bij een gunstig verloop van de onderhandelingen kunnen mogelijk al op korte termijn bindende afspraken worden gemaakt met één of meerdere partijen. Wanneer deze kans zich voordoet moeten provincie en gemeente daar gebruik van maken, zowel in het belang van het project als in het belang van een correcte handelswijze tegenover de betrokken bedrijven.

### Beheer en onderhoud

Door de nieuwe infrastructuur zullen eigendomsgrenzen wijzigen. Uitgangspunt is dat de eigenaar ook beheerder is. Deze stelregel verschaft nu en in de toekomst duidelijkheid. Dit heeft als gevolg dat de gemeente Groningen een areaaluitbreiding krijgt. De verdeling van beheer en onderhoud tussen de provincie en de gemeente grijpt terug op de verdeling die ook elders rond de ringweg wordt toegepast. Dit betekent dat het beheer en onderhoud van de ringweg met op- en afritten voor rekening komt van de provincie. De onderliggende wegstructuur (incl. rotonde) en fiets- en voetpaden komen voor rekening van de gemeente. Alhoewel het totaal te beheren areaal van wegen en groen groter wordt is de verwachting dat met een eenvoudige inrichting de beheer- en onderhoudskosten gelijk kunnen blijven. Door het vervallen van de VRI op de bestaande kruising komt een bedrag vrij van € 11.678,- per jaar. De helft van dit bedrag komt ten goede aan de gemeente.

Omdat de VRI, na realisatie, komt te vervallen is er sprake van een vrijval van € 5839 per jaar. Dit bedrag kan gebruikt worden voor de exploitatie van de openbare verlichting op dit punt.

Wat betreft de fietsvoorziening (rolpaden) is het voorstel dat de kosten van beheer en onderhoud gelijk worden verdeeld tussen provincie en gemeente. Dit betekent een jaarlijkse kostenpost voor gemeente en provincie van € 24.000,- ieder. Van deze in totaal € 48.000,- per jaar is € 15.000,-<sup>2</sup> bestemd voor onderhoud en € 33.000,-<sup>3</sup> voor (camera)toezicht.

Hiervoor is op dit moment binnen de begroting van Stadsbeheer geen financiële dekking.

Gezien het belang van het project zal het beheer en onderhoud van de voorzieningen worden gefinancierd uit de huidige middelen die beschikbaar zijn voor het beheer en onderhoud van de rest van de stad. Nadere voorstellen over wie het beheer en onderhoud van de rolbanen ter hand gaat nemen volgen nog.

Bovengenoemde kosten gaan in vanaf 2009, of na oplevering van het project.

Het gevolg van deze inzet is dat er in toekomst wel gezocht zal moeten worden naar een sleutel waarin de uitbreiding of omvorming van onderhoudsareaal gestalte krijgt. Over dit thema zullen wij u op korte termijn nadere voorstellen doen.

## Raadsvoorstel - Reconstructie kruising Noordelijke ringweg - Bedumerweg

### Realiseringsovereenkomst kruispunt Bedumerweg

Inmiddels is er ook ambtelijke overeenstemming bereikt over de eigendomsituatie en de aannemersrol van de provincie ten opzichte van de gemeente bij realisering het kruispunt Bedumerweg. Deze constructie is overeenkomstig de werkwijze die toegepast is bij de reconstructie Westelijke Ringweg / Hoendiep en Westelijke Ringweg / Noordelijke Ringweg. Bij aanvang van het project gaan de eigendommen om niet, dan wel beperkte rechten van de gemeente naar de provincie en vice versa. De provincie realiseert vervolgens het gehele project waarbij de rol van de provincie t.o.v. de gemeente die van een aannemer is. De transacties dienen geregeld te worden in een nog af te sluiten realiseringsovereenkomst. De gerealiseerde werken op gemeentelijk eigendom worden door de provincie aan de gemeente opgeleverd. Eén en ander dient geregeld te worden in een nog af te sluiten realiseringsovereenkomst tussen de gemeente en de provincie, waarin minimaal eigendomsoverdrachten, beheer en onderhoud, beheersing van financiële risico's (control) en de aannemersrol van de provincie afdoende zijn geregeld.

### Raming

In de raming bij het Verzoek realisatiebesluit Vaarweg Lemmer-Delfzijl, richting de Minister van Verkeer en Waterstaat, is voor het project Vernieuwing Noordzeebrug een bedrag opgenomen van € 28.580.000,- (incl. BTW, prijspeil 2002).

De huidige raming is uitgewerkt op basis van prijspeil 2005 en komt uit op circa € 28.500.000,- incl. BTW en inclusief versobering. Er is beperkt rekening gehouden met een voordeel als gevolg van de huidige marktwerking (1 tot 1,5%).

	<b>raming 2005 (prijspeil 2005)</b>
Realisatiekosten	€ 23.600.000,-
Vastgoedkosten	€ 2.500.000,-
Voorbereiding en toezicht	€ 2.400.000,-
<b>Totaal:</b>	<b>€ 28.500.000,-</b>

Tabel 1: raming (bedragen incl. BTW)

### Financiering

De financiering van het project Vernieuwing Noordzeebrug is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van het rijk, de provincie, de commissie bodemdaling en de gemeente Groningen. Voor de financiering van het project wordt gebruik gemaakt van een vijftal bronnen:

De financiering is weergegeven in de onderstaande tabel (alle bedragen incl. BTW, zoals ook in het Verzoek realisatiebesluit Vaarweg Lemmer-Delfzijl).

	verzoek realisatiebesluit (prijspeil 2002)	<b>financiering 2005 (prijspeil 2005)</b>
rijksbijdrage	€ 13.740.000,-	<b>€ 14.540.000,-</b>
provinciale bijdrage engineering	1.110.000,-	<b>1.110.000,-</b>
bodemdalingsbijdrage	3.730.000,-	<b>3.850.000,-</b>
onderhoudsbijdrage vaarweg	350.000,-	<b>350.000,-</b>
Ringwegen bijdrage	8.650.000,-	<b>8.650.000,-</b>
ISV-bijdrage (niet toegekend)	1.000.000,-	<b>€ 0,-</b>
<b>Totaal:</b>	<b>€ 28.580.000,-</b>	<b>€ 28.500.000,-</b>

Tabel 2: financiering (bedragen incl. BTW).

De rijksbijdrage is toegezegd door de minister en zal worden geïndexeerd met naar verwachting circa 5,4%<sup>1</sup> (geldende percentages voor MIT-projecten aangehouden voor 2002-2003 en een schatting voor

<sup>1</sup>: Omdat het rijk ook de kosten hoger dan de provinciale bijdrage voor engineering (€ 1.110.000,-) vergoedt, is ook over dit bedrag indexatie meegenomen. De indexatie op de rijksbijdrage komt hiermee effectief uit op circa 5,8%.

## Raadsvoorstel - Reconstructie kruising Noordelijke ringweg - Bedumerweg

2004-2005 (het percentage voor 2003-2004 wordt niet uitgekeerd en het percentage voor 2004-2005 ligt nog niet vast). Voor de bodemdalingbijdrage is de gemiddelde indexatie over de huidige financieringsbronnen toegepast (ca. 3,3%). Op de onderhoudsbijdrage vanuit de vaarweg en de bijdrage uit de ringweggelden is geen indexatie van toepassing.

De kosten voor de gemeente Groningen zien er als volgt uit:

Aanneemsom ten behoeve van de provincie Groningen	€ 2.060.740
Gemeentelijke kosten van voorbereiding en toezicht	197.630
Reservering afdracht BCF egaliseringsreserve	197.630
Totaal	€ 2.456.000

De financiering van de gemeentelijke bijdrage bestaat uit een deel van de bijdrage uit de ringweggelden (Reservering aanpak Ringweg Groningen) en een deel BDU middelen. Voor de ringweggelden reserveren provincie en gemeente jaarlijks respectievelijk € 1.134.450,- en € 454.000,- (inclusief afdracht BCF egaliseringsreserve). Dezelfde bedragen worden jaarlijks door provincie en gemeente binnen de BDU gereserveerd. De totale gemeentelijke bijdrage ( aanneemsom) inclusief BTW zal € 2.456.000 bedragen, exclusief BTW is dit € 2.063.865. De interne kosten voor voorbereiding en toezicht bedragen € 197.630. De totale gemeentelijke bijdrage betreft in deze € 2.261.495,-. De gemeente Groningen is voor haar aandeel in de financiering van de kosten (29,1%) risicodragend. Dit risico betreft het uiteindelijke resultaat van het project aanpak kruising Bedumerweg. In de met de Provincie Groningen af te sluiten realiseringsovereenkomst dienen de administratieve voorwaarden uitgewerkt te worden om de hieraan verbonden risico's beheersbaar te houden. Een belangrijke voorwaarde hierbij is de administratieve scheiding tussen de projecten Noordzeebrug en aanpak kruising Bedumerweg.

In het onderstaand overzicht zijn de bijdragen van gemeente en provincie opgenomen. De bedragen komen overeen met de gemaakte afspraken en de recente aanpassing daarop in verband met het project Hoendiep-WRW. De aangegeven bedragen voor 2005 tot en met 2008 zijn afgestemd met de ringwegprojecten Hoendiep-WRW en NRW-WRW.

	2007	2008	2009	2010	Totaal
<b>aandeel gemeente</b>					
eigen middelen	216.000	454.000	454.000	104.000	1.228.000
BDU	216.000	454.000	454.000	104.000	1.228.000
<b>aandeel provincie</b>					
eigen middelen	692.500	1.134.450	1.134.450	127.850	3.089.250
BDU	692.500	1.134.450	1.134.450	127.850	3.089.250
onderh. Bijdr. Vaarweg				350.000	350.000
bijdrage engineering				1.110.000	1.110.000
<b>Totaal</b>	<b>1.817.000</b>	<b>3.176.900</b>	<b>3.176.900</b>	<b>1.923.700</b>	<b>€ 10.094.500</b>

Tabel 3: bijdragen gemeente en provincie in financiering.

Voor de jaren 2007 tot en met 2010 geldt dat er een voorbeslag gelegd wordt op nieuw beleidsgeld. Gezien het belang van dit project voor de doorstroming op het ringwegennet en het onderliggend stedelijk netwerk is een dergelijk voorbeslag noodzakelijk.

2) Geschat op circa 2% van de aanleg kosten.

3) Ca. 0,67 fte, o.b.v. toezicht gedurende 16 uur per dag (6.00 tot 22.00 uur), 7 dagen per week, i.c.m. toezicht op ander projecten

## Raadsvoorstel - Reconstructie kruising Noordelijke ringweg - Bedumerweg

### Vervolg procedure

Aan u wordt gevraagd in te stemmen met het plan en de voorgestelde financieringswijze. Na uw instemming wordt de volgende procedure gevolgd:

- De plannen worden verder besteksgereed gemaakt.
- De aankoop van gronden ten behoeve van de infrastructuur zal worden voorgezet en indien nodig zal worden overgegaan tot een onteigeningsprocedure.
- Voor de geluidsproblematiek Noorderhogebrug en voor het onderhoud van de rolbanen worden de oplossingen en de consequenties in beeld gebracht.
- Over de uitbreiding /omvorming van onderhoudsareaal en de gevolgen hiervan zullen wij u nader informeren.
- In komende periode zullen de bedrijven en bewoners met enige regelmaat worden geïnformeerd over de voortgang van het project.
- Indien blijkt dat de grondvervuiling doorwerkt in de uitvoeringsduur van het project of dat dit leidt tot een toename van de kosten dan zullen wij u hierover nader informeren. Samenvattend voorstel/ beslispunten

Op grond van bovenstaande stellen wij u voor te besluiten:

- I. Het voorstel betreffende de reconstructie van de kruising Noordelijke Ringweg - Bedumerweg vast te stellen onder voorbehoud van de af te sluiten realiseringsovereenkomst als bedoeld onder II;
- II. Het College te verzoeken een realiseringsovereenkomst kruising Bedummerweg af te sluiten met de Provincie Groningen waarbij de Gemeente Groningen risicodrager wordt voor 29,1% in het projectresultaat. Dit risico betreft het uiteindelijke resultaat van het project aanpak kruising Bedumerweg;
- III. Een taakstellend netto uitvoeringskrediet ( aanneemsom) van € 2.063.865, exclusief BCF egalisereserve, en ten behoeve gemeentelijke kosten van voorbereiding en toezicht een krediet van € 197.630 ter beschikking te stellen met als dekking de aangeven middelen in de financiële paragraaf;
- IV. De benodigde financiële middelen voor nieuwbeleid en BDU mee te nemen in het verdelingsvoorstel dienaangaande de jaren 2007 tot en met 2010.

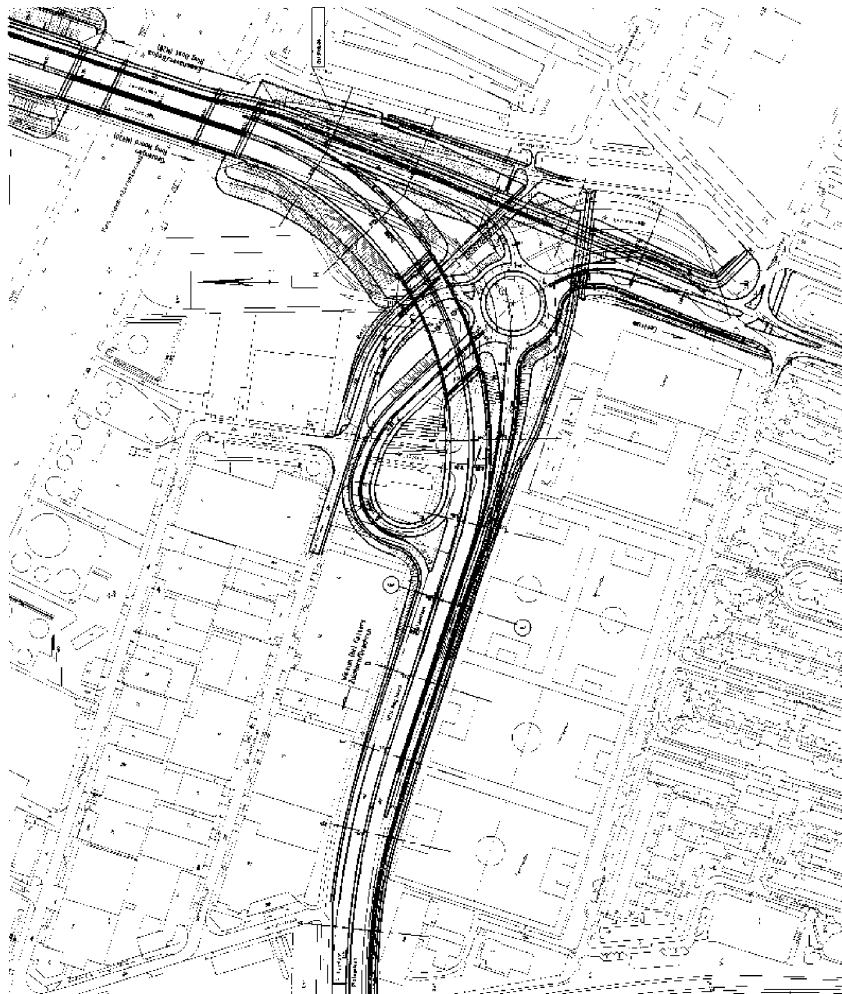
Bijlage 1: PLATTEGROND ZUIDZIJDE

Bijlage 2: PLATTEGROND NOORDZIJDE

Bijlage 3: VOGELVLUCHT VERNIEUWING NOORDZEEBRUG

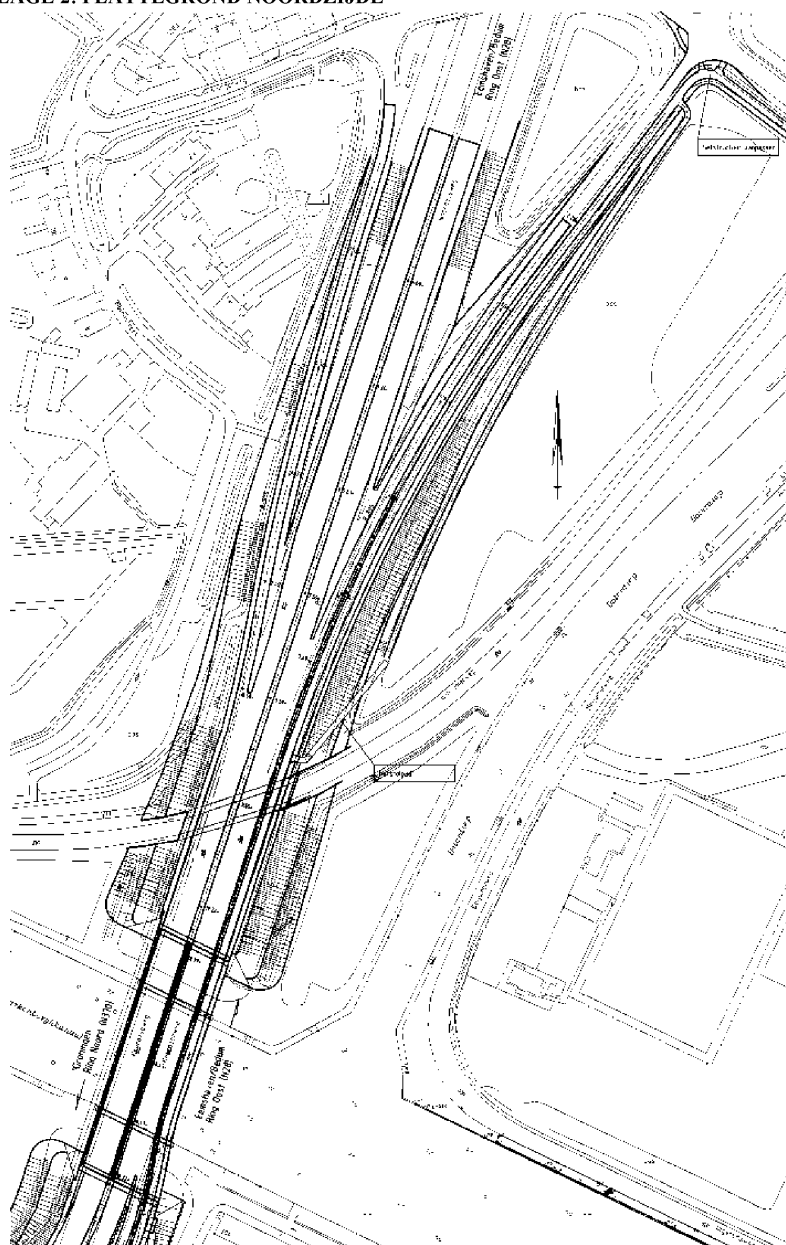
# Raadsvoorstel - Reconstructie kruising Noordelijke ringweg - Bedumerweg

## BIJLAGE 1: PLATTEGROND ZUIDZIJDE



# Raadsvoorstel - Reconstructie kruising Noordelijke ringweg - Bedumerweg

BIJLAGE 2: PLATTEGROND NOORDZIJDE



## Raadsvoorstel - Reconstructie kruising Noordelijke ringweg - Bedumerweg

Bijlage 3: VOGELVLUCHT VERNIEUWING NOORDZEEBRUG



## Raadsvoorstel - Invoering betaald parkeren Papiermolen

### COMMISSIE BEHEER EN VERKEER

griffier van de raadscommissie  
martijn.kest@griffie.groningen.nl  
tel 050-367 7726

#### VERGADERSTUK

vergaderdatum: 21 november 2006

onderwerp: Invoering betaald parkeren Papiermolen

Aan de Raad,

#### **inleiding**

Parkeren is een belangrijk onderdeel van het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid. Het parkeerbeleid is een instrument om Groningen bereikbaar en leefbaar te houden, zoals beschreven in de beleidsnota verkeer en vervoer "Goed op Weg" (2003).

De stad Groningen mag zich verheugen in een toename van het aantal arbeidsplaatsen en stijging van het aantal inwoners. Gevolg van deze ontwikkeling is dat het verkeer in de stad toeneemt; niet alleen het gebruik van de fiets stijgt maar ook dat van de auto. Daarnaast neemt het autobezit in Groningen toe. Deze ontwikkelingen betekenen dat het aantal auto's blijft toenemen. Naast ruimte voor de rijdende auto (infrastructuur) betekent dit ook een toename van de vraag naar ruimte voor de stilstaande auto (parkeren). In een compacte stad als Groningen is de ruimte echter beperkt en wordt parkeerruimte steeds meer een schaars goed. Om de vraag naar parkeerruimte zo goed mogelijk te faciliteren hebben wij verschillende parkeermogelijkheden ontwikkeld, waarvan de prijs is afgestemd op de vraag.

Bij het faciliteren van de vraag naar parkeerruimte maken wij onderscheid in drie gebieden:

- a. binnenstad (gebied binnen de diepenring);
- b. schilwijken (wijken gedeeltelijk grenzend aan de binnenstad);
- c. overige delen van de stad.

#### **parkeerruimte is schaars**

Als gevolg van het invoeren van het schilparkeren, neemt de druk op de "gratis" parkeerruimte in de aan de schilwijken grenzende gebieden toe. Dit is met name het geval in de zuidelijke stadswijken. Dit is niet verwonderlijk, omdat via de A28 (Assen) en A7 (Drachten en Hoogezand) het meeste autoverkeer de stad bereikt.



## Raadsvoorstel - Invoering betaald parkeren Papiermolen

De vraag naar parkeerruimte in de “gratis gebieden” wordt vooral veroorzaakt door forenzen: mensen die in de (binnen)stad werken en voor hun woon-werk verkeer gebruik maken van de auto. De gemeente stimuleert het gebruik van P&R voor forenzen. Enerzijds worden de P&R locaties aan de Sontweg en Kardingse hiervoor gebruikt, anderzijds constateren wij een ontwikkeling dat forenzen hun auto parkeren in de direct aan de schilwijken grenzende gebieden.

Eén van de lokaties waar forenzen voor hun woon-werk-verkeer hun auto parkeren is het parkeerterrein bij het openluchtbad “De Papiermolen”. Deze parkeerlokatie is strategisch gelegen, direct aan de op- en afritten van de A7 bij de Hereweg. Forenzen uit de regio treffen daar circa 70 beschikbare parkeerplaatsen aan.

Door zowel het management van het zwembad als de in de Papiermolen gevestigde bedrijven, wordt geklaagd over de beperkte parkeerruimte die beschikbaar is voor de werknemers en bezoekers van de bedrijven en de bezoekers van het zwembad. De klachten zijn al eerder enige jaren geleden geuit; toen was er geen groot knelpunt, omdat de klachten te incidenteel van aard waren.

Verder is er in de zomer overlast van fietsparkeren, direct bij de ingang van de Papiermolen. De bij de bouw van de Papiermolen aangelegde fietsenstalling is sinds enkele jaren alleen in gebruik als bewaakte stalling. Dit betekent dat bezoekers van de Papiermolen die hun fiets niet bewaakt willen stallen, hun fiets “wildparkeren”. Er zijn slechts enkele (provisorische) rekken nabij de ingang van het zwembad voor deze fietsen beschikbaar. Dit is echter volstrekt onvoldoende voor de behoefte. Voor het oplossen van deze fietsparkeerproblematiek wordt een separaat voorstel ontwikkeld.

### parkeerprobleem Papiermolen

In de afgelopen maanden hebben wij diverse keren contact gehad met zowel de gebruikers van het Papiermolen-pand als woningbouwcorporatie IN (verhuurder van de kantoorlokaties). Daarbij is geconstateerd dat de klachten structureel van aard zijn geworden. Ook eigen observaties bevestigden de conclusie dat er sprake is van een grote parkeerdruk van wijkvreemd autoverkeer in dit gebied.

Door OCSW is aangegeven dat het forenzen parkeren bij het zwembad geleid heeft tot een afname van het zwembadbezoek. Op jaarbasis ontvangt het zwembad ca. 80.000 tot 100.000 bezoekers. Het is niet exact aan te geven hoeveel mensen minder het zwembad bezoeken als gevolg van de beperkte parkeerruimte; er is een algemene trend waarneembaar van een verminderd zwembadbezoek. In de afgelopen jaren is veel geïnvesteerd om de Papiermolen een aantrekkelijke lokatie te laten zijn die kan concurreren met zwembaden in de omgeving en de Hoornseplas.

Door het management van het zwembad is aangegeven dat, wanneer de parkeerplaats vol is, zwembadbezoekers, die per auto komen, de auto parkeren in de bermen van de Papiermolenlaan. Dit is echter niet toegestaan, met het gevolg dat bezoekers regelmatig een parkeerbon krijgen. De controles vinden zeer regelmatig plaats met het oog op de veiligheid. De doorgang voor hulpdiensten naar de Papiermolen moet gewaarborgd blijven. Het gevolg van de bekeuringen is echter dat zwembadbezoekers besluiten om de Papiermolen te mijden.

Op drukke dagen (weekenden, zwemvierdaagse) kan gebruik worden gemaakt van het parkeerterrein van Trip Advocaten, gelegen tegenover de fietsenstalling aan de Papiermolenlaan. Medewerkers van de Papiermolen beschikken over een sleutel om het hek te openen en te sluiten. Dit terrein fungeert dan als “overloopterrein”.

### wie parkeert er bij de Papiermolen?

Bij het zoeken naar een oplossing voor het parkeerprobleem bij de Papiermolen moet eerst vastgesteld worden voor welke gebruikers van het parkeerterrein er een oplossing gevonden moet worden. Dit betreft de volgende categorieën:

- a. werknemers van de in en bij de Papiermolen gevestigde kantoren
- b. bezoekers van de kantoren
- c. bezoekers van het openluchtbad “de Papiermolen”

## Raadsvoorstel - Invoering betaald parkeren Papiermolen

- d. personeel dat in het zwembad werkzaam is (zwembadpersoneel, horeca personeel, onderhoudsbedrijven)
- e. bewoner van de woning aan de Papiermolenlaan 2. De woning ligt tegenover de Papiermolen.

Daarnaast is het belangrijk om aan te geven met *welk doel* de verschillende categorieën parkeren. Omdat de doelen kunnen verschillen, kan ook de oplossing voor de ene categorie anders zijn dan voor de andere categorie. In bijlage 1 wordt een overzicht gegeven van de gebruikerscategorieën.

### welke oplossingen zijn denkbaar?

Als uitgangspunt voor het reguleren van de parkeervraag is gesteld dat regulering alleen van toepassing is op maandag tot en met vrijdag van 9.00 tot 18.00 uur. Voorop gesteld moet worden dat de parkeerplaatsen vóór de kantoorlokaties (aan de zijkant van de ingang van het zwembad) altijd vrij moet blijven. Dit betreft de parkeerplaats voor de tankauto met chloor. Het zwembad beschikt over twee machinekamers met ieder hun eigen vulpunt. Er moet vanwege wettelijke voorschriften een bepaalde afstand aanwezig zijn tussen het vulpunt en de parkeerplaats van de tankauto.

Analyse van de parkeervraag van de in de voorgaande paragraaf beschreven groepen leidt tot de volgende oplossingsmogelijkheden:

- a. afsluiten van het terrein met een slagboom
- b. een gedeelte van het terrein afsluiten voor de werknemers van de kantoren
- c. invoering betaald parkeren

### a. en b.:afsluiten van parkeerplaatsen (zie ook bijlage 2)

Afsluiting van de parkeerplaats bij de Papiermolen met een slagboom of reservering van een gedeelte van de parkeerplaats betekent een beperking van het aantal voor openbaar parkeren beschikbare parkeerplaatsen.

Het nadeel van deze maatregel is dat de parkeerplaatsen te rigoreus worden gereserveerd voor bepaalde groepen. Hiermee vervallen een aantal mogelijkheden van dubbelgebruik van parkeerplaatsen (zwembadbezoekers, klanten van de kantoren). Dit is dus uit een oogpunt van efficiënt gebruik onwenselijk.

### c.: invoering betaald parkeren

Op basis van de afweging van de voor- en nadelen, de financiële mogelijkheden en handhaafbaarheid van de bij a. en b. genoemde maatregelen (zie ook bijlage 2), stellen wij voor om bij de Papiermolen betaald parkeren in te voeren. Dit is de beste maatregel om een oplossing te bieden voor het probleem van het “forenzen parkeren”. Betaald parkeren is een beproefd concept in de stad. Bovendien kan aansluiting worden gevonden bij het bestaande betaald parkeren gebied van de Rivierenbuurt. Voorgesteld wordt om betaald parkeren in te voeren op maandag tot en met vrijdag van 9.00 tot 18.00 uur.

De plaatsing van een parkeerautomaat op het trottoir voor de hoofdingang van de Papiermolen is de eenvoudigste oplossing.

Invoering van betaald parkeren betekent het weren van wijkvreemd parkeren (forenzen), waardoor er zowel voor de zwembad bezoekers van de Papiermolen als voor bezoekers van de kantoren in de Papiermolen voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is. De prijs van betaald parkeren bedraagt € 1,20 per uur; de maximale betaaltijd aan de automaten in de Rivierenbuurt bedraagt 2 uur. Voorgesteld wordt om de maximale betaaltijd voor het parkeerterrein bij de Papiermolen op 5 uur te stellen. Gelet op de gemiddelde bezoektijd aan het zwembad (ca. 4 uur) wordt zo voor de meeste bezoekers op werkdagen een aanvaardbare oplossing geboden.

## Raadsvoorstel - Invoering betaald parkeren Papiermolen

Bedrijven kunnen voor hun werknemers een parkeervergunning aanvragen. De kosten hiervan bedragen € 44,= per jaar en € 15,= borg voor de transponderpas. Per bedrijf wordt er één vergunning verleend. Onder bepaalde voorwaarden kan een bedrijf ook over meerdere vergunningen beschikken. De kosten van een extra bedrijfsvergunning bedragen € 275,= per jaar. Bezoekers van de kantoren moeten betalen voor het parkeren (€ 1,20 per uur).

De bewoner van de woning aan de Papiermolenlaan parkeert zijn auto op eigen erf. Voor bezoek kan de bewoner een bezoekerspas aanschaffen die recht geeft op 22 uur parkeertijd per week. De bezoekerspas kost € 10,= per jaar en hoeft alleen gebruikt te worden gedurende de tijden dat er sprake is van betaald parkeren.

### **invoering**

Wij stellen voor de invoering van betaald parkeren bij de Papiermolen uiterlijk maandag 8 januari 2007 in te voeren.

### **communicatie**

Dit voorstel is besproken met diverse belanghebbenden: OCSW (Werkmaatschappij Sport en Recreatie), een vertegenwoordiger van woningbouwcorporatie IN die de in de Papiermolen gevestigde bedrijven vertegenwoordigt en een vertegenwoordiger van ONIX, één van de in de Papiermolen gevestigde bedrijven. Ook is er contact opgenomen met de bewoner van de woning aan de Papiermolenlaan.

Aan het begin van de Papiermolenlaan zullen wij voorafgaande aan de invoering van betaald parkeren, informatieborden plaatsen waardoor de huidige parkeerders wordt gewezen op het feit dat ingaande maandag 8 januari 2007 het parkeeregime wordt gewijzigd. Ook zullen in de weken voorafgaande aan de invoering van betaald parkeren flyers onder de autoruiten worden aangebracht om de automobilisten te wijzen op de veranderingen. Tenslotte wordt in de Groninger Gezinsbode en de internetsite van de gemeente Groningen de gebruikelijke berichtgeving verzorgd.

### **financiën**

Voor de invoering van betaald parkeren moeten investeringen worden gepleegd. Er moet een parkeerauto-maat worden aangeschaft en geplaatst. De kosten hiervan, ca. € 8.000,= (excl BTW), komen ten laste van de exploitatie van het Parkeerbedrijf, evenals de jaarlijkse kosten van rente en afschrijving. Daarnaast is er sprake van areaal uitbreiding van de parkeerpolitie. Zij kunnen hun controlewerkzaamheden combineren met die in de Rivierenbuurt.

### **invoering betaald parkeren**

Om de invoering van betaald parkeren bij de Papiermolen mogelijk te maken, moet de "Verordening parkeerbelastingen 1999" en de "Nadere regels parkeren op belanghebbenden- en parkeerapparatuurplaatsen" worden aangepast.

#### *verordening parkeerbelastingen 1999*

Om de invoering van betaald parkeren bij de Papiermolen mogelijk te maken, moet de "Verordening parkeerbelastingen 1999" worden aangepast. Het voorstel tot wijziging van de verordening parkeerbelastingen in verband met de invoering van betaald parkeren bij de Papiermolen, wordt geïntegreerd met het voorstel tot aanpassing van de reguliere parkeertarieven voor het jaar 2007. Hiertoe zal een apart raadsvoorstel worden opgesteld dat binnenkort aan de raad wordt aangeboden.

Voorgesteld zal worden het betaald parkeren bij de Papiermolen van kracht te laten zijn op maandag tot en met vrijdag van 9.00 tot 18.00 uur en de parkeertijd maximaal 5 uur te laten bedragen. In de verordening parkeerbelastingen wordt het uurtarief nader bepaald.

#### *nadere regels parkeren op belanghebbenden- en parkeerapparatuurplaatsen*

Na vaststelling van de "verordening parkeerbelastingen 1999" dienen ook de "nadere regels" te worden aangepast. Het college heeft, onder voorbehoud van uw besluit tot het invoeren van betaald parkeren bij de Papiermolen, hiertoe de nadere regels aangepast, zodat De Linie en de Papiermolen vanaf 8 januari 2007 onder het regime van betaald parkeren zullen vallen.

## Raadsvoorstel - Invoering betaald parkeren Papiermolen

Op grond van het bovenstaande stellen wij u voor te besluiten met ingang van 8 januari 2007 betaald parkeren in te voeren bij de Papiermolen.

### BIJLAGE 1

#### **Werknemers kantoren**

Werknemers die met de auto komen parkeren hun auto voor woon-werk verkeer op werkdagen (maandag tot en met vrijdag) van 9.00 tot 17.00 uur. In het Papiermolen-gebouw zijn ook ateliers gevestigd. De mensen die daar werken zijn er ook in de weekenden en avonden. Op deze tijdstippen geldt er geen betaald parkeer-regime.

In totaal zijn er 30 units in het kantoorgebouw. Hiervan zijn 11 in gebruik bij Onix en 19 verdeeld over 17 andere bedrijven. Bij ONIX werken 18 personen; in de overige 19 units werken 20 personen.

#### **Bezoekers kantoren**

Klanten van de in de Papiermolen gevestigde kantoren komen voor een zakelijk bezoek. Een dergelijk bezoek kan kort zijn (afleveren van goederen: maximaal 30 minuten) of voor een bespreking (twee á drie uur).

#### **Bezoekers van het openluchtbad**

In de afgelopen jaren is het bezoek aan De Papiermolen gedaald van 100.600 (2002) naar 93.000 (2004). In de mooie zomer van 2003 bezochten 120.000 mensen de Papiermolen. Ook dit jaar (2006) hebben meer dan 100.000 mensen de Papiermolen bezocht. Uit onderzoek van de dienst OCSW (WSR) blijkt dat de gemiddelde verblijfsduur in het zwembad ca. 4 uur bedraagt (bij 25°). Wanneer het extreem warm weer is (25° á 30°) dan blijven bezoekers vaak de gehele dag (vaak in de weekenden). Op werkdagen komen de meeste bezoekers rond het middaguur (13.00 of 14.00 uur).

## **Raadsvoorstel - Invoering betaald parkeren Papiermolen**

### **Werknemers zwembad**

In totaal werken er 7 vaste medewerkers in het zwembad. Op zeer warme dagen wordt dit aantal uitgebreid tot 11. In de horeca zijn 2 personen werkzaam. Het zwembad is op maandag tot en met vrijdag geopend van 07.00 tot 20.00 uur. Op zaterdag en zondag vanaf 10.00 uur. Uit informatie van OCSW is gebleken dat het meeste personeel per fiets naar het zwembad komt.

### **Bewoner Papiermolenlaan**

De enige woning aan de Papiermolenlaan beschikt over een eigen parkeerplaats. De huidige bewoner parkeert zijn auto op eigen terrein en maakt geen gebruik van de openbare parkeerplaats bij de Papiermolen. Alleen bezoek voor de bewoner parkeert op het parkeerterrein

## Raadsvoorstel - Invoering betaald parkeren Papiermolen

### BIJLAGE 2

#### afsluitbaar terrein met slagboom

Ter hoogte van het fietspad naar de Wijert (Boutenspad) en de ingang naar de bewaakte rijwielstalling kan het parkeerterrein worden afgesloten, waarbij de toegang tot het parkeerterrein mogelijk is via een slagboom. Bezoekers, werknemers en zwembadbezoekers etc. moeten dan betalen voor het parkeren. Buiten de parkeertijden staat de slagboom omhoog en is het terrein gratis toegankelijk.

Aan deze oplossing kleven echter een aantal nadelen:

- a. de investering is fors, ca. € 40.000,-;
- b. een "slagboom systeem" wordt nergens in de stad in openbaar gebied toegepast. Dit betekent de introductie van een nieuw systeem waaraan ook een nieuwe administratieve en beheersorganisatie (tijd, capaciteit) aan verbonden is;
- c. werknemers van de bedrijven kunnen een pasje ontvangen, waardoor zij kunnen parkeren;
- d. er dienen infrastructurele aanpassingen te worden gerealiseerd om het "langs de slagboom rijden" onmogelijk te maken;
- e. er zullen aparte voorzieningen voor de hulpdiensten getroffen moeten worden, omdat de nooduitgang zich achter de slagboom bevindt. Dit geldt ook voor de vulpunten die de chloorauto moet bereiken.

#### gedeelte van het terrein afzonderen voor werknemers kantoren

Het is theoretisch mogelijk om een deel van het terrein af te zonderen voor de werknemers van de kantoren. Dit betekent het onttrekken van een deel van het terrein aan de openbaarheid en het ter beschikking stellen van het terrein aan één partij. Dit betekent dat om het terrein een hek geplaatst moet worden, waarbij het terrein alleen tijdens kantooruren gebruikt wordt. Door deze maatregel wordt geen oplossing geboden voor het parkeren van de zwembadbezoekers; zij blijven geconfronteerd met beperkte parkeerruimte omdat voor hun slechts een deel van het totale parkeerterrein beschikbaar is. de auto's van forenzen kunnen blijven parkeren op het overige gedeelte van het parkeerterrein.

Het parkeerterrein bij de Papiermolen is echter bedoeld voor gedeeld gebruik: zwembadbezoekers, bezoekers kantoren Papiermolen en incidenteel gebruik door bezoekers die een bestemming hebben in de directe omgeving. Gelet op de schaarste aan parkeerruimte is het uitgangspunt om de beschikbare ruimte zo efficiënt mogelijk toe te delen.

Wanneer tot het onttrekken aan de openbaarheid wordt overgegaan kan een precedentwerking ontstaan voor andere situaties in de stad.