

Voorlopige agenda van de commissie Beheer en Verkeer van 12 maart 2008

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

Datum: woensdag 12 maart 2008
Aanvang: 16:30 uur
Locatie: Oude raadzaal
Voorzitter: J. Vogel
Griffier: G. Kuper

A. A. ALGEMEEN DEEL

A.1. Mededelingen voorzitter/portefeuillehouders

A.2. Vaststelling agenda

[Agenda raadsclie. Beheer en Verkeer 12 maart 2008.](#) (pdf)

[Verslag raadsclie. Beheer en Verkeer 12 maart 2008.](#) (pdf)

A.3. Conformstukken

[Raadsvoorstel - HOV-as West: Plankostenkrediet Paterswoldseweg/Koeriersterweg - Hoofdstation](#) (pdf)

[Raadsvoorstel - Toegankelijke bushaltes Zuiderdiep en Munnekeholm](#) (pdf)

[Raadsvoorstel - Frederikstraat, herinrichting](#) (pdf)

[Raadsvoorstel - Subsidieplafond 2008 voor afdeling 3, hoofdstuk 4 van de ASV](#) (pdf)

A.4. Rondvraag

B. B. INHOUDELIJK DEEL

B.1. Raadsvoorstel afronding gemeentelijke deel Langman-maatregelen (Zuidelijke Ringweg)

[Raadsvoorstel - Afronding gemeentelijk deel Langmanmaatregelen Zuidelijke Ringweg Groningen](#) (pdf)

B.2. Raadsvoorstel Stadfietsen in de versnelling

[Raadsvoorstel - Stadfietsen in de Versnelling](#) (pdf)

B.3. Regiotram: communicatieplan

B.4. Tarieven Buurtstallingen

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 12 maart 2008

- B.5.** Collegebrief Parkeren en het Lokaal Akkoord. Op verzoek van het CDA. 1-minuut-interventie)
- B.6.** Onderzoek bekendheid 'Week van de Vooruitgang' (op verzoek van GroenLinks 1-minuutinterventie)

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 13 februari 2008

Agenda raadsie. Beheer en Verkeer 12 maart 2008.

RAADSCOMMISSIE BEHEER EN VERKEER

Concept-agenda: B&V nr. 03/08
Datum: woensdag 12 maart 2008
Tijd: 16:30-19:00 uur
Plaats: Oude raadzaal
Voorzitter: dhr. J. Vogel
Commissiegriffier: mw. G. Kuper ☎ 367 7639
E-mail: g.kuper@griffie.groningen.nl

A. ALGEMEEN DEEL

- A.1. Mededelingen voorzitter/portefeuillehouders
- A.2. Vaststelling agenda
- A.3. Conformstukken:
 - * *Raadsvoorstel* HOV-as West: plankostenkrediet Paterswoldseweg-Koeriersterweg - Hoofdstation
 - * *Raadsvoorstel* Toegankelijke bushaltes Zuiderdiep en Munnekeholm
 - * *Raadsvoorstel* Herinrichting Frederikstraat
 - * *Raadsvoorstel* Subsidieplafonds 2008 Milieu- en duurzaamheidssubsidies (wijziging ASV)
- A.4. Rondvraag

B. INHOUDELIJK DEEL

- B.1. *Raadsvoorstel* afronding gemeentelijke deel Langman-maatregelen (Zuidelijke Ringweg)
- B.2. *Raadsvoorstel* Stadsfietsen in de versnelling
- B.3. Regiotram: communicatieplan
- B.4. Tarieven Buurtstallingen
- B.5. *Collegebrief* Parkeren en het Lokaal Akkoord. *Op verzoek van het CDA. 1-minuutinterventie*
- B.6. Onderzoek bekendheid 'Week van de Vooruitgang' *(op verzoek van GroenLinks 1-minuutinterventie)*

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 13 februari 2008

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

Verslag raadsie. Beheer en Verkeer 12 maart 2008.

VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER & VERKEER

BV nr.: 03/08
Datum: 12 maart 2008
Plaats: oude raadzaal
Tijd: 16.30-19.00 uur

Aanwezig: J. Vogel (voorzitter), A. de Rooij (PvdA), J. Spakman (PvdA), M. Azghoughi (PvdA), D. Hukema (PvdA), M. Marion (SP), J. Evenhuis (VVD), J. Seton (CDA), mw. I. Jongman-Mollema (CU), H. Miedema (GL), B. Dijkhuizen (Stadspartij), J. Schuitemaker (SenS), J. Luhoff (D66), H.P. Klijnsma (GL), mw. K. Dekker (wethouder), mw. J. Visscher (wethouder), I Bolle (plv griffier), G. Kuper (commissiegriffier a.i.).

Afwezig: mw. T. Kirienko (SP), D. Jager (VVD), G. Spieker (Stadspartij).

Overige aanwezigen: E. Dijkhuis (RO/EZ), T. Knottnerus (MD), E. Papjes (RO/EZ), E. van Huissteden (ROEZ).

ALGEMEEN DEEL

A.1. Mededelingen voorzitter en wethouders

Voorzitter:

- * Welkom aan de gasten: leden van de eilandraden van de Curaçao en St. Maarten
- * 19 maart 16.30 werkbezoek B&V en R&W aan het Europapark.
- * 18 maart 19.30 uur: extra vergadering O&W met presentatie Programma Duurzaamheidseducatie. Leden B&V zijn ook uitgenodigd.

Wethouder Dekker:

Door capaciteitsproblemen bij de afdeling Verkeer en Vervoer bestaat er enige zorg over de aanlevering van stukken voor deze sector: wethouder komt hier volgende vergadering op terug. *Dhr Seton wijst erop dat de commissie zijn eigen prioriteiten stelt en dat deze bepalend zijn voor de LTA.*

Door werkzaamheden aan de Julianabrug zijn tijdelijk maatregelen nodig t.b.v. het fietsverkeer (o.a. verplaatsen van de fietsbrug). Wethouder houdt commissie op de hoogte van maatregelen.

Wethouder Visscher: Inzameling van klein chemisch afval wordt verder uitgebreid door ruimere inzameling via de chemokar 's avonds bij grote winkelcentra.

Provincie/GS is geïnformeerd over het standpunt van raad en college betreffende de Kaderrichtlijn Water. De teleurstelling over het bescheiden ambitieniveau van de nota is ingebracht in de Stuurgroep.

Woensdag 2 april wordt de laatste plakzuil geplaatst in het kader van het project plakzuilen. (Hoorlse Meer 16.30 uur, uitnodiging volgt).

A.2 Vaststelling en agenda

Dhr Spakman wijst erop dat met het ad hoc agenderen van parkeeronderwerpen het college, maar ook de commissie de Integrale Parkeernota (in voorbereiding) niet teveel moeten voorbelasten.

Voorzitter: als een fractie een onderwerp wil agenderen, moet de gesprekspunten voor het weekend bij de andere fracties worden aangeleverd.

Verslag raadsce. Beheer en Verkeer 12 maart 2008.

A.3. Conformstukken

Conform naar de raad van 26 maart.

Dhr Miedema: vraagt naar subsidiemogelijkheden voor groene daken voor bedrijfspanden.

Wethouder Visscher: Onderliggende voorstel is expliciet gericht op subsidie aan particulieren. Duurzaamheid is ook een gespreksonderwerp met bedrijven. Kan daar nu nog niet veel over melden, maar hoopt wel op resultaat.

A.4. Rondvraag

Dhr Seton (CDA): Beheer en toezicht Prinsentuin verandert binnenkort. Bewoners maken zich zorgen. Is de nieuwe beheeroplossing toereikend?

Mw Jongman-Mollema (ChristenUnie): Wat is de stand van zaken Beheerplan Stadspark?

Dhr Klijnsma (GroenLinks): Wat is de stand van zaken rond de centralisatie van de Stadsdistributie? Daarvoor zou ook een onderzoek gedaan worden naar een minder milieubelastende oplossing.

Dhr Miedema (GroenLinks): Heeft vragen m.b.t. het verwijderen van fietsen rond het Stadhuis, het kappen van 2 bomen op de Vismarkt en het bijplanten/herplanten van bomen in de binnenstad.

Wethouder Visscher: Bij het beheer van de Prinsentuin verandert er niet veel: er is nooit een speciale tuinman geweest voor deze tuin, evenmin speciale toezicht. Er moet een scheiding gemaakt worden tussen beheer en toezicht. Beheer is nog steeds bij Stadsbeheer, het Binnenstadsteam en het Meldpunt overlast zijn aanspreekpunt voor het toezicht.

Het ecologische beheerplan komt in mei/juni. Totale plan van aanpak in het najaar 2008.

Verwijderen van fietsen rond het Stadhuis had te maken met toegankelijkheid van het gebouw.

Wethouder Dekker: voorstel voor de stadsdistributie is vertraagd door discussie over de normstelling. In april krijgt commissie de termijn waarop het voorstel verwacht mag worden.

INHOUDELIJK DEEL

B.1 Raadsvoorstel afronding gemeentelijk deel Langmanmaatregelen (Zuidelijke Ringweg)

Uitgereikt wordt het antwoord van het college aan Vereniging Wijkopbouw Hoogkerk inzake Geluidafscherming A7.

Inspreker:

Dhr Noordam (namens VW Hoogkerk, Buurtcie Buitenhof en Buurtcie Hoogkerk-Zuid)

Inspreker wijst op de geluidsoverlast van de A7 en andere negatieve milieueffecten. Geluidwal ter plaatse van het Stadspark is de redding van het park en moet er daarom komen.

De commissie wordt in overweging gegeven om de geluidwering door te trekken in westelijke richting tot het viaduct Roderwolderdijk. Geluidwering is hard nodig voor de aanliggende woongebieden.

Verlaging van de maximumsnelheid voor de A7 zou ook de overlast in geluid en fijnstof verminderen. Verzoek aan de gemeente om daarover weer in overleg te gaan met Rijkswaterstaat.

De commissie

Dhr Klijnsma (GroenLinks): Voorstel is in grote lijnen akkoord. GroenLinks deelt de opvattingen van de inspreker: wanneer kan uitsluitel verwacht worden over het doortrekken van de geluidswal en hoe denkt het college over het voorstel voor het verlagen van de

Verslag raadsie. Beheer en Verkeer 12 maart 2008.

maximumsnelheid. De fractie is wel teleurgesteld over het handhaven van de Olgerweg als autoweg: bestemming als fietsroute was beter geweest.

Dhr Dijkhuizen (Stadspartij): voorstel betekent de aanpak van een aantal losse einden. Prima voorstel. Vragen van de inspreker worden door de fractie overgenomen: graag antwoord van het college hierop.

Mw Jongman-Mollema (ChristenUnie): voorstel akkoord. Graag reactie op de voorstellen van de inspreker.

Dhr Evenhuis (VVD): Wensen van de inspreker zijn reëel: graag een reactie van het college. VBVD wil de maatregel m.b.t. verlagen van de maximumsnelheid wel nuanceren: deze maatregel is reëel als er geen geld was voor andere alternatieven. Dat geld is er, dus snelheidsbeperking is niet direct noodzakelijk. Bij het doortrekken van de geluidswal geeft de VVD overigens prioriteit aan Hoogkerk-Zuid.

Dhr Spakman (PvdA): Op zich zijn de voorstellen te verdedigen. Beheerparagraaf is niet volledig, m.n. voor het parkeerterrein. Wordt daar al een voorschot genomen op de Parkeernota, die nog geschreven moet worden? Een dergelijke voorbelasting acht de PvdA niet juist.

Waar wordt de vrijval op ingezet?

Dhr Marion (SP): Voorstel akkoord. SP geeft voorrang aan de aanpak van de geluidsoverlast in Hoogkerk-Zuid.

Dhr Schuitemaker (Student&Stad): wil graag een reactie van het college op de wensen van de inspreker.

Dhr Seton (CDA): Waar wordt de vrijval aan besteed? Graag reactie van het college op de wensen van de inspreker. Evenals de PvdA vindt het CDA de beheerparagraaf bij dit voorstel onvolledig.

Wethouder Dekker: College heeft bewust nog geen bestemming gegeven aan de vrijval: dit wordt aan de raad in overweging gegeven bij de resultaatbestemming Rekening 2007. Daarom wordt nu ook nog geen uitsluitel gegeven over het doortrekken van de geluidwal bij Hoogkerk. Overigens geeft het college ook prioriteit aan de geluidwering bij Hoogkerk-Zuid ten opzichte van de Buitenhof.

Voor de verkeersbestemming Olgerweg heeft het college de uitspraak van de Raad van State te volgen: de weg blijft daarom ook toegankelijk voor autoverkeer.

Beheer van het parkeerterrein is bij het Parkeerbedrijf. De geluidwallen betekenen overigens geen areaaluitbreiding voor het groenbeheer.

De maximumsnelheidsmaatregel is in eerst aanleg een zaak van de wegbeheerder, het Rijk. Het college is sceptisch over het effect van een lagere maximumsnelheid, maar neemt het in overweging. Wordt later dit jaar op terug gekomen.

Voorzitter: voorstel als 1-minuutinterventie naar de raad (punt van doortrekken van de geluidwering).

B.2. Stadsfietsen in de versnelling: evaluatie

Dhr De Rooij (PvdA): De maatregelen uit het project hebben zich bewezen: overwogen moet worden om ze meer toe te passen (rode lopers en uitbreiding spitsrekken naar het uitgaansgebied).

PvdA plaatst vraagtekens bij de financiering en het voorbeslag op de Parkeernota.

Dhr Luhoff (D66): Verzoekt om uitbreiding van de rode lopers, wil graag meer duidelijkheid over de gratis stalling. Heeft ook moeite met de financiering vanuit de parkeernota. Bij uitbreiding van de permanente stallingen verzoekt om moderne klemmen toe te passen, geschikt voor elk type fiets.

Verslag raadsce. Beheer en Verkeer 12 maart 2008.

Dhr Evenhuis (VVD): Dringt aan op een spitsrekkenvoorziening in Poelestraat/Peperstraat. Wil graag duidelijkheid m.b.t. fietsstalling Haddingestraat in relatie tot de te bouwen fietsparkeerkelder Forum. Plaats eveneens vraagtekens bij financiering vanuit Parkeernota.

Dhr Klijnsma (GroenLinks):

Heeft dezelfde vragen als de VVD. Vindt het een goede zaak dat het fietsparkeren wordt ondergebracht bij het parkeerbedrijf. Dringt aan op het plaatsen van moderne fietsklemmen. Wil graag duidelijkheid over de fietsenstallingen die in beheer zijn bij St. Werkprojecten.

Mw Jongman-Mollema (ChristenUnie): Graag duidelijkheid over de fietsenstalling Kardingse. De evaluatie gaat met name over bezoekersparkeren: heeft het college ook de intentie om iets te gaan doen aan het bewonersparkeren, c.q. het bedrijfsparkeren?

Dhr Schuitemaker (Student&Stad): het succes van de spitsrekken zou een overweging kunnen zijn om deze rekken te vervangen door permanente stallingen. De fractie had aanvankelijk bedenkingen over de maatregel om de bewaakte stallingen gratis te maken. Het is echter positief uitgevallen en kan daarom voortgezet worden. Vraag is in hoeverre binnenstadsbewoners van deze voorziening gebruik hebben gemaakt.

Kunnen de rode lopers meer en vaker worden toegepast en eventueel vervangen worden door permanente voorzieningen?

Dhr Marion (SP): wat is de werkelijke reden van het college om terughoudend te zijn bij het toepassen van succesvolle voorzieningen als de rode lopers en de spitsrekken?

Dhr Dijkhuizen (Stadspartij): verzoekt om uitbreiding van de rode lopers. Plaats vraagtekens bij de financiering.

Dhr Seton (CDA): vindt het niet goed om voor uit te lopen op de Parkeernota: alle opties moeten open blijven om voor een integrale afweging bij het vaststellen van deze nota. Bij uitbreiding/vervanging van permanente stallingen verzoek om moderne klemmen te gebruiken, geschikt voor alle soorten fietsen.

Wethouder Dekker: Allereerst een woord van dank aan de ambtenaar die het Groningse fietsbeleid van de afgelopen jaren gevormd en gekleurd heeft, Cor van der Klaauw. Ook dank aan de St. Werkprojecten die de uitvoering van de tijdelijke voorzieningen op zich heeft genomen.

Het resultaat van het experiment rechtvaardigt een voortzetting van het beleid, maar het college wil terughoudend zijn bij verdere uitbreiding. Enerzijds om het effect van de unieke maatregelen (rode lopers) vast te houden, anderzijds om het beleid van Ruimte voor Ruimte niet te doorkruisen. Het college heeft de indruk dat nu een evenwicht in de maatregelen is gevonden.

Uitbreiding van de spitsrekken naar het uitgaansgebied wordt bekeken: word nog op teruggekomen.

Idem m.b.t. parkeren voor bewoners en parkeren voor bedrijven.

Nieuwe stallingen/klemmen zijn geschikt voor alle type fietsen.

De Integrale Parkeernota is in voorbereiding en komt nog naar de raad. Er wordt een idee onderzocht om ook voor het fietsparkeren een vorm van baatbelasting te heffen. Het wordt dan een van de punten die de raad in de afwegingen kan betrekken.

Er staat nog een toezegging over het overleg met wethouder Verschuren over de inzet van de St. Werkprojecten bij het beheer van de bewaakte fietsenstallingen in de stad.

Voorzitter: naar de raad voor 1-minuutinterventie (i.v.m. financiering)

B.3. Communicatieplan Regiotram

Mw Jongman-Mollema (ChristenUnie): fractie ziet het participatietraject met vertrouwen tegemoet. Alleen de opmerking dat de raad als ambassadeur participeert in het proces is niet correct: de raad beslist.

Verslag raadsce. Beheer en Verkeer 12 maart 2008.

Dhr De Rooij (PvdA): akkoord. Is er een termijn te geven waarop de voorkeursvarianten bekend zijn?

Dhr Seton (CDA): plan ademt enthousiasme. Deelt de opvatting van de ChristenUnie m.b.t. ambassadeursschap: de raad is geen pleitbezorger, maar beslisser. Betrekken van de stad bij het proces vergt zorgvuldigheid en moet meer zijn dan alleen 1-richtingsverkeer in de zin van het verstrekken van informatie: zijn de voorgestelde klankbordgroepen daarvoor toereikend?

Dhr Schuitemaker (Student&Stad): plan geeft heldere uitleg over het hele participatietraject. Wel moet duidelijk naar de burgers uitgelegd worden wat informatiefase is, wat consultatiefase en wanneer de buitenwereld mag participeren in de zin van inspreken en wat de status van inspreken is: uiteindelijk beslist de raad. De opvatting van het CDA over het 1-richtingsverkeer wordt gedeeld: echt overleg wordt weinig gezien.

Dhr Dijkhuizen (Stadspartij) fractie loopt niet over van enthousiasme voor het hele tramproject: het ambassadeursschap zal er dan wel niet in zitten voor de Stadspartij. Toch is de fractie blij met dit communicatieplan: het biedt voldoende momenten en aanknopingspunten om het afwijkende standpunt van de fractie naar voren te brengen.

Dhr Kljnsma (GroenLinks): het hele proces valt of staat met heldere informatie: het debat moet zich toespitsen op centrale vragen en in de onderliggende informatie moeten voor- en nadelen helder benoemd worden.

Dhr Marion (SP): De toon is niet juist: er dreigt een overenthousiasme voor de tram en daarop kan het participatieproces stranden. De informatie naar buiten moet compleet zijn: nu ontbreekt bijvoorbeeld een risico-analyse.

Dhr Evenhuis (VVD): Een meerderheid van de raad kon zich vinden in het verder onderzoeken van het project tram. Projecten als de tram kunnen de gemoederen behoorlijk bezig houden: dit plan steekt het hele proces dat het project moet begeleiden goed aan de vork met de fasering in participatie en consultatie. Praktijk moet uitwijzen of dit plan alle facetten overziet.

Dhr Luhoff (D66): Het is een plan op minimale snelheid. Termijnen hebben we niet zelf in de hand: het is de vraag waar de buitenwacht mee komt en hoe we daar op reageren. Ervaring leert dat processen als onderhavige altijd risico's in zich meedragen m.b.t. termijnen. Graag realistisch plannen.

Wethouder Dekker: het plan is het grote kader voor het proces, is bedoeld als handleiding voor het voeren van het grote debat met de bevolking en de belanghebbenden en heeft de nodige flexibiliteit om de genoemde risico's in termijnen op te vangen. Zo wordt de startmanifestatie van half april al verder in tijd opgeschoven. Reden is dat het proces gebaat is bij een aaneengesloten fase, met continuïteit waarbij de verschillende activiteiten elkaar versterken. In oktober komt het college met een gericht voorstel voor tracékeuzes.

B.4. Tarieven buurtstallingen

Insprekers;

Dhr Hovenkamp: De hele gang van zaken rond de verhoging van de tarieven heeft veel verwarring en commotie bij de bewoners veroorzaakt. De extreme verhoging en de houding van de wethouder in het overleg heeft daar ook aan bijgedragen. Het is onbegrijpelijk dat de gemeente niet van te voren zich beter heeft verdiept in de overeenkomsten, het bevestigt alleen maar opvatting van bewoners dat er hier sprake is van onbehoorlijk bestuur. Verzoek aan de gemeente om de tarieven nog maar eens goed te bekijken en te komen met een reëel voorstel voor bewoners.

Verslag raadsie. Beheer en Verkeer 12 maart 2008.

Dhr Folkeringa: Parkeren is voor binnenstadsbewoners een groot probleem: er zijn geen plaatsen op straat en een buurtstalling is vaak de enige oplossing, maar moet dan wel betaalbaar blijven. De voorgestelde verhoging was buiten proportie en totaal in strijd met het sociaal beleid dat de Groninger politiek zegt na te streven.

Mw Heeren: (levert een map met documentatie aan tbv de commissie):

In het hele proces stapelde de gemeente fout op fout: dat heeft veel onrust veroorzaakt bij de bewoners en het vertrouwen geschaad. De gemeente promoot wonen in de binnenstad. Verhogen van de tarieven voor de buurtstallingen is daar strijdig mee: bewoners hebben geen alternatief voor de buurtstalling. Een forse verhoging van de tarieven is daarom niet aan de orde.

Bij deze een dringend verzoek aan het college om beter te luisteren naar de burgers. Verzoek om voor het vervolg een informatie-avond te organiseren voor bewoners.

de commissie

Dhr Seton (CDA): het hele proces geeft weinig vertrouwen: het wordt voor het college een uitdaging om het wantrouwen weg te nemen. Advies om bij het vervolg direct contact te zoeken met betrokkenen. Alternatieven voor parkeren zijn er niet voor binnenstadsbewoners: dit moet in de overwegingen bij tariefsverhoging worden betrokken.

Het is onduidelijk hoe een en ander financieel-technisch is geregeld.

Dhr Evenhuis (VVD): het is duidelijk dat de gemeente geen zicht heeft gehad op de juridische status van de verschillende overeenkomsten. Is dat nu wel helder?

Dhr Dijkhuizen (Stadspartij): is het niet met de verhoging eens. De hele gang van zaken is een blamage voor de gemeente. In eerste instantie moet het college in overleg met de bewoners en het vertrouwen herstellen. Een nieuw voorstel wordt afgewacht.

Dhr Azghoughi (PvdA): in het vervolg met de communicatie met de bewoners zorgvuldiger. De fractie dringt aan op goed overleg met de bewoners en zal kritisch kijken naar het nieuwe voorstel.

Mw Jongman-Mollema (ChristenUnie): de fractie heeft in een eerder stadium haar zorgen geuit over de voorgestelde verhoging. Wonen in de binnenstad is van groot belang voor de leefbaarheid van het centrum: dit moet in de overwegingen betrokken worden. De fractie dringt aan op zorgvuldige communicatie met de betrokkenen.

Dhr Luhoff (D66): deelde de zorgen van de ChristenUnie in het voortraject. D66 vindt dat het hele proces nog eens goed tegen het licht moet worden gehouden en dat er actie moet worden genomen op de falende communicatie.

Dhr Schuitemaker (Student& Stad): kan alleen maar concluderen dat de hele gang van zaken slordig is geweest.

Wethouder Dekker: Het is goed om in dit geval inhoud en proces te scheiden. De voorgestelde verhoging was conform de marktтарieven en is nog steeds een reëel verhaal. Het proces is niet goed gegaan. Naar aanleiding van een gesprek met de bewoners was een en ander uitgezocht en kwam de strijdigheid met de overeenkomsten aan het licht. Daarop is direct actie gepleegd en volgden de verschillende brieven elkaar snel op.

Er komt een nieuw voorstel en dat wordt voor advies aan de commissie voorgelegd. De communicatie met de bewoners is een aandachtspunt, informerend, niet in termen van overleg. Bij deze aan de commissie de toezegging dat er voor de bewoners een informatie-avond belegd zal worden n.a.v. het nieuwe voorstel.

B.5. Parkeren en Lokaal Akkoord:

schuift door naar de agenda van april.

B.6. Week van de vooruitgang:

Verslag raadsce. Beheer en Verkeer 12 maart 2008.

schuift door naar de agenda van april.

C. HUISHOUELIJK DEEL

C.1. Lange termijn agenda:

geen bijzonderheden

C.2. Ingekomen stukken en stukken ter kennisname

Geen bijzonderheden

C.3. Verslag 13 februari 2008

Wordt ongewijzigd vastgesteld.

Afspraken/toezeggingen/LTA

LTA

Onderwerpen Verkeer en Vervoer: i.v.m. capaciteitsproblemen bij de dienst/afdeling voorziet wethouder spanning met de termijnen in de LTA. Komt voor de volgende vergadering met voorstel voor nieuwe termijnen voor een aantal V&V onderwerpen. (Commissie zal overigens zelf ook prioriteiten aangeven)

Julianabrug: werkzaamheden maken aanvullende maatregelen voor het fietsverkeer noodzakelijk. Voorstel komt mei 2008.

Stadsfietsen:

Maart 2009 voortgangsnotitie

Stadspark: mei/juni: plan van aanpak ecologisch beheer, Totale Plan van Aanpak Stadspark najaar 2008.

Stadsdistributie: Voorstel: april nieuwe planning

Toezeggingen

Voorstel besteding Langmangelden:

- verlagen max snelheid als optie om milieuoverlast te reduceren wordt bekeken. Bevindingen worden aan commissie gemeld.

Stadsfietsen:

- mogelijkheid van spitsrekken uitgaansgebied (do-vr-za) wordt bekeken

- fietsparkeren voor binnenstadbewoners wordt bekeken.

- bedrijfsparkeren (oplossen door bedrijven van het fietsparkeren van werknemers)

Commissie wordt over deze zaken voor de zomer geïnformeerd.

- nieuwe vast fietsklemmen: 'modern model' geschikt voor alle type fietsen

Raadsvoorstel - HOV-as West: Plankostenkrediet . . .

RAADSVOORSTEL:

2007-2008

Ons kenmerk: RO 08.1572514

Registratienummer : GR 08.

Ingekomen op :

Onderwerp: HOV-as West: Plankostenkrediet Paterswoldseweg/Koeriersterweg -
Hoofdstation

Groningen,

Aan de raad,

Kader.

Een essentieel onderdeel van onze strategie om de stad en regio bereikbaar te houden is het ontwikkelen van HOV-assen en het realiseren van diverse transferia nabij de ringwegen (Kolibri). Op deze manier versterken we de positie van het openbaar vervoer en bieden we automobilisten een aantrekkelijk alternatief aan om vanuit de regionale woonkernen en woonwijken aan de rand van de stad het centrum in casu het Hoofdstation te bereiken en vice versa. De vervoersbundel uit de gemeenten Tynaarlo, Noordenveld, Leek en de provincie Friesland is groot en de huidige verbinding is niet direct en kent (in de spitsen) doorstromingsproblemen. Daarom ontwikkelen we de HOV-as West tussen het Transferium Hoogkerk en het Hoofdstation.

Deze HOV-as west wordt in verschillende fasen gerealiseerd:

- doorstromingsmaatregelen (o.a. de speciale busafrit en de kluifrotonde) vanaf de A7 naar de busbaan (gereed);
- Transferium Hoogkerk (start uitvoering verwacht in het najaar 2008);
- "busbaan Peizerweg" tussen Hoogkerk en de Westelijke Ringweg (gereed);
- busbaan parallel aan de Koeriersterweg (planvorming gereed, start uitvoering verwacht in najaar 2008);
- directe verbinding kruising Paterwoldseweg/Koeriersterweg naar het Hoofdstation (start planvorming).

Dit voorstel betreft het besluit om het plankostenkrediet ten behoeve van de busbaanverbinding tussen het kruispunt Paterswoldseweg/Koeriersterweg naar het Hoofdstation beschikbaar te stellen. Dit is de doortrekking en daarmee het sluitstuk van de busbaan over het Nelfterrein en Noord-Willemskanaal naar het Hoofdstation.

Transferium Hoogkerk.

In december 2007 heeft uw raad, ingestemd met het stedenbouwkundig ontwerp en de hierbij behorend exploitatiebegroting van het Transferium Hoogkerk en heeft u ten

Raadsvoorstel - HOV-as West: Plankostenkrediet . . .

2

behoefte van de aanleg en realisatie van het plan een uitvoeringskrediet beschikbaar gesteld van € 11.209.000,-. Het voorontwerp bestemmingsplan heeft inmiddels ter inzage gelegen. Dit heeft zeven zienswijzen opgeleverd, die momenteel inhoudelijk worden becommentarieerd. De planning is het ontwerp bestemmingsplan in april door de gemeenteraad van Noordenveld te laten vaststellen en aansluitend een art. 19 WRO procedure te starten, zodat met de aanleg van het Transferium in het najaar een begin kan worden genomen. Parallel aan de bestemmingsplanprocedure loopt, zoals bekend, op dit moment tevens een procedure voor de grenscorrectie.

Busbaan Koeriersterweg.

De planontwikkeling voor de vrijliggende busbaan Koeriersterweg en de herinrichting van de Koeriersterweg in een 30 km zone gebied (conform het regime in de wijk) bevindt zich in de fase van afronding. Met alle eigenaren van de voor het tracé benodigde gronden is inmiddels overeenstemming bereikt, zodat deze gronden in eigendom kunnen worden verworven.

Het definitief ontwerp is in december 2007 op een informatieavond besproken met omwonenden en overige belanghebbenden. Naar aanleiding van deze informatie-avond bleek er behoefte te bestaan om aanvullend onderzoek te plegen naar de verkeersafwikkeling in de Koeriersterweg. Besloten is om in maart 2008 nogmaals een inspraakavond te organiseren, waarin de resultaten van het aanvullend onderzoek met de omwonenden en overige belanghebbenden zal worden besproken. De planning is vervolgens om in mei, na verwerking van de inspraakreacties, het eindvoorstel over de realisatie van de busbaan en herinrichting van de Koeriersterweg aan uw raad voor te leggen, zodat nog dit najaar dan wel begin 2009 tot aanleg overgegaan kan worden.

Planvoorbereidingskrediet Nelflocatie.

Uit het vooronderzoek van dit laatste gedeelte van het busbaantracé blijkt het ontwerp hiervan een complex vraagstuk te zijn met een aantal mogelijke varianten. De complexiteit is gelegen in de wijze waarop de busbaan het Noord-Willemskanaal bij de stamspoorbrug moet overbruggen en de wijze waarop het Emmaviaduct gekruist dient te worden. Verkeers- en stedenbouwkundig gezien moet hierbij onder andere rekening gehouden worden met de eventuele toekomstige ontwikkelingen van het stationsgebied, de snelheid van de busverbinding en de toekomstige ontwikkeling van de Nelflocatie. Daarnaast vormt het ontwerp van de aansluiting van het busbaantracé op de Paterswoldseweg met de busbaan op de Koeriersterweg een verkeerskundige uitdaging.

Ten behoeve van het verder uitwerken van de planvorming voor de busbaan op de Nelflocatie is een voorbereidingskrediet benodigd ter grootte van € 150.000,-. Dekking van deze kosten kan plaatsvinden uit de resterende bijdrage Openbaar Vervoer Voorziening.

Raadsvoorstel - HOV-as West: Plankostenkrediet . . .

3

Administratief kan dit als volgt in de onderstaande begrotingswijziging worden verwerkt.

Begrotingswijziging 2008							
Betrokken diensten/	RO/EZ						
Naam voorstel	Busverbinding Paterswoldseweg/Koeriersterweg naar Hoofdstation						
Incidenteel / Structureel	Incidenteel						
Soort wijziging	Investering						
Tijdsplanning Krediet	2008-2009						
Pr. gr.	Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
7.05	Verkeer en Vervoer	150.000		150.000-			150.000-
7.05	Verkeer en Vervoer (VZ Openbaar Vervoer)	150.000-		150.000			150.000
	Totaal begrotingswijziging						

Voorstel.

Op grond van het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

- I. een plankostenkrediet van € 150.000,-- beschikbaar te stellen voor de busbaanverbinding tussen kruispunt Paterswoldseweg/Koeriersterweg naar het Hoofdstation;
- II. uit de resterende bijdrage Openbaar Vervoer Voorziening € 150.000,-- in te zetten ter dekking van het plankostenkrediet;
- III. de gemeentebegroting 2008 dienovereenkomstig te wijzigen.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester,

Jacq. Wallage.

De secretaris,

H.P. Bakker.

Raadsvoorstel - Toegankelijke bushaltes Zuiderdiep en Munnekeholm

RAADSVOORSTEL:

2007-2008

Ons kenmerk: RO 08.1554183

Registratienummer : GR 08.

Ingekomen op :

Onderwerp: Toegankelijke bushaltes Zuiderdiep en Munnekeholm

Groningen,

Aan de raad,

Inleiding.

De laatste jaren is er veel aandacht voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. In de gemeente Groningen is in het kader van de aanbesteding van het openbaar vervoer vrijwel het gehele stadsbusmaterieel vervangen door lage vloer bussen. In 2010 zullen bijna alle bussen in Nederland zijn vervangen en bestaat het wagenpark uit lage vloer bussen, in ieder geval wat betreft het stadsvervoer.

In het kader van het project "Schoon, Heel en Veilig" hebben wij een begin gemaakt met de realisering van toegankelijke bushaltes. Op 18 maart 2005 zijn de eerste twee toegankelijke bushaltes in de stad in gebruik genomen, te weten de haltes Eikenlaan en Zonnelaan, beide gesitueerd bij het winkelcentrum Paddepoel.

Daarnaast zijn in het kader van het project van de provincie Groningen om het openbaar vervoer ook geschikt te maken voor gebruik door WVG-gerechtigden, de bushaltes langs de route van lijn 65 verhoogd. In dit project is samengewerkt met de gemeenten De Marne, Winsum en Groningen. In de stad betreft dit de haltes bij het UMCG (Hanzeplein), Grote Markt (ter hoogte van de Martinitoren) en Kardinge (lijnen 3 en 6 en diverse streeklijnen). De aanlegkosten van deze haltes zijn gefinancierd door het OV Bureau Groningen Drenthe.

In het afgelopen jaar zijn naast bovengenoemde lokaties ook de volgende haltes "toegankelijk uitgevoerd":

1. Zonnelaan: bij Trefkoel;
2. Paterswoldseweg: bij Overwinningsplein;
3. Grote Markt: centrale halte;
4. SOJ Palmelaan/W. Dreesstraat;
5. Wielewaalplein;
6. Diamantlaan/Pyrietstraat;
7. Diamantlaan/Platinalaan;

Raadsvoorstel - Toegankelijke bushaltes Zuiderdiep en Munnekeholm

2

8. Paterwoldseweg/Leonard Springerlaan;
9. Avondsterlaan;
10. Beijum-oost (Amkemaheerd);

Daarnaast is de aanleg van toegankelijke haltes standaard opgenomen bij nieuwe projecten c.q. groot onderhoud. Zo zijn toegankelijke haltes gerealiseerd bij o.a. de rotonde Korreweg, de keerlus Euroborg, de reconstructie van het Hoendiep, de halte PC Hooftlaan/Vondellaan, de haltes bij de Laan Corpus den Hoorn, Iepenlaan en bij de P&R Europapark (Skivijver).

De kosten van de onder 1 tot en met 10 uitgevoerde haltes zijn gefinancierd door de gemeente Groningen (budget toegankelijkheid) en een bijdrage van het OV Bureau.

Nieuwe ontwikkelingen.

In de Wet Personenvervoer 2000 is geregeld dat toegankelijkheid een verplicht onderdeel is in de concessie. In richtlijn 2001/85/EG van de Europese Unie staan normen over de toegankelijkheid van bussen voor mensen met een beperking. Daarnaast wordt in de Wet Gelijke Behandeling aandacht besteed aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

In de afgelopen jaren is het busmaterieel vrijwel volledig vernieuwd en zal het aandeel toegankelijke bussen (lage vloer materieel) toenemen van ca. 55% (huidig) tot 98% in 2010. Het aantal toegankelijke haltes blijft echter achter bij deze ontwikkeling.

In 2006 zijn in het Nationaal mobiliteitsberaad (NMB) bestuurlijke afspraken gemaakt over de toegankelijkheid van de bushaltevoorzieningen. Er is besloten om in de komende jaren (tot 2010) een forse inhaalslag te maken door zo'n 46% van alle haltes in Nederland (55.000) toegankelijk te maken. Daarvoor is door het Rijk € 87 mln. via extra subsidiëring (BDU) beschikbaar gesteld. Door bijna de helft van alle haltes toegankelijk uit te voeren, kan ca. 70% van alle reizigers een toegankelijke reis maken.

Voor de provincie Groningen is in totaal € 4,75 mln. beschikbaar voor in totaal ca. 1366 haltes (46% van alle haltes). Deze middelen worden door de provincie Groningen ter beschikking gesteld onder voorbehoud van goedkeuring door Provinciale Staten in haar vergadering van 6 februari 2008.

Alle gemeenten in de provincie Groningen hebben een overzicht aangeleverd van bushaltes die toegankelijk gemaakt moeten worden. Op basis van deze inventarisatie heeft de provincie een "Implementatieplan toegankelijke bushaltes" opgesteld en bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ingediend. Dit implementatieplan vormt de basis voor het toekennen van een beschikking aan de provincie Groningen. Nadat de provincie deze beschikking van het Rijk heeft ontvangen, worden de gemeenten nader door de provincie geïnformeerd omtrent het toekennen van de bijdrage per halte. Het voor de provincie beschikbare budget wordt in de jaren 2007, 2008 en 2009 beschikbaar gesteld door het Rijk.

De provincie Groningen heeft voor iedere gemeente een berekening gemaakt van het

Raadsvoorstel - Toegankelijke bushaltes Zuiderdiep en Munnekeholm

3

budget waarover de komende jaren beschikt kan worden. Uitgaande van een totaal haltebestand van 650 haltes in de gemeente Groningen, komen op basis van een inventarisatie 420 haltes in de stad in aanmerking om toegankelijk te worden gemaakt. Per halte is hiervoor een budget beschikbaar van € 3.475,-. Dit budget is ook beschikbaar voor reeds uitgevoerde haltes, zeg maar een "bijdrage achteraf". In totaal is derhalve € 1.459.500,- voor de jaren 2007, 2008 en 2009 beschikbaar. Daarnaast heeft de provincie Groningen uit eigen middelen nog een *extra* bijdrage van € 2.155,- per halte beschikbaar gesteld, voor *nieuwe* haltes die nog toegankelijk gemaakt moeten worden. In Groningen gaat het hierbij om 379 haltes (van de 420 haltes), waarvoor in totaal € 816.745,- beschikbaar is. In totaal is voor de gemeente Groningen voor de komende jaren € 2.276.245,- beschikbaar voor de uitvoering van het toegankelijk maken van bushaltes in de stad.

Nieuwe haltes in de stad.

Om ook als stad invulling te geven aan het rijksbeleid om in de komende jaren het openbaar vervoer toegankelijker te maken, dienen in de stad nog vele haltes (ca. 420) te worden aangepast. Ons beleid is gericht op het zoveel mogelijk mee-liften in de uitvoering van plannen, zoals reconstructiemaatregelen, groot onderhoud en de aanleg van nieuwe infrastructuur. Daarnaast wordt aansluiting gezocht bij de uitvoering van het Wmo-beleid "Zorgen voor Morgen" en het ouderenbeleid. Er zijn echter lokaties die buiten genoemde mogelijkheden vallen en die voor veel reizigers een verbetering zouden betekenen.

Vrijwel alle streek- en stadslijnen doen de binnenstad aan. Naast de reeds toegankelijk gemaakte halte Grote Markt zijn de haltes Zuiderdiep en Munnekeholm de belangrijkste binnenstadshaltes. Wanneer deze haltes toegankelijk worden gemaakt, is voor veel inwoners die in de verschillende stadswijken wonen, zowel een instap- (woonwijk) als uitstaphalte (bestemming) toegankelijk gemaakt. Als voorbeeld: een bewoner van Vinkhuizen kan instappen bij de halte van lijn 3 aan de Diamantlaan en vervolgens uitstappen bij de A-kerk.

Prioriteit in het provinciale "Implementatieplan toegankelijke haltes" hebben de haltes Zuiderdiep en A-Kerk (Munnekeholm).

Zuiderdiep.

Langs het Zuiderdiep zijn in totaal 7 haltes gesitueerd voor verschillende buslijnen (beide kanten). Er zijn zowel haltes gesitueerd tussen de Herestraat en de Oosterstraat als tussen de Herestraat en de Haddingestraat.

Daarnaast zijn er haltes ter hoogte van de Ubbo Emmiusstraat/Folkingestraat en bij de Schoolholm.

Door Stadsbeheer is een begroting opgesteld van het toegankelijk maken van deze haltes. De kosten zijn geraamd op ca. € 147.000,- (excl. BTW).

Raadsvoorstel - Toegankelijke bushaltes Zuiderdiep en Munnekeholm

4

Munnekeholm.

Voor de Munnekeholm zijn de kosten begroot op ca. € 40.000,--. De halte aan de "kerkzijde" (richting A-brug) wordt uitgevoerd in een hardstenenkleur, passend bij de hardstenen "omlijsting" van de A-kerk; de andere zijde wordt in granieten kleur uitgevoerd.

Financiële paragraaf.

De totale uitvoeringskosten voor de haltes aan het Zuiderdiep en de Munnekeholm zijn geraamd op ca. € 187.000,--. De dekking van de kosten is als volgt:

restant programma 2005 (OV Bureau):	€ 44.000,--
restant budget toegankelijkheid (gemeente):	€ 28.000,--
SDC-binnenstad:	€ 10.000,--
Stedelijk beheer, Wegen:	€ 15.000,--
bijdrage provincie Groningen (BDU-bijdrage toegankelijke haltes)	€ 55.000,--*)
Bijdrage Regiovisie Groningen Drenthe	€ 35.000,--**)
totaal:	€ 187.000,--

*) bijdrage van de provincie Groningen (BDU-bijdrage toegankelijke haltes).

Dit bedrag komt ten laste van het voor de gemeente Groningen beschikbare bedrag van € 2.276.245,-- voor de jaren 2007, 2008 en 2009. Voor de bijdrage van € 55.000,-- wordt van de provincie Groningen een beschikking ontvangen.

**) bijdrage van Regio Groningen -Assen in het kader van verbetering haltevoorzieningen Kolibri OV Netwerk (Q-liners) en verbetering van de regionale bereikbaarheid per openbaar vervoer.

Begrotingswijziging 2008						
Betrokken dienst(en)	RQEZ					
Raadsvoorstel	Toegankelijke bushaltes Zuiderdiep en Munnekeholm					
Incidenteel / Structureel	Incidenteel					
Soort wijziging	Exploitatie					
Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Dotatie - Reserve	Onttrekking + Reserve	Saldo
7.13 Wegen	187.000	134.000	53.000-			53.000-
7.13 Wegen (onderdeel Schoon, Heel & Veilig)	15.000-		15.000			15.000
7.13 Wegen (dekking uit Vz Openbaar Vervoer)	28.000-		28.000			28.000
7.13 Wegen (bijdrage SDC)		10.000	10.000			10.000
Totalen begrotingswijziging	144.000	144.000	-			-

Toekomst: halteplan stad Groningen.

Uit dit financiële overzicht blijkt, dat voor de realisering van de toegankelijke haltes Munnekeholm en Zuiderdiep een beroep wordt gedaan op de provinciale bijdrage BDU-bijdrage toegankelijke haltes. In het komende jaar zullen wij een plan opstellen (halteplan stad Groningen: "Stap in de bus") waarbij ingezet wordt op verdere uitbreiding van het areaal toegankelijke bushaltes in de stad. Hierbij wordt prioriteit gelegd bij de haltes van de stadslijnen 5 en 7. Uit onderzoek naar de vervoersstromen

Raadsvoorstel - Toegankelijke bushaltes Zuiderdiep en Munnekeholm

5

van gebruikers van de Wmo-taxi is gebleken, dat de zwaarste stromen overeenkomen met de routes van de lijnen 5 en 7. Om het gebruik van het openbaar vervoer gemakkelijker te maken voor de categorie Wmo-ers die door een toegankelijke halte en een lage vloer bus niet meer of minder van het Wmo-vervoer gebruik hoeven te maken, is realisering van toegankelijke haltes een belangrijke voorwaarde.

Beheerparagraaf.

De nieuwe haltes worden uitgevoerd in beton. Voor wat betreft beheer en onderhoud zijn de nieuwe bushaltes vergelijkbaar met bushaltes met normale trottoir-banden. Dit betekent dat er geen noemenswaardige financiële consequenties zijn voor wat betreft beheer en onderhoud van de nieuwe bushaltes. De onderhoudskosten van de "toegankelijke bushaltes" passen in het reguliere stedelijke onderhoudsbudget.

Communicatie.

Het verhogen van busperrons draagt bij aan een toegankelijker stad en past naadloos in de resultaten van de conferentie die uw raad op 19 april 2007 heeft georganiseerd onder de titel "De vloer lager, de lat hoger". Wij zullen samen met het OV Bureau Groningen Drenthe en de ouderenorganisaties in de stad de mogelijkheden van gezamenlijke promotie van de toegankelijke haltes onderzoeken. Voor de directe communicatie met de gebruikers van het openbaar vervoer wordt overleg gepleegd met de HVD (Wmo-loket) en de ouderenbonden (o.a. SOOG).

Op grond van vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

- I. kennis te nemen van het plan om de haltes aan het Zuiderdiep en Munnekeholm te reconstrueren tot "toegankelijke haltes";
- II. hiervoor een exploitatiebudget beschikbaar te stellen van € 187.000,- te dekken uit de budgetten SDC-binnenstad (€ 10.000,-), Stedelijk Beheer, Wegen (€ 15.000,-), het restant budget toegankelijkheid (€ 28.000,-) en bijdragen van derden (€ 134.000,-);
- III. de gemeentebegroting 2008 dienovereenkomstig te wijzigen.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester,

Jacq. Wallage.

De secretaris,

H.P. Bakker.

Raadsvoorstel - Frederikstraat, herinrichting

RAADSVOORSTEL:

2007-2008

Ons kenmerk: RO 08.1569313

Registratienummer : GR 08.

Ingekomen op :

Onderwerp: Frederikstraat, herinrichting

Groningen,

Aan de raad,

Inleiding.

De Frederikstraat was aanvankelijk onderdeel van het inmiddels uitgevoerde project sanering riolering van het gebied tussen Meeuwerderweg en Oosterweg. Vanwege een gewenste herinrichting is de Frederikstraat in dit project voorlopig gepasseerd. Aangezien bij rioolsanering de gehele bestaande straatverharding wordt uitbroken, bestaat er een goede gelegenheid een herinrichting uit te voeren.

Huidige situatie.

De Oosterpoort is onlangs 30 km gebied geworden. De Frederikstraat maakt geen deel meer uit van de busroute. De rijweg van de Frederikstraat is een brede asfalt-weg, de trottoirs zijn van betontegels. Er wordt tweezijdig op het asfalt geparkeerd en bomen ontbreken. Het straatprofiel en de inrichting is, gelet op de huidige functie van woonstraat, opvallend afwijkend ten opzichte van de andere woonstraten in de Oosterpoort. Er is een sterke behoefte van de bewoners voor meer groen in de wijk.

Het plan.

In hoofdzaak omvat het voorstel voor de herinrichting de aanleg van een rijweg van klinkers, parkeerstroken en het tweezijdig aanbrengen van bomen.

Groenparagraaf.

In de huidige straat is geen groen aanwezig. Ten behoeve van het plan worden er 22 bomen geplant. Er wordt een tweezijdige boombeplanting aangelegd in tegenstelling tot de eenzijdige rij bomen welke het bomenstructuurplan aangeeft. Dit is tweezijdig vanwege:

1. het symmetrische profiel met aan weerskanten dezelfde ruime trottoirs en dezelfde langparkeerstroken. Ruimtelijk gezien past daarin de tweezijdige boomstructuur;
2. het beperkte aantal bomen door de ruime plantafstand van 20 m. Gewoonlijk wordt een kortere afstand van 10 m toegepast. In dit geval, door de combinatie

Raadsvoorstel - Frederikstraat, herinrichting

2

met langparkeren, is gekozen voor een ruime afstand. In plaats van één rij op 10 m zijn in het plan nu twee rijen op 20 m opgenomen.

Overigens is in overeenstemming met het bomenstructuurplan gekozen voor bomen van de tweede grootte.

Beheerparagraaf.

Beheer is in het ontwerptraject betrokken bij het tot stand komen van het plan. Uitgangspunt voor beheer is geweest dat het nieuwe ontwerp in elk geval beheer-kosten neutraal moet zijn. Dit is met dit ontwerp gelukt.

Fietsparagraaf.

Eventuele fietspaden/stroken zijn niet aan de orde gezien het 30 km regime in de Frederikstraat.

Participatieparagraaf.

Het ontwerp heeft de instemming van het Buurtoverleg Oosterpoort en een bewonersdelegatie. Tevens is het plan via de wijkkrant gepresenteerd. In overleg met het buurtoverleg is ervoor gekozen een schriftelijke inspraak te organiseren. Er is geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid schriftelijke reacties in te dienen.

Inspraak.

Er is geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid schriftelijke reacties in te dienen.

Financiële paragraaf.

De totale kosten van rioolsanering en herinrichting van de Frederikstraat zijn geraamd op € 407.000,--.

Door het in combinatie uitvoeren van sanering riolering en herinrichting bedragen de extra kosten in dit specifieke geval € 75.000,--. Hiermee wordt een besparing ten opzichte van het separaat uitvoeren van de rioolsanering en de herinrichting gerealiseerd van € 140.000,--.

De kosten worden gedekt door de onderstaande dekkingsbronnen:

Dekking	€
Riolering en Wegen SBH	332.000,--
ISV-Stadsdeelcoördinatie zuid (3LG2600-0400)	37.500,--
Exploitatie Verkeer en Vervoer (1BB2040-2130)	37.500,--
	<u>407.000,--</u>

Raadsvoorstel - Frederikstraat, herinrichting

3

Begrotingswijziging 2008							
Betrokken dienst(en)	RQ/EZ						
Naam voorstel	Herinrichting Frederikstraat						
Incidenteel / Structureel	Incidenteel						
Soort wijziging	Investering						
Tijdsplanning krediet	2008						
Pr. gr.	Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
7.13	Wegen	407.000	407.000	-	-	-	-
	Totale begrotingswijziging	407.000	407.000	-	-	-	-

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

- I. het plan voor de herinrichting Frederikstraat vast te stellen;
- II. een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen van € 407.000,-;
- III. dit krediet te dekken uit Riolering en Wegen SBH (€ 332.000,-), Exploitatie Verkeer en Vervoer (1BB2040-2130) (€ 37.500,-), ISV-Stadsdeelcoördinatie zuid (3LG2600-0400) (€ 37.500,-);
- IV. de gemeentebegroting 2008 dienovereenkomstig te wijzigen.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester,

De secretaris,

Jacq. Wallage.

H.P. Bakker.

Raadsvoorstel - Subsidieplafond 2008 voor afdeling 3, hoofdstuk 4 van de ASV

RAADSVOORSTEL:

2007-2008

Ons kenmerk: MD 08.1577515

Registratienummer : GR 08.1591706

Ingekomen op : 28 februari 2008

Onderwerp: Subsidieplafond 2008 voor afdeling 3, hoofdstuk 4 van de ASV

Groningen, 28 februari 2008

Aan de raad,

Uw raad heeft de bevoegdheid op grond van artikel 7, eerste lid, van hoofdstuk 1 van de Algemene Subsidieverordening om een subsidieplafond vast te stellen.

In het Jaarprogramma Duurzaamste Stad 2008, dat op 19 december 2007 door uw raad is vastgesteld, is opgenomen dat in 2008 een subsidieregeling wordt opengesteld voor de aanleg van groene daken bij particulieren en energiescans bij MKB-bedrijven. Voor deze subsidieregeling is een plafond van € 200.000,- voorgesteld (zie Jaarprogramma Duurzaamste Stad 2008 hoofdstuk 4). Naast deze activiteiten kunnen ook andere activiteiten die een bijdrage leveren aan milieu- en duurzaamheidsbelangen, in aanmerking komen voor subsidie.

In de Verordening tot wijziging van de Algemene Subsidieverordening wordt een herziene grondslag opgenomen die het mogelijk maakt om de bestaande en nieuwe subsidiestromen te borgen. Binnen dit hernieuwde kader worden ook al bekende subsidies aan bijvoorbeeld de Milieufederatie, Milieudefensie en andere organisaties verstrekt; evenals de subsidies die voorheen op grond van Lokale Agenda 21 of Fair Trade werden verleend. In het Jaarprogramma Duurzaamste Stad 2008 zijn vele projecten aangegeven die de komende jaren op de rol staan. Binnen die projecten kan subsidie soms ook een rol spelen. Ook voor die subsidiemogelijkheden is in deze verordening een grondslag gelegd.

Uw raad stelt het subsidieplafond jaarlijks op hoofdlijnen in het jaarprogramma vast. Dit subsidieplafond kan ons college verder verdelen over specifieke activiteiten die binnen de hoofdlijnen vallen. Binnen het door uw raad vastgestelde subsidieplafond heeft ons college dus enige speelruimte. Het subsidieplafond voor 2008 is niet opgenomen in het Jaarprogramma Duurzaamste Stad 2008. In deze notitie worden daarom subsidieplafonds voor de Milieu- en duurzaamheids subsidies in 2008 voorgesteld. Het totale subsidiebedrag van de opgetelde plafonds is € 750.000,-. Het totale bedrag is verdeeld over verschillende categorieën. In deze lijst is het plafond voor groene daken bij particulieren en energiescans bij MKB-bedrijven ook opgenomen (onder g), omdat deze al wel is opgenomen in het Jaarprogramma Duurzaamste stad 2008, maar nog niet door uw raad is vastgesteld.

Raadsvoorstel - Subsidieplafond 2008 voor afdeling 3, hoofdstuk 4 van de ASV

2

Categorie h is een vangnet voor alle activiteiten die niet onder één van de onder a tot en met g genoemde categorieën vallen, maar die naar het oordeel van ons college wel voldoen aan de criteria uit afdeling 3, hoofdstuk 4 van de de Algemene Subsidieverordening gemeente Groningen 2002. Categorie h maakt het mogelijk dat kleine niet vooraf ingecalculerde goede initiatieven toch in aanmerking kunnen komen voor een subsidie.

Gelet op het voorgaande stellen wij u voor te besluiten:

- I. de subsidieplafonds voor 2008 voor afdeling 3, hoofdstuk 4 van de ASV vast te stellen op:
 - a. € 19.500,-- voor waarderingssubsidies aan organisaties;
 - b. € 30.000,-- voor die subsidiabele activiteiten die naar het oordeel van het college in voorgaande jaren op grond van de Lokale Agenda 21 werden gesubsidieerd;
 - c. € 50.000,-- voor de energiebesparingscampagne in samenwerking met Groninger ondernemers en ondernemingsverenigingen welke mede wordt gefinancierd met de Vervolgsubsidieregeling BANS-klimaatconvenant 2007;
 - d. € 310.000,-- voor activiteiten voor zover deze voortvloeien uit de projectenlijst in hoofdstuk 5 van het Jaarprogramma Duurzaamste Stad 2008;
 - e. € 10.000,-- voor activiteiten die verband houden met de stedenbanden van de gemeente Groningen.
 - f. € 60.000,-- voor het Energieconvenant Groningen;
 - g. € 200.000,-- voor de aangewezen activiteiten op grond van artikel 9;
 - h. € 70.500,-- voor activiteiten, als bedoeld in artikel 8 van afdeling 3 van hoofdstuk 4 van de Algemene Subsidieverordening gemeente Groningen 2002;
- II. het subsidieplafond bekend te maken door plaatsing in het Gemeentebled en publicatie in de Groninger Gezinsbode.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester,

Jacq. Wallage.

De secretaris,

H.P. Bakker.

Raadsvoorstel - Afronding gemeentelijk deel Langmanmaatregelen Zuidelijke . . .

RAADSVOORSTEL:

2007-2008

Ons kenmerk: RO 08.1549834

Registratienummer : GR 08.

Ingekomen op :

Onderwerp: Afronding gemeentelijk deel Langmanmaatregelen Zuidelijke Ringweg
Groningen

Groningen,

Aan de raad,

In de zomer van 2002 is gestart met het gemeentelijk deel van de werkzaamheden aan de A7/Zuidelijke Ringweg in het kader van het *Tracébesluit "Langmanmaatregelen Rijksweg 7", Zuidelijke Ringweg Groningen* (ministerie van Verkeer en Waterstaat, 28 mei 2002), de zogenaamde Langmanmaatregelen. Eind 2006 is Rijkswaterstaat gestart met de fysieke uitvoering van hun deel van het pakket aan maatregelen. Tevoren was bekend dat een aantal "losse eindjes" zou overblijven op locaties waar de werken van Rijkswaterstaat (RWS) ophouden, maar niet naadloos aansluiten op eigendommen of plannen van de gemeente. Nu de bestekken van Rijkswaterstaat klaar zijn, is duidelijk om welke werken het gaat.

Met dit voorstel vragen we uw toestemming voor de uitvoering van vier van deze ontstane werken. Per onderdeel wordt beschreven *wat* de maatregelen inhouden en *waarom* wordt voorgesteld ze uit te voeren. Daarnaast vragen we uw toestemming om een motie uit te voeren die op 15 februari 2006 door GroenLinks, Christen Unie en Fleurige Stad werd ingediend. Tot slot vragen we u de "herziene begroting Zuidelijke Ringweg Groningen 2007" vast te stellen en het krediet aan te passen. In deze herziening zijn de hier voorgestelde maatregelen opgenomen.

Aan de orde in dit raadsvoorstel komen dan ook:

1. completeren fietspad langs de A7 (Piccardthof) tussen Laan Corpus den Hoorn en Bruilweering;
2. aanpassen entree Stadspark;
3. formaliseren parkeerterrein onder ringweg ter plaatse van de Bornholmstraat;
4. verleggen Olgerweg;
5. geluidwerende maatregelen ter hoogte van het Stadspark;
6. herziene begroting Zuidelijke Ringweg Groningen 2007.

Ad 1. Completeren fietspad langs de A7 (Piccardthof) tussen Laan Corpus den Hoorn en Bruilweering.

Langs de A7 loopt tussen de Laan Corpus den Hoorn en Bruilweering (Piccardthof) een recreatief fietspad van twee meter breed. Het fietspad is op dit moment zowel qua breedte als inrichting onvoldoende toegerust om het toegenomen fietsverkeer te verwerken.

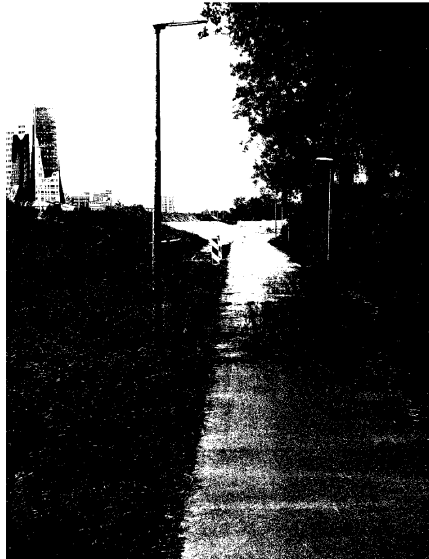
Waarom?

Door de aanleg van de Buitenhof, Ter Borch en bedrijvenpark Kranenburg is de verkeersdruk op het fietspad groter geworden. Het is daarom inmiddels van verlichting voorzien. Door de aanleg van het transferium Hoogkerk en verdere ontwikkeling van Ter Borch zal het belang van het fietspad verder toenemen. In de *Beleidsnota fietsverkeer 2000* wordt het fietspad tussen de Laan Corpus den Hoorn en Bruilweering benoemd als ontbrekende schakel in het netwerk van primaire fietsroutes.

RWS is momenteel bezig met het uitvoeren van één van de deelprojecten van het Tracébesluit: de realisatie van een volledige aansluiting tussen de Laan Corpus den Hoorn en de A7. In 2009 is deze aansluiting gereed. Om de hiervoor benodigde bypasses te kunnen aanleggen is door RWS het fietspad tussen de Laan Corpus den Hoorn en Bruilweering verplaatst en op onze uitdrukkelijke wens verbreed tot drie meter. Omdat de bypasses slechts een deel van het bestaande fietspad "raakten", is door RWS ook slechts dat deel van het fietspad aangepakt. Door nu het laatste deel van het fietspad te verbreden naar drie meter ontstaat een aantrekkelijke en veilige fietsroute voor woon-werkverkeer en schoolgaande kinderen. Daarmee komt een lang gekoesterde wens in vervulling, omdat het fietspad een belangrijke verbinding vormt voor het woon-werkverkeer en de bereikbaarheid van de voorzieningen in de wijk Corpus den Hoorn vanuit genoemde wijken.

Wat?

Wij stellen uw raad voor om het resterende deel smal fietspad, tussen "op niveau" te brengen (te verbreden), zodat een doorgaande, kwalitatief goede fietsroute in twee richtingen ontstaat. Het gaat om het aanbrengen van deels nieuwe fundering, nieuwe verharding en het (her)plaatsen van verlichting.



aansluiting fietspad RWS op bestaande fietspad



huidige situatie fietspad

Op kaart 1, welke als bijlage is toegevoegd, is te zien waar het werk van Rijkswaterstaat ophoudt (dunne rode lijnen) en waar het voorgestelde werk van de gemeente begint (ingekleurde roze en groene vlakken).

Beheer.

Ten aanzien van de beheerssituatie verandert niets.

Planning.

De uitvoering van dit werk kan plaatsvinden in de maanden mei en juni 2008.

Ad 2. Aanpassen entree Stadspark.

Waarom?

Een ander gevolg van de realisatie van een volledige aansluiting tussen de Laan Corpus den Hoorn en de A7 is het ontstaan van een nieuwe hoofdentree voor het Stadspark vanaf de Laan Corpus den Hoorn op de Concourslaan. Deze entree vervangt de hoofdentree aan de Paterswoldseweg en wordt de nieuwe hoofd-toegangsweg voor de Gasunie. De verkeerskundige maatregelen voor het realiseren van de entree worden door Rijkswaterstaat uitgevoerd, binnen de grenzen van hun werk. De werkzaamheden van RWS bestaan uit het realiseren van de weg en een stuk fietspad vanaf de rotonde. De werken door Rijkswaterstaat voorzien in de aanleg van een duiker onder de weg op de plaats waar die weg de bestaande watergang kruist. Rijkswaterstaat voert de

aansluiting op het Stadspark uit onder het motto "sober en doelmatig". Verdere aankleding of uitvoering van de nieuwe hoofdentree op een hoger ambitieniveau komen voor rekening van de gemeente.

In het *Kaderplan Stadspark, de opgave* (december 2001) wordt de opgave gesteld om duidelijk open, uitnodigende ingangen voor het Stadspark te creëren. Daarnaast wordt gesteld dat de stijl en uitstraling van het Stadspark "Engels Klassiek" dient te zijn.

De nieuwe entree zal deel uitmaken van een hoofdfietsroute in de stad. Het verfraaien van de entree Stadspark in de stijl "Engels Klassiek" levert een bijdrage aan het vergroten van de sociale veiligheid langs deze hoofdroute. Daarnaast zorgen we met deze maatregel voor een groene entree van het Stadspark.

Wat?

In het verlengde van het Kaderplan stellen wij voor van de gelegenheid gebruik te maken om een uitnodigende entree voor het Stadspark te realiseren. Over de bestaande watergang wordt een gemetselde duikerbrug aangelegd die qua stijl aansluit bij de oude bruggen in het park. Op deze manier wordt het begin van het park duidelijk gemarkeerd. De ontsluitingsweg wordt begeleid met groepen rhododendrons en bomen om het geheel aan te kleden. De entree zal door de aankleding aansluiten bij de stijl en uitstraling van de rest van het park, "Engels Klassiek".

Op kaart 4 is uitwerking van het voorstel te zien en is een dwarsprofiel ter hoogte van de te realiseren duikerbrug getekend.

Planning.

Met de uitvoering van dit werk kan in het voorjaar van 2009 worden begonnen. De duur van de werkzaamheden is ongeveer drie maanden.

Ad 3. Formaliseren parkeerterrein onder ringweg ter plaatse van de Bornholmstraat.

Waarom?

In het kader van de Langmanmaatregelen zijn bypasses aangelegd langs de Beneluxweg. Hierdoor is de ruimte onder de Zuidelijke Ringweg (Beneluxweg) nadrukkelijk in het zicht komen te liggen. Voor de uitvoering van de maatregelen werd een deel van deze ruimte gebruikt om het verkeer van de Bornholmstraat naar de Gotenburgweg te leiden. De rest van het terrein had geen specifieke functie en werd vaak gebruikt door daklozen, junks of wildkampeerders of diende als opslag van autowrakken.

In de afgelopen maanden is het terrein veelvuldig gebruikt als parkeerplek, hoewel het terrein daar eigenlijk in de huidige staat niet geschikt voor is. Dit heeft een aantal malen tot grote consternatie geleid, bijvoorbeeld als een auto zich weer eens in de modder wist vast te rijden en de inzittenden met een nat pak hulp moesten inschakelen. Vanuit de projectgroep en na overleg met de politie is daarom besloten om het terrein provisorisch geschikt te maken voor de functie parkeren. Tijdens evenementen in de Euroborg wordt met dit terrein de parkeeroverlast op het

bedrijventerrein Eemskanaal teruggedrongen. De inrichting van het parkeerterrein is tijdelijk en bestaat voornamelijk uit zand. Het parkeerterrein heeft daardoor niet de gewenste uitstraling en is niet onder alle weersomstandigheden even bruikbaar. Bij droog weer stuift het zand over de parkeerplaats, wat parkeren tot een tamelijk barre onderneming maakt.

Wat?

De rijbaan tussen de parkeervakken wordt in asfalt uitgevoerd. De parkeerstrook wordt voorzien van halfverharding. Deze halfverharding bestaat uit puin dat moet worden afgevoerd van het als parkeerterrein gebruikte stuk grond langs het Berlage-tracé. Een oplossing die voor beide locaties voordelig is. De randen van het terrein worden voorzien van groene hagen en lage hekken, die omwille van de sociale veiligheid niet hoger dan één meter worden. De kolommen van de Oostelijke Ringweg worden lichtgroen geverfd. Tevens wordt verlichting onder het viaduct aangebracht. In het verleden is het terrein al eens gebruikt als parkeerterrein voor de stadsmaden. Deze hebben inmiddels een nieuwe locatie op Gideon-Zuid. Om ongewenst gebruik van het terrein in de toekomst te voorkomen, wordt bij de toegang een hoogtebalk geplaatst.

Het parkeerterrein ligt in een gebied waar revitalisering plaatsvindt (*Nota Terreinwinst*). Door de volwaardige, definitieve inrichting krijgt het parkeerterrein een uitstraling die een impuls aan de omgeving kan geven. Verder zal in het kader van revitalisering Winschoterdiep-Eemskanaal worden gezocht naar mogelijkheden om de entree van het parkeerterrein te verbijzonderen. Dit kan door het toevoegen van een kunstwerk als verwijzing naar de entree of extra, bijzondere verlichting om de plek nadrukkelijker te markeren.

Voorstel.

We stellen uw raad voor om het parkeerterrein onder dit weggedeelte van de Oostelijke Ringweg te formaliseren en in te richten als een volwaardig, definitief parkeerterrein. Op de bijgevoegde tekening is te zien hoe die vormgegeven wordt. Het parkeerterrein kan zowel in de reguliere situatie als tijdens evenementen in de Euroborg en de binnenstad (bijvoorbeeld de Bloemetjesmarkt) worden ingezet. Op het terrein kan vooralsnog gratis worden geparkeerd, in de toekomst is het mogelijk op dit terrein een betaald parkerenregime te voeren. Bovendien wordt momenteel nog gezocht naar een definitieve plek voor parkeer- en pendeldienst ten behoeve van het UMCG. Deze locatie is hiervoor uitermate geschikt.

Beheer.

Het beheer en onderhoud gaan over naar het Parkeerbedrijf gemeente Groningen.

Planning.

Met dit werk kan in mei 2008 een aanvang worden gemaakt. De werkzaamheden duren ongeveer twee maanden. Voordat de bouwvak begint, is het parkeerterrein aangelegd.

Ad 4. Verleggen Olgerweg.

Waarom?

Op verzoek van de bewoners aan de Olgerweg en omgeving heeft Rijkswaterstaat besloten de geplande tunnel te verschuiven om een betere en veiligere aansluiting van de Olgerweg op de Kielerbocht te realiseren.

Wat?

In de bijlage is te zien dat de Olgerweg 12 meter in noordelijke richting wordt verschoven. Hierdoor ontstaat een rechte kruising van de Kielerbocht en de Olgerweg. Een vrijliggend fietspad wordt geprojecteerd aan de zuidkant van de Olgerweg.

Het gevolg van deze ingreep is dat de oude kruising in de vorm van een zogenaamde "bajonet" verdwijnt en plaatsmaakt voor overzichtelijke, eenvoudigere kruising van wegen. Door de situatie voor de fietser overzichtelijker te maken, wordt een veilige situatie gecreëerd met minder oversteekbewegingen.

Planning.

Het verleggen van de Olgerweg kan pas als de tunnel Olgerweg klaar is. De uitvoering moet daarom afgestemd worden op de planning van Rijkswaterstaat. We verwachten dat de uitvoering eind 2008 gereed is.

Ad 5. Geluidwerende maatregelen ter hoogte van het Stadspark.

Als gevolg van het realiseren van een volledige aansluiting op de A7 bij de Laan Corpus den Hoorn ontstaat een derde deelproject, het treffen van geluidwerende maatregelen ter hoogte van het Stadspark.

Waarom?

De bypasses nemen een groot deel van de groene rand langs de sportvelden weg. Voor de aansluiting A7–Laan Corpus den Hoorn wordt de A7 ter hoogte van het Stadspark omhoog gebracht. Door deze maatregelen veroorzaakt de snelweg geluidsoverlast voor zowel sporters op de nieuwe kunstgrasvelden als bezoekers van het Stadspark. Daarbij ligt de A7 nu hinderlijk in het zicht voor sporters en recreanten.

Op 15 februari 2006 is via een aangenomen motie uitgesproken dat: "Er een groene geluidswal aangelegd dient te worden tussen de sportvelden in het Stadspark en de A7." Bij de motie voor de aanleg van een gedraaid kunstgrasveld (15 november 2006) is dit herhaald. Beide moties zijn als bijlage toegevoegd.

Tijdens de raadscommissie Ruimte en Wonen van 5 september 2007 hebben wij aangegeven dat de aanleg van het kunstgrasveld nagenoeg gereed is. Zodra de metingen zijn afgerond zou een inrichtingsvoorstel gemaakt worden en dekking worden gezocht. Met dit voorstel komen we deze toezeggingen na.

Wat?

Voorgesteld wordt om bovenop, vlak langs de A7 een geluidsscherm te plaatsen van 2,5 meter hoogte. Daarnaast wordt voorgesteld een groene geluidswal aan te leggen tussen de sportvelden en de A7. De twee meter hoge wal reduceert het geluid van de bypasses en biedt bovendien de intimiteit die gewenst is voor het sporten. Als referentie kan de atletiekbaan dienen, hier heerst wel de intieme sfeer die nodig is om goed te kunnen sporten.

Technische details/Planning.

Om echt reductie van het geluid te krijgen is het nodig een geluidsscherm bovenop de A7 te plaatsen van 2,5 meter hoogte vanaf het Gasuniegebouw tot en met het einde van de oprit. *De reductie door een dergelijk scherm zal in het Stadspark circa vier tot vijf decibel zijn. De totale lengte van het geluidsscherm zal ongeveer 800 meter zijn.*

De groene wal is 12 meter breed en 2 meter hoog. Daar bovenop kunnen bomen en struiken geplant worden. Ter hoogte van Velocitas is de strook die beschikbaar is voor de wal het smalst (ca. 12 meter). Ter hoogte van het gedraaide kunstgrasveld is weer meer ruimte beschikbaar, gemiddeld 30 meter. De groenzone kan daar dan ook breder aangelegd worden, te denken valt aan een bosplantsoen met een mantel- en zoomvegetatie (hoge en lage beplanting).

Planning.

De uitvoering van dit werk is afhankelijk van de planning van Rijkswaterstaat. Vooralsnog gaan we er vanuit dat de werkzaamheden medio 2009 afgerond zijn.

Financiën.

De kosten van de voornoemde maatregelen bedragen in totaliteit bijna € 2,7 miljoen. In tabel 1 is aangegeven hoeveel elke maatregel kost.

Tabel 1: kostenoverzicht

Omschrijving:	Kosten:
Fietspad A7 (Piccardthof) tussen LcdH en Bruilweering	€ 224.000
Entree Stadspark	€ 140.000
Beneluxweg parkeerterrein onder ringweg	€ 365.000
Verleggen Olgerweg	€ 143.025
Geluidwerende maatregelen Stadspark	€ 1.460.000
Totaal	€ 2.332.025

Alle bedragen nominaal, excl. BTW.

Binnen de oorspronkelijke grondexploitatie Zuidelijke Ringweg (ZRW) is financieel ruimte ontstaan voor de dekking van deze maatregelen. Dit is na te lezen in de aan deze nota toegevoegde "Herziene begroting Zuidelijke Ringweg Groningen 2007". De financiële ruimte ontstaat, omdat de totale investeringen lager uitvallen dan het totaal beschikbare krediet.

Inclusief genoemde extra investeringen is er nog steeds een positief saldo. Eén en ander is het gevolg van gunstige aanbestedingsresultaten en efficiency in de

Raadsvoorstel - Afronding gemeentelijk deel Langmanmaatregelen Zuidelijke ...

8

voorbereiding en uitvoering.

Begrotingswijziging 2008						
Betrokken dienst(en)	RO/EZ					
Raadsvoorstel	Herziening exploitatie Zuidelijke Ringweg					
Incidenteel / Structureel	Incidenteel					
Soort wijziging	Investering					
Tijdsplanning	2008-2009					
Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Dotatie Reserve	Onttrekking + Reserve	Saldo
7.05 Verkeer & Vervoer (verlaging oorspronkelijk krediet)	3.770.025-	3.770.025-	-	-	-	-
7.05 Verkeer & Vervoer (Langman-projecten)	872.025	872.025	-	-	-	-
7.05 Verkeer & Vervoer (Geluidsvering Stadspark)	1.460.000	1.460.000	-	-	-	-
Totalen begrotingswijziging	1.438.000-	1.438.000-	-	-	-	-

Ad 7. Herziening Exploitatiebegroting 2007.

In de bijlagen is het vertrouwelijke document "Herziene begroting Zuidelijke Ringweg Groningen 2007" (2CC1112) opgenomen. Deze rapportage geeft inzicht in de financiële stand van zaken Zuidelijke Ringweg Groningen (Langman) met peildatum 1 oktober 2007.

Reden van deze herziening is dat de laatste begroting waarover besloten is, alweer uit 2003 stamt. De uitvoering van het project is vergevorderd. Dat de herziening nu gepresenteerd wordt, heeft te maken dat een aantal zaken uitgewerkt zijn. Met name heeft dat te maken met de dekking van de tunnels Meerstad waarover lange tijd onduidelijkheid bestond maar waarover recentelijk een besluit is genomen door de GEM-Meerstad. Ook zijn er een aantal ontwikkelingen die aanvullend zijn op de oorspronkelijke begroting van 2003 waar in deze notitie uitgebreid is ingegaan onder ad 1. tot en met 5. In deze herziening wordt dan ook voorgesteld deze werken mee te nemen in de herziene exploitatie.

Vooruitlopend op het exploitatiesaldo blijkt dat er financiële middelen over zijn. De totale investeringen vallen lager uit dan het totaal beschikbare krediet. Indien de aanvullende elementen worden opgenomen in de begroting dan is het krediet nog steeds toereikend en zelfs zo dat nog steeds een positief saldo overblijft. Daarnaast is de dekking anders geworden waarbij gemeentelijke middelen achterwege kunnen blijven en daarvoor in de plaats middelen van marktpartijen worden ingezet. Concreet gaat het over de bijdrage van de GEM-Meerstad aan de tunnel Meerstad.

Samenvatting.

De afronding van de maatregelen aan de Zuidelijke Ringweg zijn in zicht. Tussen RWS en de gemeente zijn eind jaren '90 op hoofdlijnen afspraken gemaakt over de uitvoering. Afsproken is dat de gemeente een groot deel van de maatregelen uit zal voeren. Hiervoor heeft RWS een financiële bijdrage beschikbaar gesteld. Deze bijdrage is "lumpsum". Dit houdt in dat de risico's voor de gemeente zijn. Heeft de gemeente tegenvallers bij de uitvoering, dan wordt de bijdrage van het Rijk niet hoger. Zijn er meevallers, dan is dat in het voordeel van de gemeente. Naar nu blijkt zijn er meer

Raadsvoorstel - Afronding gemeentelijk deel Langmanmaatregelen Zuidelijke ...

9

meevallers dan tegenvallers.

Het krediet kan daarom worden verlaagd (besluitpunt I.). De totale vrijval is € 3.224.025,--.

Tevens resten er nog een aantal afwerkpunten, "losse eindjes", op locaties waar de werken van Rijkswaterstaat (RWS) ophouden, maar niet naadloos aansluiten op eigendommen of plannen van de gemeente. Wij stellen u voor deze maatregelen uit te mogen voeren en een krediet hiervoor beschikbaar te stellen en te dekken uit de vrijvallende middelen zoals hiervoren genoemd (besluitpunt III.). Het betreft de volgende maatregelen:

1. completeren fietspad langs de A7 (Piccardthof) tussen Laan Corpus den Hoorn en Bruilweering;
2. aanpassen entree Stadspark;
3. formaliseren parkeerterrein onder ringweg ter plaatse van de Bornholmstraat;
4. verleggen Olgerweg.

Vorengenoemde 4 maatregelen zijn allen het gevolg van de uitgevoerde c.q. nog uit te voeren werken in het kader van de doorstromingsmaatregelen.

Indien u instemt met de uitvoering van genoemde maatregelen resteert een vrijval van € 2.352.000,--. Deze middelen zijn in principe vrij te besteden.

We stellen u toch voor een deel van deze middelen in te zetten voor de geluid-werende maatregelen ter hoogte van het Stadspark (besluit IV.) (€ 1.460.000,--) om uitvoering te kunnen geven aan de moties die door uw raad hierover zijn aangenomen. In de herziene Exploitatiebegroting 2007 zijn de kosten voor deze maatregel verwerkt.

Met de uitvoering van de vorenstaande maatregelen resteert een vrijval van € 892.000,--.

De totale begrotingswijziging betreft een kredietverlaging van € 1.438.000,--. Dit bedrag is opgebouwd uit niet gerealiseerde opbrengsten (verwezen wordt naar blz. 6 van de herziene begroting) van afgerond € 546.000,-- en de vrijvallende middelen groot € 892.000,--.

Onder overlegging van de op deze aangelegenheid betrekking hebbende stukken stellen wij u voor te besluiten:

- I. het krediet van 36,186 miljoen euro te verlagen naar 32,416 miljoen euro;
- II. in te stemmen met de voorgestelde maatregelen;
- III. een krediet beschikbaar te stellen van 872 duizend euro voor de volgende maatregelen:
 1. completeren fietspad langs de A7 (Piccardthof) tussen Laan Corpus den Hoorn en Bruilweering;
 2. aanpassen entree Stadspark;
 3. formaliseren parkeerterrein onder ringweg ter plaatse van de Bornholmstraat;
 4. verleggen Olgerweg.en deze te dekken uit de vrijval zoals vermeld in besluitpunt I;
- IV. een krediet beschikbaar te stellen van 1,460 miljoen euro voor de "Geluidwerende maatregelen ter hoogte van het Stadspark" en deze te dekken uit de vrijval zoals vermeld in besluitpunt I.;

Raadsvoorstel - Afronding gemeentelijk deel Langmanmaatregelen Zuidelijke ...

10

- V. de herziene begroting Zuidelijke Ringweg Groningen 2007 vast te stellen;
- VI. de gemeentebegroting 2008 dienovereenkomstig te wijzigen.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester,

Jacq. Wallage.

De secretaris,

H.P. Bakker.

Raadsvoorstel - Stadsfietsen in de Versnelling

RAADSVOORSTEL:

2007-2008

Ons kenmerk: RO 08.1553585

Registratienummer : GR 08.

Ingekomen op :

Onderwerp: Stadsfietsen in de Versnelling

Groningen,

Aan de raad,

Inleiding.

Het grote aantal geparkeerde fietsen in de binnenstad is in februari 2005 aanleiding geweest om het project "Stadsfietsen" te starten. De eerste maatregel betrof het plaatsen van ongeveer 1.500 extra fietsklemmen in 2005. Daarnaast is gezocht naar maatregelen anders dan het bijplaatsen van fietsklemmen in de openbare ruimte. Input hiervoor vormden de resultaten van het onderzoek naar het fietsparkeergedrag van binnenstadsbezoekers dat in opdracht van de gemeente en de Groningen City Club (GCC) is uitgevoerd. Hiervoor zijn tellingen en enquêtes gehouden die ondermeer het wildparkeren van fietsen in de binnenstad in kaart hebben gebracht. Uiteindelijk heeft dit tot drie maatregelen geleid:

- het gratis aanbieden van de bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad;
- het neerleggen van rode lopers op plaatsen waar de doorgang voor de voetgangers wordt beperkt;
- het plaatsen van spitsrekken: extra stallingscapaciteit op drukke momenten van de week.

Het experiment "Stadsfietsen" eindigt op 1 maart 2008 en is nadrukkelijk als experiment gepresenteerd. Zodoende kunnen vernieuwende en onconventionele maatregelen genomen worden. Bovendien kan van deze maatregelen geleerd worden. Het neerleggen van rode lopers en het plaatsen van spitsrekken zijn hiervan sprekende voorbeelden. Een breed samengestelde projectgroep heeft het experiment begeleid. Naast gemeentelijke vertegenwoordigers hebben de Groningen City Club (GCC), de Fietsersbond, de Regiopolitie, de Stichting Veiligheidszorg en Bewaakte Rijwielstallingen zitting in deze projectgroep.

In dit raadsvoorstel worden de resultaten van het experiment "Stadsfietsen" gepresenteerd en is een voorstel geformuleerd hoe we verder willen met het fietsparkeerbeleid in de binnenstad.

Raadsvoorstel - Stadsfietsen in de Versnelling

2

Doel van het experiment.

Het experiment "Stadsfietsen" heeft tot doel om "het fietsparkeren in de binnenstad beheersbaar te maken". In de binnenstad is de beschikbaarheid van de openbare ruimte beperkt in relatie tot de vraag. Door de toegenomen drukte treden vaker conflicten op tussen fietsers en andere weggebruikers. Voorbeelden hiervan zijn de Vismarkt, de Folkingstraat en de Guldenstraat. Daarnaast zijn er verschillende locaties met conflicten tussen losgestalde fietsen op straat en voetgangers, bij voorbeeld bij Scholten Selexyz, Vanilia en de Korenbeurs. Hier staan veel fietsen die de doorgangruimte voor de voetganger beperken.

Om de openbare ruimte meer terug te geven aan de voetganger is in het kader van "Stadsfietsen" een drietal maatregelen genomen. Dit betreft:

- het gratis aanbieden van de bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad;
- het neerleggen van rode lopers op plaatsen waar de doorgang voor de voetgangers wordt beperkt;
- het plaatsen van spitsrekken: extra stallingscapaciteit op drukke momenten van de week.

Bij de start van "Stadsfietsen" is als doelstelling geformuleerd dat er een toename van 20% van het aantal fietsen in de bewaakte stallingen (van 450 naar 540 fietsen) moet optreden. Dit percentage is gebaseerd op ervaringen elders in het land (zoals Apeldoorn). De gedachte hierachter is dat door het aanbieden van gratis bewaakte stallingscapaciteit de binnenstadsbezoeker wordt verleid om de fiets in de bewaakte stalling te plaatsen en niet in de openbare ruimte. Een andere doelstelling is dat het aantal losgestalde fietsen op straat moet afnemen met minimaal 10%.

Resultaten "Stadsfietsen".

Om te kunnen vaststellen of de beoogde doelstellingen zijn gehaald zijn voor en na invoering van het experiment "Stadsfietsen" verschillende onderzoeken gedaan, namelijk:

- fietsparkeertellingen in de openbare ruimte;
- fietsparkeertellingen in de bewaakte fietsenstallingen;
- enquêtes onder binnenstadsbezoekers (zowel in de bewaakte fietsenstallingen als bij stallers op straat).

De resultaten van de verschillende onderzoeken zijn opgenomen in bijlage 1.

De belangrijkste resultaten zijn:

- het drukste moment voor wat betreft het aantal gestalde fietsen in de binnenstad is de zaterdagmiddag;
- in het onderzochte gebied in de binnenstad is het totale aantal gestalde fietsen op straat (klemmen én losgestald) toegenomen met circa 8% op vrijdag (+ 99 fietsen) en 13 à 14% op dinsdag (+ 76 fietsen), donderdag (+ 133 fietsen) en zaterdag (+ 165 fietsen);
- in het onderzochte gebied in de binnenstad is het aantal los gestalde fietsen (niet in een klem) gedaald met circa 4% op zaterdag (- 48 fietsen), ongeveer 10% op dinsdag (- 68 fietsen) en donderdag (- 96 fietsen) en circa 12% op vrijdag (- 109 fietsen);

Raadsvoorstel - Stadsfietsen in de Versnelling

3

- de bewaakte fietsenstallingen worden voornamelijk gebruikt door mensen die met de fiets naar het werk gaan en de fiets daarvoor in de bewaakte fietsenstalling stallen;
- de helft van de personen die de fiets op straat stalt, brengt een kort (winkel)-bezoek aan de binnenstad (< 30 minuten). Zij kiezen ervoor de fiets in een fietsklem of los op straat te stallen;
- de helft van de ondervraagden vindt dat er meer fietsklemmen in de binnenstad moeten komen;
- het merendeel van de ondervraagden zet de fiets niet vast met een extra slot;
- het aantal ondervraagden dat de losgestalde fietsen in de binnenstad als een probleem ervaart, is gestegen van 45% (in 2006) tot 54% (in 2007).

Naast de resultaten uit voornoemde onderzoeken blijkt uit de reacties van de binnenstadsondernemers, de mensen op straat en de berichtgeving in zowel de regionale als de landelijke pers dat het experiment "Stadsfietsen" als geslaagd mag worden beschouwd. Mensen zijn erg tevreden met de ordelijk gestalde fietsen, de gegaran-deerde doorgang voor voetgangers en de extra stallingscapaciteit op straat.

Conclusies.

Uit onderzoek blijkt dat het aantal gestalde fietsen in de bewaakte fietsenstallingen is gestegen met ruim 33%. Dit ligt ruim boven de beoogde doelstelling van 20%. Op straat is het totaal aantal gestalde fietsen (klemmen én losgestald) in de binnenstad toegenomen met 8 tot 14%. Toch is het aantal los gestalde fietsen op straat op dinsdag, donderdag en vrijdag gedaald met 10 à 12%. Dit is in overeenstemming met de geformuleerde doelstelling, namelijk een afname van 10%. Alleen op zaterdag wordt de doelstelling niet gehaald, aangezien de afname dan beperkt is tot circa 4%.

Uit de toename van het totale aantal gestalde fietsen in de binnenstad, maar een afname van het aantal los gestalde fietsen in de openbare ruimte blijkt dat fietsers de fietsklemmen hebben ontdekt. Het aantal "netjes" gestalde fietsen is toegenomen. Het resultaat is zichtbaar op straat: minder rondzwervende fietsen en dus minder overlast.

Een toename van het aantal gestalde fietsen in de binnenstad kan overigens betekenen dat fietsers hun fiets nu dichter bij de bestemming parkeren, of dat de aanwezigheid van spitsrekken het fietsparkeren vergemakkelijkt. Ook is het mogelijk dat Stadjes zijn overgestapt van de stadsbus naar de fiets. Tenslotte geldt dat door autonome ontwikkelingen het binnenstadsbezoek en dus het gebruik van de fiets voor een bezoek aan de binnenstad toeneemt.



Figuur 1: Spitsrekken in de Guldenstraat

Raadsvoorstel - Stadfietsen in de Versnelling

4

Voorstel.

De positieve publiciteit, de ervaringen die met het experiment "Stadsfietsen" zijn opgedaan en de resultaten van het evaluatieonderzoek leiden tot het volgende voorstel.

Bewaakte fietsenstallingen.

De sterke toename van het gebruik van de bewaakte fietsenstallingen (ruim 33%) betekent dat de doelstelling van 20% ruimschoots is gehaald. Bovendien worden de stallingen gebruikt waarvoor ze bedoeld zijn, namelijk voor fietsers die langere tijd hun fiets stallen. Voor het winkelend publiek zijn de bewaakte stallingen minder aantrekkelijk. Voor een kort en snel bezoek aan een winkel is men niet bereid om de fiets in de bewaakte stalling te plaatsen, ook al is deze gratis. Het kost mensen teveel moeite in verhouding tot de duur van het bezoek (< 30 minuten).

Voorgesteld wordt het experiment met het gratis stallen in de vier binnenstadsstallingen ingaande 1 maart 2008 structureel te maken. De kosten hiervan bedragen circa € 150.000,- op jaarbasis. Dekking voor dit bedrag wordt gevonden in de binnenkort uit te brengen "Nota Parkeren 2008".

Voor de toekomst liggen er kansen voor het verder professionaliseren van de bewaakte stallingen als onderdeel van het totale fietsparkeerbeleid. Zo zal bij het Groninger Forum een bewaakte stalling worden gerealiseerd van minimaal 1.500 plaatsen. Ook in de discussie over de noordwand van de Grote Markt speelt het fietsparkeren een prominente rol. Tenslotte wordt de parkeergarage in de Haddingestraat na het gereedkomen van de parkeergarage onder het Groninger Forum (2014) getransformeerd tot (auto)buurtstallingsgarage. Tegelijkertijd kan de huidige capaciteit van de fietsenstalling (circa 100 plaatsen) worden uitgebreid, zodat aan de zuidkant van het kernwinkelgebied extra stallingscapaciteit ontstaat.

In samenwerking met de Groningen City Club (GCC) en grote werkgevers in de binnenstad is een stimuleringsactie om werknemers te verleiden om de bewaakte stallingen te gebruiken een goede mogelijkheid om het gebruik van de bewaakte stallingen verder te stimuleren. Ook kan een dergelijke actie bijdragen aan een vermindering van het stallen op straat, waarmee ruimte voor de kortparkerende bezoeker ontstaat.

Daarnaast kunnen de bewaakte stallingen ook een steviger rol gaan spelen in het fietsparkeren van de binnenstadsbewoners. Niet iedereen heeft namelijk de mogelijkheid de fiets in pandig te stallen. Dit betekent dat veel bewoners hun fiets op straat stallen (Folkingestraat, Vismarkt). Met als gevolg dat er voor binnenstadsbezoekers geen ruimte in de fietsklemmen is. De mogelijkheid om een aantal bewaakte stallingen (zoals Oude Boteringestraat en Pathé) in te richten als nacht-stalling moet nader verkend worden. Nieuwe technologie biedt hiertoe mogelijkheden. Voorbeeld van een dergelijk concept is de nieuwe automatische stations-stalling in Zutphen.

Overigens zal in de in het voorjaar te verschijnen nieuwe "Nota Parkeren 2008" verder worden ingegaan op de ontwikkeling van de bewaakte stallingen tot werknemers- en bewonersstalling.

Raadsvoorstel - Stadsfietsen in de Versnelling

5

Rode lopers.

Het effect van het neerleggen van rode lopers op een zevental locaties in de binnenstad is onmiskenbaar bewezen. Het is een eenvoudige en zeer doeltreffende maatregel gebleken om de doorgang en de veiligheid voor voetgangers te garanderen: fietsers zetten hun fiets niet op de rode lopers.

We zijn ons ervan bewust dat voorkomen moet worden dat de gehele binnenstad vol wordt gelegd met rode lopers. Ondernemers elders in de binnenstad hebben inmiddels het succes van de rode lopers ontdekt. In de afgelopen maanden hebben ons meerdere verzoeken bereikt om ook op andere locaties de rode lopers neer te leggen: Poelestraat (Images), Folkingerstraat en Vismarkt (Australian).

De rode lopers hebben echter niet als doel de toegang tot de winkel te verbeteren maar de doorgang en de veiligheid van de voetgangers in de openbare ruimte te garanderen. Daarom stellen we voor om de huidige locaties met de rode lopers te handhaven en niet tot uitbreiding van het aantal locaties over te gaan.



Figuur 2: Rode loper bij Scholten Selexyz

Spitsrekken.

Naast de rode lopers zijn de spitsrekken het meest opvallende element van het experiment "Stadsfietsen". Zij voorzien duidelijk in een behoefte: Stadgers zijn enthousiast en zetten hun fiets in de spitsrekken in plaats van elders in de openbare ruimte. Op de dagen en momenten waarop de spitsrekken aanwezig zijn, is er sprake van minder losgestalde fietsen. Wanneer de voor- (geen spitsrekken) en nasituatie (wel spitsrekken) met elkaar vergeleken worden, ontstaat het beeld zoals in tabel 1 is weergegeven. Daarbij is een gemiddelde genomen over de donderdag, vrijdag en zaterdag per locatie.

Locatie	Vershil
Vismarkt oostzijde (naast Vanilia)	-15%
Guldenstraat (tegenover Scholten Selexyz)	-11%
Grote Markt noordzijde (beide kanten)	-9%

Tabel 1: Verschil losgestalde fietsen in gebieden met spitsrekken in de voor- en nasituatie.

Raadsvoorstel - Stadfietsen in de Versnelling

6

Van de 8 locaties waar nu spitsrekken worden geplaatst, is er een aantal die in aanmerking komt voor definitieve fietsrekken. Dit betreft de volgende locaties:

- Korenbeurs (achterzijde);
- Pelsterstraat (naast Megamax);
- Vismarkt oostzijde (naast Vanilia);
- Gedempte Zuiderdiep (voor Pathé).

Op de overige locaties blijven de spitsrekken vooralsnog gehandhaafd: Guldenstraat (voor Scholten Selexyz), Grote Markt noordzijde (nabij de Waagstraat) en Grote Markt oostzijde (voor de VVV). Hier komen geen vaste fietsklemmen, omdat de kwaliteit van de openbare ruimte hierdoor teveel aangetast zou worden.

De spitsrekken op de locatie Gedempte Zuiderdiep (voor Pathé) hebben tijdens de proef een permanent karakter gekregen. De rekken voorzien in een behoefte voor het stallen van fietsen van studenten die overdag in de Pathé-bioscoop colleges volgen. De rekken dragen bovendien bij aan een ordelijker stallingsgedrag. Wij stellen voor de spitsrekken op deze locatie te vervangen door definitieve fietsrekken, van het type zoals ook elders in de binnenstad. Naast de capaciteitsuitbreiding van de bewaakte stalling onder de bioscoop tot 400 plaatsen dragen de spitsrekken bij aan verbetering van de doorgang en de veiligheid voor voetgangers.

Gedurende het experiment is door City Stewards van de Stichting Veiligheidszorg Groningen specifiek aandacht besteed aan de verwijzing naar de bewaakte fietsenstalling onder de bioscoop en de aanwezige spitsrekken. De ervaringen hiermee zijn zeer positief en de inzet van City Stewards draagt dan ook bij aan verandering van het fietsparkeergedrag (bioscoopbezoekers, studenten). Goede samenwerking tussen de diverse partijen zoals de RUG, Stichting Veiligheidszorg Groningen en de Pathé-bioscoop hebben bijgedragen aan het succes.



Figuur 3: Situatie oostzijde Vismarkt (zonder spitsrekken)



Figuur 4: Situatie oostzijde Vismarkt (met spitsrekken)

Eén locatie vraagt om een speciale benadering. Dit betreft de locatie Oude Ebbingestraat (onder de galerij bij Vulpenwereld). Het gaat hier om 210 fietsklemmen. Voor inwoners uit de noordoostelijke stadswijken vormt de Ebbingestraat de belangrijkste fietsroute van en naar de binnenstad. De vaste klemmen aan het einde van de Oude Ebbingestraat liggen dan ook op een strategisch goede plek. In het verleden is er echter

Raadsvoorstel - Stadsfietsen in de Versnelling

7

voor gekozen om deze fietsklemmen gedurende het evenementenseizoen (bloemenjaarmarkt tot en met de kermis met Bommen Berend) te verwijderen. De plekken van de fietsklemmen zijn dan beschikbaar voor de (verplaatste) warenmarkt. Voor fietsers uit de genoemde richting is op dat moment geen alternatieve stallingsmogelijkheid aanwezig.

Voorgesteld wordt de fietsklemmen in het vervolg alleen te verwijderen indien dit noodzakelijk is in verband met de verplaatste warenmarkt. Dit zal slechts een aantal malen per jaar zijn. Op de overige momenten kunnen er dus gewoon fietsen gestald worden, dit in tegenstelling tot de huidige situatie.

De huidige spitsrekken bieden de mogelijkheid om de fiets met een extra slot vast te maken aan de rekken. Dit leidt ertoe dat zich op zondagmorgen soms situaties voordoen, waarbij medewerkers van Bewaakte Rijwielstallingen de vastgemaakte fietsen moeten wegsnijden. Uit het evaluatieonderzoek blijkt echter dat er niet of nauwelijks behoefte is bij gebruikers van de spitsrekken om de fiets met een extra slot vast te kunnen maken. Daarnaast blijkt uit informatie van Bewaakte Rijwielstallingen dat in de eerste weken van het experiment op zondagmorgen 10 tot 15 fietsen zijn "weggeknipt". Inmiddels is dit aantal afgenomen tot maximaal 5 fietsen per week.

Financiën.

Continuering van "Stadsfietsen" betekent dat er kosten zijn verbonden aan de drie onderdelen van het project. Hierbij moet onderscheid gemaakt worden in jaarlijkse exploitatiekosten en investeringskosten.

Jaarlijkse exploitatiekosten.

De jaarlijkse kosten van de gratis bewaakte fietsenstallingen in de binnenstad bedragen € 150.000,--.

Bewaakte Rijwielstallingen draagt de zorg voor het op maandag tot en met zaterdag neerleggen en oprollen van de rode lopers en het plaatsen van de spitsrekken. Voor de spitsrekken betreffen de kosten het wekelijks plaatsen van de rekken op donderdag en het verwijderen op zondagmorgen. De jaarlijkse plaatsingskosten van de spitsrekken en het neerleggen en oprollen van de rode lopers bedragen € 40.000,--.

Investeringskosten.

Er zijn investeringen nodig voor het plaatsen van vaste klemmen. Dit betreft de klemmen achter de Korenbeurs, in de Pelsterstraat (naast Megamax), aan de Vismarkt oostzijde (naast Vanilia) en op het Gedempte Zuiderdiep (voor Pathé). De kosten voor het plaatsen van klemmen bij de Korenbeurs, in de Pelsterstraat en aan de Vismarkt bedragen € 40.000,-- en op het Gedempte Zuiderdiep € 30.000,--. Daarnaast worden spitsrekken aangeschaft omdat de huidige rekken "geleend" zijn en weer ingezet moeten worden op de oorspronkelijke locaties. Deze kosten bedragen ongeveer € 15.000,--. De totale investeringskosten komen daarmee op € 85.000,--.

Tenslotte is extra communicatie noodzakelijk. Vooral om het gebruik van de gratis bewaakte stallingen te stimuleren. Hiervoor is voor het jaar 2008 € 10.000,-- geraamd.

Raadsvoorstel - Stadfietsen in de Versnelling

8

Dekking.

De jaarlijkse exploitatiekosten van de rode lopers en de spitsrekken (€ 40.000,-) en de jaarlijkse exploitatiekosten van de bewaakte rijwielstallingen (€ 150.000,-) bedragen in totaal € 190.000,-. Deze kosten worden, vooruitlopend op de besluit-vorming van de "Nota Parkeren 2008", vooralsnog gedekt uit de exploitatie van het Parkeerbedrijf.

De communicatiekosten (€ 10.000,-) worden gedekt uit "Nieuw Beleid 2007", post "fietsnota Stap Op!".

De incidentele lasten (€ 85.000,-) voor de aanschaf van vaste fietsklemmen in de openbare ruimte en spitsrekken worden gedekt uit het budget SDC 2007/2008, onderdeel aanpak fietsendiefstal.

In onderstaand overzicht is de begrotingswijziging opgenomen:

Begrotingswijziging 2008						
Betrokken dienst(en)	RO/EZ					
Raadsvoorstel	Stadfietsen in de Versnelling					
Incidenteel / Structureel	Incidenteel					
Soort wijziging	Exploitatie					
Financiële begrotingswijziging	Lasten	Daten	Saldo	Dotatie Reserve	Onttrekking + Reserve	Saldo
7.05 RO/EZ - Verkeer & Vervoer (Communicatie)	10.000		10.000,-	-		10.000,-
7.05 RO/EZ - Verkeer & Vervoer (dienstreserve Nlv beleid)	-		-		10.000	10.000
Totale begrotingswijziging	10.000	-	10.000,-	-	10.000	-

Communicatie.

Het definitief invoeren van "Stadfietsen" betekent dat hierover via diverse kanalen gecommuniceerd moet worden, onder andere met berichtgeving in de Gezinsbode (Stadsberichten). Ook via medewerkers van Bewaakte Rijwielstallingen en de City Stewards kunnen de Stadgers worden bereikt. Daarnaast moet in de communicatie naar werknemers in de binnenstad een beroep worden gedaan op de Groningen City Club (GCC) en de Kamer van Koophandel. Werknemers moeten worden gestimuleerd om van de bewaakte stallingen gebruik te maken.

Bovendien is het van belang om het stallingsgedrag van Stadgers te beïnvloeden, onder meer door de inzet van Stadswachten en City Stewards. Zij kunnen Stadgers wijzen op de bewaakte rijwielstallingen en de fietsklemmen in de openbare ruimte.

Op grond van vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

- I. de plaatsing van spitsrekken voort te zetten op de locaties Guldenstraat, Grote Markt (ter hoogte van de Waagstraat en voor de VVV);
- II. rode lopers te handhaven en de locaties te beperken tot de locaties welke deel uitmaken van "Stadfietsen";
- III. op de locaties Pelsterstraat (Megamax), Vismarkt oostzijde (Vanilia), Korenbeurs (achterzijde) en Zuiderdiep (Pathé) de spitsrekken te vervangen door vaste fietsklemmen;

Raadsvoorstel - Stadfietsen in de Versnelling

9

- IV. de fietsklemmen aan het einde van de Oude Ebbingestraat (Vulpenwereld) tijdens het evenementenseizoen te laten staan en alleen bij evenementen tijdelijk te verplaatsen;
- V. de vier bewaakte stallingen in de binnenstad gratis te maken;
- VI. de jaarlijkse exploitatiekosten van de bewaakte stallingen (€ 150.000,-), spitsrekken en rode lopers (€ 40.000,-) van in totaal € 190.000,- vooralsnog met ingang van 1 januari 2008 ten laste te brengen van het Parkeerbedrijf;
- VII. de incidentele lasten van aanschaf van fietsklemmen in de openbare ruimte en spitsrekken ad € 85.000,- ten laste te brengen van het budget SDC 2007/2008, onderdeel aanpak fietsendiefstal;
- VIII. de incidentele kosten van communicatie ad € 10.000,- ten laste te brengen van "Nieuw Beleid 2007, post fietsnota Stap Op!";
- IX. de gemeentebegroting 2008 dienovereenkomstig te wijzigen.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester,

De secretaris,

Jacq. Wallage.

H.P. Bakker.