Voorlopige agenda van de commissie Beheer en Verkeer van 13 april 2011

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

Datum:	woensdag 13 april 2011
Aanvang:	20:00 tot 22:30 uur
Locatie:	Nieuwe raadzaal
Voorzitter:	mw. A.M.J. Riemersma
Griffier:	J. Dekker (050) 3677689

A. Algemeen deel

A1. Opening en mededelingen

A2. Vaststelling agenda

A3. Lange-termijnagenda en lijst moties en toezeggingen

A4. Conformstukken

a. Aanpassingen in hoofdstuk 4 van de Algemene Subsidieverordening (ASV) GR 11.2543624
(raadsvoorstel 3 maart 2011)
Bestuursdocument - Aanpassingen in hoofdstuk 4 van de Algemene subsidieverordening.gr11.2543624 (pdf)

b. Aanvullend krediet riolering Grunobuurt GR11.2556307
(raadsvoorstel 10 maart 2011)
Raadsvoorstel - Aanvullend krediet riolering Grunobuurt.GR11.2556307pdf (pdf)

c. Afsluiting programma's sanering riolering 2007 en 2008 GR11.2556308
(raadsvoorstel 10 maart 2011)
Raadsvoorstel - Afsluiting programma sanering riolering 2007-2008.GR11.2556308pdf (pdf)

d. Beantwoording vragen over hondenbeleid
(collebrief 29 maart 2011)
Collegebrief - Beantwoording vragen over het hondenbeleid (pdf)

A5. Rondvraag

B. Inhoudelijk deel

B1. BORG-rapportage 2010 en voorstel BORG-niveaus voor 2011(raadsvoorstel 10 maart 2011) GR11.2556310
Raadsvoorstel - Borgrapportage 2010.GR11.2556310pdf (pdf)

B2. Station Europapark: fietsroute Helperzoom en fietsenkelder GR11.2565275
(raadsvoorstel 18 maart 2011)
Bestuursdocument - Station Europapark fietsroute Helperzoom en fietsenkelder.gr11.2565275 (pdf)

B3. Schetsontwerp Sontwegtracé GR 11.2573933
(raadsvoorstel 29 maart 2011)
Raadsvoorstel - Schetsontwerp Sontwegtrace.gr11.2573933pdf (pdf)

B4. Plan Beter OV in Stad en Ommeland
(op verzoek van de Stadspartij)
Bijlage - Plan Beter OV in Stad en Ommeland21 (pdf)
Bijlage - Factsheet Plan B pdf (pdf)

B5. Staat V GR11.2569505
(collegebrief 23 maart 2011)
Collegebrief - Staat V.GR11.2569505pdf (pdf)

B6. Vervolg nota Duurzame Mobiliteit GR11.2571352
(collegebrief 25 maart 2011)
Collegebrief Vervolg nota Duurzame Mobiliteit (pdf)
Bijlage - Duurzame mobiliteit Beleidsnota Verkeer en Vervoer 2007-2010 (pdf)

C. Huishoudelijk deel

C1. Ingekomen stukken en stukken ter kennisname

C2. Vaststelling verslag 16 maart 2011
verslag (pdf)

Bij commissievergaderingen kunt u gebruik maken van het spreekrecht bij de inhoudelijke agendapunten (inclusief de conformstukken onder A) en de rondvraag.

U krijgt dan drie minuten de gelegenheid de commissieleden te vertellen hoe u over een onderwerp denkt. Voor aanmelding en informatie kunt u terecht bij de commissiegriffier. De agenda's zijn onder voorbehoud. De definitieve agenda's worden in de vergadering vastgesteld.

Bestuursdienst

gemeente Groningen

RAADSVOORSTEL:
2010-2011
Ons kenmerk: MD 11.2517378
Registratienummer : GR 11.
Ingekomen op :

Onderwerp: Aanpassingen in hoofdstuk 4 van de Algemene subsidieverordening (ASV)

Groningen, - 3 MRT 2011

Aan de raad,

U bent bevoegd om subsidieplafonds vast te stellen . Zo'n plafond is een verplichte weigeringgrond voor subsidies boven dat bedrag. Hiermee wordt een ongecontroleerde toename van subsidie-uitgaven voorkomen. Binnen de plafonds heeft ons college enige speelruimte. Vanzelfsprekend zullen de afzonderlijke subsidieaanvragen beoordeeld worden aan de hand van de criteria uit de ASV.

Binnen H4 van de huidige ASV is een aantal aanpassingen wenselijk voor subsidies voor de schoonmaakacties en duurzaamheid, daarom verzoeken wij u de raad voor te stellen nieuwe plafonds vast te stellen.

Schoonmaakacties.
Bewoners zetten zich samen in voor een buurt, wijk en stad waar het prettig is om te verblijven. Een stad die schoon is, is mooi en veilig. Samenwerken met bewoners bij onderhoud en beheer in Groningen is inmiddels een goede gewoonte. Om de schoonmaakacties meer te verspreiden over het gehele jaar willen wij een aantal aan de reeds bestaande schoonmaakacties toevoegen. Wij zullen dit doen binnen het huidige beschikbaar gestelde budget. Er dienen dan ook een aantal kleine verschuivingen plaats te vinden binnen de bestaande subsidieregels voor schoonmaakacties.

Duurzaamheid.
De subsidieplafonds moeten jaarlijks worden vastgesteld in het jaarprogramma duurzaamheid (art. 5, hoofdstuk 4, afd. 3 ASV). Voor 2011 en de volgende jaren wordt echter geen jaarprogramma duurzaamheid opgesteld. De activiteiten op het gebied van duurzaamheid zijn opgenomen in de programmabegroting. Hierdoor kan niet worden voldaan aan de verplichting uit de ASV, om de subsidieplafonds in het programma op te nemen. Voor 2012 en verder kan voor het vaststellen van de plafonds worden aangesloten bij het vaststellen van de programmabegroting. Daarmee wordt een verband gelegd tussen de inhoudelijke planning van activiteiten en de bijbehorende subsidieplafonds. Voor 2011 is dit niet meer mogelijk en moet afzonderlijk besloten worden over de subsidieplafonds.

SE.4.C

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

I. de verordening tot wijziging van de ASV vast te stellen;

II. bijlage 1 financiële toelichting van schoonmaakacties in te trekken met ingang van de dag na bekendmaking van de verordening tot wijziging;

III. subsidieplafonds voor 2011 voor Milieu en duurzaamheid (afd. 3 van hoofdstuk 4 ASV) vast te stellen op:
   a. € 30.000,-- voor waarderingssubsidies aan organisaties;
   b. € 30.000,-- voor het subsidiëren van energiescans bij bedrijven;
   c. € 75.000,-- voor subsidies aan overige activiteiten in verband met de programmabegroting, voor zover vallen onder afd. 3 van hoofdstuk 4 van de ASV (Milieu en duurzaamheid);

IV. vorenstaande wijzigingen bekend te maken door plaatsing in het gemeenteblad en te publiceren in de Groninger Gezinsbode;

V. deze wijzigingen in werking te laten treden met ingang van de dag na bekendmaking.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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

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

- ontwerp -

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN;

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van ...
(bijlage raadsverslag nr.);

gelet op artikel 149 van de Gemeentewet;

HEEFT BESLOTEN:

de Verordening tot wijziging van de Algemene Subsidieverordening
vast te stellen.

Artikel I. Wijziging verordening.
De Algemene Subsidieverordening wordt als volgt gewijzigd:

A. artikel 3 lid 1 van hoofdstuk 4, afd. 1 toevoegen de volgende subsidievormen: het zusje van LenteKriebels en ZomerKriebels;

B. artikel 4 van hoofdstuk 4, afd. 1:
1. in het eerste lid wordt het maximum bedrag van zwerfvuilteam acties verlaagd naar € 250,-- per team per jaar;
2. in het derde lid wordt het maximum bedrag van incidentele acties verlaagd naar € 250,-- per actie;
3. lid 5 en 6 toe te voegen met daarin in lid 5: de subsidie in het kader van het zusje van LenteKriebels bedraagt maximaal € 250,-- per actie en voor lid 6: de subsidie in het kader van ZomerKriebels bedraagt maximaal € 250,-- per actie;

C. artikel 5 van hoofdstuk 4, afd. 3 de verplichte opname van subsidieplafonds in het jaarprogramma, te veranderen in de verplichte opname van subsidieplafonds in de programmabegroting;

D. bijlage 1 financiële toelichting van schoonmaakacties in te trekken.

Artikel II Inwerkingtreding.
Dit besluit treedt in werking de dag na bekendmaking.

Gedaan te Groningen in de openbare raadsvergadering van

De griffier, De voorzitter,

mr. L.A.M. (Leo) Aarden. dr. J.P. (Peter) Rehwinkel.

Groninger Gezinsbode - Verplichte Mededelingen
Plaatsing:
(Balkje: Bekendmaking)

Verordening tot wijziging van de Algemene Subsidie Verordening

De raad van de gemeente Groningen maakt bekend:

dat hij in zijn vergadering van 30 maart 2011, de verordening tot wijziging van de Algemene Subsidieverordening (ASV), heeft vastgesteld.

Deze verordening is gewijzigd op de volgende punten:

1. artikel 3 lid 1 van hoofdstuk 4, afd. 1 toe voegen de volgende subsidievormen: het zusje van LenteKriebels en ZomerKriebels;

2. artikel 4 van hoofdstuk 4, afd. 1:
   1. in het eerste lid wordt het maximum bedrag van zwerfvuilteam acties verlaagd naar € 250,00 per team per jaar;
   2. in het derde lid wordt het maximum bedrag van incidentele acties verlaagd naar € 250,00 per actie;
   3. lid 5 en 6 toe te voegen met daarin in lid 5: de subsidie in het kader van het zusje van Lente Kriebels bedraagt maximaal € 250,00 per actie en voor lid 6: de subsidie in het kader van ZomerKriebels bedraagt maximaal € 250,00 per actie;

3. artikel 5 van hoofdstuk 4, afd. 3 de verplichte opname van subsidieplafonds in het jaarprogramma, te veranderen in de verplichte opname van subsidieplafonds in de programmabegroting;

4. bijlage 1 financiële toelichting van schoonmaakacties in te trekken.

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

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

Groningen,

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

Bestuursdienst

gemeente Groningen

RAADSVOORSTEL:
2010-2011
Ons kenmerk: RO 11.2532967
Registratienummer : GR 11.
Ingekomen op :

Onderwerp: Aanvullend krediet riolering Grunobuurt

Groningen, 10 MRT 2011

Aan de raad,

Aanleiding.
In het programma sanering riolering 2007 is de herinrichting van de Grunobuurt opgenomen. Het programma is gebaseerd op het door de raad vastgestelde Groninger Rioleringsplan 2003-2007. Het beschikbaar gestelde krediet voor het programma 2007 ad € 7.924.000,-- is inmiddels besteed. Alle projecten zijn uitgevoerd met uitzondering van de herinrichting van de Grunobuurt. In een afzonderlijk raadsvoorstel wordt daarom voorgesteld het programma 2007 financieel af te sluiten. Het project herinrichting Grunobuurt wordt in 2011 echter alsnog uitgevoerd. Aangezien het krediet is besteed, wordt voorgesteld een aanvullend krediet beschikbaar te stellen van € 650.000,-- en toe te voegen aan het programma 2011.

Uitvoering herinrichting Grunobuurt.
De herinrichting van de Grunobuurt wordt uitgevoerd door woningbouwcorporatie Nijestee. De riolering maakt hier onderdeel van uit. Het project is opgenomen in het programma sanering riolering 2007, maar is tot op heden nog niet uitgevoerd. Inmiddels is duidelijk geworden dat de uitvoering in 2011 alsnog zal gaan plaatsvinden.

Aanvullend krediet.
Binnen het programma sanering riolering 2007 is het beschikbare krediet ontoereikend voor de aanpak van de riolering Grunobuurt. Dit heeft een financieel-technische oorzaak. In 2007 is het krediet exclusief BTW aangevraagd. Dit is in overeenstemming met de interne richtlijn om kredieten netto aan te vragen. Op grond van de Gemeentewet wordt compensabele BTW uit het BTW Compensatie Fonds (BCF) echter gerekend tot de kosten van de rioolheffing. Dit uitgangspunt hebben wij toegepast, waardoor het aangevraagde krediet ontoereikend is om het genoemde project uit te voeren. Aangezien het krediet is uitgegeven, wordt in een afzonderlijk raadsvoorstel voorgesteld het programma 2007 af te sluiten. In het programma "sanering riolering 2011", dat in uw raad van 15 december 2010 is vastgesteld, hebben wij geen rekening gehouden met dit project. Daarom wordt voorgesteld een aanvullend krediet beschikbaar te stellen.

SE.4.C

Financiën.
De kosten voor de aanpak van de riolering in de Grunobuurt zijn geraamd op € 752.000,--. Eerder is toegelicht dat in een afzonderlijk raadsvoorstel wordt voorgesteld het programma 2007 af te sluiten. Dit geldt ook voor het programma 2008. Voor 2007/2008 resteert nog een kredietruimte van € 102.000,--. Bij de afsluiting wordt voorgesteld de resterende kredietruimte van € 102.000,-- toe te voegen aan het programma sanering riolering 2011 voor de aanpak riolering Grunobuurt. Resteert nog een benodigd krediet van € 650.000,--. Daarom wordt voorgesteld een aanvullend krediet beschikbaar te stellen van € 650.000,-- voor het programma sanering riolering 2011. Het totale krediet voor het programma sanering riolering 2011 komt daarmee op € 14.316.000,--. De kapitaallasten kunnen worden gedekt uit de opbrengsten rioolrecht. Het beschikbaar stellen van een aanvullend krediet zal niet leiden tot een verhoging van het rioolrecht. Door bijdragen van derden in 2007 (totaal € 748.000,--) zijn de kapitaallasten lager dan geraamd. Het gaat om projecten die gecombineerd worden uitgevoerd. Andere partijen liften in dit geval met de rioleringsprojecten mee.

Begrotingswijziging 2011

Betrokken dienst(en)	RO/EZ
Raadsvoorstel	Afsluiting programma sanering riolering 2007 en 2008
Incidenteel / Structureel	Incidenteel
Soort wijziging	Investering
Tijdsplanning krediet	2011-2012

	Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Dotatie - Reserve	Onttrekking + Reserve	Saldo
9.1	kwaliteit van de leefomgeging (sanering riolering 2011)	650.000		650.000-			650.000-
	Totalen begrotingswijziging	**650.000**	-	**650.000-**	-	-	**650.000-**

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:
I. voor het programma sanering riolering 2011 een aanvullend krediet beschikbaar te stellen van € 650.000,-- voor het project "herinrichting Grunobuurt". Het krediet voor het programma 2011 komt daarmee op € 14.316.000,--;
II. de kapitaallasten ad € 28.000,-- te dekken uit de opbrengsten rioolrecht;
III. de gemeentebegroting 2011 dienovereenkomstig te wijzigen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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

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

Bestuursdienst

gemeente Groningen

RAADSVOORSTEL:
2010-2011
Ons kenmerk: RO 11.2532964
Registratienummer : GR 11.
Ingekomen op :

Onderwerp: Afsluiting programma's sanering riolering 2007 en 2008

Groningen, 10 MRT 2011

Aan de raad,

Hierbij bieden wij u de nacalculaties aan met betrekking tot het programma sanering riolering 2007 en het programma sanering riolering 2008. In dit voorstel worden de nacalculaties kort toegelicht. De nacalculaties zelf zijn als afzonderlijk document toegevoegd.

Richtlijnen nacalculaties.
Voor het opstellen van een nacalculatie zijn richtlijnen vastgesteld. Een van deze richtlijnen is dat voor investeringsprojecten met een investeringsbedrag groter dan 450 duizend euro een nacalculatie dient te worden opgesteld, wanneer 95% van de totale kosten zijn gemaakt. Voor het programma sanering riolering 2007 en het programma sanering riolering 2008 is dit het geval. De doelstelling van een nacalculatie kan als volgt worden omschreven:

- verantwoording van de uitvoerende instanties naar de raad, om aan te geven in hoeverre het project is verlopen overeenkomstig de bij de kredietaanvraag gegeven omschrijving;
- leereffect voor de uitvoerende instanties om na te gaan of bij de raming rekening is gehouden met alle eventualiteiten die kunnen optreden c.q. zijn opgetreden.

Afsluiten programma's sanering riolering 2007 en 2008.
De productgroep riolering kent een gesloten financieringssysteem. Dit houdt in dat de inkomsten uit het rioolrecht enkel en alleen voor rioleringsprojecten mogen worden ingezet. De programma's 2007 en 2008 vinden hun oorsprong in het door de raad vastgestelde Groninger Rioleringsplan 2003-2007 en het Groninger Water- en Rioleringsplan 2009-2013. Op basis van het Groninger (Water-) en Rioleringsplan wordt jaarlijks een kredietaanvraag aan de raad voorgelegd, waarin het programma zijn definitieve vorm krijgt. De nacalculaties van de programma's sanering riolering 2007 en 2008 geven de volgende financiële afwijkingen weer ten opzichte van het aangevraagde krediet (bedragen x € 1.000,--).

SE.4.C

Programma	Krediet	Realisatie	Afwijking
2007	7.924	7.923	1
2008	8.574	8.473	101
Totaal			**102**

Het aangevraagde krediet is nagenoeg besteed. Er resteert nog een krediet van € 102.000,--. Programmatisch zijn er wel een aantal afwijkingen te melden. Deze afwijkingen worden hierna toegelicht.

Verklaring programmatische afwijkingen.
In de bijlagen is een overzicht opgenomen van de nacalculaties van de programma's sanering riolering 2007 en 2008. Op hoofdlijnen zijn de volgende afwijkingen relevant.

Niet uitgevoerde projecten.
Twee geplande projecten zijn nog niet uitgevoerd. Het gaat om het project "herinrichting Grunobuurt" en het project "Oosterpark afkoppelen". De beschikbare kredieten programma's 2007 en 2008 zijn op dit moment ontoereikend om deze projecten volledig uit te voeren. Dit heeft te maken met de verrekening van de BTW binnen het concern. In 2007 en 2008 zijn de kredieten exclusief BTW aangevraagd. Dit is in overeenstemming met de interne richtlijn om kredieten netto aan te vragen. Op grond van de Gemeentewet wordt compensabele BTW uit het BTW Compensatie Fonds (BCF) echter gerekend tot de kosten van de rioolheffing. Dit uitgangspunt hebben wij toegepast, waardoor het aangevraagde krediet ontoereikend is om de genoemde projecten uit te voeren. Met ingang van 2009 worden de kredieten overigens inclusief BTW aangevraagd. Het project "herinrichting Grunobuurt" zal in 2011 alsnog uitgevoerd gaan worden door de woningbouwcorporatie. De riolering maakt hier onderdeel van uit. Daarom wordt voorgesteld het restantkrediet ad € 102.000,-- toe te voegen aan het programma sanering riolering 2011. Het restantkrediet is echter ontoereikend om het hele project uit te voeren. Daarom zullen wij nog een aanvullend krediet aanvragen voor dit project. Door een wijziging in de planning wordt het project "Oosterpark afkoppelen" niet in 2011 uitgevoerd. In de kredietaanvraag programma sanering riolering 2012 zal dit project worden meegenomen.

Afwijkingen op projectniveau.
De overige geplande projecten zijn uitgevoerd. Vervangen van de riolering gaat nagenoeg altijd gepaard met andere ingrepen in de infrastructuur. Dit heeft echter tot gevolg dat geplande werkzaamheden in de tijd verschuiven. Er worden projecten later uitgevoerd of er worden projecten naar voren gehaald, zodat er optimaal werk met werk gemaakt kan worden. Andere partijen liften mee met de rioleringsprojecten. Hierdoor zijn de kosten op projectniveau in een aantal gevallen hoger dan het geraamde krediet. Daar staan echter extra inkomsten van derden tegenover. Per saldo zijn deze meeliftefferten veelal kostenbesparend gebleken. In totaal is door derden € 1.096.000,-- bijgedragen (programma 2007: € 748.000,-- en programma 2008: € 348.000,--).
In andere gevallen zijn de kosten op projectniveau weer lager dan het beschikbare krediet. Dit is veelal te verklaren door meevallende aanbestedingen. Per saldo resteert nog een krediet van € 102.000,--. Door de bijdragen van derden zijn de kapitaallasten lager dan geraamd.

Financiën.
Voorgesteld wordt het resterende krediet ad € 102.000,-- toe te voegen aan het programma sanering riolering 2011 voor de uitvoering van het project "herinrichting Grunobuurt". De kapitaallasten kunnen worden gedekt uit de opbrengsten rioolrecht.

Begrotingswijziging 2011	
Betrokken dienst(en)	RO/EZ
Raadsvoorstel	Afsluiting programma sanering riolering 2007 en 2008
Incidenteel / Structureel	Incidenteel
Soort wijziging	Investering
Tijdsplanning krediet	2011-2012

	Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Dotatie - Reserve	Onttrekking + Reserve	Saldo
9.1	kwaliteit van de leefomgeving (sanering riolering 2007)	1.000-		1.000			1.000
9.1	kwaliteit van de leefomgeving (sanering riolering 2008)	101.000-		101.000			101.000
9.1	kwaliteit van de leefomgeving (sanering riolering 2011)	102.000		102.000-			102.000-
	Totalen begrotingswijziging	-	-	-	-	-	-

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:
I. de afsluiting van de programma's sanering riolering 2007 en 2008 vast te stellen;
II. het resterende krediet ad € 102.000,-- toe te voegen aan het programma sanering riolering 2011 voor de uitvoering van het project "herinrichting Grunobuurt". Het krediet voor het programma 2011 komt daarmee op € 13.666.000,--;
III. de kapitaallasten ad € 4.400,-- te dekken uit de opbrengsten rioolrecht;
IV. de gemeentebegroting 2011 dienovereenkomstig te wijzigen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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

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

Bijlage

Nacalculatie programma sanering riolering 2007

Inhoudsopgave

1. Projectbeschrijving
2. Kredietbesluiten
3. Tijdsplanning
4. Aanbestedingsprocedure
5. Oplevering
6. Kosten van het project
7. Verschillenanalyse
8. Afwikkeling van meer- en minderwerk
9. Handelswijze t.a.v. onder- /overschrijdingen van kredieten
10. Fiscale aspecten (BTW)

1. Projectbeschrijving

Het programma 2007 vloeit voort uit het door de raad vastgestelde Groninger Rioleringsplan 2003-2007. De productgroep riolering kent een gesloten financieringssysteem, dit houdt in dat de inkomsten uit het rioolrecht enkel en alleen voor rioleringsprojecten mogen worden ingezet. Vervangen van de riolering gaat nagenoeg altijd gepaard met andere ingrepen in de infrastructuur. Dit heeft echter tot gevolg dat geplande werkzaamheden in de tijd verschuiven. Er worden projecten later uitgevoerd of er worden projecten naar voren gehaald, zodat er optimaal werk met werk gemaakt kan worden.

2. Kredietbesluiten van de gemeenteraad

De Raad heeft op 31 maart 2004 het GRP 2003-2007 vastgesteld. Op 19 december 2007 heeft de raad het krediet verleend ad € 7.924.000.

3. Tijdsplanning

Het jaarprogramma 2007 heeft een looptijd van 3 tot 5 jaar.

4. Aanbestedingsprocedure

Binnen het project hebben de volgende aanbestedingen plaatsgevonden:

Lokatie	Bestek	Aanbestedingsvorm	Bedrag	Datum
Bakboordswal	36-2008	Meervoudig onderhands	€ 271.000,-	28-02-2007
Zuiderdiep/Trompkade	34-2007	Openbaar	€ 481.000,-	05-09-2007
Vijvers Oosterpark	38-2008	Openbaar	€ 268.400,-	17-09-2008
Woonboten 2007 (meerjarig project)	16475 – 182623	Europees	€ 1.572.114,-	01-11-2008
Waterslag 1, deelproject Helperzoom	05-2007	Enkelvoudig onderhands	€ 517.887,-	01-05-2007
Waterslag 1, deelproject Europaplein	30-2007	Openbaar	€ 477.000,-	10-09-2007
Antillenstraat	30-2008	Openbaar	€ 386.000,-	09-07-2008

De werken van het jaarprogramma worden veelal gecombineerd uitgevoerd met andere werken binnen RO/EZ, bijvoorbeeld herinrichting van straten. De aanbesteding van de riolering maakt onderdeel uit van de aanbesteding werken.

5. Oplevering

De diverse lokaties zijn zowel technisch als financieel afgerond en opgeleverd.

6. Kosten van het project

Krediet	Uitgaven	Saldo
7.924.000	7.923.000	1.000

7. Verschillenanalyse

Verklaringen afwijkingen:

Afwijkingen ten opzichte van het krediet	Krediet	Uitgaven	Afwijking
Sanering Gruno Buurt niet uitgevoerd	1.300.000	0	1.300.000
Afdracht BCF	0	1.067.000	-1.067.000
Overige afwijkingen	6.624.000	6.856.000	-232.000
Totaal	**7.924.000**	**7.923.000**	**1.000**

Niet begrote bijdragen derden	Begrote inkomsten	Inkomsten	Afwijking
Diverse bijdragen	0	748.000	748.000
Totaal	**0**	**748.000**	**748.000**

Voorgesteld wordt de resterende kredietruimte ad €1.000 toe te voegen aan het programma sanering riolering 2011 voor de uitvoering van het project "Herinrichting Grunobuurt". De extra inkomsten ad €748.000 leiden tot lagere kapitaallasten. Deze lagere kapitaallasten kunnen worden benut voor de uitvoering van het project "Herinrichting Grunobuurt". In een afzonderlijk raadsvoorstel wordt voorgesteld een aanvullend krediet beschikbaar te stellen van €650.000 voor de uitvoering het project "Herinrichting Grunobuurt" en toe te voegen aan het programma sanering riolering 2011.

8. Afwikkeling meer- en minderwerk

De afwikkeling van meer- en minderwerk heeft budgetneutraal plaatsgevonden, dat wil zeggen dat meerwerk ten laste is gebracht van de post onvoorzien en verder gecompenseerd is door minderwerk.

9. Handelswijze ten aanzien van onder- /overschrijdingen van kredieten

Zie hiervoor onderdeel 7 en 8.

10. Fiscale aspecten (BTW)

De afdracht BCF (BTW Compensatie Fonds) is verrekend.

Nacalculatie sanering riolering 2008

Inhoudsopgave

1. Projectbeschrijving
2. Kredietbesluiten
3. Tijdsplanning
4. Aanbestedingsprocedure
5. Oplevering
6. Kosten van het project
7. Verschillenanalyse
8. Afwikkeling van meer- en minderwerk
9. Handelswijze t.a.v. onder- /overschrijdingen van kredieten
10. Fiscale aspecten (BTW)

1. Projectbeschrijving

Het jaarprogramma 2008 vloeit voort uit het door de raad vastgestelde nota hoofdlijnen beleid riolering 2008. De productgroep riolering kent een gesloten financieringssysteem, dit houdt in dat de inkomsten uit het rioolrecht enkel en alleen voor rioleringsprojecten mogen worden ingezet. Vervangen van de riolering gaat nagenoeg altijd gepaard met andere ingrepen in de infrastructuur. Dit heeft echter tot gevolg dat geplande werkzaamheden in de tijd verschuiven. Er worden projecten later uitgevoerd of er worden projecten naar voren gehaald, zodat er optimaal werk met werk gemaakt kan worden.

2. Kredietbesluiten van de gemeenteraad

Op 20 februari 2008 heeft de raad het krediet verleend ad €8.574.000.

3. Tijdsplanning

Het jaarprogramma 2008 heeft een looptijd van 3 tot 5 jaar.

4. Aanbestedingsprocedure

Binnen het project hebben de volgende aanbestedingen plaatsgevonden:

Lokatie	Bestek	Aanbestedingsvorm	Bedrag	Datum
Oost Indische buurt	69-2007	Openbaar	€ 382.000,-	09-04-2008
De Hoogte	70-2007	Openbaar	€ 745.000,-	09-04-2008
Hoogkerk Fase 1	71-2007	Openbaar	€ 980.000,-	16-04-2008
Schildersbuurt Fase 1	74-2007	Openbaar	€ 892.000,-	20-02-2008
Relinen diverse straten	56-2008	Meervoudig onderhands	€ 239.629,-	26-08-2008
Atjehstraat	78-2008	Meervoudig onderhands	€ 152.000,-	10-12-2008

De werken van het jaarprogramma worden veelal gecombineerd uitgevoerd met andere werken binnen RO/EZ, bijvoorbeeld herinrichting van straten. De aanbesteding van de riolering maakt onderdeel uit van de aanbesteding werken.

5. Oplevering

De diverse locaties zijn zowel technisch als financieel afgerond en opgeleverd.

6. Kosten van het project

Krediet	Uitgaven	Saldo
8.574.000	8.473.000	101.000

7. Verschillenanalyse

Verklaringen afwijkingen

Afwijkingen ten opzichte van het krediet	Krediet	Uitgaven	Saldo afwijking
Oosterparkwijk afkoppelen niet uitgevoerd	350.000	0	350.000
Afdracht BCF	0	1.023.000	-1.023.000
Overige afwijkingen	8.224.000	7.450.000	774.000
Totaal	**8.574.000**	**8.473.000**	**101.000**

Niet begrote bijdragen derden	Begrote inkomsten	Inkomsten	Saldo afwijking
Diverse bijdragen	0	348.000	348.000

Voorgesteld wordt de resterende kredietruimte ad €101.000 toe te voegen aan het programma sanering riolering 2011 voor de uitvoering van het project "Herinrichting Grunobuurt". De extra inkomsten ad €348.000 leiden tot lagere kapitaallasten.

8. Afwikkeling meer- en minderwerk

De afwikkeling van meer- en minderwerk heeft budgetneutraal plaatsgevonden, dat wil zeggen dat meerwerk ten laste is gebracht van de post onvoorzien en verder gecompenseerd is door minderwerk.

9. Handelswijze ten aanzien van onder- /overschrijdingen van kredieten

Zie hiervoor onderdeel 7 en 8.

10. Fiscale aspecten (BTW)

De afdracht BCF (BTW Compensatie Fonds) is verrekend.

Collegebrief - Beantwoording vragen over het hondenbeleid

Bestuursdienst

Telefoon (050) 367 89 29/ J. Koops van't Jagt
Onderwerp Beantwoording vragen over hondenbeleid

de leden van de raad van de gemeente
Groningen
te

GRONINGEN

Datum 29 MRT 2011 Bijlage(n) - Ons kenmerk RO11.2544098

Uw brief van Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

In de raadscommissievergadering Beheer en Verkeer van 9 februari 2011 hebt u gesproken over onze brief van 16 december 2010 (kenmerk RO10.2480558), over de implementatie van het in 2009 vastgestelde hondenbeleid.

Wij hebben toen met u afgesproken dat wij de door u gedane suggesties ten aanzien van uitrengebieden, afvalbakken en seizoensgebonden regels bij de implementatie mee gaan nemen en uw specifieke vragen schriftelijk beantwoorden. Met deze brief willen wij daaraan voldoen.

Algemeen.
In de raadsvergadering van 30 september 2009 hebt u het nieuwe hondenbeleid vastgesteld. Het uitgangspunt daarbij was een zo goed mogelijke balans te bereiken tussen de belangen van honden en hondenbezitters enerzijds en die van niet-hondenbezitters, planten en dieren anderzijds. Op basis van datzelfde uitgangspunt is toen door u gekozen voor realistische regels: 'hond aan de lijn, behalve op speciaal aangewezen gebieden' en 'hondenpoep opruimen, behalve op bepaalde locaties'. Het afgelopen jaar hebben wij gewerkt aan de implementatie van dit beleid. Een pilot in de Korrewegwijk en de Hoogte (op verzoek van bewoners) en een uitgebreid communicatie- en participatietraject over de invoering van het nieuwe hondenbeleid in alle andere wijken hebben ertoe geleid dat we in april 2011 uitrengebieden en uitlaatzones in de stad kunnen vaststellen. Direct daarna markeren we deze gebieden met borden. Vervolgens worden alle direct betrokkenen (hondenbezitters, bewonersorganisaties en mensen die in de afgelopen maanden hebben gereageerd op onze voorstellen) geïnformeerd over de vastgestelde gebieden en de regels voor honden en hondenbezitters.

Aanlijngebod.
Het aanlijngebod is al vele jaren van kracht in de gemeente Groningen en is vooral bedoeld voor de verkeersveiligheid en de bescherming van mensen en kwetsbare

SE.4.C

dieren. Daarnaast is de eigenaar van een aangelijnde hond beter in staat om waar te nemen of en waar zijn hond poept, zodat hij deze kan opruimen.
Met de aanwijzing van uitrengebieden in de hele stad, samen met een goede communicatie hierover, ontstaat een betere basis voor de handhaving van het aanlijngebod op andere plaatsen. Wij willen de handhaving hierop dan ook nadrukkelijker dan in het verleden gaan uitvoeren. Daarbij wordt voorrang gegeven aan de locaties waar de bescherming tegen loslopende honden het meest van belang is (veel andere recreanten, kinderen, dieren en verkeer).

Hondenpoepzakjes.
Bij de vaststelling van het hondenbeleid in 2009 is afgesproken dat hondeneigenaren verplicht zijn om bij het uitlaten een opruimmiddel in de vorm van een schep of een zakje bij zich te hebben. In januari 2010 is deze verplichting ook in de APVG opgenomen.
Wij zijn van mening dat het aanschaffen van dit opruimmiddel een verantwoordelijkheid is van de hondeneigenaren zelf. Bovendien zou de jaarlijkse aanschaf en vooral de distributie van grote hoeveelheden zakjes door de gemeente, een extra kostenpost betekenen die moeilijk is te realiseren bovenop de al bestaande bezuinigingsopgave.

Afvalbakken.
Op veel plaatsen in de stad staan afvalbakken die wekelijks – en op sommige plaatsen zelfs dagelijks – worden geleegd door de gemeente. In totaal gaat het om circa 1300 bakken. Een groot deel van de hondenbezitters kan in deze bakken de hondenpoep kwijt. Gezien de structurele (ledigings)kosten van afvalbakken zijn wij terughoudend in het bijplaatsen van extra bakken.
Op een aantal druk bezochte uitlaatzones, waar overlast van hondenpoep verwacht kan worden en waar geen afvalbakken staan, gaan we een beperkt aantal bakken bijplaatsen. Zonodig kunnen we dat de komende tijd nog uitbreiden wanneer daar in de praktijk een duidelijke aanleiding voor is. Langs de door veel hondeneigenaren gebruikte (lange) route in het Stadspark staat nu slechts één prullenbak; ook daar gaan we een paar bakken bijplaatsen.

Op een aantal plaatsen in Nederland wordt gewerkt met speciale hondenpoepbakken die rechtstreeks zijn aangesloten op de riolering. Het functioneren van deze bakken is echter afhankelijk van het doorspoelen met regenwater. In droge periodes leidt dit naar verwachting tot ophoping en stank. Verder is het beleid in Groningen gericht op een gescheiden afvoer van (schoon) regenwater. Gevolg hiervan is dat het aantal afvalriolen waar regenwater doorgaat – een voorwaarde voor de hondenpoepbakken – steeds verder afneemt. Tenslotte bestaat er een grote kans dat men ook ander, niet organisch afval in deze bakken deponeert. Op basis van deze overwegingen hebben wij grote twijfels over deze oplossing. Wij zijn echter niet bekend met de ervaringen van andere gemeenten hierin en gaan navraag doen naar de inhoudelijke en financiële aspecten. Over de resultaten daarvan zullen wij u nader informeren.

Bestuursdienst
Volgvel 2

gemeente Groningen

Loslooproute Stadspark.
Het Stadspark is een populair uitlaatgebied voor honden. Door hondeneigenaren is voorgesteld om daar een 'loslooproute' aan te wijzen. Gezien de schaal van dit park en de afwezigheid van autoverkeer nemen wij dit voorstel over. De route is zodanig gesitueerd dat fietsverkeer en concentraties van andere recreanten worden vermeden en dat andere dieren en planten zo weinig mogelijk worden verstoord. De route wordt ter plekke duidelijk aangegeven.

Seizoensgebonden uitrengebieden.
Het Meerschap hanteert bij de Hoornse Plas seizoensgebonden regels voor honden:
- tussen 1 oktober en 1 april mogen honden op werkdagen loslopen en in het weekend aangelijnd;
- tussen 1 april en 1 oktober zijn honden hier verboden.

Deze seizoensgebonden regels zijn ingegeven door het grote aantal andere recreanten die vooral in de zomer deze recreatieplas bezoeken.
Een vergelijkbare situatie doet zich voor bij de Ruskenveense plas, het Kardingemeer en de Variaskivijver in het Westpark. Bij de eerste twee geldt momenteel al een hondenverbod in de zomer. Wij gaan de seizoensgebonden regels van het Meerschap ook bij deze gemeentelijke plassen laten gelden. Door bij alle recreatieplassen in onze gemeente dezelfde regels te hanteren en deze – ter plaatse en op de gemeentelijke website – te communiceren, wordt bewerkstelligd dat de regels voor iedereen duidelijk zijn.

In het Stadspark is het zogenaamde festivalterrein momenteel ook aangewezen als uitrengebied. Omdat hier in de zomermaanden diverse evenementen worden gehouden willen we de functie van uitrengebied ook daar beperken tot de maanden oktober tot april.

Opruimplicht.
Een algehele opruimplicht achten wij niet realistisch en doet naar onze mening ook tekort aan de belangen van hondenbezitters. Het zoeken naar balans in belangen is in 2009 ook juist de reden geweest om in overleg met bewoners gebieden aan te willen wijzen waar de opruimplicht niet geldt. Vanzelfsprekend juichen wij het toe als hondenbezitters uit eigen beweging ook daar hondenpoep opruimen. Omdat de uitlaatzones veelal kleiner zijn dan de uitrengebieden, is de kans op overlast van hondenpoep daar groter. Om die reden willen we een paar van de drukste uitlaatzones dan ook faciliteren met een (extra) afvalbak.

Middenbermen.
Grotere middenbermen wijzen wij alleen bij hoge uitzondering aan als uitlaatzone. Argument hiervoor is de verkeersveiligheid. Hondenbezitters – en vaak zijn dat ook kinderen – zouden namelijk een drukke rijbaan over moeten steken om hun hond op een middenberm uit te kunnen laten. Wij willen dat niet stimuleren door middenbermen als uitlaatzone aan te wijzen.

SE.4.C

Volgvel 3

gemeente Groningen

Speelplekken.
Het verbod om honden uit te laten op speelplekken is al jaren bestaand beleid en wordt vanaf nu – samen met de andere hondenregels – gepubliceerd op de gemeentesite. Verder ontvangen alle hondenbezitters in het vervolg ieder jaar – gelijk met de acceptgiro voor de hondenbelasting – een herinnering. Daarbij attenderen we ze nog eens op de regels en hondenplekken in hun wijk en waar ze die op internet kunnen vinden. Wij vinden het dan ook niet nodig en wenselijk om dit middels borden bij iedere speelplek aan te geven.
Bij het zoeken naar aan te wijzen uitrengebieden geldt een direct naastgelegen speelplek als een mogelijk afkeuringcriterium. Wij maken uitzonderingen daarop in situaties waarbij er een duidelijke barrière (bijvoorbeeld een weg, beplantingsstrook of hekwerk) tussen uitrengebied en speelplek aanwezig is.

Noorderplantsoen.
In het specifieke geval van het Noorderplantsoen bevindt zich een weg van ruim 9 meter breed tussen het bestaande uitrengebied en de speelweide. Bovendien bevindt de speelvoorziening op de speelweide zich nog eens circa 20 meter verderop. Na overleg met de voorzitter van de bewonersorganisatie Noorderplantsoenbuurt hebben we besloten nog een aantal aanvullende maatregelen te treffen om overlast op deze druk bezochte locatie tegen te gaan. Zo gaan we het uitrengebied nog eens 10 meter verder terug leggen en de grens van het uitrengebied duidelijker markeren.
Verder zijn er zoveel hondenbezitters aangewezen op het uitgestrekte Noorderplantsoen dat wij van mening zijn dat er drie uitrengebieden in het Noorderplantsoen wenselijk zijn. Dit leidt ook tot een betere spreiding. Behalve het bestaande gebied komen daarvoor in aanmerking het veld ten noorden van de Boteringesingel en een veld nabij de Plantsoenbrug. Andere gazons in het Noorderplantsoen zijn te kwetsbaar of te klein.

Handhaving.
Wij verwachten dat de goede communicatie en duidelijke regels over hondenpoep én de aanwijzing van hondengebieden in de hele stad gaan leiden tot een vermindering van de overlast. Ook ontstaat hiermee een goede basis voor bewoners om elkaar zonodig aan te spreken op overlastveroorzakend gedrag. Daarnaast beginnen we met een gerichte handhaving op de naleving van de nieuwe regels. Wij zetten hiervoor uit de bestaande handhavingcapaciteit vooralsnog in totaal 1 fte in. Daarbij wordt prioriteit gegeven aan gebieden waar de meeste overlast of overtredingen worden geconstateerd. Het verplichte opruimmiddel maakt dat we voor de handhaving niet langer alleen afhankelijk zijn van de zogenaamde 'heterdaad'. De gerichte handhaving én de grotere 'pakkans' gaan naar verwachting niet alleen een corrigerend, maar ook een preventief effect krijgen.

Dierenwelzijn.
Voor het welzijn van honden zou het goed zijn als deze zoveel mogelijk los zouden kunnen lopen. Dit staat echter op gespannen voet met het welzijn van andere dieren (vogels, schapen, poezen, andere honden) én mensen.

Collegebrief - Beantwoording vragen over het hondenbeleid

Bestuursdienst

Volgvel 4

gemeente Groningen

Met het in 2009 vastgestelde beleid en de daarop gebaseerde aanwijzing van uitrengebieden en –zones is een balans gevonden tussen de belangen van de verschillende 'bewoners' van onze stad.

Met de aanwijzing en het markeren van de verschillende hondengebieden is de implementatie van het hondenbeleid vrijwel afgerond. Alle hondenbezitters, bewonersorganisaties en alle mensen die in het participatietraject hebben gereageerd, worden door ons geïnformeerd over de aangewezen gebieden. Vervolgens gaan we starten met de handhaving van de regels.
Na een jaar gaan wij het nieuwe hondenbeleid en de daarvoor genomen maatregelen evalueren en informeren wij u over de opgedane ervaringen. Zonodig kan op basis van deze ervaringen worden overwogen om aanpassingen op dit gebied door te voeren.
Wij vertrouwen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,

SE.4.C

Collegebrief - Beantwoording vragen over het hondenbeleid

Bestuursdienst

gemeente Groningen

RAADSVOORSTEL:
2010-2011
Ons kenmerk: RO 11.2523383
Registratienummer : GR 11.
Ingekomen op :

Onderwerp: BORG-rapportage 2010 en voorstel BORG-niveaus voor 2011

Groningen, 10 MRT 2011

Aan de raad,

Sinds 2002 wordt het beheer van de openbare ruimte in Groningen uitgevoerd volgens de BORG-systematiek (Beheer Openbare Ruimte Groningen). Ieder jaar stelt uw raad daarbij de BORG-kwaliteitsdoelstellingen voor het onderhoud van de openbare ruimte vast. Vervolgens brengen wij jaarlijks de gerealiseerde kwaliteit in beeld om te beoordelen of het nodig is inzet of doelstellingen bij te stellen. In de afgelopen jaren heeft deze werkwijze in de aansturing van het onderhoud landelijk bij veel andere gemeenten navolging gekregen.
Voor het in beeld brengen van de gerealiseerde onderhoudskwaliteit wordt gebruik gemaakt van de zogenaamde BORG-schouw. Met de hulp van meer dan 100 inwoners worden alle facetten van de openbare ruimte beoordeeld, waarna deze worden vergeleken met de kwaliteitsprofielen die door uw raad zijn vastgesteld. De BORG-schouw is in de praktijk een zeer succesvolle vorm van burgerparticipatie bij het onderhoud van de stad. De groeiende betrokkenheid bij het onderhoud van de leefomgeving blijkt onder andere uit het nog jaarlijks toenemende aantal deelnemers aan de schouw. Op basis van de resultaten van de schouw worden accenten en prioriteiten in het onderhoud bepaald.

Ontwikkelingen in de samenleving kunnen soms aanleiding zijn om de aanpak van een bepaald aspect aan te passen. Zo wordt in 2011 wijksgewijs het hondenbeleid geïmplementeerd en wordt een speciale monitoring ontwikkeld om een beter beeld te krijgen van de hondenpoepoverlast en de effecten van de nieuwe aanpak. De eerste resultaten zullen wij in de BORG-rapportage over 2011 presenteren.

In de bijgevoegde rapportage vindt u de resultaten van de BORG-schouw in 2010, een vergelijking met de scores in de jaren daarvoor en een nadere analyse van de resultaten. Uit de schouwresultaten van de afgelopen jaren blijkt dat de onderhoudskwaliteit van 2001 (78%) tot 2006 (90%) geleidelijk omhoog is gegaan en in de jaren daarna licht is gedaald tot 88% in 2009. In 2010 is de score 89%. Het gaat hier om afgeronde getallen. Eigenlijk is het percentage gelijk gebleven. Daarmee zitten we dicht in de buurt van het streefpercentage van 90%, gebaseerd op het gegeven dat bij het cyclisch onderhouds-proces altijd ongeveer 10% van de openbare ruimte aan onderhoud toe zal zijn.

SE.4.C

In 2010 wordt stadsbreed in 89% van de gevallen voldaan aan de gewenste kwaliteit. Daarmee is de totaalscore vrijwel gelijk aan die van 2008. Een uitsplitsing van het stedelijk gemiddelde in 2010 leidt tot de volgende scores per facet:

- groen: 88%
- meubilair: 92%
- oevers: 89%
- schoon: 88%
- verhardingen: 87%

Het gewogen gemiddelde van 89% is het resultaat van alle beoordelingen samen, waarbij onderdelen die veel voorkomen natuurlijk ook zwaarder meetellen in het totaal. Naast de schouwresultaten wordt ook nog een aantal andere indicatoren voor de onderhoudskwaliteit in beeld gebracht. Zo zijn voor de verhardingen de resultaten van de technische inspectie in het rapport opgenomen en worden voor het schoonhouden van de stad ook de scores van de professionele schouw gepresenteerd. In verband met seizoensfluctuaties in dit kort-cyclische werk wordt hiervoor 4 keer per jaar een meting gedaan. Uit deze laatste metingen blijkt een stabilisatie vanaf 2006.

Tenslotte wordt de ontwikkeling van de meldingen openbare ruimte gepresenteerd. Het aantal meldingen is ten opzichte van 2009 licht gestegen met 4%. De grootste stijging is te zien in de algemene meldingen; registratie ondergrondse containers en pasjes.

De schouwresultaten van 2010 zijn voor ons hulpmiddel om te bepalen waar en op welke (zwakkere) onderdelen binnen de onderhoudsprogrammering extra accenten nodig zijn. In 2011 willen we doorgaan met de extra aandacht voor de kwaliteit van het straat- en parkmeubilair. Verder willen we de burgerschouw van ecologisch beheerde gebieden verder verbeteren.
Voor de facetten beplanting en gras in de binnenstad werd tot nu toe nog een onderhoudsniveau van "zeer goed" nagestreefd. Voor alle overige facetten in de binnenstad geldt als maximale ambitie het niveau "goed". Door schaduwdruk van grote bomen (de belangrijkste groenelementen in de binnenstad) en intensieve betreding blijkt het in de praktijk niet mogelijk om het niveau "zeer goed" voor gras en beplanting te realiseren. Wij stellen dan ook voor om de ambitie voor gras en beplanting in de Binnenstad gelijk te stellen aan de overige facetten ("goed").

Financiën.
In de jaren tot 2007 is - met behulp van de inzet van extra middelen - de onderhoudskwaliteit geleidelijk gestegen naar het niveau dat door uw raad is vastgesteld. Voor het continueren van dit niveau wordt vanaf 2007 volstaan zonder inzet van extra middelen.
Vanaf 2007 is de onderhoudskwaliteit licht gedaald, eerst met 1% in 2007 en opnieuw 1% in 2009. In 2010 is de score nagenoeg gelijk gebleven.

In de periode 2011-2014 moet er op alle fronten flink bezuinigd worden. Op het structurele onderhoudsbudget wordt daarbij in 2011 een bedrag van € 640.000,-- bezuinigd. In 2012 komt daar € 615.000,-- bovenop. Deze bezuiniging bestaat uit:

- verruiging groen € 835.000,-- (2011: € 300.000,-- en 2012: € 535.000,--);
- flexibel budget € 80.000,-- (2012);
- Schoon, heel, veilig € 340.000,-- (2011).

Bovenop deze bezuinigingsmaatregel valt met ingang van 2011 ook een bedrag weg van 1,5 miljoen euro aan incidentele middelen uit het totale jaarlijkse onderhoudsbudget.

Om ondanks deze terugval van incidentele middelen de basis toch zoveel mogelijk op orde te houden, is er voor de jaren 2011 en 2012 een bedrag van 0,6 miljoen euro beschikbaar uit nieuw beleid. In 2013 en 2014 gaat het om een bedrag van 0,5 miljoen euro.

Per saldo zetten we in 2011 voor het onderhoud van de stad totaal 1,540 miljoen euro minder in.
In 2012 loopt dit op tot een bedrag van 2,155 miljoen euro.
De volgende BORG-rapportage(s) willen we gebruiken om te bepalen of we de kwaliteitsdoelstellingen kunnen waarmaken met dit lagere onderhoudsbudget.

In de begroting 2011 hebben wij aangegeven dat we onze stad leefbaar willen houden. Het onderhouden van de openbare ruimte en voorzieningen draagt daar aan bij. Met minder middelen willen we de kwaliteit zo lang mogelijk op het gewenste niveau houden. Dit betekent vooral inzet op kort-cyclisch onderhoud, zoals maaien, schoffelen, het verhelpen van kleine ongemakken. Kortom: datgene wat het eerst zichtbaar is. Voor het groot (lang-cyclisch) onderhoud is minder budget. Het gaat dan met name om de onderdelen civiele kunstwerken, wegen en groen. Voor het groot onderhoud zullen wij in beeld brengen wat de onderhoudsbehoefte in de komende jaren is. Wij verwachten u hierover na de zomer nader te kunnen informeren.

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

I. de BORG-rapportage 2010 vast te stellen;
II. het gewenste BORG-kwaliteitsniveau voor 2011 voor het facet groen in de binnenstad vast te stellen op het niveau "goed";
III. het gewenste BORG-kwaliteitsniveau voor 2011 voor de overige facetten gelijk te laten aan dat van 2010.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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

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

BIJLAGE

BORG-rapportage 2010

Samenvatting
Sinds 2002 wordt het beheer van de gemeentelijke openbare infrastructuur volgens de BORG-systematiek (Beheerplan Openbare Ruimte Groningen) uitgevoerd. Volgens een van tevoren vastgestelde kwaliteitsprofiel wordt de inzet in het onderhoud bepaald. Ieder jaar vindt een BORG-schouw plaats, waarbij voornamelijk burgers toetsen in hoeverre wordt voldaan aan dit kwaliteitsprofiel.

Uit de schouwresultaten van de afgelopen jaren blijkt dat de onderhoudskwaliteit van 2002 (78 %) tot 2006 (90 %) geleidelijk omhoog is gegaan en in de jaren daarna licht is gedaald tot 88 % in 2009. In 2010 is de score 89%. Het gaat hier om afgeronde getallen. Eigenlijk is het percentage gelijk gebleven.

Over het algemeen kunnen we tevreden zijn als 90% op of boven de gestelde ambitie scoort. Over de hele linie is de score met "89 % voldoet aan de BORG-norm" bijna gelijk aan die van vorig jaar en gelijk aan de jaren 2007 en 2008.
Een uitsplitsing van het stedelijk gemiddelde in 2010 leidt tot de volgende scores per facet:

- groen: 88%
- meubilair: 92%
- oevers: 89%
- schoon: 88%
- verhardingen: 87%

Voor groen, meubilair en verhardingen zien we een lichte stijging ten opzichte van de schouw in 2009. Oevers laten een stijging van 6% zien. Dit heeft waarschijnlijk te maken met de aanpak van de oeverbeschoeiingen in de gehele stad. Het facet schoon laat een lichte daling zien ten opzichte van 2009.
Ecologie (onderdeel van het facet groen) is in 2010 voor de tweede keer apart in de BORGschouw beoordeeld. De score van dit onderdeel is nog aan de lage kant. Bij de evaluatie werd duidelijk dat de schouwers voor een goede beoordeling van dit aspect betere informatie nodig hebben. Het gaat dan vooral om kaartmateriaal waarop duidelijk is aangegeven welke gebieden als ecologie moeten worden beoordeeld en een goede instructie over hoe ecologie beoordeeld moet worden.

Voor het schoonhouden van de stad worden naast de BORG-schouw ook de scores van de professionele inspectie gepresenteerd. Uit deze metingen blijkt een stabilisatie vanaf 2006.

In 2010 is wijksgewijs het hondenbeleid geïmplementeerd en een speciale monitoring ontwikkeld om een beter beeld te krijgen van de hondenpoepoverlast en de effecten van de nieuwe aanpak. De resultaten daarvan worden in de volgende BORG-rapportage apart aangegeven (vergelijk de professionele metingen voor schoon).

Het aantal meldingen is ten opzichte van 2009 licht gestegen met 4%. De grootste stijging is te zien in de algemene meldingen; registratie ondergrondse containers en pasjes.

Doelstellingen voor 2011
Op basis van de schouwresultaten zijn voor 2011 doelstellingen geformuleerd om de zwakkere onderdelen te verbeteren. Stadsbreed gaat het dan om:

- Verbeteren ecologische schouw (instructie en kaart van de gebieden waar ecologie beoordeeld moet worden);
- Continueren aandacht voor straat- en parkmeubilair;
- Continueren van de extra aanpak onkruidbestrijding op de verharding.

1. Inleiding

Sinds 2001 wordt het beheer van de gemeentelijke openbare infrastructuur volgens de BORG-systematiek (Beheerplan Openbare Ruimte Groningen) uitgevoerd. Volgens een van tevoren vastgesteld kwaliteitsprofiel wordt de inzet in het onderhoud bepaald. Ieder jaar vindt een BORG-schouw plaats, waarbij voornamelijk burgers toetsen in hoeverre wordt voldaan aan dit kwaliteitsprofiel. We organiseren burgerparticipatie door bij het opstellen van het onderhoudsprogramma de bewonersorganisaties te betrekken. De BORG-schouw vormt een belangrijke aanvulling in het realiseren van burgerparticipatie bij het onderhoud van de stad. In 2010 hebben iets meer dan honderd Stadjers meegedaan aan deze schouw. Uit de schouwresultaten over meerdere jaren worden de ontwikkelingen in de onderhoudskwaliteit zichtbaar. Wij rapporteren jaarlijks over de stand van zaken in het beheer en onderhoud van de stad. We doen daarbij verslag over de gerealiseerde kwaliteit en we stellen het kwaliteitsprofiel en doelen voor het volgende jaar voor.

Uit de schouwresultaten van de afgelopen jaren blijkt dat de onderhoudskwaliteit van 2001 (78 %) tot 2006 (90 %) geleidelijk omhoog is gegaan en in de jaren daarna licht is gedaald tot 88 % in 2009. In 2010 is de score 89%. Het gaat hier om afgeronde getallen. Eigenlijk is het percentage gelijk gebleven.

Leeswijzer
In hoofdstuk 2 gaan we eerst kort in op de BORG-systematiek. Een uitgebreide beschrijving van de systematiek is opgenomen in bijlage 1. In hoofdstuk 3 presenteren wij de resultaten van de BORG-schouw 2010 en de analyse ervan. In hoofdstuk 4 beschrijven we de aantallen klachten/meldingen over de openbare ruimte. We sluiten in hoofdstuk 5 af met de doelstellingen en het vast te stellen kwaliteitsniveau voor 2011.

2. BORG

BORG is een systematiek waarmee voor beheer een effectieve inzet van middelen wordt gewaarborgd. Hiervoor zijn de gewenste kwaliteitsniveaus (zeer goed, goed, voldoende en matig) vastgesteld. Hierna wordt een korte beschrijving van de systematiek gegeven. In bijlage 1 is een uitgebreide beschrijving opgenomen.

De kenmerken van BORG zijn:

- *kwaliteitsprofiel*, vastgesteld door de gemeenteraad (bijlage 2). In het kwaliteitsprofiel wordt onderscheid gemaakt in de facetten van de openbare ruimte (rijwegen, beplanting enz.) en de functie van het gebied (woonwijk, bedrijventerrein enz.) waarin die onderdelen zich bevinden;
- *de BORGschouw* die de werkelijkheid toetst aan het afgesproken kwaliteitsniveau. Deze schouw vindt plaats rond juni en wordt grotendeels uitgevoerd door burgers. Daarnaast worden voor het facet schoon ook nog professionele kwartaalmetingen uitgevoerd. Alleen afgaan op de jaarlijkse BORG-schouw zou voor dit facet namelijk een te eenzijdig beeld van de kwaliteit opleveren. In deze rapportage informeren wij u over de resultaten van de BORG-schouw én de kwartaalmetingen voor het facet schoon;
- *het programma stadsbeheer* met daarin de onderhoudsprojecten die het komende jaar zullen worden uitgevoerd.

3. Beoordeling kwaliteit van het onderhoud in 2010

Ieder jaar wordt beoordeeld of de gewenste kwaliteit van het onderhoud, zoals vastgelegd door de raad, wordt gehaald. Dit wordt op 3 manieren in beeld gebracht.

1. Technische inspecties door specialisten op het gebied van wegen, bomen en speelplekken;
2. Jaarlijks 4 professionele metingen van het facet schoon;
   Vanwege seizoensinvloeden keuze voor een kwartaalmeting op 140 locaties in de stad;
3. Een BORG-schouw voor alle heel- en schoonfacetten in de openbare ruimte in de periode mei tot en met juli.
   In deze schouw wordt getoetst of de vastgestelde kwaliteitsdoelen op de verschillende facetten daadwerkelijk zijn gehaald.

Bewonersparticipatie

Ook in 2010 werd de BORG-schouw grotendeels uitgevoerd door burgers. Van de 124 schouwers waren 104 burgers van onze stad. De BORG-schouw is een belangrijk middel voor het realiseren van bewonersparticipatie in het beheer van de stad. Door dit bewonersoordeel ontstaat inzicht in de kwaliteit van de openbare ruimte.
Op basis van de trends daarin worden accenten en prioriteiten in het onderhoud bepaald. Daarnaast wordt met de algemene tendensen uit deze bewonersschouw bepaald of we de beoogde kwaliteit realiseren. Grotere afwijkingen kunnen aanleiding zijn om bij te sturen in de inzet van gemeentelijke middelen in het onderhoud.

Bijzonderheden - Ecologie

In 2005 is besloten om ook de ecologische gebieden onder te brengen in de Borgsystematiek. Ecologie neemt immers een steeds belangrijker plaats in in het beheer. Vanaf 2009 wordt bij de BORG-schouw ook dit facet meegenomen.
Wij ervaren dat 'kwaliteit' in ecologie iets heel anders inhoudt dan bij de andere facetten. Daarmee is de beoordeling van ecologie een beetje een 'vreemde eend in de bijt' in de BORG-schouw. Gaat het bij de andere facetten over netheid en verzorging, bij ecologie gaat het veel meer om de verscheidenheid van planten en dieren die in een bepaald gebied voorkomen. Dat maakt het lastig om deze kwaliteit door burgers te laten beoordelen. De burgers schouwen met name op het beeld: is de locatie schoon en netjes.

Voor de ontwikkeling van de totale ecologische kwaliteit is een professionele monitoring opgezet, waarbij eens in de 5 jaar (ecologische kwaliteit ontwikkelt zich langzaam) door specialisten wordt beoordeeld hoe de verschillende biotopen zich ontwikkelen in relatie tot de gewenste doelsoorten in de verschillende gebieden. Deze monitoring is in 2007 gestart.

In 2011 willen we de wijze van schouwen van ecologie in de BORG-systematiek verbeteren.

3.1 Behaalde resultaten.

In onderstaande tabel is weergegeven hoe de verschillende facetten en de onderdelen daarvan in 2010 hebben gescoord. Van ieder facet is aangegeven welk deel voldeed aan de gestelde kwaliteitsdoelen. Ter vergelijking zijn tussen haakjes de scores uit 2009 vermeld.

FACET/ onderdeel	% voldoet aan de kwaliteitsambitie	
	2010	(2009)
TOTALE STAD (gewogen gemiddelde) (exclusief ecologie)	**89**	**(88)**
Verharding (gewogen gemiddelde)	**87**	**(86)**
Rijbaan	*88*	*(90)*
Trottoir	*85*	*(84)*
Fietspad	*84*	*(83)*
Wegmarkering	*87*	*(85)*
Groen (gewogen gemiddelde)	**88**	**(87)**
Beplanting	*85*	*(84)*
Gras	*86*	*(85)*
Bomen	*94*	*(92)*
Meubilair (gewogen gemiddelde)	**92**	**(90)**
Speelvoorzieningen	*91*	*(88)*
Wijkobjecten	*88*	*(90)*
Verlichting	*96*	*(95)*
Straatmeubilair	*86*	*(79)*
Bebording	*92*	*(90)*
Oever (gewogen gemiddelde)	**89**	**(83)**
Zware oeverbescherming	*86*	*(78)*
Oever	*90*	*(84)*
Schoon (gewogen gemiddelde)	**88**	**(89)**
Onkruid in verharding	*82*	*(79)*
Zwerfvuil op verharding	*92*	*(91)*
Zwerfvuil in groen	*89*	*(90)*
Drijfvuil	*87*	*(87)*
Graffiti	*93*	*(94)*
Hondenpoep	*94*	*(94)*
Ecologie (gewogen gemiddelde) (onderdeel van het facet groen)	*80*	*(80)*
Natuurlijk gras	*82*	*(84)*
Natuurlijke beplanting	*77*	*(75)*
Natuurlijk spelen	*70*	*(78)*
Natuurlijke oevers	*91*	*(80)*

In het algemeen kunnen we tevreden zijn als 90 % op of boven de gestelde kwaliteitsambitie scoort. Omdat onderhoud een cyclisch proces is, zullen er altijd onderdelen zijn die niet voldoen en die in een volgende onderhoudsronde aan de beurt komen. Het gaat daarbij om ongeveer 10% van de onderdelen. Over de hele linie is de score met "89 % voldoet aan de BORG-norm" bijna gelijk aan die van vorig jaar en gelijk aan de jaren 2007 en 2008.

3.2 Schouwresultaten per facet.

Op basis van de schouwresultaten van 2009 zijn voor 2010 doelstellingen geformuleerd om de zwakkere onderdelen te verbeteren. Stadsbreed gaat het om:

- Continueren van de verhoogde inzet op hoofdstructuren (vooral gras en trottoirs);
- Continueren van de onderhoudsinzet in het programma "asfaltering fietspaden";
- Verdere uitwerking ecologische schouw (instructie en aanduiding gebieden);
- Extra aandacht voor straat- en parkmeubilair;
- Continueren van de aanpak van zware beschoeiingen;
- Continueren van de extra aanpak onkruidbestrijding op de verharding.

Uit de schouwresultaten van 2010 blijkt in hoeverre we deze doelstellingen hebben gehaald.

Algemeen

Voor een deel van de structuurelementen (hoofdstructuren, binnenstad) hebben we als kwaliteitsambitie het niveau 'goed' gedefinieerd. Uit de schouw van 2010 blijkt dat deze hoge ambitie in veel gevallen met name op de hoofdstructuren nog steeds niet wordt gerealiseerd. Op de hoofdstructuren voldoen we in 75 % van de gevallen aan het gewenste niveau. Dit is een stijging van 10% ten opzichte van 2009.

Verharding voldoet in 87 % van de waarnemingen aan de gewenste kwaliteit en is daarmee ten opzichte van 2009 met 1 % gestegen.
De stijging doet zich voor in alle onderdelen van dit facet met uitzondering van de rijbanen. Deze laatste zijn 2 % gedaald en voldoen niet meer aan de 90 % norm. Fietspaden en trottoirs blijven daarbij achter met respectievelijk 84 en 85 %. De score op fietspaden valt lager uit dan wij hadden verwacht omdat deze door asfaltering in het algemeen een stuk zijn verbeterd. Verbetering van de score van trottoirs is vooral gezocht in de hoofdstructuren. Onze inzet om meer plaatselijke reparaties uit te voeren heeft zich ook in 2010 niet vertaald in een hogere score. Nadere analyse van de cijfers leert dat het om kleinere stukken gaat, die slecht zijn.
In het algemeen geldt dat met deze score op verharding de verlaging in vorige jaren is omgezet in een lichte stijging.

Naast de burgerschouw wordt op een aantal aspecten ook een professionele inspectie gedaan. De inspectie van verhardingen leidt tot cijfers die goed zijn te vergelijken met de BORGschouw. Om de kwaliteitsontwikkeling goed in beeld te houden, presenteren wij hier ook de resultaten van de visuele inspectie in 2010. Het gaat hier om de score "voldoende", onderscheiden naar asfalt en elementenverharding (tegels, klinkers).

Resultaten professionele inspectie verhardingen 2010

	Asfalt	Elementen
	% voldoende of hoger	% voldoende of hoger
Rijbanen	96	83
Fietspaden	94	93
Trottoirs	89	88
Totaal	96 (gewogen gemiddelde)	87 (gewogen gemiddelde)

Over het geheel genomen is de kwaliteit van het asfalt in het afgelopen jaar terug gelopen. Dit is vooral te wijten aan de winter van 2009-2010 waarin vooral in het asfalt veel schade is ontstaan die nog niet volledig hersteld was toen de inspectie werd uitgevoerd.

De kwaliteit van de elementen verharding is het afgelopen jaar toegenomen vooral de trottoirs komen er wat beter uit maar het gewenste percentage (90%) voldoende of hoger wordt nog niet gehaald (87%)
Oorzaak van de kwaliteitverbetering is het toegenomen aandeel kleinschalig onderhoud in de programma's van de afgelopen 2 jaar. We zullen in het komende jaar de ingezette lijn verder doorzetten en het kleinschalig onderhoud een wezenlijk deel laten uitmaken van het onderhoudsprogramma verhardingen, het doel is om minimaal 20% van het beschikbare budget te besteden aan kleinschalig onderhoud.

De score voor *groen* is met 1 % gestegen naar 88 %. Deze stijging wordt veroorzaakt door een hogere score op alle facetten. De kwaliteit van bomen blijft met 94% ruim boven de BORG-doelstelling van 90 %.

Beplanting en gras in de binnenstad zijn de enige facetten waar nog de ambitie 'zeer goed' werd nagestreefd. Voor alle overige facetten in de binnenstad wordt kwaliteitsdoel 'goed' aangehouden. Door de grote schaduwdruk en intensieve betreding werd het niveau 'zeer goed' van het binnenstadse groen echter niet gerealiseerd.
In 2008 is daarom gestart met een proefsgewijze inzet van extra maatregelen op de singels. Uit deze (driejarige) proef is gebleken dat het niveau 'zeer goed' in de praktijk, ondanks een langdurige en intensieve extra inzet niet te realiseren is. Verder is ook een gedeelte van het gazon Martinikerkhof door enorme schaduwdruk en betreding nagenoeg niet te verbeteren. Het BORG-niveau 'zeer goed' zal gezien de problematiek op deze locaties in de praktijk niet haalbaar zijn. Om die reden stellen wij voor om het kwaliteitsniveau voor groen in de binnenstad naar het niveau 'goed' bij te stellen en daarmee gelijk te stellen aan de andere facetten in de binnenstad.

In 2010 is voor de tweede keer het *ecologische* groen beoordeeld. Het gaat daarbij om de onderdelen: natuurlijk gras, natuurlijke beplanting, natuurlijk spelen en natuurlijke oevers. In de schouw van 2010 is dit voor de tweede keer apart beoordeeld. Afgelopen jaar is – in tegenstelling tot 2009 – bij de schouwinstructie in het voorjaar geen speciale aandacht geschonken aan dit onderdeel.
Het stedelijk gemiddelde komt uit op 80%. Uit de evaluatie met de schouwers bleek dat op de beschikbare tekeningen niet goed is aangegeven welke gebieden ecologisch moeten worden beoordeeld. Verder merken we bij schouwers ook dit jaar onduidelijkheid over het beeld waaraan het ecologische groen moet voldoen. Dit is en blijft lastig, omdat de schouw met name is gericht op de mate van netheid en niet gericht is op de beoordeling van ecologische waarden. Ook zegt deze schouw niets over ecologie, daarvoor is een andere monitoring nodig. In 2011 willen we de wijze van schouwen van ecologie verbeteren. We komen hier bij de BORG-rapportage over 2011 op terug.

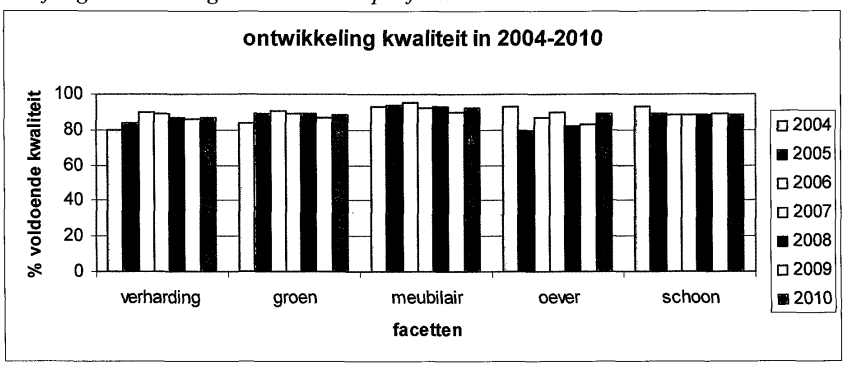
De score voor *meubilair* is met 2% gestegen. Vooral het straatmeubilair is met 7% flink gestegen. Deze kwaliteitsimpuls schrijven wij aan een verbeterde aanpak toe. De speelvoorzieningen laten dit jaar een stijging van 3% zien. Het facet wijkobjecten laat een lichte daling zien.

Bij *oevers* is een aanzienlijke verbetering zichtbaar. De score stijgt van 83% in 2009 naar 89% in 2010. De stijging wordt veroorzaakt door zowel de zware als de lichte oever-beschoeiingen. De aanpak van de achterstanden bij de kademuren en zware beschoeiingen lijkt, naast de aanpak van een aantal vijvers, effect te hebben op de algehele kwaliteit.

Bij *schoon* voldoet ongeveer 88% en is sprake van een lichte daling (-1%) ten opzichte van 2009. De bewoners beoordelen de schoonaspecten drijfvuil (87%), onkruiden in de verharding (82%) en zwerfvuil in het groen (89%) gemiddeld onder de ambitie. De trend van de afgelopen jaren laat zien dat de resultaten al langer onder druk staan.
De onkruiden in de verharding blijken, ondanks een stijging in de beoordeling van 3%, zowel in de BORG-schouw als in de professionele schouw het meest kritische en bepalende aspect in het groeiseizoen te zijn.
Ongeveer driekwart van de schouwmetingen op de structuurelementen met als ambitieniveau 'goed' (binnenstad, hoofdstructuur en winkelcentra) voldoen. In die gevallen dat de schouwmetingen niet voldoen blijkt de kwaliteit nagenoeg altijd 'voldoende' te zijn.

De gunstige score op het onderwerp hondenpoep lijkt in strijd te zijn met het feit dat dit één van de grootste ergernissen van burgers is. Hierbij moet worden opgemerkt dat het schouwen vanaf de verharding plaatsvindt en hondenpoep op bijvoorbeeld speelveldjes vaak niet zal worden opgemerkt. Bij het ontwikkelen van nieuw hondenbeleid in 2010 is gebleken dat een objectieve meetmethode nodig is om beter inzicht te krijgen in de overlast van hondenpoep. Er wordt onder meer 10 keer per jaar gericht gemeten in de Korrewegwijk, De Hoogte en de Oosterparkwijk. De resultaten na invoering van het nieuwe hondenbeleid laten zien dat de hoeveelheid hondenpoep licht afneemt. Vooral de resultaten van hondenpoep op gazon laten duidelijk een verbetering zien. In de proefwijken is duidelijk zichtbaar dat de gebieden waar een opruimplicht geldt, schoner zijn dan de uitren- en uitlaatgebieden. We zullen in de BORG-rapportage over 2011 de resultaten bespreken van de nieuwe manier van hondenpoepmeting. Dit vormt dan een aanvulling op de resultaten uit de BORG-schouw, vergelijkbaar met de kwartaalmetingen voor het facet schoon.

Meerjarige ontwikkeling van de kwaliteit per facet



In bovenstaande grafiek is weergegeven hoe de resultaten van alle facetten zich in de loop van de afgelopen 7 jaar hebben ontwikkeld.

3.4 Schouwresultaten per stadsdeel.

Hieronder wordt per stadsdeel ingegaan op de resultaten van de BORG-schouw. We gaan voor ieder stadsdeel in op de 'grote/belangrijke' facetten verharding en groen. Daarnaast gaan we in op de bijzonderheden per stadsdeel. Met de term 'gewenste niveau' bedoelen we dat de score 90% of meer is van het vastgestelde kwaliteitsniveau voor het betreffende facet.

3.4.1 Binnenstad *Score: 84%*

De totaalscore is in 2010 gelijk gebleven aan vorig jaar en lager dan in voorgaande jaren. Voor een aantal facetten is er een verklaring te vinden. Zo zijn er in de binnenstad de nodige projecten geweest in 2010 waarbij de bestrating open is geweest. Op tal van plekken (Vismarkt/Guldenstraat e.o.) is langdurig sprake geweest van onderhoud door langlopende projecten als riolering en herstratingsprojecten. Door deze projecten wordt de score negatief beïnvloed. Naast deze projecten is in de binnenstad begonnen met de aanpak van de Oostwand aan de Oostzijde van de Grote Markt. Regelmatig worden proefstroken opengebroken en weer tijdelijk herstraat. Ook deze zaken beïnvloeden de score.

Voor het groen, met name voor de gazons aan de singels is ook een verklaring te geven voor de lagere score. Zoals in paragraaf 3.3. vermeld, is het halen van de hoge ambitie in de praktijk vrijwel onmogelijk. Bomen vormen de belangrijkste groenelementen in de Binnenstad, en scoren boven het gewenste niveau.

Op het meubilair scoort de Binnenstad het gewenste niveau. De score voor het straatmeubilair is behoorlijk gestegen vergeleken met het jaar daarvoor. Die stijging is vooral het resultaat van het regelmatig schoonmaken (en houden) van bijvoorbeeld de banken in de binnenstad. Uit andere onderzoeken (Thermometer Binnenstad) is in de afgelopen jaren naar voren gekomen dat bezoekers, bewoners, maar ook ondernemers behoefte hebben aan bankjes in de stad. Het spreekt voor zich dat deze banken op niveau 'goed' onderhouden moeten worden.

De scores voor schoon zijn voor het merendeel omhoog gegaan. De score voor graffiti en zwerfvuil in het groen is omlaag gegaan. Terwijl de score voor zwerfvuil op verharding is gestegen. De algemene lijn door de jaren heen is dat de binnenstad voor het facet schoon rond de ambitie 'goed' scoort.

3.4.2 Oude wijken *Score: 90%*

De gemiddelde score in Oude Wijken voor 2010 is hetzelfde als in 2009 en voldoet daarmee voor het hele stadsdeel aan de Borg-ambitie. Groen scoort het gewenste niveau, dit is te danken aan het feit dat beplanting en bomen continu de aandacht hebben.

Het meubilair scoort net als vorig jaar boven het gewenste niveau. Ook toen brachten de onderdelen bebording en straatmeubilair de score naar beneden. Hier is nu een stijgende lijn in waar te nemen.

Bij het facet schoon valt op dat het onderdeel onkruid op verharding laag scoort. De onderdelen zwerfvuil in groen en op verharding blijven een punt van aandacht.

De score op verharding laat een daling zien ten opzichte van vorig jaar. Ook dit onderdeel heeft continu de aandacht. In ons Programma Stadsbeheer 2011 is voor een groot deel herstraatwerkzaamheden rijbanen en trottoirs opgenomen. Deze lijn zal ook in 2012 worden voortgezet. Ondanks alle bouwactiviteiten en de vele andere werkzaamheden (vervanging waterleiding/gasleidingen en riolering) toch een goede score voor het stadsdeel Oude Wijken.

3.4.3 Zuid *Score: 89%*

De score in dit stadsdeel is met 1% gestegen ten opzichte van 2009. De score voor groen is de hoogste score van de stad. Vooral de bomen en het gras scoren erg hoog.

De verhardingen scoren precies het gemiddelde van de stad. De fietspaden blijven echter nog achter, vooral in de hoofdstructuren. Dit verbaast ons omdat er in de afgelopen tijd veel fietspaden zijn geasfalteerd en deze dus in onze eigen inspecties wel goed uit de bus komen. Het blijkt hier met name om zogenaamd 'kleiner leed' te gaan, dat wil zeggen dat bepaalde stukken slecht zijn. Opvallend is dat de trottoirs in de woonwijken prima scoren, terwijl de trottoirs in de hoofdstructuren kwalitatief onder de maat zijn. De hoofdstructuren krijgen voor volgend jaar extra aandacht (regulier onderhoud).

Door bij projecten onderhoudswerk mee te nemen, hopen we op het gebied van verharding en groen de kwaliteit voor de komende jaren op een goed en gelijkmatig niveau te krijgen.

Wij zijn nog niet tevreden over de score op oevers, hoewel deze nog wel duidelijk boven de score van 2007 ligt. De lage score kan te maken hebben met het aanleggen van natuurlijke oevers, die zien er over het algemeen minder netjes uit dat een strak aangelegde walkant en worden daarom lager beoordeeld. De score voor de zware oeverbeschoeiingen is gedaald.

De score voor schoon ligt onder het gewenste niveau. Dit wordt vooral veroorzaakt door lage scores op de onderdelen zwerfvuil en onkruid op verhardingen.

3.4.4. Noordwest (incl. Hoogkerk). *Score: 92%*

De gemiddelde score in Noordwest is na een aantal jaren van daling in 2010 gestegen.
Op bijna alle facetten is de score in Noordwest hoger dan het stedelijk gemiddelde. De laagste score geldt voor verharding en die komt overeen met het stedelijk gemiddelde. Ten opzichte van vorig jaar is de kwaliteit van de verharding licht gestegen. Dit komt vooral door de fietspaden, deze scoren hoger dan 2009. De rijbanen en de trottoirs scoren lager dan in 2009.

De categorie verhardingen laat een kleine afwijking naar beneden zien. Daarom is in 2011 het herstraten van trottoirs een belangrijk onderdeel van het programma: ruim driekwart van alle grootonderhoudsacties betreft het herstraten van trottoirs (kleine ingrepen bij speelvoorzieningen en riolering niet meegerekend).

3.4.5 Noorddijk. *Score: 86%*

De totaalscore in Noorddijk is gedaald met 2%. Groen, oevers en verhardingen zijn licht gestegen en meubilair, schoon en ecologie zijn licht gedaald. De scores op groen en ecologie blijven de laagste van de stad. Het valt op dat van de punten waarop laag is gescoord er een aantal zijn die regelmatig in de meldingen terugkomen, in hoofdzaak uit Beijum. Het is daarom verklaarbaar dat de lage gemiddelden vooral worden bepaald door scores uit die wijk.

De score op ecologie is erg laag. Dit komt niet overeen met de meldingen. De oorzaak van de lage score is niet goed te geven. Ecologie is een nieuw fenomeen in de schouw. Zoals eerder gezegd is het voor burgers lastig om de juiste kwaliteit te beoordelen. Het moet, hoewel dat misschien tegenstrijdig klinkt, er verzorgd uitzien. Zo behoort het gebied vrij te zijn van vuil en moet het onderhoud gericht zijn op het vergroten van de belevingswaarde.

De score op zware oevers is laag. Dit wordt in hoofdzaak bepaald door oevers van de vijvers in Lewenborg en is herkenbaar. De score bij oevers stijgt licht ten opzichte van 2009. Er is een stijging te zien bij de score voor de (lichte) oevers, maar een daling bij de zware oevers van boven het ambitieniveau tot ver daaronder.

Het facet schoon laat ten opzichte van 2009 een lichte daling zien. Met name de onkruid op de verharding scoort onder het gewenste niveau.

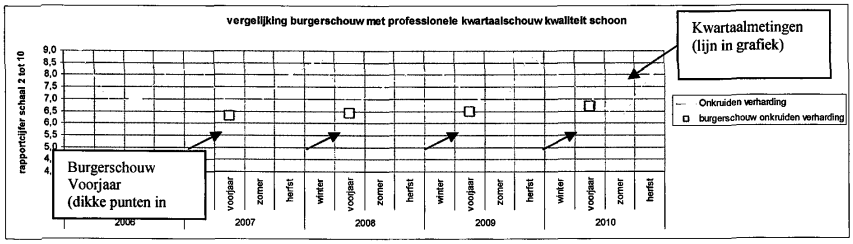
Het straatmeubilair en de wijkobjecten scoren laag. De score voor de speelvoorzieningen stijgt dusdanig, dat deze boven het gewenste niveau uitkomt.

3.5 Kwartaalmetingen Schoonaspect.

In tegenstelling tot de overige facetten is schoonmaken een kortcyclische klus, waarbij de kwaliteit door de seizoenen (sterk) kan variëren. Om die reden is het nodig om dit kortcyclische werk vaker te schouwen. Dit gebeurt op basis van steekproeven 4 keer per jaar waardoor rekening wordt gehouden met de seizoensinvloeden. Dit laatste is voor het facet schoon een belangrijke toegevoegde waarde, zodat we beide schouwsystematieken naast elkaar blijven gebruiken. In onderstaande grafieken is de kwartaalinformatie uit de professionele schouw en de burgerschouw weergegeven.

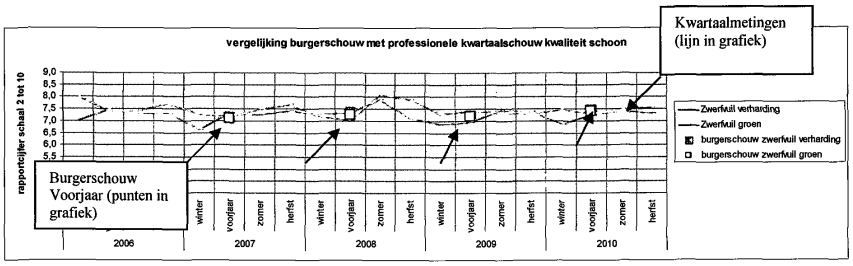
3.5.1. Onkruiden in de verharding.

De schouwresultaten op hoofdlijnen zijn weergegeven in onderstaande grafiek.



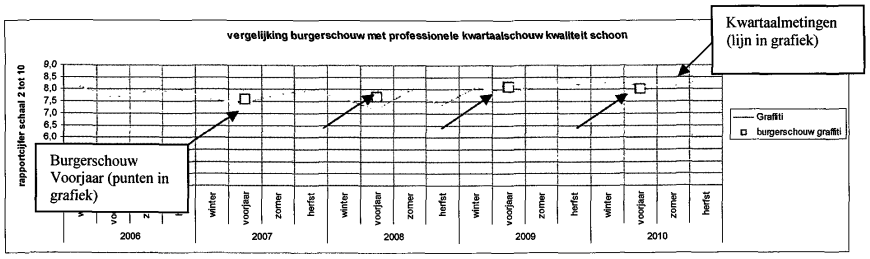
In de grafiek over onkruiden in de verharding is zichtbaar dat de burgers bij de beoordeling de kwaliteit iets lager waarderen dan de professionele schouwers (Oranjewoud/opzichters MD). De kwaliteit op stedelijk niveau fluctueert door het jaar heen tussen de 6 - 8. De trend over de afgelopen jaren is redelijk stabiel. In 2010 is het effect van nat en warm in de zomermeting goed zichtbaar in de lagere kwaliteit op dat moment.

3.5.2. Zwerfafval grijs en groen
De schouwresultaten op hoofdlijnen zijn weergegeven in onderstaande grafiek.



In de grafiek over zwerfafval op de verharding en in het groen is zichtbaar dat de burgers bij de beoordeling van de technische kwaliteit deze nagenoeg gelijk beleven aan die van de professionele schouwers. Dit jaar is de pilot grijs en groen (regie en aansturing van zwerfafval grijs en groen door de opzichter MD) uitgebreid naar het stadsdeel Noordoost en de Binnenstad. Over de voortgang daarvan wordt u apart geïnformeerd. De kwaliteitslijnen zitten in dezelfde range (7 – 7,5) en de trend op stedelijk niveau is over de afgelopen jaren stabiel.

3.5.3. Graffiti en beplakking
De schouwresultaten op hoofdlijnen zijn weergegeven in onderstaande grafiek.



In de grafiek over graffiti en wildplakken is zichtbaar dat de burgers bij de beoordeling van de technische kwaliteit deze nagenoeg gelijk beleven aan die van de professionele schouwers. De gemeente heeft over de volle breedte van bekladding door graffiti en wildplakken geen integraal beleid op het schoonmaken: ieder draagt zorg voor het schoonhouden van 'de eigen spullen'. De Milieudienst treedt proactief op bij racistische en/of aanstootgevende uitingen. De trend is redelijk stabiel en de kwaliteit op stedelijk niveau tussen de 7,5 – 8,0.

4. Meldingen openbare ruimte

Meldingen van bewoners en bedrijven zijn een belangrijk hulpmiddel om op de hoogte te zijn van gebreken in de openbare ruimte en zo de noodzakelijke reparaties te kunnen uitvoeren. In een stad met 189.000 inwoners kunnen wij immers onmogelijk alles zelf voortdurend in de gaten houden.

Het Loket Beheer en Verkeer vormt een belangrijke schakel tussen de stadjers en de gemeente op het terrein van de leefomgeving. Doel van het loket is de burgers een gemakkelijke, logische en transparante ingang te geven. En dat op een klantgerichte manier. Dit houdt in dat burgers zo veel mogelijk direct te horen krijgen wat er met hun vraag en/of melding gebeurt en wanneer dat gebeurt. Via de digitale meldingenkaart op de website van de Gemeente Groningen kunnen burgers digitaal meldingen doen en zien welke meldingen er in zijn of haar wijk open staan.

In onderstaande tabellen en grafieken wordt de algemene ontwikkeling van het aantal en de soort meldingen door de jaren heen in beeld gebracht.

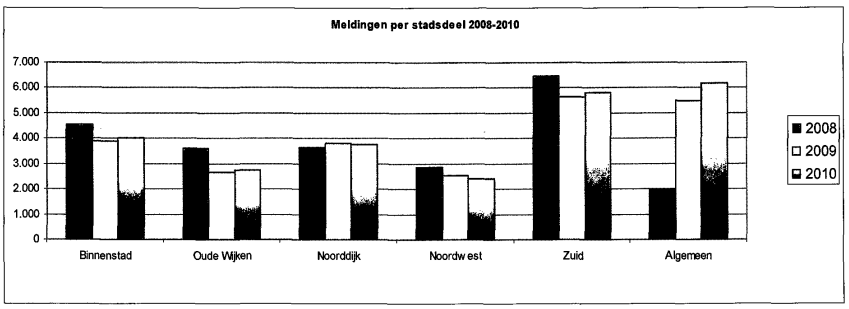
Ten aanzien van de interpretatie van de gegevens is het belangrijk in ogenschouw te nemen dat er geen één op één relatie is tussen de onderhoudstoestand van de stad en de door burgers gedane meldingen. Het aantal meldingen kan echter wel een indicatie geven.

Er zijn een aantal categorieën waarvan door burgers wel meldingen worden gedaan, maar die niet aansluiten bij de BORG-systematiek. Dat is bijvoorbeeld het geval bij de onderwerpen afvalstromen, ondergrondse containerpasjes en parkeren. In 2011 willen wij gaan evalueren welke gegevens echt relevant zijn voor de BORG-rapportage en welke gegevens niet. Daarmee willen we proberen dieper in te gaan op het aantal meldingen en de staat van onderhoud van de stad. Wij komen hier op terug in de BORG-rapportage over 2011.

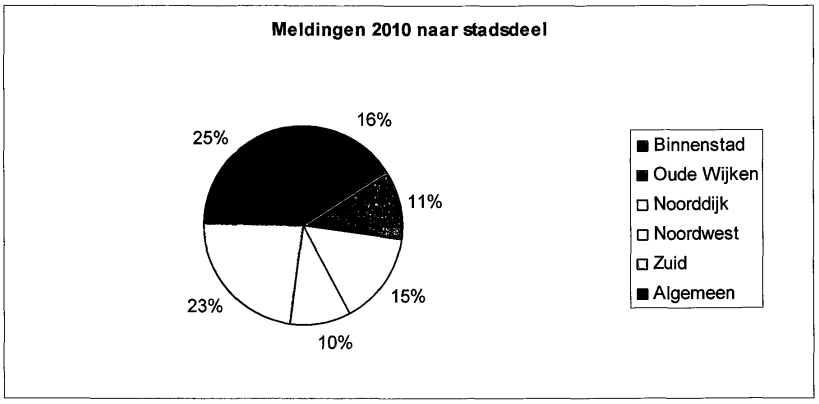
Onderstaande tabel laat het totale aantal meldingen zien voor de gehele stad per stadsdeel per jaar. In 2010 zijn er totaal 24.945 meldingen geregistreerd. Ten opzichte van 2009 is dit een lichte stijging van 4%. De grootste stijging is te zien in de meldingen voor Algemeen (registratie ondergrondse containers en pasjes). Er is een daling te zien in stadsdeel Noordwest.

4.1 Tabel: 'Historie van het aantal meldingen per stadsdeel'

Stadsdeel	2008	2009	2010	% t.o.v. 2009
Binnenstad	4.543	3.881	4.030	4%
Oude Wijken	3.595	2.678	2.731	2%
Noorddijk	3.652	3.793	3.779	0%
Noordwest	2.850	2.550	2.430	-5%
Zuid	6.486	5.647	5.808	3%
Algemeen	1.974	5.490	6.167	12%
Totaal	**23.100**	**24.039**	**24.945**	**4%**



4.2 *Figuur: 'Percentage meldingen 2010 naar stadsdeel"*



Meldingen Algemeen en stadsdeel Zuid ontvangen met respectievelijk 25% en 23% het merendeel van de meldingen.

4.3 Tabel: 'Aard van de meldingen'

	2008	2009	2010	% t.o.v. 2009
Bomen	513	545	674	24%
Bruggen, viaducten en water	85	72	89	24%
Diversen	875	795	989	24%
Groen	880	1.039	1.252	21%
Huisvuil en afval	6.661	6.390	5.718	-11%
Ondergrondse container pasjes	7.364	7.926	8.235	4%
Openbare afvalstromen	1.440	1.748	1.780	2%
Parkeren	361	397	250	-37%
Riolering	462	442	525	19%
Speelplekken en toestellen	189	192	170	-11%
Straatverlichting/verkeerslichten	1.845	1.820	2.041	12%
Verkeer & Vervoer	180	309	466	51%
Verkeersvoorzieningen	177	182	376	107%
Wegen	2.068	2.182	2.380	9%
Totaal	**23.100**	**24.039**	**24.945**	4%

Enkele opmerkingen over de meldingen

Bomen
Het aantal meldingen over bomen is gestegen. De verschillende stormen met zware windstoten van afgelopen herfst hebben geleid tot veel afgebroken takken en scheve bomen. Verder betreft het hier meldingen over dode bomen en grote takken die overlast geven.

Diversen
Het aantal meldingen onder de categorie diversen is gestegen. Hierbij gaat het om meldingen en vragen van meer algemene aard die via email en het eloket zijn binnengekomen en via Magic worden gerouteerd. Tevens zijn er een aantal nieuwe subcategorieën toegevoegd die leiden tot de stijging, zoals meldingen over abri's en oud- en nieuw schade.

Groen en recreatievoorzieningen
Het aantal meldingen groen en recreatievoorzieningen is licht gestegen. Deze stijging is voornamelijk waarneembaar in de stadsdelen Zuid en Noorddijk. Noorddijk heeft de laagste Borg score groen in de stad en eveneens het hoogste aantal meldingen over groen.

Riolering
Het aantal rioleringsmeldingen is gestegen met 19%. Een aantal kortdurende natte periodes, zoals de hevige regenval in juli 2010, zijn hier de oorzaak van (veel meldingen op één dag).

Openbare verlichting
Het aantal meldingen openbare verlichting 2010 is met 12% ten opzichte van 2009 gestegen. De langdurige en strenge vorstperiode van afgelopen winter, waardoor er lange tijd niet gegraven kon worden, heeft hier aan bijgedragen.

Verkeer en vervoer en verkeersvoorzieningen
De afdeling Verkeer en Vervoer is vanaf 2010 gaan registreren in Magic. Dit leidt tot een aanzienlijke toename van meldingen.

Wegen
Het aantal meldingen over Wegen kent ten opzichte van 2009 een stijging van 9%. Ook hier is veel wegenschade als gevolg van de langdurige en vorstperiode de oorzaak van de stijging.

5. Kwaliteitsniveau en doelstellingen 2011
Uit de schouwresultaten van de afgelopen jaren blijkt dat de onderhoudskwaliteit tot 2006 geleidelijk omhoog is gegaan. In 2006 werd gemiddeld stadsbreed het streefpercentage van 90 % (voldoet aan BORG) gehaald. Omdat in de jaren 1997 t/m 2006 de kwaliteit met het beschikbare budget geleidelijk is verhoogd, zijn wij ervan uit gegaan dat voor het vasthouden van die kwaliteit met een lager budget kan worden volstaan.
Met ingang van 2007 zijn de budgetten voor beheer in zijn totaliteit verlaagd met 3,7 miljoen euro. Met incidenteel beschikbaar gestelde middelen in de jaren daarna (2 miljoen per jaar) is deze verlaging deels gecompenseerd. De resterende verlaging (1,7 miljoen) is deels ingevuld met efficiencymaatregelen (0,7 miljoen) en is daarnaast vertaald in een beperkter programma voor het langcyclisch onderhoud aan wegen en groen.
Met dit per saldo 1,7 miljoen lagere budget hebben wij de afgelopen jaren ingezet op behoud van de onderhoudskwaliteit. Bij de behandeling van de begroting 2007 en daaropvolgende jaren werd deze ambitie om de bereikte onderhoudskwaliteit te behouden, ook door de raad uitgesproken.

Uit de BORG-schouwen van de jaren 2007 t/m 2009 blijkt dat er sprake is van een lichte daling (- 2 %) van de onderhoudskwaliteit ten opzichte van 2006. In 2010 heeft deze tendens zich niet doorgezet en is de score nagenoeg gelijk gebleven. Reden hiervoor is vooral dat wij inzetten op het kortcyclisch onderhoud, waardoor de daling van het kwaliteitsniveau niet direct zichtbaar wordt. In het langcyclisch onderhoud worden echter werkzaamheden uitgesteld. Dit zal de komende jaren van invloed zijn op de kwaliteit van de openbare ruimte. Hiernaast is voor 2011 besloten tot diverse bezuinigingen, waardoor minder geld beschikbaar is voor het beheer en onderhoud van de stad. Vooralsnog stellen wij voor het ambitieniveau BORG slechts op één punt aan te passen, namelijk een verlaging van het ambitieniveau voor het facet groen in de Binnenstad van 'zeer goed' naar 'goed'. Wij verwachten echter dat een verminderde inzet invloed zal hebben op de beeldkwaliteit. In de BORG-rapportage over 2011 komen we hier op terug.

Doelstellingen voor 2011
Op basis van de schouwresultaten zijn doelstellingen geformuleerd, om de zwakkere onderdelen te verbeteren. Stadsbreed gaat het om:

- Verbeteren ecologische schouw (instructie en kaart van de gebieden waar ecologie beoordeeld moet worden);
- Continueren aandacht voor straat- en parkmeubilair;
- Continueren van de extra aanpak onkruidbestrijding op de verharding.

Voorstel kwaliteitsniveau 2011
Voorgesteld wordt
1. het gewenste BORG-kwaliteitsniveau voor 2011 voor het facet groen in de Binnenstad vast te stellen op het niveau 'goed';
2. het gewenste BORG-kwaliteitsniveau voor 2011 voor de overige facetten gelijk te laten aan dat van 2010.

In bijlage 2 zijn de gewenste kwaliteitsniveaus per structuurelement in een matrix weergegeven.

Bijlage 1.

Beschrijving van de systematiek en onderdelen van BORG (Beheerplan Openbare Ruimte Groningen).

Borgsystematiek

BORG staat voor Beheerplan openbare ruimte Groningen. In dit beheerplan is vastgelegd met welke kwaliteit we de openbare ruimte van de stad willen onderhouden, hoe we dit toetsen en hoe we tot een onderhoudsprogramma komen. Hiervoor is een systeem ontwikkeld, de zogeheten BORG-systematiek.
De BORG-systematiek bevat twee belangrijke aspecten: het gewenste kwaliteitsniveau en de jaarlijkse schouw.

Procesmatig werkt dit als volgt:

Beheerplan Openbare Ruimte Groningen	BORG-Systematiek	1.	Het gewenste kwaliteitsniveau staat vast (raadsbesluit).
		2.	De werkelijkheid wordt hieraan getoetst door middel van een schouw; de zogeheten BORG-schouw.
	Opstellen en Uitvoeren Onderhouds-Programma	3.	De schouwresultaten worden naast het kwaliteitsniveau gelegd.
		4.	De schouwresultaten worden geanalyseerd en gerapporteerd.
		5.	De analyse wordt gebruikt bij de opstelling van de onderhoudsprogramma's voor het volgende jaar.
		6.	Het onderhoudsprogramma wordt uitgevoerd, inmiddels zijn we een jaar verder en wordt de volgende schouw uitgevoerd.

Deze notitie is de afronding van stap 4.

Kwaliteitsniveau

Sinds 2001 hanteert de gemeente Groningen een systematiek die inzichtelijk maakt welke kwaliteit in de openbare ruimte wordt nagestreefd. Om deze kwaliteit meetbaar te maken zijn er 4 verschillende kwaliteitsniveau's vastgesteld te weten: matig, voldoende, goed en zeer goed.
In de stad is er een grote verscheidenheid aan openbare ruimte. Zo zijn er trottoirs, groenvoorzieningen, speelplekken, verkeersborden, bruggen, etc. Al met al zijn er 21 onderdelen benoemd die ondergebracht zijn in 8 facetten.

Voorbeeld: de onderdelen rijbanen, trottoirs, en fietspaden vormen samen het facet verharding.

Ook op functies is er onderscheid te maken: woonwijken, winkelcentra, bedrijventerreinen etc. Er worden 6 functies onderscheiden.
De kwaliteit van de openbare ruimte is afhankelijk gemaakt van deze twee factoren; over wat voor element hebben we het en wat is de functie van het gebied?

voorbeelden:
- *de bruggen in de woonwijken worden op het niveau 'voldoende'onderhouden.*
- *de verharding in de binnenstad wordt op het niveau 'goed'onderhouden.*

Het gehele overzicht staat in bijlage 2. Deze matrix is in 2001 vastgesteld door de raad en daarna nog enkele keren als gevolg van bezuinigingen of amendementen in geringe mate gewijzigd.
Hiermee is een instrument ontstaan dat voor wat betreft de openbare ruimte:
- de kwaliteit eenduidig vastlegt;
- aangeeft welke kwaliteit de burgers waar mogen verwachten;
- (politieke) sturingsmogelijkheden geeft aan de kwaliteit.

Het kiezen voor een hogere kwaliteit brengt vanzelfsprekend ook hogere kosten met zich mee om deze keuze waar te maken.

BORG-schouw

Om te toetsen in hoeverre aan de kwaliteit wordt voldaan wordt er geschouwd. De bestaande kwaliteit wordt dan vergeleken met de kwaliteit die er volgens de afspraak zou moeten zijn, het vastgestelde kwaliteitsniveau.

Door het samenvoegen van alle waarnemingen van één facet binnen één stadsdeel kunnen we procentueel het resultaat laten zien. Dit kan natuurlijk ook voor de hele stad.

De BORG-schouw wordt grotendeels (ca 90 %) uitgevoerd door burgers van de stad. Na een (opfris)instructie wordt de schouw in ongeveer 70 % van alle wijken uitgevoerd. In het jaar daarna wordt opnieuw 70 % geschouwd waardoor een overlap ontstaat van ongeveer 20 %.
De resultaten worden gebruikt voor beleidsvorming en het onderhoudsprogramma van volgende jaren. Hierdoor neemt de invloed van de burger op de onderhoudstoestand van de stad toe, uiteraard binnen de kwalitatieve randvoorwaarden (kwaliteitsniveaus) die door de Raad zijn vastgesteld.

Tijdens de schouw wordt in de verschilende functionele gebieden van de stad (woonwijken, winkelcentra enz) beoordeeld welk onderhoudsniveau de verschillende facetten hebben. De resultaten daarvan worden vergeleken met het kwaliteitsniveau dat in die gebieden wordt nagestreefd.

Beheermatrix versie 2011	Hoofd structuur	Binnenstad		Woonwijken		Bedrijven terreinen	Stedelijke en bovenstedelijke voorzieningen	Grote groen- en recreatiegebieden	
	radialen, belangrijke ov-lijnen wijkontsluitings-wegen, hoofdfietsstructuren	voetgangers / winkelgebieden	overige	*ontmoetingsplaat*sen (wijk-, buurt-, winkel- en bejaardencentra, kerken, sporthallen, centrale speelv. en pleinen	overige	bedrijventerreinen, industrieterreinen en kantorenparken	Hoofdstation, RUG/Zernike, Gron. Museum, UMCG, Stadsschouwburg, Oosterpoort, Martinihal	stedelijke parken en recreatieve voorzieningen (De Held, St.gew.park Noorddijk, Dwarsdijksterbos	Noorderplantsoen
onderdeel									
Verharding									
Verlichting									
Straatmeubilair en bebording									
Groen									
Bomen									
Speelvoorzieningen									
Kunstwerken c.a.									
Schoonmaken c.a.									
Ecologie									

zeer goed — goed — voldoende — matig

Bestuursdienst

gemeente Groningen

RAADSVOORSTEL:
2010-2011
Ons kenmerk: RO 11.2539790
Registratienummer : GR 11.
Ingekomen op :

Onderwerp: Station Europapark: fietsroute Helperzoom en fietsenkelder

Groningen, 18 MRT 2011

Aan de raad,

U heeft op 27 mei 2009 besloten tot de aanleg van Station Europapark. Dit besluit volgde op een intensief participatietraject met het inspraakcomité Helperzoom, dat onder andere een extern advies had ingewonnen (van het bureau Buegel Hajema). Bij de besluitvorming in 2009 heeft u ons opdracht gegeven de haalbaarheid te onderzoeken van een aantal door het inspraakcomité genoemde optimalisaties. We hebben u over de voortgang geïnformeerd in onze brief van 26 maart 2010. Op dat moment stonden nog twee onderwerpen open: 1) fietsroute Helperzoom en 2) ondergrondse fietsenstalling. Met dit voorstel stellen we u voor het inrichtingsplan fietsroute Helperzoom vast te stellen en te besluiten de ondergrondse fietsenstalling aan te leggen en daartoe een krediet ad € 3.061.000,- beschikbaar te stellen en dit toe te voegen aan het reeds beschikbaar gestelde krediet voor Station Europapark (waarmee het totale krediet op € 47.161.000,-- komt). Daarmee is de besluitvorming over deze laatste twee onderdelen van Station Europapark afgerond. Tot slot informeren we u in dit voorstel kort over de voortgang van de uitvoering en de stand van de risico's.

Dit voorstel is als volgt opgebouwd:
a) Uitwerkingsopgaven per 27 mei 2009.
b) Fietsroute Helperzoom.
c) Ondergrondse fietsenstalling.
d) Kredietverstrekking.
e) Voortgang uitvoering/ risico's.

a) Uitwerkingsopgaven per 27 mei 2009.
Op basis van het rapport van Buegel Hajema stond nog een aantal inhoudelijke onderwerpen open. U heeft ons in uw vergadering van 27 mei 2009 gevraagd deze onderwerpen uit te werken en zo mogelijk te integreren in de plannen. We hebben u in onze brief van 26 maart 2010 geïnformeerd dat dit was gelukt voor wat betreft de inrichting aan de Helperzoomzijde richting Kempkensberg. De Buegel Hajemaplannen hadden betrekking op de ligging van de voetgangerstrap, op de inrichting rond het balkengat en op de ecologische en waterverbindingen rondom het balkengat. Voor uw informatie hebben we de laatste versie van het groenplan Helperzoom als bijlage bijgevoegd.

SE.4.C

We hebben u geïnformeerd over de financiële effecten; deze zijn meegenomen in de herziene grondexploitatie van juni 2010.

De ondergrondse fietsenstalling werd zowel in mei 2009 als in uw raadscommissie van 19 mei 2010 als zeer wenselijk aangemerkt. Dit omdat hiermee twee bovengrondse fietsenstallingen konden vervallen, waarmee de Helperzoom een veel groenere inrichting kon terugkrijgen (de fietsenstalling was de grootste incisie in de groene structuur). We hebben u vorig jaar aangegeven dat we het ontwerp toekomstvast gaan aanbesteden, dat wil zeggen, we verstevigen alvast de constructie zodat een stalling later met weinig aanvullende kosten kan worden ingebouwd. Echter, op dat moment was er nog geen zicht op aanvullende middelen, zodat we geen ondergrondse stalling konden meenemen in de aanbesteding. Inmiddels is dat zicht er wel, zie onder c).

Tot slot hadden we onszelf nog een uitwerkingsopgave opgelegd, omdat we op basis van de inspraak op het station moesten concluderen dat we nog geen optimaal verkeersveilige aansluiting van het nieuwe fietspad op de Helperzoom hadden kunnen ontwerpen. We hebben in 2009 afgesproken dat we in overleg met het inspraakcomité nieuwe modellen zouden uitwerken. We zouden u via een afzonderlijk inspraaktraject een definitief voorstel voorleggen. In onze brief van maart 2010 hebben we u geïnformeerd over dat proces en over het voorstel dat we vrij hadden gegeven voor inspraak.

b) Fietsroute Helperzoom.
De aansluiting van de fietsroute vanuit het Europapark op de Helperzoom levert een ingewikkelde verkeerssituatie op. In de stad kennen we geen voorbeelden waarbij zo´n drukke fietsroute (± 12.000 fietsers per dag) aantakt op een drukke gebieds-ontsluitingsweg (± 7.000 motorvoertuigen per dag). Zoals gezegd was het in eerste instantie niet gelukt hier een bevredigende oplossing voor te vinden. Inmiddels is dit naar onze mening gelukt en stellen we u voor dit inrichtingsplan vast te stellen. We zullen dit plan overigens pas gaan uitvoeren, nadat Station Europapark is geopend. De overlast is dan beperkt omdat dan de nieuwe fietsroute onder het spoor als vervangende route dienst kan doen.

We hebben u in genoemde brief van maart 2010 geïnformeerd over welk plan we voor inspraak hebben vrijgegeven. Daarbij hebben wij ook het alternatieve plan van Buegel Hajema gepresenteerd (een aansluiting op Groenendaal), waarvan we de voor- en nadelen hebben aangegeven. Voor details verwijzen we naar genoemde brief.

De inspraakperiode vond plaats van 16 april 2010 tot en met 21 mei 2010. Op 17 mei vond een inspraakbijeenkomst plaats. Voor het Eindverslag van de Inspraak, inclusief het verslag van de inspraakavond verwijzen we u naar de bijlage. Daarnaast treft u in het Eindverslag van de Inspraak een tweetal brieven van het inspraakcomité, d.d. 11 maart 2010, d.d. 17 juni 2010 en een door het comité gemaakte inrichtings-tekening uit januari 2011.

We hebben ervoor gekozen de correspondentie van het inspraakcomité die betrekking heeft op het voorstel bij te voegen, ook waar het buiten de formele inspraakperiode valt.

We hebben daarmee de gesprekken met het inspraakcomité buiten de periode ook als onderdeel van de inspraak gemaakt. We vonden het niet alleen belangrijk een zo goed mogelijk voorstel te kunnen presenteren, maar we wilden ook recht doen aan de bijzondere band die gemeente en comité met elkaar hebben. Eerdere inspraak heeft al geleid tot een aantoonbaar beter ontwerp van het station (fietsenkelder, inrichting noordelijker gedeelte Helperzoom). Het inspraakcomité heeft naast diverse ambtelijke contacten vier keer gesproken met wethouder Dekker over de plannen (maart 2010, juni 2010, januari 2011, februari 2011).

We hebben diverse plannen op tafel gehad: de Helperzoom als 30 km en 50 km, verkeerslichten, brede en smalle middengeleiders, geen middengeleiders, etc.

Uiteindelijk zijn we het vrijwel met elkaar eens. De Helperzoom blijft een 50 km-route ondanks eerdere gedachten - ook van ons - er ter hoogte van het station een 30 km-zone van te maken. Nadere analyse leert dat een 30 km-inrichting de verkeerssituatie hier minder helder en duidelijk maakt, bijvoorbeeld ten aanzien van de voorrangssituatie en het verwachte snelheidsregime. Ook bestaat de vrees dat het fietsverkeer ten opzichte van het gemotoriseerde verkeer in verdrukking komt, omdat menging van auto- en fietsverkeer bij een 30 km-inrichting wordt nagestreefd. Per saldo wordt verwacht dat dit nadelig uitpakt voor het comfort en de veiligheid van het fietsverkeer, terwijl het hier juist om is begonnen.

Wel willen we graag de snelheid van het autoverkeer remmen ter hoogte van de aansluiting van de fietsroute die via het station voert. Dat doen we door de aanleg van een verhoogd uitgevoerd plateau met een andere kleur, van een brede middengeleider, van bijpassende attentieverhogende bebording en van het uitbuigen van de Helperzoom. Daarnaast wordt bijpassende verlichting toegepast, zodat de locatie en de overstekende fietsers ook in donker goed zichtbaar zijn. De brede middenberm geeft de fietsers de mogelijkheid om de rijbaan van de Helperzoom gefaseerd over te steken. Dit verbetert de oversteekbaarheid van de Helperzoom.

We constateren dat we het op hoofdlijnen met elkaar eens zijn. Met het inspraakcomité verschillen we van mening over de uitbuiging aan de Helperzoom aan de bewoners-zijde; het inspraakcomité ziet graag de rechtstand aan deze zijde gehandhaafd. Enerzijds gaat hierdoor minder groen verloren en komt de straat niet dichter bij de woningen (dat had de voorkeur van het comité met het oog op veiligheid voor spelende kinderen en veiligheid bij het verlaten van de uitritten). Anderzijds ziet men voordelen aan het handhaven van deze rechtstand, omdat het voor de Helperzoomfietsers komend vanaf het noorden een meer logische fietsroute ontstaat voor het fietsverkeer dat de fietstunnel inrijdt.
Wij zien in het uitbuigen van de rijbaan aan beide zijden een veiligheidsvoordeel omdat de snelheid van het autoverkeer ook in zuidelijke richting effectiever wordt geremd. Daarnaast is in deze variant meer opstelruimte voor de overstekende fietsers beschikbaar (ca. 5.00 meter tegenover ca 3.00 meter als je niet aan de bewonerszijde

uitbuigt). Overigens zijn we bij het ontwerp al uitgegaan van een beperktere uitbuiging aan de bewonerszijde (maximaal 2,60 meter) ten opzichte van die aan de spoorzijde (maximaal 3,40 meter).

We stellen u voor in eerste instantie het voorstel van het inspraakcomité te volgen. We verwachten dat de verkeersproblemen zich pas na de eerste jaren zullen voordoen, als de Esperantokruising niet meer toegankelijk is voor fietsers. Tot die tijd verwachten we dat fietsers vooral de spoorwegovergang blijven nemen in de noord-zuidrichting. We zullen de situatie monitoren en stellen u voor ons te mandateren om de situatie aan te passen zodra we hier vanuit veiligheidsoverwegingen aanleiding toe zien. Op dat moment zullen we de extra uitbuiging aanleggen en daarmee de middenstrook vergroten. Dit is slechts een beperkte ingreep; we stellen u voor hiertoe een (kleine) financiële voorziening aan te brengen. Als er op het moment van slot-calculeren van de grondexploitatie nog geen aanleiding toe is geweest de aanvullende maatregel uit te voeren, dan zullen we u de keus voorleggen of we nog aanleiding zien de voorziening in stand te houden.

Bij dit inrichtingsplan zit verder geen financiële paragraaf. De financiën waren reeds meegenomen in de grondexploitatie Station Europapark.

c) Ondergrondse fietsenstalling.
We hebben in onze brief van maart 2010 aangegeven dat we de kosten voor een ondergrondse fietsenstalling prognosticeerden op € 3.000.000,-- en de beheerkosten op € 15.000,-- per maand. Eind september 2010 kregen we zicht op financiering met de inzet van provinciale BDU-middelen. Dat was op een zeer laat moment in het proces omdat de aanbestedingsprocedure binnenkort zou starten en de aannemers op 1 november 2010 hun stukken kregen. Op dat moment moesten we een lastige keuze maken: of de fietsenstalling alsnog integreren in de aanbesteding met de nodige risico´s op vertraging van de procedure en daarmee van de aanleg van het station. Of op dat moment niet interveniëren, maar na december 2012 een fietsenstalling aanleggen. We hebben mede op advies van ProRail gekozen voor het eerste.

We hebben een zeer snelle inhaalslag kunnen maken, door binnen een maand een programma van eisen op te op te stellen (met diverse stakeholders als NS, ProRail, brandweer, waterschap etc.). Vervolgens hadden we zeer snel een architectonisch schetsontwerp, waarvoor we het Groningse bureau Noordeloos hebben ingehuurd. De fietsenkelder is december 2010 als wijzigingsdocument verstrekt aan de aannemer en daarmee onderdeel van het uiteindelijke werk geworden. Daarmee zijn tevens de twee bovengrondse fietsenstallingen komen te vervallen.

We hebben het ontwerp in de visietrommel gevoegd. Er is nog één uitwerkpunt, namelijk de aansluiting van de kelder op het fietspad in de tunnel. Door het hoogteverschil van 30 cm zouden fietsers uit de kelder te veel vaart kunnen krijgen en treinreizigers kunnen verrassen. Daarnaast moet de omgevingsvergunning nog worden afgegeven, inclusief welstandsadvies. Dit zou nog kunnen leiden tot wijzigingen, die in de aanbestedingsprocedure zouden kunnen worden geïntegreerd.

We hebben ervoor gekozen de kelder een maximale omvang te geven, binnen de beschikbare contour. Daarmee biedt de kelder uiteindelijk plek aan zo'n 1500 fietsen (dubbellaagse rekken), die we gefaseerd gaan aanleggen. De vraag zal eerst namelijk kleiner zijn.

De stalling zal fulltime bemenst moeten zijn, omdat fietsers geen alternatief hebben in de buitenlucht en we een sociaalveilige stalling willen garanderen. Met NS is overeengekomen dat de stalling een kwartier voor de eerste trein vertrekt opengaat en een kwartier na de laatste trein sluit. NS heeft van het rijk de verantwoordelijkheid opgedragen gekregen goede stallingvoorzieningen aan te bieden op stations en heeft deze verplichting bij dit station aan ons gedelegeerd.

De kosten voor de bemensing schatten we op € 15.000,-- per maand en zullen we in beginsel dekken uit de parkeernota, vanuit het beleidsuitgangspunt "autoparkeren betaalt voor fietsparkeren". Deze conclusie gaan we betrekken bij een actualisering van de meerjarenbegroting van het Parkeerbedrijf. Deze vraag hebben we inmiddels uitgezet bij de dienst RO/EZ, waarbij we ook kijken op welke manier het beheer zo mogelijk ook goedkoper kan.

d) Kredietverstrekking.
We stellen u voor een krediet te verstrekken ten behoeve van de aanleg van de ondergrondse fietsenstalling van € 3.061.000,--, te dekken uit BDU-gelden (€ 507.000,-- BDU 2009 - herbestemming en € 2.554.000,-- BDU 2011). Het krediet wordt daarmee toegevoegd aan Station Europapark en we zullen de kosten dan ook verantwoorden in de grondexploitatie Station Europapark. In de aanstaande herziening (verwacht juni 2011) zullen we deze fietsenstalling meenemen. Het totale krediet voor Station Europapark komt hiermee op € 47.161.000,--.

Begrotingswijzigingstabel.

Begrotingswijziging 2011	
Betrokken dienst	RO/EZ
Naam voorstel	Krediet Europapark fietsenkelder
Incidenteel / Structureel	Incidenteel
Soort wijziging	Investering
Tijdsplanning krediet	2011 - 2015

Dpar	Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
7.2	Openbaar Vervoer	3.061.000	3.061.000	-			-
	Totalen begrotingswijziging	**3.061.000**	**3.061.000**	-	-	-	-

e) Voortgang uitvoering/risico's.
De aanbestedingsperiode loopt. We verwachten 1 mei 2011 het werk te gunnen.
De planning is ten opzichte van eerdere berichten niet gewijzigd. We verwachten december 2012 het station, fietsenkelder en fietsverbinding in gebruik te kunnen nemen.

Op dit moment wordt nog gewerkt aan het grondwerk. Dit werk heeft uitstel opgelopen, als gevolg van een andere grondsamenstelling dan eerder richting aannemer was gecommuniceerd. Overigens heeft dit uitstel geen invloed op de eindoplevering van het station.

We hebben u in 2009 geïnformeerd over een vijftal risico's. Drie van deze risico's hebben zich niet voorgedaan of zijn inmiddels opgelost:
- aankoop NS Poort: we hebben in december 2010 definitieve overeenstemming bereikt met NS Poort. Begin februari is de akte gepasseerd. Daarmee is alle benodigde grond in bezit van gemeente of ProRail en geen risicofactor meer.
- Flora- en Faunawet: we hebben in 2009 een ontheffing gekregen voor het werk.
- Juridische procedures: er is geen beroep aangetekend tegen het bestemmingsplan in 2009.

De andere twee destijds genoemde risico's spelen nog:
- vertragingen: hoewel het afgelopen jaar geen vertragingen meer zijn opgetreden, bestaat dit risico bij een werk van deze omvang altijd, ook tijdens de aanleg. Een specifiek risico bij dit werk is dat er bij het werk rekening wordt gehouden met een zogenaamde treinvrije periode van 9 dagen tijdens de krokusvakantie 2012. Dan wordt de bulk van het werk uitgevoerd. Als er dan vanwege bijvoorbeeld weersomstandigheden niet kan worden gewerkt, betekent dit direct een flinke uitloop in tijd en mogelijk ook in geld. Er zal gewacht moeten worden op een nieuw moment dat er lange tijd geen treinen kunnen rijden en de volgende optie zal dan de meivakantie zijn.
- Aanbestedingsprocedure: pas als de aanbestedingsperiode is afgelopen kunnen we conclusies trekken over aanbestedingssom en -planning.

Een ander hier te noemen risico is de afstemming tussen de aannemers Nieuwbouw SOZAWE en Station Europapark. De werkzaamheden lopen gelijk op en de bouwplaatsen grenzen aan elkaar. We hebben goede afspraken gemaakt over de zogenaamde raakvlakken, maar er zijn wel afhankelijkheden voor wat betreft aanleg damwanden en bemaling. Als één werk vertraagt kan dit consequenties hebben voor het andere werk.

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

I. het inrichtingsvoorstel fietsroute Helperzoom vast te stellen en daarbij te kiezen voor een gefaseerde aanleg waarbij in eerste instantie de "wonersvariant" wordt gerealiseerd en als daar vanuit veiligheidsoverwegingen aanleiding toe is deze in de toekomst aan te passen tot de gemeentelijke voorkeursvariant;

II. hiertoe een financiële voorziening aan te leggen binnen de grondexploitatie Station Europapark;

III. tot de aanleg van een ondergrondse fietsenstalling bij Station Europapark;

IV. hiertoe een krediet van € 3.061.000,-- beschikbaar te stellen, te dekken uit BDU-gelden (€ 507.000,-- BDU 2009 - herbestemming en € 2.554.000,-- BDU 2011);

V. dit krediet toe te voegen aan het reeds beschikbaar gestelde krediet voor Station Europapark, waarmee het totale krediet op € 47.161.000,-- komt;

VI. de gemeentebegroting dienovereenkomstig te wijzigen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,	de secretaris,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel	drs. M.A. (Maarten) Ruys

Bestuursdienst

gemeente Groningen

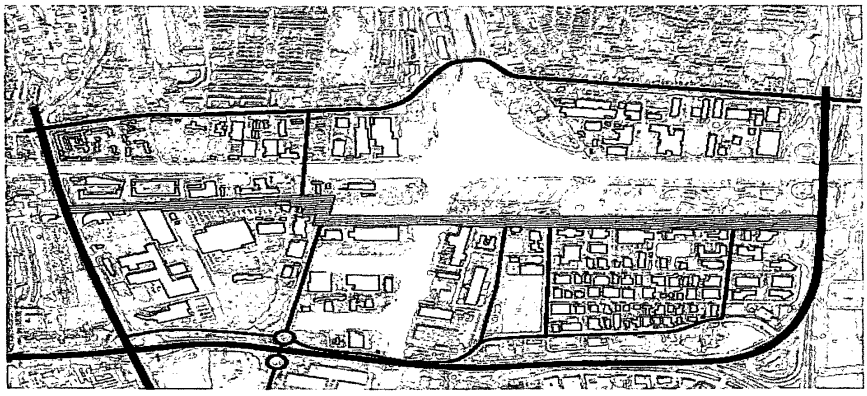
RAADSVOORSTEL:
2010-2011
Ons kenmerk: RO 11.2520470
Registratienummer : GR 11.
Ingekomen op :

Onderwerp: Schetsontwerp Sontwegtracé

Groningen, 29 MRT 2011

Aan de raad,

Het Sontwegtracé behoort tot de opgave vanuit de visie Eemskanaalzone (visie EKZ). Wij hebben u in maart 2010 toegezegd te komen met een schetsontwerp met bijbehorend kostenplaatje en dekkingsvoorstel voor het Sontwegtracé. Hieronder vallen ook de kunstwerken, openbare ruimte en toeleidende infrastructuur. Uitgangspunt hierbij is: "Er komt één brug over het Winschoterkanaal, van de hoofdweg van de stad naar Meerstad. De brug krijgt een doorvaarthoogte van minimaal 3,80 en maximaal 5,60 meter". Wij willen u vragen in te stemmen met een nieuwe brug van 3,80 meter hoog en met een doorvaartbreedte van 18 tot 20 meter. Het basisprofiel van de brug is toekomstbestendig en heeft gescheiden infrastructuur voor fiets, auto en bus. Daarnaast vragen wij u om de ontwerpuitgangspunten van het gehele Sontwegtracé vast te stellen. Verder vragen wij u hiervoor het benodigde geld te reserveren. De korte onderbouwing vindt u hieronder, de uitgebreidere onderbouwing in de verschillende bijlagen.



Het Sontwegtracé in de stad

SE.4.C

1. Een terugblik.
In 2008 is gestart met de planvoorbereiding voor de Sontbrug. Hieraan ligt het raadsbesluit "Versnelde voorbereiding voorlopig ontwerp Sontbrug en herprofilering Driebondsweg" van december 2007 ten grondslag. Aan de zuidzijde van het Eemskanaal moet de doorgetrokken Sontwegverbinding naar de Oostelijke Ringweg (inclusief de nieuwe Sontbrug, herprofilering van de Sontweg en St. Petersburgweg en aanpak van de openbare ruimte) de katalysator voor een brede gebiedsontwikkeling worden. De ontwerpuitgangspunten voor de Sontwegverbinding zijn gedefinieerd in het Masterplan Meerstad en de Visie Eemskanaalzone. Hierdoor wordt de bereikbaarheid van Meerstad vergroot en zal mogelijk leiden tot een bredere gebiedsontwikkeling.

Inmiddels zijn wij 4 jaar verder en is er ook een heroriëntatie gekomen in de gestelde uitgangspunten van 2007. U bent hierover eind maart 2010 geïnformeerd. Voor alle duidelijkheid volgt hieronder een korte samenvatting van deze wijzigingen.

In de Visie Eemskanaalzone zijn we uitgegaan van een lage brug voor auto en fiets en een hoge trambrug. Sinds de vaststelling van de Visie Eemskanaalzone is op verschillende fronten sprake van nieuwe ontwikkelingen. Deze punten beïnvloeden de gewenste uitvoeringsvorm van het Sontwegtracé (van Europaweg tot Beneluxweg).

In eerste instantie gingen wij ervan uit dat de nieuwe, hoge trambrug vanuit de beschikbare trambudgetten zou worden gefinancierd. Medio 2009 is duidelijk geworden dat de tramverbinding naar Meerstad onvoldoende vervoerswaarde kent en dat daardoor moet worden afgezien van deze modaliteit naar Meerstad. Mogelijk dat in de toekomst de tramverbinding nog gerealiseerd wordt maar dan via Kardinge en niet via de Sontbrug. Consequentie hiervan is dat we in plaats van 2 afzonderlijke bruggen één multimodale brug op enige hoogte voorstellen en gescheiden infrastructuur voor de bus in de planvorming hebben meegenomen.

Ook de exacte doorvaarthoogte en de breedte waren nog een punt van discussie, verband houdend met de gewenste doorstroming van zowel het wegverkeer (met name hoogwaardig openbaar vervoer) als het scheepvaartverkeer.

2. De ontwerpuitgangspunten.
In bijlage 1 vindt u een verdere uitwerking van de ontwerpuitgangspunten. Hieronder volgt een beknopte samenvatting van de gemaakte keuzes.

De brughoogte.
De keuze voor een variant van 3,80 m of een variant van 5,60 m is voor het autoverkeer beperkt relevant. De uiteindelijke keuze voor de (doorvaart)hoogte van de brug wordt vooral ingegeven door het comfort en de doorstroming voor fiets- en busverkeer, versus het aantal benodigde brugopeningen voor de beroepsvaart. Het lijkt dat een doorvaarthoogte van 5,60 m dan de meest ideale hoogte is. Dit onder de aanname dat een substantieel aandeel van de beroepsvaart ook daadwerkelijk zal passeren zonder brugopening aan te vragen. Dit blijkt echter niet het geval. In bijna alle gevallen zal de beroepsvaart ook bij een brughoogte van 5,60 m om een brugopening vragen. Dit wordt ook door alle partijen onderschreven. Vanuit het perspectief van de fiets en het

openbaar vervoer kan dus even zo goed worden gekozen voor een lagere brug. Bijkomend voordeel is het lagere hellingspercentage voor het fietsverkeer en daardoor het hogere fietscomfort.

Gezien de geringe meerwaarde van een brug met een doorvaarthoogte van 5,60 m en de hogere kosten van de bouw van deze variant (5,6 miljoen euro meer ten opzichte van de 3.80 variant) stellen wij u voor een principekeuze te maken voor een toekomstvast basisprofiel: een multimodale verbinding met gescheiden infrastructuur voor fiets, auto en bus (i.p.v. een apart tramtracé) inclusief een nieuwe brug van 3,80 meter hoog en 18 - 20 meter doorvaartbreedte.

Sontbrug - zorgvuldige inpassing.
De Sontbrug dient op een zorgvuldige wijze te worden ontworpen. Ruimtelijk gezien gaat er geen dwingende keuze uit naar een lage of hoge brug. Positionering in het verlengde van de St. Petersburgweg ligt daarbij voor de hand.

Het verdient nog wel aanbeveling om te onderzoeken hoe we het Sontwegtracé een eigen identiteit kunnen geven. In de komende periode zullen we onderzoeken hoe we dit mogelijk kunnen maken en welke ambities hiervoor noodzakelijk zijn.

Het verkeerskundig wegprofiel.
Op de Sontweg zullen vijf rijstroken ontstaan: twee busstroken, twee autorijstroken en een middenberm welke af en toe wordt onderbroken door een linksafstrook. Het ontwerp dient in een later stadium verder uitgewerkt te worden.
Voor de kruising Sontweg/Berlagebrug wordt voorgesteld twee compacte, met verkeerslichten geregelde, kruispunten aan te leggen. Op de brug zelf is voor het autoverkeer één rijstrook per richting, een busstrook stad in en een éénzijdig fietspad aan de noordzijde van de brug. Ditzelfde principe geldt voor de voetganger.
De St. Petersburgweg wordt verbreed naar 2 autorijstroken, een busstrook "stad-uit" en een middenberm/linksafstrook. De Driebondsweg blijft fietspad.

3. Juridische - planologische implicatie.
Er zal een nieuw bestemmingsplan voor het Sontwegtracé gemaakt dienen te worden. De uit te voeren werken kunnen deels op grond van een geldend bestemmingsplan worden vergund en uitgevoerd (bouw brug, doortrekken St. Petersburgweg), maar het maken van de verbinding vanaf de Bornholmstraat past hier niet binnen. Deze strijdigheid kan worden opgeheven door het maken van een nieuw bestemmingsplan. Het bestemmingsplantraject vergt een tijdsbeslag van minimaal 1 tot 1,5 jaar (opstellen plankaart, planregels en toelichting, inspraak, vooroverleg en de Wro-procedure, die minimaal 26 weken duurt).

Middels het nog op te stellen nieuwe bestemmingsplan is het tevens daar waar nodig een titel om te kunnen onteigenen. We gaan ervan uit dat dit niet noodzakelijk is, gezien de al lopende gesprekken met betrokkenen.

4. Participatie.
Sinds 2008 zijn er al verschillende gesprekken geweest met betrokkenen in dit gebied. Zo is er vooroverleg geweest met de provincie en belangenvereniging beroepsvaart

"Schuttevaer" (voor brief zie bijlage 5). Twee zeer belangrijke gesprekspartners in dit proces. Zij zijn van mening hoe hoger de brug hoe beter, echter om een keuze te moeten maken tussen 5,60 m en 3,80 m geven zij om diverse redenen aan dat de 3,80 m een alternatief kan zijn voor een brug van 7 meter. De keuze voor een 7 meter variant steunen wij niet in verband met geringe baten ten opzichte van de veel hogere kosten. Verder stelt de Schuttevaer dat de brug te dicht bij de kruising van het Winschoterdiep ligt waardoor niet aan de minimumeisen van de classificatie voor deze vaarweg kan worden voldaan. Uit onderzoek blijkt dat deze stellingname niet klopt. Echter wij zullen een praktijk-simulatie gaan uitvoeren om zo te onderzoeken in de praktijk of het klopt wat Schuttevaer stelt.
Verder is er overleg geweest met de brandweer, Ikea en enkele andere bedrijven die in de beïnvloedingssfeer liggen van dit project (aanliggende eigenaren/gebruikers). Toewerkend naar het definitieve ontwerp zullen de contacten steeds intensiever en belangrijker worden. Daarom stellen wij voor om tijdens de verdere ontwerpopgave een aantal partijen nadrukkelijk in het planvormingsproces te betrekken, te weten:

- de bedrijvenvereniging Zuidoost;
- vertegenwoordigers van de bedrijven en detailhandel op het Sontplein (het gebied tussen Eemskanaal, nieuwe Winschoterdiep, Zuidelijke Ringweg en Europaweg);
- Ikea;
- de hulpdiensten: brandweer, (bereden) politie en ambulance (bereik Meerstad);
- Belangenvereniging Beroepsvaart "Schuttevaer";
- Bureau Meerstad;
- Provincie Groningen (verkeersinfrastructuur en vaarwegbeheer);
- Rijkswaterstaat Noord-Nederland/Projectbureau Zuidelijke Ringweg;
- Waterschap Hunze Aa's.

5. Ecologie.
Het project kruist de stedelijke ecologische structuur ter hoogte van de Bornholmstraat en de Hunzezone-Euvelgunnerweg. Beide zones hebben de status van te behouden en versterken groenverbinding. Deze moeten 1:1 in het project worden gecompenseerd. Tevens zal gekeken worden of het mogelijk is om naast herplanting extra aanplant van bomen te realiseren ter versterking van de groene ecologische structuur.

6. Relatie tot andere investeringen in de omgeving Sontwegtracé.
Het Sontwegtracé maakt deel uit van het totaal aan opgaven volgend uit de in de Visie Eemskanaalzone. In deze alinea worden ook de overige opgaven benoemd, om u zodoende een totaalbeeld te geven van de investeringsopgave. Het betreft hier de investeringsopgaven in de openbare ruimte, aangezien de woongebieden via afzonderlijke exploitaties tot ontwikkeling dienen te komen.

Investeringen aanpak openbare ruimte.
Voor de aanpak van de openbare ruimte, zoals beoogd in de Visie Eemskanaalzone en verwerkt in de FES-subsidieaanvraag, wordt uitgegaan van een taakstellend investeringsniveau van ca. € 5 miljoen. Het gaat hierbij om de kosten van de beoogde "boardwalk" langs de noordzijde van het Eemskanaal, de groenimpuls in het projectgebied (voor zover niet meegenomen in het Sontwegtracé) en de aanpak van de openbare oevers (deels al invulling aan gegeven bij de Kop van Oost). De genoemde investeringsraming is niet gebaseerd op concrete ontwerpen. Het betreft een tentatieve

berekening op basis van civieltechnische aannames (geïndexeerd vanaf 2006).

Loop-/fietsbrug ter hoogte van Ikea.
In de Visie Eemskanaal wordt uitgegaan van een beweegbare loop/fietsbrug ter hoogte van Ikea, die het Sontplein en de daar gevestigde detailhandel verbindt met het centrum. Vooralsnog wordt uitgegaan van een taakstellende investeringsraming van ca. € 4 miljoen euro. De uiteindelijke kosten worden onder andere bepaald door de gewenste hoogte, de mogelijkheden voor inpassing en positionering van hellingbanen (mede met het oog op eigendomsposities, kabels en leidingen, nautische aspecten en eisen van de vaarwegbeheerder) en de economische functie van de kades en de eisen die dit met zich meebrengt. Ook dit project is in de FES-subsidie opgenomen.

P+R Driebond.
In de Visie Eemskanaalzone wordt voorzien in een transferium, ingepast op de middenberm tussen de huidige Driebondsweg en de St. Petersburgweg. Voor de investeringsopgave wordt een taakstellend bedrag aangehouden van € 4,5 miljoen. Uiteindelijke kosten zullen afhangen van de positionering en vormgeving. In de eerste helft van 2011 zal een locatiestudie worden verricht naar de positionering van dit P+R terrein. Naast de positionering op de middenberm zal ook worden gekeken naar positionering ten oosten van de Beneluxweg (dit zou meerwaarde kunnen hebben voor de ontwikkeling van Meerstad) en positionering op het gemeentelijke slibdepot. De uiteindelijke positionering zal een belangrijke invloed hebben op de kosten van realisatie.

Investeringsopgave en potentiële dekkingsbronnen.
Het totale investeringsniveau van de hiervorengenoemde projecten in openbaar gebied, zoals volgend uit de Visie Eemskanaalzone en neergeslagen in de FES aanvraag, bedraagt naar verwachting ca. € 13,5 miljoen.

Als potentiële dekkingsbronnen kunnen worden aangemerkt: FES: € 4,0 miljoen, Gemeentelijke risicobuffer (jaarschijf 2014): € 5 miljoen (naast de reeds gevraagde € 5 miljoen voor het Sontwegtracé) en RSP (gelabeld voor transferium): € 4,5 miljoen. Via afzonderlijke kredietaanvragen zullen de desbetreffende deelprojecten en de uitvoering daarvan ter besluitvorming aan u worden voorgelegd.

In dit kader kan u nog worden gemeld dat voor de nadere uitwerking van een visie op het openbare gebied ten noorden van het Eemskanaal (incl. de geprojecteerde loop-/fietsbrug) onlangs een startaanvraag is opgesteld en een projectplan wordt voorbereid. Beoogd wordt op korte termijn eveneens een locatiestudie te starten voor de P+R Driebond, zodat de uitkomsten van de locatiestudie als input kunnen dienen voor het vervolg van het ontwerptraject van het Sontwegtracé.

7. Planning en vervolgstappen.
Vanuit verschillende invalshoeken is het van belang dat de Sontbrug op korte termijn wordt gerealiseerd. Belangrijk is uiteraard de al genoemde tijdige realisatie in verband met Meerstad. Daarnaast zijn de subsidie-deadlines (FES: december 2016) en de planning van de aanpak Zuidelijke Ringweg cruciaal. De nieuwe Sontwegverbinding vormt immers een belangrijke alternatieve route tijdens de verbouwing. In het algemeen

geldt natuurlijk tevens dat de aanleg van de Sontbrug als belangrijke motor voor de ontwikkeling van de woningbouwlocaties in het gebied Eemskanaal zal functioneren. Dit alles maakt het wenselijk om de Sontbrug uiterlijk in 2015 gereed te hebben. Wij streven er naar begin volgend jaar een definitief ontwerp, inclusief ruimtelijk ontwerp, aan uw raad te kunnen aanbieden inclusief de daarbij behorende financiële onderbouwing en planning.

8. Financiën.
Eind 2010 is er op basis van het schetsontwerp een kostenraming opgesteld van de te verwachten civiel- en cultuurtechnische werkzaamheden. Deze raming heeft betrekking op de verkeersinfrastructurele wijzigingen in het tracé Kruispunt Europaweg - Sontweg - St. Petersburgweg, tot de Oostelijke Ringweg, met uitzondering van het deel wegvak Berlagetracé. Dit wegvak wordt namelijk al gefinancierd vanuit de huidige lopende exploitatiebegroting Berlagetracé. De totale (tentatieve) investeringen die samenhangen met de realisatie van het tracé zijn geraamd op circa € 65 miljoen (eindwaarde 31 december 2017). Binnen de kostenraming is rekening gehouden met een buffer voor afwijkingen in de raming die passend is bij het stadium waarin het ontwerp zich bevindt.

De kostenraming ziet er globaal als volgt uit:

Bodemonderzoek/-sanering & verwerving	€ 4,3 miljoen
Bouw- en woonrijpmaken/Kunstwerken/ Groen	€ 46,5 miljoen
Planontwikkelingskosten	€ 4,4 miljoen
Voorbereidings- en toezichtskosten	€ 4,1 miljoen
Rente	€ 5,7 miljoen
Totale investeringen	€ 65,0 miljoen

Onderverdeling bouw- en woonrijpmaken/kunstwerken/groen:

Toegangsroute Europaweg tot verkeersknoop Berlagebrug-Sontbrug (incl. voet- en fietspaden)	€ 3.800.000
Sontbrug - 3,80 meter hoog, doorvaartbreedte van 18-20 meter	€ 25.500.000
Toegangsroute vanaf brug tot aan Oostelijke Ringweg (incl. voet- en fietspad)	€ 3.200.000
Overige geluidswerende voorzieningen	€ 2.500.000
Overige infrastructurele voorzieningen	€ 11.500.000
	€ 46.500.000

Voorgesteld wordt om deze investeringen als volgt te dekken:

* bijdrage Meerstad (in 2016/2017):	€ 30,0 miljoen
* bijdrage RSP-overig:	€ 18,0 miljoen
* bijdrage FES:	€ 12,0 miljoen
* bijdrage structureel nieuw beleid – risicobuffer 2014:	€ 5,0 miljoen
Totaal	€ 65,0 miljoen

NB. Bijdrage structureel nieuw beleid - Deze bijdrage kent een totale investeringsruimte van ruim € 30 miljoen. Hiervan zal iets meer dan € 14 miljoen worden ingezet voor dekking van de Tram en een resterend deel van € 5 miljoen zal worden gebruikt voor dit voorstel.

Met deze opbrengsten kunnen de investeringen voor het basisprofiel van de Sontweg-verbinding worden gedekt.

Bij de uitwerking van het ontwerp worden de bandbreedtes kleiner van de raming en zal meer zekerheid ontstaan of de realisatie mogelijk is voor het bedrag van € 65 miljoen. Voor een aantal van de hier genoemde dekkingsmiddelen is op dat moment mogelijk meer duidelijkheid te geven over de dan geldende status en risico's.

Aanvullend krediet.
De raad heeft eind 2007 een krediet beschikbaar gesteld voor het ontwerp ter grootte van € 1.280.000,--. Eind november 2010 bedragen de gerealiseerde plankosten € 400.000,--.
In de komende periode zal het schetsontwerp uitgewerkt worden tot een definitief ontwerp. Op basis van het definitieve ontwerp zal het hierbij behorende uitvoeringskrediet aangevraagd worden. Voor de periode waarin het schetsontwerp tot definitief ontwerp wordt uitgewerkt is een aanvullend krediet nodig van € 720.000,--. Met dit krediet worden de uitgaven gedaan voor planontwikkeling. Na uw goedkeuring komt het totale krediet daarmee uit op € 2.000.000,--.
Daarnaast wordt in de komende periode gestart met onderhandelingen om de gronden te verwerven, onder vermelding van voorbehoud goedkeuring door de gemeenteraad. Mocht het voor één of meerdere locatie(s) vóór vaststelling van het definitieve ontwerp tot een principeovereenstemming komen, dan volgt hierop zo spoedig mogelijk een raadsvoorstel met het verzoek om akkoord te gaan met deze verwerving.

De dekking van het huidig beschikbaar gestelde krediet van € 1.280.000,-- komt uit het voorbeslag middelen afkomstig vanuit Meerstad. Door ontwikkelingen binnen Meerstad is de betaling van voorfinanciering verschoven van 2012 naar 2017. Ter financiering van de uitgaven is deze dekking nu in de komende periode niet voorhanden. We stellen u voor het huidig plus aanvullend krediet te dekken vanuit de bijdrage uit de FES-subsidie. Inmiddels is namelijk al 80% van de € 16 miljoen die in het vooruitzicht is gesteld als voorschot binnengekomen.

Vorenstaande leidt tot onderstaande begrotingswijziging:

	Begrotingswijziging 2011						
	Betrokken dienst(en)	RO/EZ					
	Raadsvoorstel	Schetsontwerp Sontwegtracé					
	Incidenteel / Structureel	Incidenteel					
	Soort wijziging	Investering					
	Tijdsplanning krediet	2011					
	Financiële begrotingswijziging	**Lasten**	**Baten**	**Saldo**	**Dotatie - Reserve**	**Onttrekking + Reserve**	**Saldo**
7.3.2	auto: stedelijke hoofdstructuur	720.000	720.000	-			-
	Totalen begrotingswijziging	**720.000**	**720.000**	-	-	-	-

9. Risico's.
Het project bevindt zich nog in het stadium van schetsontwerp. Verschillende (civieltechnische) kostenposten zijn tot tentatief (hoofdlijnen)niveau doorgerekend, pas op het moment dat het definitieve ontwerp gereed is, zijn bepaalde investeringen tot op het laagste, gedetailleerde niveau uit te schrijven en financieel door te rekenen. Hiervoor is een post onvoorzien opgenomen.
Vanwege nog te realiseren verwervingen, ontstaat het risico op vertraging van aanvang en oplevering van de uitvoeringswerkzaamheden. Hierdoor ontstaat onder andere het risico om niet te voldoen aan de subsidievoorwaarde van tijdig realiseren volgens opgelegde einddata.
Verder moet er nog bodemonderzoeken uitgevoerd worden en mogelijk dat de daaruit voortvloeiende saneringskosten hoger uitvallen.

Naar aanleiding van de stellingname van Schuttevaer (bijlage 5) zal er nog een simulatie-onderzoek worden uitgevoerd om te kijken of de langere vrachtschepen wel door de brug kunnen varen. Mogelijk kan dit gevolgen hebben voor de doorvaartbreedte die nu gesteld wordt op 18 tot 20 meter. Ook door veranderende regelgeving van het openbaarvaarwater is het noodzakelijk. Verschillende onderzoeken dateren uit 2005/2006 en zullen, daar waar nodig, geactualiseerd moeten worden. Het kan zo zijn dat uit deze nieuwe onderzoeken andere uitgangspunten geformuleerd moeten worden. Mocht dit het geval zijn, dan zullen wij uw raad daarover informeren.

Ook zijn nog niet alle dekkingmiddelen hard:
1. FES-subsidie → in totaal € 16 miljoen.
Het project dient te worden uitgevoerd in de periode t/m december 2016. De ingediende aanvraag (businesscase) is gebaseerd op de visie Eemskanaalzone. Daarin zijn tevens een aantal actuele ontwikkelingen en inzichten meegenomen. Zo wordt gesproken over een Sontbrug met nog twee varianten (hoge en lage brug), waarbij in de businesscase is uitgegaan van een lage variant met ruimte voor OV (een hoge brug is expliciet niet meegenomen!).
Ook is gesproken over een P+R voorziening in de nabijheid van de Oostelijke Ringweg. Kortom: de wijzigingen, zoals die nu voorliggen, blijven in lijn met de FES afspraken. In plaats van een met andere middelen te financieren tramverbinding naast de auto/fietsverbinding is nu gekozen voor een geïntegreerd voorstel met gescheiden HOV-infrastructuur en één multimodale brug op 3,80 meter, met gescheiden infrastructuur voor voetganger, fiets, OV en auto. Binnenkort zal op ambtelijk niveau gesprekken worden gevoerd met de subsidieverstrekker om de businesscase verder aan te scherpen aan de huidige inzichten.

De FES-subsidie kan nog verlaagd worden als uiteindelijk niet een tekort op de exploitatie aanwezig is van € 45 miljoen, exclusief de inzet van subsidies en gemeentelijke middelen. De tekorten in het totale plangebied met betrekking tot deze subsidie (voor Sontwegtracé en overige investering in het gebied (H6)) voldoen aan deze randvoorwaarde.

2. Bijdrage RSP HOV Infra → € 18 miljoen.
De € 18 miljoen is opgenomen in de conceptlijst van projecten RSP HOV Infra zoals door provincie Groningen is geïnventariseerd. Momenteel zijn we met de provincie in gesprek over een definitieve toekenning van RSP aan dit project en de wijze waarop dit budget definitief naar ons toekomt. Het project is opgenomen op de POVV-lijst welke binnenkort aan GS zal worden voorgelegd. Bij RSP-HOV Infra is het grootste risico het eventuele toetsingskader dat GS gaat hanteren bij de verdeling van de RSP-HOV Infra middelen. We schatten dit risico overigens als beperkt in.

3. Bijdrage Meerstad → € 30 miljoen.
Meerstad zal een bijdrage doen van in totaal € 30 miljoen (prijspeil 2010). Het betalingsritme zal er als volgt uit gaan zien. In 2016 € 15 miljoen vermeerderd met index vanaf 2010. En met ingang van 2017 circa € 1 miljoen per jaar (in totaal nog eens € 15 miljoen). Dit contract moet nog ondertekend worden door de AVA - Meestad .

Momenteel vragen we uw raad een plankostenkrediet beschikbaar te stellen van € 720.000,--. Pas wanneer we het uitvoeringsbudget aanvragen dient er duidelijkheid te zijn omtrent de beschikbaarheid van vorenstaande subsidies.

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

I. in te stemmen met de ontwerpuitgangspunten voor de Sontbrug en (3,80 m hoog en een doorvaartbreedte van 18-20 m) met de bijbehorende ontwerpuitgangspunten voor het Sontwegtracé;
II. voor het Sontwegtracé een investeringsbegroting van € 65 miljoen vast te stellen;
III. de € 65 miljoen te dekken uit:

* bijdrage Meerstad (in 2016/2017):	€ 30,0 miljoen
* bijdrage RSP-overig:	€ 18,0 miljoen
* bijdrage FES:	€ 12,0 miljoen
* bijdrage structureel nieuw beleid – risicobuffer 2014:	€ 5,0 miljoen
Totaal	**€ 65,0 miljoen**

IV. voor het project een aanvullend krediet van € 720.000,-- beschikbaar te stellen. Het totale krediet komt daarmee uit op € 2.000.000,-- en dit krediet te dekken uit de FES-subsidie;
V. kennis te nemen van de overige investeringsopgaven in het kader van de visie Eemskanaalzone en het college de opdracht te geven deze nader uit te werken, voor zover het betreft de fiets-voetgangersbrug over het Eemskanaal, de P+R Driebond en het openbare gebied;
VI. de gemeentebegroting 2011 dienovereenkomstig te wijzigen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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

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

BIJLAGEN

- Bijlage 1; de ontwerpuitgangspunten
- Bijlage 2; analyse per modaliteit
- Bijlage 3; ruimtelijke analyse
- Bijlage 4; beschrijving per wegvak
- Bijlage 5; reactie brief "Schuttevaer"

Bijlage 1. Ontwerpuitgangspunten

Afweging doorvaarthoogte Sontbrug 3,80 m
Op basis van een analyse blijkt dat de keuze voor een variant van 3,80 m of een variant van 5,60 m voor het autoverkeer beperkt relevant is. De uiteindelijke keuze voor de (doorvaart)hoogte van de brug wordt vooral ingegeven door het comfort en de doorstroming voor fiets- en busverkeer, versus het aantal benodigde brugopeningen voor de beroepsvaart.

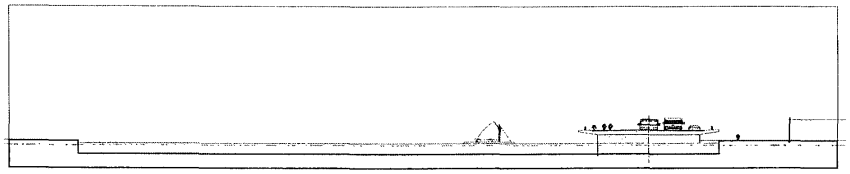
Omdat het fietsverkeer een maximale doorvaarthoogte van 5,60 m nog toestaat (gezien het maximale hellingspercentage), lijkt deze doorvaarthoogte vanuit verkeersperspectief het optimale compromis te zijn. Dit onder de aanname dat een substantieel aandeel van de beroepsvaart ook daadwerkelijk zal passeren zonder brugopening aan te vragen. Dit blijkt echter niet het geval. In bijna alle gevallen zal de beroepsvaart ook bij een brughoogte van 5,60 m om een brugopening vragen. Vanuit het perspectief van de fiets en het openbaar vervoer kan dus even zo goed worden gekozen voor een lagere brug. Bijkomend voordeel is het lagere hellingspercentage voor het fietsverkeer en daardoor het hogere fietscomfort.

Gezien de geringe meerwaarde van een brug met een doorvaarthoogte van 5,60 m en de hogere kosten van de bouw van deze variant stellen wij u voor een principekeuze te maken voor een toekomst vast basisprofiel: een multimodale verbinding met gescheiden infrastructuur voor fiets, auto en bus (i.p.v. een apart tramtracé) inclusief een nieuwe brug van 3,80 meter hoog en 18 – 20 meter doorvaartbreedte. Voor een uitgebreidere analyse verwijs ik u naar bijlage 2; analyse per modaliteit

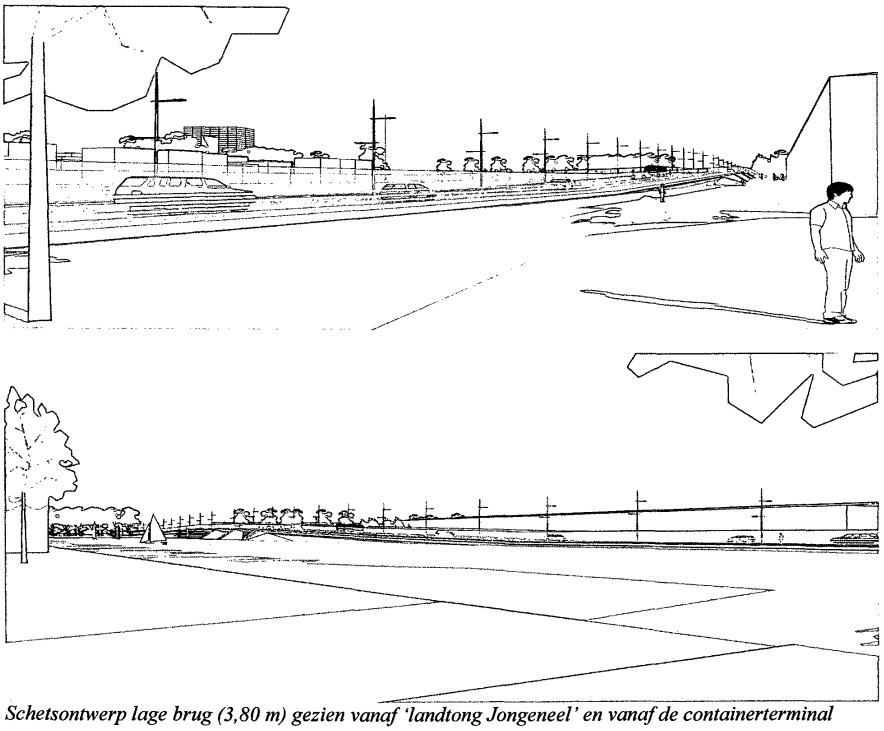
Sontbrug – zorgvuldige inpassing
De Sontbrug dient op een zorgvuldige wijze te worden ontworpen, maar hoeft vanuit stedelijk en lokaal perspectief niet als icoon, of 'ruimtelijk scharnierpunt' te dienen. Ruimtelijk gezien gaat er geen dwingende keuze uit naar een lage of hoge brug. Positionering in het verlengde van de St. Petersburgweg ligt daarbij voor de hand. Door dit te doen wordt tegemoet gekomen aan de nautische eisen, inhoudende dat de brug zo ver mogelijk van de waterknoop moet worden aangelegd, maar tegelijkertijd voldoende ruimte wordt gelaten voor schepen om elkaar te passeren tussen de Sontbrug en de Euvelgunnerbruggen. Door deze positie te kiezen is de impact op ontwikkelingslocatie containerterminal eveneens het meest beperkt.

De positie van de brug moet worden bezien binnen toekomstige ontwikkelingen, zoals vastgelegd in de Visie Eemskanaalzone. De aangrenzende gebieden zullen getransformeerd worden. Weliswaar is onduidelijk hoe en waar toekomstige ontwikkelingen exact zullen plaatsvinden. In de ontwerp uitgangspunten wordt uitgegaan van de noodzakelijkheid van het plaatsen van geluidsschermen. Er dient nog verder onderzoek verricht te worden naar de aard en omvang van deze schermen. In het definitieve ontwerp komen we hierop terug. Ditzelfde geldt voor de luchtkwaliteit. Wanneer het definitieve ontwerp gereed is zal op basis van de verwachte verkeersprognose de milieubelasting worden bepaald en daarmee de exact te plegen afschermingsmaatregelen.

In de voorgestelde variant van de brug wordt de brug tegen de noordzijde van de tweede pier gelegd, over bijna de gehele lengte van de pier op maaiveldniveau, wat de relatie met het water aan deze zijde belemmert. Tegen het einde van de pier stijgt de brug, wat ook een belemmering vormt voor de beleving van het water aan de noordoostelijke zijde en de kop van de pier; hier zal de zij- en onderkant van de brug in belangrijke mate bepalend zijn voor de ruimtelijke kwaliteit van de directe omgeving (voor verdere detaillering verwijs ik u naar bijlage 3). Voor wat de feitelijke positie van de brug (en de aanleidende taluds) betreft, ligt aanleg in het verlengde van de as van de St. Petersburgweg voor de hand.



Situatie en dwarsprofiel Sontbrug met weg naast 'landhoofd Jongeneel'

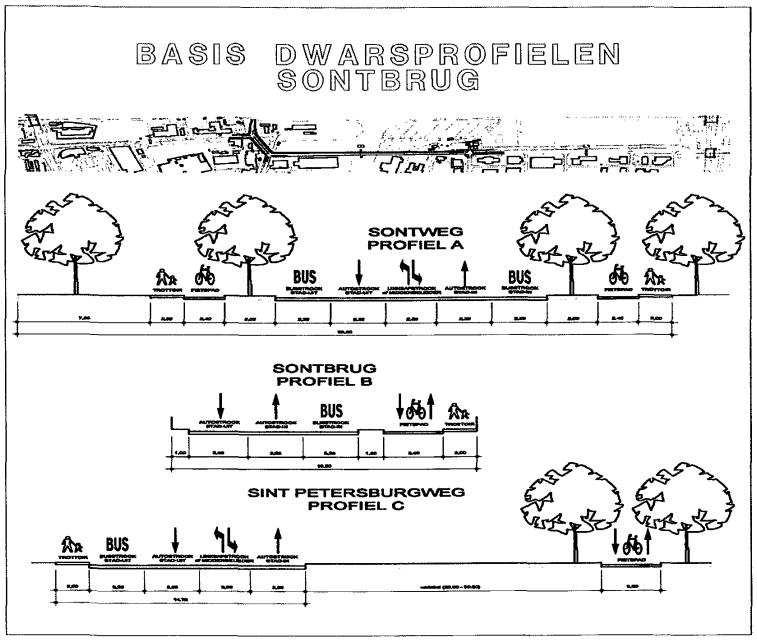


Schetsontwerp lage brug (3,80 m) gezien vanaf 'landtong Jongeneel' en vanaf de containerterminal

Vanuit het ruimtelijke perspectief wordt gesteld dat de 3,80 m variant de voorkeur geniet (vgl. met de Berlagebrug) en de oprit vast aan het landhoofd. De weg ligt dan voor een groot deel bijna op de bestaande hoogte van de landtong. De lengte van het echte brugdeel kan dan beperkt worden tot een korte verbinding over het Winschoterdiep. Visueel is het aantrekkelijk als de oeververbinding en de brug los kunnen liggen van het landhoofd en 'vrij zweeft boven het water'. Echter vanuit nautische overwegingen en hogere kosten is een dergelijk uitwerking niet mogelijk.

Het verdient nog wel aanbeveling om te onderzoeken hoe we het Sontwegtracé een eigen identiteit kunnen geven. In de komende periode zullen we samen met externe deskundigheid onderzoeken hoe we dit mogelijk kunnen maken en welke ambities hiervoor noodzakelijk zijn.

Wegprofiel
Voor de Sontwegverbinding tussen Europaweg en Oostelijke Ringweg, inclusief de nieuwe Sontbrug, onderscheiden we drie relevante wegvakken (zie onderstaand kaartbeeld). In bijlage 4; "beschrijving per wegvak vindt u een gedetailleerde beschrijving". Deze kunnen nog wijzigen tijdens het definitieve ontwerp.



Bij het verkeerskundige ontwerp is zoveel mogelijk rekening gehouden met de Visie Eemskanaalzone. De ambitie is hetzelfde gebleven echter met gewijzigde uitgangspunten. Op de Sontweg zullen vijf rijstroken ontstaan: twee busstroken, twee autorijstroken en een linksafstrook/middenberm. Het ontwerp dient in een later stadium verder uitgewerkt te worden. Voor de kruising Sontweg / Berlagebrug wordt voorgesteld twee compacte, met verkeerslichten geregelde, kruispunten aan te leggen. Op de brug zelf is voor het autoverkeer één rijstrook per richting, een busstrook stad in en een éénzijdig fietspad aan de noordzijde van de brug. Ditzelfde principe geldt voor de voetganger. De Sint Petersburgweg wordt verbreed naar 2 autorijstroken, een busstrook 'stad-uit' en een middenberm/linksafstrook. De Driebondsweg blijft fietspad.

De gemeente Groningen heeft adviesbureau DHV gevraagd met behulp van een zogenaamde dynamische simulatie inzicht te geven in de effecten die het openen van de Sontbrug heeft op de verkeersafwikkeling in de ochtend- en avondspits.

De belangrijkste conclusies op basis van de eerste resultaten van de dynamische simulatie zijn:

- Het openen van de Sontbrug in de ochtend- of avondspits heeft vooral een effect op de verkeersafwikkeling op de Sontweg en de Sint Petersburgweg.
- Op de Berlagebrug ontstaat bij het openen van de Sontbrug in de spits een wachtrij tot net over de Berlagebrug, de verkeersafwikkeling op het Damsterdiep wordt er echter nauwelijks door beïnvloed.
- Op de Bornholmstraat ontstaat bij het openen van de Sontbrug in de spits een wachtrij tot aan de Stockholmstraat. Het effect is niet erg groot omdat het verkeer op andere plaatsen voornamelijk last heeft van opstoppingen, deze opstopping wordt niet hier bepaald.

Mogelijk dat dynamische bewegwijzering kan leiden tot een korter effect op de verkeersafwikkeling. Dit wordt echter niet in dit project meegenomen.

Bijlage 2. Analyse per modaliteit
Brughoogtes met een doorvaarthoogte van 5,60 meter en 3,80 meter zijn de meest voor de hand liggende opties, zo hebben wij u eerder gemeld (medio maart 2010). Vanuit het perspectief van het OV en de beroepsvaart gaat de voorkeur uit naar een hogere brug (7 tot 7.5 m; gelijk aan Euvelgunnerbrug in de Ringweg), omdat de brug dan minder vaak open hoeft. Deze hoogte is echter niet wenselijk vanuit de

gewenste kwaliteit van de fietsinfrastructuur, in verband met het hellingspercentage dat dit met zich meebrengt. Echter hoe hoger de brug hoe minder frequent de brug open gaat.

Ook de 1.25 meter variant valt af omdat die simpelweg te vaak openstaat (referentie: Langmanbrug langs de Zuidelijke ringweg). Op basis van huidige ervaringen/tellingen blijkt dat de lage brug (1,25 m doorvaarthoogte) in de bypasses van de zuidelijke ringweg - tussen 6.00 en 20.00 uur - gemiddeld 22 keer per dag open gaat (exclusief de zondagen). In de ochtendspits van 7 tot 9 uur is er sprake van gemiddeld 1 brugopening en maximaal 6 openingen. In de avondspits van 16.00 tot 18.00 uur gaat het om gemiddeld 2 openingen en maximaal 7. De gemiddelde tijd van opening bedraagt 4.30 minuten en maximaal 10 minuten. Recentere gegevens op basis van de 3.80 meter variant volgen bij het definitieve ontwerp.

Ook de 5,60 variant valt af omdat de extra kosten (t.o.v. een lagere variant) niet op wegen tegen de baten. Bij een brughoogte van 5,60 zal nagenoeg alle beroepsvaart om een brugopening vragen, omdat ze zeker willen zijn dat ze eronder door kunnen en omdat de zichtlijnen en ruimte beperkt zijn om te kunnen manoeuvreren.

Blijft de brug met een hoogte van 3,80 m over. Bijna alle pleziervaart (exclusief zeilschepen met een mast) kan hier onderdoor zonder brugopening. Voor de beroepsvaart geldt dat zij vrijwel altijd om een brugopening zullen vragen. Toch is deze optie de meest wenselijke. Een lagere brug dan 3,80 m zal leiden tot meer brugopeningen (nu ook voor alle pleziervaart), terwijl de kosten van de aanleg niet navenant dalen. Tevens geldt dat de hoogte van 3,80 m ook voldoende is voor eventuele hulpdiensten als de rijkspolitie te water e.d.

Hieronder volgt een beschouwing per modaliteit.
Vaarverkeer

- In 2008 passeerden ca. 3700 beroepsschepen en ca. 3500 recreatievaartschepen de Euvelgunnerbruggen (bruggen in de bypasses zuidoost).
- Het Winschoterdiep staat geen blok-/spertijden toe voor de beroepsvaart (vanwege de vaarklasse). De brug moet dus te allen tijde door de beroepsvaart kunnen worden gepasseerd. Voor recreatievaart is het invoeren van spertijden wel mogelijk, met dien verstande dat dit vraagt om goede aanlegvoorzieningen langs meerdere kanten van de waterknoop.
- Bij een doorvaarthoogte van 3,80 m (gelijk aan de Berlagebrug) zal de brug voor vrijwel alle beroepsvaart moeten worden geopend. Met uitzondering van de staande mast kan vrijwel alle recreatievaart vrij passeren.
- Indien de doorvaarthoogte lager is dan 3,80 m zullen voor de recreatievaart spertijden moeten worden ingesteld. De vaarwegbeheerder geeft aan dat dit tot onaanvaardbare veiligheidsrisico's op de waterknoop zal leiden, doordat de recreatievaart moet wachten op hiervoor aangewezen plekken en bijbehorende manoeuvres moet maken. Daarnaast geeft de vaarwegbeheerder aan dat dit in de praktijk zal betekenen dat bij opening voor de beroepsvaart de recreatievaart zal mogen meeliften, wat leidt tot langere openingstijden. Bovendien zal na de eventuele spertijd de brug weer langer open staan om alle "opgehoopte" scheepvaart doorgang te verlenen. Om die reden is de vaarwegbeheerder geen voorstander van het instellen van spertijden.
- Omdat de Sontbrug dicht bij de Waterknoop geprojecteerd is, is er voor de beroepsvaart beperkte ruimte om te manoeuvreren en kunnen vaarbewegingen pas worden ingezet als zeker is dat de brug tijdig geopend is of dermate hoog is dat de scheepvaart er zonder bediening onderdoor kan. Het maatgevende schip is ruim 110 m lang en de afstand tot de bocht bedraagt ca. 180 m. Volgens de normen en richtlijnen dient de brug eigenlijk drie maal de scheepslengte van de bocht te worden gesitueerd om na passage van de bocht goed door de brug te kunnen manoeuvreren. In 2004 is derhalve een simulatieonderzoek uitgevoerd. Een update van dat onderzoek is vereist omdat de afmetingen van de toe te laten schepen inmiddels enigszins zijn gewijzigd en er destijds in de simulaties geen rekening is gehouden met bijzondere transporten (af- en aanvoer nieuwbouwzeeschepen van en naar de scheepswerven aan het Winschoterdiep). Deze bijzondere transporten (lengte maximaal 144 m + 2 sleepboten) zijn voor de scheepswerven aan het Winschoterdiep van groot economisch belang. Bovendien is in het onderzoek van 2004 uitgegaan van de CVB-normen, die in 2005 zijn vervangen door de Richtlijnen vaarwegen (RVW2005) waardoor diverse normen zijn gewijzigd. Naar aanleiding van het onderzoek heeft de vaarwegbeheerder tevens om een nadere uitwerking van de dimensionering van de remmingwerken gevraagd. Omdat er van de provincie een vergunning Kanalenreglement voor deze brug nodig is en er bezwaar kan worden gemaakt tegen die vergunning wil de vaarwegbeheerder er

van overtuigd zijn dat de scheepvaart zonder risico's de Sontbrug kan passeren. Daarom is het van uitermate groot belang dat er vooraf zekerheid is dat de beoogde locatie en afmetingen van de brug nautisch verantwoord zijn.

Auto

- Voor de auto maakt het in feite niet uit hoe hoog de brug is (3.8 m of 5,60 m). Dit klinkt raar maar dit komt doordat de doorstroming op andere plekken wordt bepaald. Het verkeer zal vooral in de ochtendspits, tijdens de normale vertragingen, vaststaan bij de kruisingen Europaweg en Damsterdiep. Het zijn per saldo de knooppunten die de doorstroming bepalen.
- Daarnaast is het nadrukkelijk niet de bedoeling dat het Sontweg - St. Petersburgwegtracé een alternatief (sluiproute) wordt voor de Zuidelijke Ringweg. Vanuit het autoverkeer bezien is het dus niet noodzakelijk om een brug van 5,60 m aan te leggen. Dit sluit overigens aan bij de uitgangspunten zoals eerder vastgelegd in de Visie Eemskanaalzone.

Fiets

- Bij een lage brug (3,80 m) is er sprake van een comfortabele route (zonder forse klim) van Meerstad naar het centrum, maar dan bestaat het risico van wachttijden door een openstaande brug. Een onbelemmerde alternatieve route -met klim- is beschikbaar via de route Beneluxbrug-Damsterdiep, ook deze route voldoet niet aan de doelstellingen van een rechtstreekse route naar Meerstad.
- Een Sontbrug met een doorvaarthoogte van 7.00 m is het meest betrouwbaar voor fietsers, vanwege het sporadische aantal openingen. Het benodigde hellingspercentage, 3%, is dan echter zodanig hoog (door de beperkte lengte van de taluds) dat dit niet acceptabel is voor fietsverkeer, temeer daar het gaat om een superfietsroute naar Meerstad. Vanuit het fietscomfort geredeneerd, ligt de voorkeur bij een lagere brug (3,80 m). De doorvaarthoogte mag gezien het nog aanvaardbare hellingspercentage maximaal 5,60 m zijn (2,5%).

Openbaar vervoer

- Vanuit het perspectief van het openbaar vervoer heeft een hoge brug (7.00 m doorvaarthoogte) uiteraard de voorkeur. Een lagere brug introduceert altijd een mate van onbetrouwbaarheid in de dienstregeling.
- Een alternatieve route voor het openbaar vervoer richting Meerstad (dus niet via Sontbrug) is weliswaar voor handen, maar voldoet niet aan de gestelde kwaliteitseisen. Zo zal bijvoorbeeld ook de route Centrum - Damsterdiep - Beneluxbrug - Driebondsweg - Meerstad een bepaalde mate van onbetrouwbaarheid, gezien de stagnatie in de verkeersafwikkeling, met zich mee brengen.
- Om de openbaar vervoersroute over het Sontwegtracé zo goed mogelijk te faciliteren is het gewenst dat vrijliggende busstroken worden aangelegd. Op basis van de huidige inschatting gaat het dan om busstroken in 2 richtingen over de gehele Sontweg, in één richting op de Sontbrug en in één richting op de St. Petersburgweg.

Bijlage 3. Ruimtelijke analyse

Naast verkeerskundige en nautische overwegingen spelen ruimtelijke afwegingen een belangrijke rol bij de ontwerpkeuzes voor de Sontbrug en de toeleidende wegen.

Groningen begint een traditie te ontwikkelen van goed vormgegeven weg- en waterbouwkundige werken die meer zijn dan zuiver infrastructurele oplossingen. De recent gereedgekomen Berlagebrug getuigt hiervan, maar ook het in de afgelopen jaren aangelegde viaduct richting Westpoort is hiervan een goed voorbeeld; projecten die in zekere zin een reactie zijn geweest op de vooral technisch en infrastructureel bepaalde projecten in de decennia daarvoor, zoals bijvoorbeeld de busbaan op de Oosterhamrikkade richting Kardinge. De stad heeft met de Berlagebrug en het Westpoortviaduct een enorme stap gemaakt en verdient het om op die ingeslagen weg verder te gaan.

Belangrijk is de beoogde toekomstige functieverandering van de verouderde bedrijvigheid naar stedelijk wonen zoals vastgelegd in de Visie Eemskanaalzone. De bebouwing langs de weg zal in de loop van de tijd steeds complexgewijs ontwikkeld worden. De ruimtelijke kwaliteit van de weg zal dus vooral gevonden moeten worden in de autonome kwaliteit van de route als rode draad in de aaneenschakeling van afzonderlijke weggedeeltes met verschillende wegprofielen.

Vorm
De Sontbrug vraagt hierbinnen om een eigen vormgeving in een langgestrekte positie, tussen de 2 gekoppelde kruispunten in de Bornholmstraat en de St. Petersburgweg / Stettinweg. De feitelijke (beweegbare) brug moet daarbij onderdeel zijn van dit veel langer autonoom infrastructureel element. Een bescheiden, maar zorgvuldige vormgeving is daarbij ruimtelijk gezien voldoende; icoonvorming wordt niet nagestreefd – ruimtelijke precisie is belangrijker. Visueel is het aantrekkelijk als de oeververbinding en de brug los kunnen liggen van het landhoofd en 'vrij zweeft boven het water'. In lijn met het bovenstaande zou een lage brug een maximaal verbindende functie kunnen vervullen en daarmee de voorkeur hebben.

De kwaliteit van de brug zelf en het gebruik ervan, is zeer gebaat bij een vloeiende vorm zonder hoog opgeworpen zijwanden, zodat het uitzicht op de omgeving vanaf de brug gewaarborgd blijft en de brug in de context van de waterknoop ervaren kan worden, juist wanneer men zich op de brug bevindt. Het zorgvuldig vormgeven van een dunne, vloeiende brug zal het oorspronkelijk ontwerpconcept van de lange lijn kracht bijzetten.

Bijlage 4. Beschrijving per wegvak
Bij het verkeerskundige ontwerp is zoveel mogelijk rekening gehouden met de Visie Eemskanaalzone, de bestaande situatie (lees: vooral bebouwing). Voor de Sontweg zal het profiel er als volgt uit gaan zien. Er zullen vijf rijstroken ontstaan: twee busstroken, twee autorijstroken en een linksafstrook/middenberm. De hoofdrijbaan wordt geflankeerd door twee groene bermen met bomen. Daarachter liggen een fietspad en een trottoir. Het definitieve ontwerp dient nog verder uitgewerkt te worden.

Voor het kruispunt Sontweg – Eltjo Ruggeweg (Berlageknoop) – Bornholmstraat – Sontbrug wordt voorgesteld twee compacte, met verkeerslichten geregelde, kruispunten aan te leggen. Tot nu toe viel de aanleg binnen het project Berlagebrug. Uit praktische overwegingen stellen wij voor om de aanleg onder te brengen bij dit project; echter de financiële onderbouwing zit nog steeds in de exploitatie Berlagetracé.

Voor het autoverkeer is één rijstrook per richting voldoende op de Sontbrug zelf. Voorsorteervakken zorgen voor een betere doorstroming en een hogere capaciteit. Daarnaast zal er een busstrook stad in worden gerealiseerd. De keuze voor een één- of tweezijdig fietspad wordt bepaald door de gewenste en aanwezige fietsvoorzieningen langs de toeleidende wegen. Zo ligt langs de Bornholmstraat een éénzijdig (in twee richtingen bereden) fietspad en is de Driebondsweg een logische optie voor de fietsroute naar Meerstad. Om het aantal oversteken zoveel mogelijk te beperken, volstaat een éénzijdig fietspad aan de noordzijde van de brug. Ditzelfde principe geldt voor de voetganger.

Voor de Sint Petersburgweg wordt in de Visie Eemskanaalzone uitgegaan van een breed profiel. Dit profiel is voor een groot deel bepaald door een brede middenberm met daarin ruimte voor de tram.
Zoals gezegd, is de tram vervangen door de bus. Daarom wordt er zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande infrastructuur. De Sint Petersburgweg wordt verbreed naar 2 autorijstroken, een busstrook 'stad-uit' en een middenberm/linksafstrook. De Driebondsweg wordt fietspad. Deze functie heeft de weg nu ook al. In het definitieve ontwerp zullen we kijken of het echt noodzakelijk is om i.p.v. de Driebondsweg te gebruiken als fietspad of dat er een apart fietspad moet worden aangelegd op de Sint Petersburgweg. Er dient een veilige en prettige fietsroute van en naar Meerstad gerealiseerd te worden, dat is het uitgangspunt. Voordeel van een fietsroute aan de noordkant van de Sint Petersburgweg t.o.v. fietspaden aan weerzijden is dat fietsers de drie toegangswegen van het bedrijventerrein Driebond niet over hoeven te steken.

Bijlage 5; reactie brief "Schuttevaer".

SCHUTTEVAER

Gemeente Groningen - Dienst ROEZ
Postbus 7081
970118 GRONINGEN
Groningen, 16 september 20 I0
Betreft: Nieuwbouw Sontbrug.

Geachte heren,
Naar aanleiding van het gesprek van 15 juni 20I0, hierbij in een notendop de normen, waaraan volgens de ervaring van Koninklijke "Schuttevaer"en de nautische regels de brug zal moeten voldoen om een veilige en snelle doorvaart te verkrijgen voor de beroepsvaart.
Om te beginnen, blijven wij ons erover verbazen, dat er niet serieus naar de mogelijkheden van een tunnel wordt gekeken. Het verbaast ons des temeer, omdat nationaal en internationaal steeds meer de focus gericht wordt op een tunnel. Het vooroordeel van veel duurder, lijkt op langere termijn niet te gelden.
Een tunnel kan veel dichter naar de kruising gelegd worden dan een brug. De scheepvaart heeft geen hinder van een tunnel. Bovendien zal de tunnel ook rechter voor de Sontweg kunnen komen te liggen. De haven zal ook voor het grootste gedeelte open blijven voor de scheepvaart.
Om terug te komen op de Sontbrug: door de ligging dicht bij de kruising van het Winschoterdiep en het Eemskanaal kan niet volstaan worden met de minimumeisen van de classificatie voor deze vaarweg.
De projectie van de nieuwe brug aan de zuidkant van de Deense haven is het optimale, gezien de plaatselijke situatie. Eigenlijk zou de nieuwe brug verder het Winschoterdiep op moeten, maar dan komt de brug weer te dicht bij de Euvelgunnerbrug te liggen.
Gezien de schaalvergroting in de binnenvaart en de ontwikkeling van de containerterminal in Westerbroek kan niet volstaan worden met een standaard brug. De praktijk heeft al aangetoond, dat de brug dezelfde hoogte zal moeten hebben als de Gideonbrug (7,20m + KP). Een lagere brug zal voor de meeste schepen geopend moeten worden. De Gideonbrug hoeft voor 3-laags containervaart niet te worden geopend.

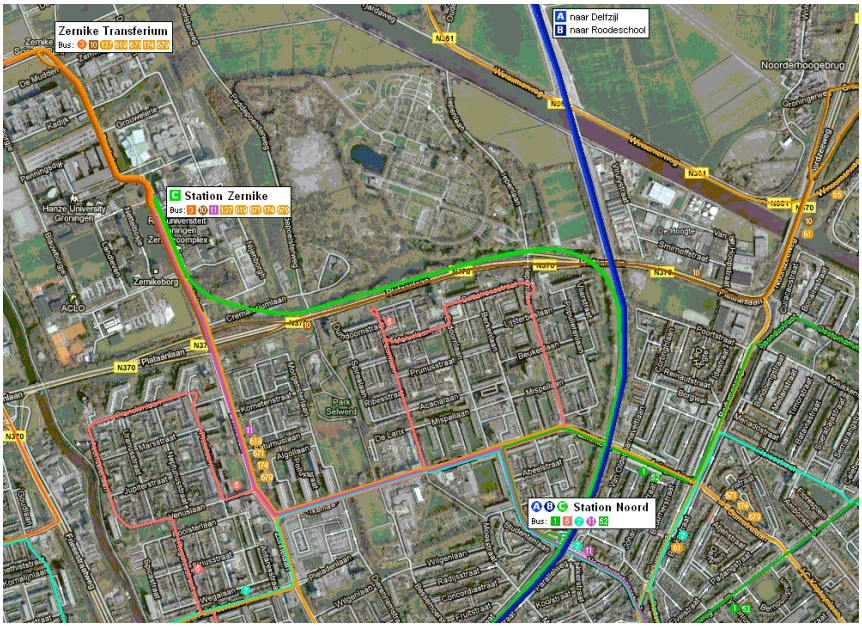
Wellicht ten overvloede, als gekozen wordt voor een hogere brug leidt dit tot minder brugopeningen met navenant lagere exploitatiekosten voor de beheerder van het kunstwerk.
De doorvaartbreedte zal in ieder geval meer dan 16 meter moeten zijn. Uit het rapport van Marin blijkt, dat de simulaties hebben uitgewezen, dat de doorvaartbreedte tenminste 20 meter moet zijn: de brug ligt zo dicht bij de bocht, dat de "drift "nog niet helemaal uit het schip is.
Het betekent wel, dat er een zwaar en lang remmingwerk voor de brug moet worden geplaatst, om de drift eventueel op te vangen en ook als wachtplaats te kunnen dienen. De ingang van de Deense haven zal dan wel heel beperkt worden.

Voorts zal, indien gekozen wordt voor een lage brug, het noodzakelijk zijn dat de brug eerder open gaat voor de beroepsvaart wanneer bijvoorbeeld een containerchip vanaf Delfzijl komt. Dit is noodzakelijk omdat er vanuit het stuurhuis niet een goed zicht op de brug is voor een veilige doorvaart. Dit impliceert een wachttijd die voor het wegverkeer met enkele minuten kan toenemen.
De bediening van de brug kan naar ons idee het best vanaf de Oostersluis plaatsvinden. Op de Oostersluis is permanent personeel aanwezig en heeft men duidelijk zicht op de scheepvaartbewegingen.
Voorzover ons bekend zal de Euvelgunnerbrug ten behoeve van de A7 verbreed moeten worden. Wij achten het wenselijk om, in het kader van de Langmanstudie, tot één oplossing te komen voor de naast elkaar aan te leggen bruggen.

Wij vertrouwen u met deze informatie van dienst te zijn en zijn altijd bereid, indien wenselijk geacht, een nadere toelichting te verstrekken.

Met vriendelijke groet,
KSV Schuttevaer
F. Bieze
Voorzitter

Plan Beter OV in Stad en Ommeland



Versie 2.0

Arthur Kamminga

Januari 2011

Bijlage - Plan Beter OV in Stad en Ommeland21

Vooraf

Plan Beter OV in Stad en Ommeland is een visie op hoe de stad en provincie Groningen de bereikbaarheid en de kwaliteit van het openbaar vervoer duurzaam zouden kunnen verbeteren. Het is bedoeld als een reëel en financieel haalbaar alternatief voor het plan om een Regiotram te introduceren in de binnenstad van Groningen, een voornemen dat de nodige risico's met zich mee brengt.

'Plan B' verwijst naar een uitspraak van wethouder Dekker in een commissievergadering van Groningse gemeenteraad op 13 oktober jl. Daarin liet zij weten "geen Plan B te hebben"; ofwel accepteert de Raad haar plannen, ofwel zal Groningen met enorme bereikbaarheidsproblemen te kampen krijgen. Deze notitie wil laten zien dat de keuze niet zo zwart-wit is.

Inhoud

Probleemanalyse	3
Van STOV via Kolibri naar Regiotram	5
Afgewezen alternatieven	6
Het reële alternatief: Plan B	7
Ruimtelijk-economische effecten	10
Gevolgen van de Regiotram en Plan B voor specifieke doelgroepen	16
Gevolgen voor de regio bij Regiotram en Plan B	17
Conclusies	20

Bijlage 1: telpunten en specificatie vergelijking busvervoer 2004 en 2010

Bijlage - Plan Beter OV in Stad en Ommeland21

Probleemanalyse

De stad Groningen is het kloppende hart van Noord-Nederland. Bijna 190.000 inwoners en meer dan 40.000 studenten op HBO en de Rijksuniversiteit maken Groningen tot een échte stad. Dit heeft echter ook nadelige kanten: de bereikbaarheid verdient voortdurend aandacht en ook luchtkwaliteit en leefbaarheid staan op de agenda. De Regiotram-plannen schetsen een afschrikwekkend toekomstbeeld voor de stad: "meer bussen kunnen er niet meer bij", "de hele stad komt vast te staan" en "de bussen puilen uit". Klinkende oneliners, waarbij echter wel wat nadere duiding wenselijk is.

Ontwikkeling van het openbaar vervoer
Bij de Regiotram-plannen wordt vaak de suggestie gewekt dat het busvervoer uit z'n voegen groeit en dat de capaciteit daarvan nu echt bereikt is. Het is opmerkelijk dat in werkelijkheid het tegendeel waar is. Het busvervoer in zowel stad als provincie is de laatste jaren gestaag afgenomen, ondanks de forse groei van het aantal studenten. Op basis van oude dienstregelingen kan een vergelijking tussen 2004 en 2010 worden gemaakt over het aantal bussen dat wordt ingezet. Er zijn negen strategische locaties (telpunten) op de belangrijkste busroutes gekozen waar is geteld hoeveel bussen er in één uur in de ochtendspits passeren.

Telpunt		Najaar 2004	Najaar 2010	Verschil
1	Damsterdiep/Nwe weg	46	0	- 100 %
2	Eikenlaan/De Parrel	26	25	- 4 %
3	Griffeweg	8	27	+ 238 %
4	Grote Markt	74	73	- 1 %
5	Noorderstationsstraat	22	21	- 5 %
6	Oosterhamrikbaan	38	32	- 16 %
7	Prinsesseweg	22	21	- 5 %
8	Westersingel	30	27	- 10 %
9	Zuiderdiep (HEMA)	120	73	- 39 %

Totaal aantal bussen (beide richtingen) op werkdagen tussen 8 en 9 's ochtends.[1]

Bij de cijfers moeten een aantal kanttekeningen gemaakt worden. Meest opvallend zijn het Damsterdiep (-100%) en de Griffeweg (+238%), wat alles te maken heeft met de bouw van een parkeergarage waardoor deze belangrijke busroute aan de oostkant van de binnenstad langdurig is afgesloten. De bussen uit de oostelijke helft van de provincie worden nu omgeleid via de Griffeweg, terwijl de streekbussen uit het noorden (lijn 65, 163, 165) nu via de Grote Markt rijden. Hierdoor wordt de terugval van het aantal bussen via de Grote Markt enigszins verbloemd.

Wanneer we de via de Grote Markt en Griffeweg omgeleide bussen optellen komen we echter bij lange na niet aan de 46 bussen die daar in 2004 reden. De reden is dat een groot aantal buslijnen is opgeheven (lijnen 171, 74, 79, 179, 311), de frequentie is verminderd (lijnen 76, 178) of naar het Zernike is afgeleid (lijn 174). De nieuwe scholierenlijnen 671 en 679 rijden alleen in de spits, terwijl hun voorgangers zeven dagen per week de hele dag reden. De oorzaak van deze kaalslag is het beleid om reizigers uit Hoogezand-Sappemeer, Menterwolde, Scheemda, Winschoten en Veendam te dwingen om de trein naar Groningen te nemen, door simpelweg bijna alle bussen naar Groningen op te heffen. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de trein een "succes" is en het aantal reizigers sterk "gegroeid" is. In werkelijkheid zijn dit geen nieuwe OV-reizigers.

Ook binnen de stad zien we een terugval in het aantal bussen. De frequentie op lijn 3 (Lewenborg-CS-Vinkhuizen) en lijn 6 (Beijum-CS-Hoornsemeer) is verlaagd van zes naar vijf keer per uur. Op lijn 11 (Zernike-Centrum-CS) en lijn 15 (Zernike-Akerk-CS) is de frequentie in de spits nog slechts één keer

[1] In bijlage 1 is een specificatie van deze cijfers opgenomen.

per 10 minuten, terwijl in 2004 op beide lijnen in de spitsrichting elke vijf minuten een bus reed. Dit plaatst de "uitpuilende bussen naar het Zernike" in een ander daglicht. De terugval in het *aantal* bussen is op de routes naar het Zernike beperkt gebleven door de komst van scholierenlijnen uit de regio naar het Zernike. De frequentie daarvan beperkt zich tot enkele ritten náár de stad in ochtendspits, en een aantal ritten uit de stad in de middagspits. Soms zijn dit écht nieuwe lijnen (619, 682), soms zijn dit oude streeklijnen die naar het Zernike zijn afgeleid om niet met de Qliner of trein te concurreren (671, 174).

Het voorgaande falsifieert de claims dat het busvervoer groeit en er niet meer bussen bij kunnen. Dit is opmerkelijk omdat dit één van de belangrijkste argumenten is waarom de Regiotram aangelegd zou moeten worden. Het is eveneens opmerkelijk dat deze feiten geheel niet in het besluitvormingsproces aan de orde zijn gekomen.

Luchtkwaliteit en milieu
Uit landelijk onderzoek blijkt dat de luchtkwaliteit in Groningen ruim voldoende is en de stad ruimschoots voldeed aan de wettelijke kwaliteitsnormen. "Op geen enkele locatie was er een overschrijding van deze normen. Dat blijkt uit metingen in 2008. Groningen steekt hiermee gunstig af bij de steden in het midden en zuiden van Nederland." [2] Desalniettemin is luchtkwaliteit wel een argument in de Regiotram-plannen, ook omdat uit eerder onderzoek bleek dat rondom het hoofdstation de concentraties aanzielijk hoger waren dan in de rest van de stad. Deze concentraties zullen naar alle waarschijnlijkheid inmiddels flink zijn gedaald. Het aantal bussen op het station is fors afgenomen en alle bussen zijn splinternieuw (bouwjaar 2009) en voldoen aan de laatste milieunormen.

De tram wordt toegedicht milieuvriendelijker te zijn dan de bus. Dit is juist als het gaat om de lokale uitstoot, maar hoeft voor het milieu als geheel niet zo te zijn. Van belang is hoe de energie die de tram gebruikt wordt opgewekt, en hoeveel energie de fabricage van de tram en infrastructuur (rails, bovenleiding, enzovoort) heeft gekost. Ook is de bezettingsgraad van belang: wanneer 's avonds laat slechts een enkele reiziger in de bus of tram zit is de hoeveelheid energie per reiziger aanzienlijk hoger dan wanneer de bus of tram in de spits afgeladen vol zit. Ook is de technologische ontwikkeling nog een onzekere factor; het is niet uitgesloten dat in 2020 alle nieuwe bussen elektrisch of op waterstof rijden. In dat geval zijn zij minstens zo milieuvriendelijk dan een tram.

Leefbaarheid binnenstad
De leefbaarheid van de binnenstad was niet direct vanaf het begin een argument voor de tram. Tot 2006 was het de gedachte om in fase 1 slechts één tramlijn aan te leggen, gevolgd door een tweede tramlijn enkele jaren later. Door het afblazen van de Zuiderzeelijn en bijbehorende financiële compensatie werd het mogelijk direct een tweede tramlijn aan te leggen, waardoor het ook mogelijk zou worden om de Grote Markt busvrij te maken. Vanaf dat moment is het argument dat het grote aantal bussen de leefbaarheid aantast.

Na introductie van de tram zullen de resterende bussen daarom niet meer via de Grote Markt rijden, maar via de Diepenring. Dit is opmerkelijk omdat de Diepenring, zeker nadat het Damsterdiep heropend, een drukke verkeersroute is. Bussen verplaatsen van de vrije busbanen in de binnenstad naar een drukke verkeersweg langs de gracht lijkt niet de meest logische maatregel om de leefbaarheid te bevorderen. Bovendien was het juist de ambitie om de Diepenring op te knappen, de rijbanen te versmallen tot één strook en de omgeving meer als verblijfsgebied in te richten.

[2] http://gemeente.groningen.nl/algemeen-nieuws/2009-09/luchtkwaliteit-groningen-ruim-voldoende

Van STOV via Kolibri naar Regiotram

Er wordt al lange tijd gesproken over de herintroductie van de tram in de stad Groningen. De Regiotram is echter pas een betrekkelijk nieuw verschijnsel. De oorspronkelijke tramplannen komen voort uit het STadsgewestelijk Openbaar Vervoer Groningen, kortweg STOV. Het plan voorzag in investeringen in het regionaal spoorvervoer, zoals nieuwe stations tussen Groningen en Assen (De Punt, Vries, Assen-Noord), in Groningen (Friesestraatweg), in Winschoten (West) en de heropening van de spoorlijn naar Veendam en Wildervank. Daarnaast werd een verbinding met tramkwaliteit (HOV) voorgesteld tussen het Centraal Station en het Zernikecomplex. De plannen uit het STOV had een karakter van ambtelijke verkenningen en wilden niet erg vlotten. Omdat "plannen uit het stof" ook niet zo aantrekkelijk klonk, werd er een nieuw "product" van gemaakt: Kolibri-OV, compleet met blauwe huisstijl en als logo een gestileerd vogeltje.

Met deze make-over ging de regio Assen-Groningen meer de boer op, met name om het plan op de agenda van "Den Haag" te krijgen. Er werd voor het eerst een glossy lobbyrapport gemaakt, genaamd "Een drukte van belang" en er kwam een heuse publieksmanifestatie. In het rapport werd veelvuldig gebruik gemaakt van kaartjes en tabellen uit de Regiovisie Groningen-Assen 2030, waarin een grote ontwikkeling van woningbouw in de regio was voorzien. Het Kolibri-OV plan bestond uit drie projecten: hoogwaardig regionaal spoorvervoer en snelle busverbindingen *naar de stad* (Qliners), transferia *aan de rand van de stad* (Citybus) en hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)-assen *binnen de stad*. De gemeente ging nu voortvarender te werk en de gemeenteraad besloot om in te zetten op de aanleg van een tramlijn naar Zernike. Dit lokte een reactie uit van de nieuwe gedeputeerde Bleker, die stelde dat "de tram niet mag ophouden aan de rand van de stad". Om tegemoet te komen aan de wens van Bleker werd gekeken hoe de tram ook ten goede zou kunnen komen aan de regio. Het werd een opmerkelijke oplossing: de Regiotram.

De Regiotram betekende ongemerkt een breuk met de drieledige structuur van Kolibri-OV (snel vervoer naar de stad, transferia bij de stad, HOV-assen in de stad). De *modal split* werd rigoureus overboord gegooid: de reiziger zou graag zonder overstap op het hoofdstation vanuit de regio naar de Grote Markt willen. Waar bij de eerste publiek manifestatie lightrail (een A32-tram van de HTM voor Gouda-Alphen) nog door de gedeputeerde Musschenga als "is leuk voor NoordNed maar te groot voor in de stad" werd bestempeld, kwam de focus nu te liggen op een tram-trein combinatie. Naar de haalbaarheid van doorkoppeling en mogelijke voertuigen is nauwelijks onderzoek gedaan; doorrijden de regio in is pas voorzien in fase 2, na 2020.

Raamwerk Regiorail en het vervoersmodel
Er is wel een rapport *Raamwerk Regiorail* onder de Regiotram-vlag uitgegeven. Dit rapport hangt erg sterk op een *Netwerkanalyse Groningen-Assen* dat door een commercieel adviesbureau is gemaakt. In die analyse is een model gebruikt waarvan de uitkomsten opmerkelijk zijn: de mobiliteit zou tussen 2004 en 2020 met maar liefst 40 procent toenemen. Mede op basis hiervan komt men bij het Projectbureau tot de conclusie dat het aantal OV-reizigers in 2020 zal zijn verdubbeld. Interessant is dat juist 2004 als basisjaar is genomen, omdat we aan eerder in deze notitie hebben vastgesteld dat het busvervoer sinds die tijd is gedaald. Opmerkelijk, want volgens het vervoersmodel zou er een grote groei moeten zijn. Overigens was in de Kolibri-rapporten reeds te zien dat er ook tussen 2002 en 2004 een daling was van het autoverkeer bij het binnenstadscordon, wat in het rapport werd toegeschreven aan een economische recessie (in 2004??). In ieder geval genoeg aanleiding om aan het vervoersmodel te twijfelen.

Een enigszins zorgwekkend feit is dat de opmerkelijke uitkomsten van het eerdergenoemde vervoersmodel ook de input was in de exploitatieberekeningen van de regiotram in Raamwerk

Regiorail. Er is op die berekeningen een contra-expertise uitgevoerd, maar nog altijd met dezelfde inputvariabelen. Daar komt bij dat het vervoersmodel is gepubliceerd in 2008, voordat de Amerikaanse hypotheekcrisis oversloeg naar het financiële stelsel en daarmee de huidige economische recessie in gang zette. Het lijkt niet erg waarschijnlijk dat bij een krimpende economie de mobiliteit met 40 procent toeneemt, laat staan een verdubbeling van het aantal OV-reizigers. Bovendien zijn ambitieuze plannen als de Meerstad (10.000 woningen) vertraagd, wat ten tijde van het vervoersmodel nog niet voorzien was.

In het Raamwerk Regiorail is overigens te lezen dat wanneer de reizigersaantallen tien procent tegenvallen, dit een inkomstendaling van ongeveer één miljoen euro zal betekenen. De gevolgen van bezuinigingen op de studiefinanciering en een eventuele versobering of van de OV-studentenkaart kunnen in potentie grote risico's inhouden voor de financiën van de bij de Regiotram betrokken overheden.

Afgewezen alternatieven

In de besluitvorming zijn twee tracé-alternatieven voor een Regiotram door de binnenstad op tafel geweest. Het Westrandtracé (een tram via het treinspoor, daarna via Zonnelaan en Zernikelaan) en een voorstel van de Partij voor het Noorden (een trein die om het Selwerderhof naar het Zernike gaat).

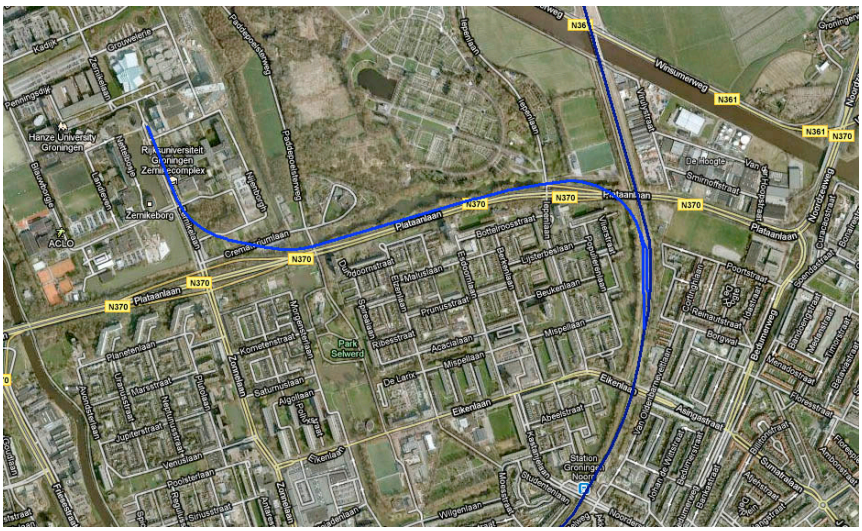
Het Westrandtracé en het voorstel van de Partij voor het Noorden hadden een belangrijke pré ten opzichte van de huidige Regiotram-plannen: OV-reizigers die niet naar de binnenstad moeten, hoeven niet door de binnenstad te reizen. De huidige buslijnen naar het Zernike worden met name gebruikt door studenten die buiten de stad wonen. Op buslijn 15 is dit zelfs de overgrote meerderheid. In de Regiotram plannen worden zij gedwongen de tram nemen, terwijl zij überhaupt niet in de stad moeten zijn. Doorgaand verkeer dwingen via de binnenstad te reizen lijkt geen logische beslissing als het de bedoeling is om de leefbaarheid en de bereikbaarheid in de binnenstad te verbeteren.

Het Westrandtracé had echter als nadeel dat er nog steeds een lang tramtraject was via de Zonnelaan en de Zernikelaan. Bovendien was de tak CS-binnenstad-UMCG te dun qua vervoersstroom. Het voorstel van Partij voor het Noorden was verreweg de snelste en meest hoogwaardige (treinkwaliteit i.p.v. tramkwaliteit) verbinding met het Zernike, maar was qua ruimtelijke inpassing onaanvaardbaar. De trein zou één van de mooiste stukje natuur van Groningen bruut vernielen. Bovendien kwam de trein ten noorden van het campusterrein uit, terwijl het zwaartepunt van de onderwijsactiviteiten zich tussen de ringweg en het Zernikeplein bevinden.

Daarnaast zijn er diverse alternatieven geweest die uitgingen van een andere modaliteit; een trolleybus, een Translohr of een busknopenmodel zijn bij de inspraak genoemd. Doordat tijdens de inspraakperiode de systeemkeuze eigenlijk reeds vast lag, is naar deze alternatieven slechts oppervlakkig onderzoek gedaan. Bovendien is een eis dat de voertuigen kunnen doorrijden over bestaand spoor de regio in, waardoor de keuze feitelijk beperkt wordt tot railgebonden voertuigen.

Het reële alternatief: Plan B

Door het slim bundelen van de spoorinfrastructuur met de noordelijke ringweg, is het mogelijk een aanzienlijk snellere verbinding te bieden dan de regiotram, met een hogere capaciteit de Regiotram, met een hogere betrouwbaarheid dan de Regiotram, en vooral: voor aanzienlijk lagere kosten dan de Regiotram. En waarvan de regio bovendien direct vanaf dag één de vruchten kan plukken, in plaats van "eventueel na 2020".



Het tracé van Plan B: een spoor gebundeld met de noordelijke ringweg.

Op bovenstaande kaart is het tracé van Plan B te zien: over het bestaande spoor naar Plataanlaan, en vanaf daar strak gebundeld met de noordelijke ringweg (N370) naar het Zernike complex. Het zien van dit tracé zal een aantal vragen oproepen.

Is die boog niet veel te krap voor spoormaterieel?
Nee. Er is een boogstraal van ongeveer 200 meter mogelijk. Er is meer ruimte beschikbaar dan op het eerste gezicht lijkt, doordat tussen de ringweg en het sportpark een strook ligt. De boog is qua scherpte vergelijkbaar met bestaande bogen in het spoorwegnet. zoals de boog tussen Den Haag HS en Den Haag CS en de Nootdorpboog, die allebei door intercity-dubbeldekkers worden bereden.

Links: locatie Zernikeboog. Rechts: de boog bij Den Haag CS-HS op dezelfde schaal.

Fotomontage van de Zernikeboog, in de variant met een stuk recht spoor op het viaduct.

Op bovenstaande fotomontage is te zien hoe een Zernike boog eruit zou kunnen zien. In werkelijkheid is dit de Nootdorpboog die in de luchtfoto van Groningen is geplakt. In Nootdorp is gekozen voor een stuk recht spoor op de stalen brug over de A12. Wanneer gekozen wordt voor een betonnen viaduct kan de boog de curve op het viaduct doorzetten en is het ruimtebeslag nóg minder (of is de boog ruimer).

Wat heeft de binnenstad aan dit alternatief?
In het plan Regiotram wordt de binnenstad extra belast met OV-verkeer dat überhaupt niet in de binnenstad moet zijn. In Plan B hoeft dit doorgaande verkeer niet langer door de binnenstad, waardoor er minder bussen door het centrum hoeven te rijden. Overigens bleek uit de eerdere analyse van de ontwikkelingen in het busvervoer dat sinds 2004 eerder sprake is van een krimp dan een groei van het busvervoer door de binnenstad (zie eerder in deze notitie). Bovendien behoudt de Grote Markt zijn rechtstreekse bus met het Zernikecomplex; lijn 11 gaat in Plan B weer (net als vroeger) worden ingekort tot Centrum. De vroegere keerhalte op het Kwinkenplein bestaat overigens vandaag de dag nog steeds, al wordt deze nu niet meer gebruikt.

Blijft de exploitatie van de spoorlijn Groningen Noord-Groningen verder ongewijzigd?
Plan B maakt het mogelijk om de exploitatie van de bestaande spoorlijn tussen het Hoofdstation en het Noorderstation te wijzigen, waardoor de aanliggende wijken (meer) van de spoorlijn gaan profiteren. Door het dubbelspoor kan bijvoorbeeld de halte Friesestraatweg eindelijk worden gerealiseerd. De halte Friesestraatweg was overigens ook voorzien in het STOV-, en Kolibri-plannen, maar is erg lastig te realiseren zonder spoorverdubbeling.
Maar er zijn meer varianten mogelijk. Zo kan de spoorlijn nog meer extra haltes krijgen, waardoor de bereikbaarheid van aanliggende wijken aanzienlijk zal verbeteren. Om te voorkomen dat de extra haltes ten koste gaan van de reistijd voor doorgaande reizigers, kan er voor gekozen worden om bijvoorbeeld alleen de Zernike-trein bij deze nieuwe haltes te laten stoppen. Voor een dergelijk model is het overigens ook wenselijk (doch niet noodzakelijk) om naar Zernike met elektrisch materieel te rijden, aangezien snel optrekkende treinen een pré is. Meer over de lijnvoering in de paragraaf over de gevolgen voor de stad en regio.

Bijlage - Plan Beter OV in Stad en Ommeland21

Hoeveel treinen zijn nodig om een goede capaciteit te kunnen bieden en wat kost dat?
Door de hoge capaciteit van de trein kan een kwartiersdienst volstaan, waardoor in theorie slechts twee extra treinstellen noodzakelijk zijn. Een GTW 2/8 (ook bekend als Arriva Spurt) heeft een capaciteit van ongeveer 250 personen, waarvan 178 a 193 (afhankelijk van uitvoering) op zitplaatsen. Een 30-meter lange Citadis Dualis (het voertuig met de beste papieren voor de Regiotram) kan 200 reizigers vervoeren, maar heeft slechts 56 zitplaatsen[3]. Arriva heeftin 2008 vier extra treinstellen GTW 2/8 gekocht voor drie miljoen euro per stuk. Een Citadis Dualis is ongeveer even duur: de SNCF kocht recent 31 exemplaren voor in totaal 100 miljoen euro.

Hoe verhouden de exploitatiekosten van Plan B zich tot de Regiotram?
Doordat in Plan B veel minder materieel hoeft te worden aangeschaft liggen de exploitatiekosten lager dan bij een Regiotram. Bovendien kan optimaal geprofiteerd worden van schaalvoordelen, doordat wordt aangesloten op een bestaand netwerk en bestaande treinen. Tot slot zijn de onderhoud- en personeelskosten aanzienlijk lager; er hoeft geen aparte remise te worden gebouwd, er hoeven geen tientallen trambestuurders te worden opgeleid, en er hoeft geen aparte infraonderhoudsploeg te worden opgezet. Wel wordt de weggevallen werkgelegenheid voor buschauffeurs (door het schrappen van lijn 15, inkorten lijn 11) gecompenseerd doordat lijn 3 gaat doorrijden naar het Zernike en lijn 3 en 6 weer elke tien minuten i.p.v. elke twaalf minuten gaan rijden.

Is het niet heel duur om de spoorlijn Groningen-Groningen Noord te verdubbelen?
De kosten van het verdubbelen van het spoor tussen Groningen en Groningen Noord worden vaak hoog ingeschat, wat echter niet terecht is. Een deel van de viaducten is reeds dubbelsporig of daarvoor geschikt. Bovendien wordt de overweg Paterswoldseweg al ongelijkvloers in verband met de spoorlijn naar Heerenveen en wordt de overweg in de Peizerweg in diezelfde plannen opgeheven. Om in de toekomst hogere frequenties tussen Groningen en Groningen Noord te kunnen rijden zou het spoor sowieso verdubbeld moeten worden. Plan B slaat daarmee twee vliegen in één klap.

De aanpassingen aan de infrastructuur die noodzakelijk zijn onderzocht in het rapport *Investeren in spoorverdubbeling Groningen (Plan B)*.

[3] http://www.transport.alstom.com/_eLibrary/brochure/upload_45953.pdf

Ruimtelijk-economische effecten

Plan B springt vooral in het oog door de nieuwe spoorontsluiting naar het Zernikecomplex, waardoor de studentenstroom snel en efficiënt kan worden afgehandeld. Maar dat is slechts een deel van het verhaal. Plan B beoogt een structurerende werking op ruimtelijk-economisch gebied, waarbij het Zernikecomplex slechts één van de gebieden is waar Plan B ontwikkelingen zal initiëren.

Nieuwe haltes
Over het algemeen wordt aangenomen dat nieuwe tramhaltes en treinstations een impuls opleveren voor de ontwikkeling van de omgeving. Zowel de Regiotram als Plan B beogen door de komst van nieuwe haltes/stations de omgeving langs het tracé te laten profiteren van de komst van de tram/trein.

Impuls voor de omgeving?
Er moet echter wel een belangrijke methodologische kanttekening worden gemaakt bij de observatie dat gebieden rondom nieuwe haltes/stations zich ontwikkelen. De vraag is namelijk of hier een *causale* relatie is tussen de komst van de halte en de ontwikkeling. Nieuwe haltes en stations worden meestal aangelegd nabij locaties waar ruimtelijke ontwikkeling is voorzien. Bijvoorbeeld in Amsterdam zijn rondom de haltes van de IJtram grootschalige nieuwbouwprojecten gerealiseerd, waarvan de ontwikkeling van VINEX-locatie IJburg en het voormalige havengebied De Rietlanden het meest in het oog springend zijn. Uit onderzoek zal blijken dat er veel ontwikkeling heeft plaatsgevonden rondom tramhaltes na de komst van de IJtram. Het is echter onjuist om daaraan de conclusie te verbinden dat dit een gevolg is van de tram.

Het voorbeeld van de IJtram staat niet op zichzelf. Hetzelfde geldt voor de RandstadRail (VINEX-wijken Oosterheem en Leidschenveen). Hetzelfde geldt voor de Amstelveenlijn (Westwijk). Hetzelfde geldt voor de TramPlus naar Barendrecht (VINEX-wijk Carnisselande). Enzovoort. De causale relatie lijkt daarom eerder andersom te zijn: nieuwe haltes worden geopend bij gebieden waar ontwikkeling is voorzien.

IJburg, 2004. Sinds de komst van de IJtram is het aantal OV-reizigers enorm gegroeid en heeft de omgeving van de nieuwe tramhaltes een grote ontwikkeling doorgemaakt. Een gevolg van de woningbouw, niet van de tram.

Een ander kanttekening bij de "groei" rondom nieuwe haltes is het verschijnsel van *distributieve groei*. Het is maar zeer de vraag of geobserveerde ontwikkeling rondom nieuwe tramhaltes daadwerkelijk nieuwe activiteiten zijn, of dat er sprake is van herlocatie van activiteiten die eerst op een andere locatie plaatsvonden. In dat geval is er feitelijk geen sprake van groei, maar van verplaatsing. In hoeverre dat überhaupt wenselijk is kan per activiteit en locatie verschillen.

Nieuwe treinstations in Plan B - basisvariant
In de basisvariant van Plan B zullen regionale treinen vanuit de richting Hoogezand gaan doorrijden naar het Zernikecomplex. Deze treinen zullen in Groningen op vijf stations halteren:

Naam station	Bestaand/nieuw	Overstapmogelijkheden
Groningen Europapark	Bestaand	Bus 4 naar Hereweg Bus 5 naar Coendersborg, De Weijert Bus 8 naar UMCG, Oosterpark, Korrewegwijk
Groningen Hoofdstation	Bestaand	Diverse treinen en buslijnen
Groningen Friesestraatweg	Nieuw	Bus 3 naar Vinkhuizen, Reitdiep
Groningen Noord	Bestaand	Bus 1 en 52 naar De Hoogte, Korrewegwijk Bus 5 naar Selwerd, Paddepoel Bus 7 naar Vinkhuizen Bus 8 naar De Hoogte, Oosterpark Bus 11 naar Grote Markt, Paddepoel
Groningen Zernike	Nieuw	Bus 3 naar Reitdiep, Vinkhuizen Bus 10 naar De Hunze, Kardinge Bus 11 naar Paddepoel Bus 137 naar Reitdiep, Zuidhorn Diverse overige streeklijnen

Tabel X. Stations in de *basisvariant* van Plan B.

In de basisvariant worden twee nieuwe station geopend: Friesestraatweg en Zernike.

Station Friesestraatweg
Het station Friesestraatweg wordt gebouwd naast de ACM-locatie, tussen de Friesestraatweg en de spoorbrug over het Reitdiep. De gevaarlijke spoorwegovergang zal dankzij een onderdoorgang tot verleden behoren. Daarmee wordt tevens een obstakel in de fietsroute naar Vinkhuizen weggenomen. Het station zal, in verband met nabijgelegen spoorbrug en viaduct, bestaan uit twee zijperrons aan weerszijden van de dubbelsporige spoorlijn.

Niet alleen de bewoners van de wijken Vinkhuizen en Kostverloren profiteren van dit nieuwe station. Ook vanuit Paddepoel-Zuid en Oranjebuurt-West is de halte gemakkelijk bereikbaar via de nabijgelegen ACM-fietsbrug. Bovendien zal het station een belangrijke aanjager zijn voor ruimtelijke ontwikkeling rondom de Friesestraatweg, zoals rondom de voormalige ACM-locatie.

Station Zernike
Het station Zernike bevindt zich in het hart van het Zernikecomplex, op korte afstand van de diverse onderwijsgebouwen. Het perron bevindt zich ten oosten van de voormalige middenberm van de Zernikelaan. De rijbaan ten westen van de middenberm zal opnieuw in gebruik worden genomen als busbaan. De bushaltes zullen ter hoogte van het perron langs de Zernikelaan worden geconstrueerd, zodat een compacte OV-hub ontstaat. Daarbij kan tevens worden gedacht aan een overkapping die de reizigers op het perron en naastgelegen bushaltes beschutting biedt. De meeste bomen in de voormalige middenberm kunnen blijven staan; zij vormen dan de afscheiding tussen het spoor en de busbaan. Fietsers kunnen gebruik maken van een nieuw vrijliggend fietspad tussen de Zernikelaan en de vijver, waardoor het aantal conflicterende bewegingen tussen fietsers en voetgangers tot een minimum worden beperkt.

Bijlage - Plan Beter OV in Stad en Ommeland21

Nieuwe treinstations in Plan B – Urban rail variant
In de *Stadsrail variant* van Plan B wordt het aantal nieuwe haltes verder uitgebreid, waardoor meer locaties kunnen profiteren van een snelle en hoogwaardige OV-ontsluiting per spoor. Er zijn in deze variant tot drie extra haltes gepland: Selwerd/De Hoogte, Oranjebuurt en Hoendiep/Suikerunie. De nieuwe haltes worden alleen bediend door de Zerniketrein, zodat doorgaande reizigers uit Delfzijl en Roodeschool niet met een langere reistijd worden geconfroteerd. De Zerniketrein wordt in dat geval bij voorkeur gereden met elektrisch, sneloptrekkend materieel.

Naam station	Bestaand/nieuw	Overstapmogelijkheden
Europapark	Bestaand	Bus 8 naar Hereweg Bus 5 naar Coendersborg, De Weijert Bus 8 naar UMCG, Oosterpark, Korrewegwijk
Hoofdstation	Bestaand	Diverse treinen en buslijnen
Hoendiep/Suikerunie	Nieuw	Bus 8 naar Hoogkerk Streeklijnen naar Vinkhuizen, Gravenburg
Friesestraatweg	Nieuw	Bus 3 naar Vinkhuizen, Reitdiep
Oranjebuurt	Nieuw	Bus 5 naar Paddepoel, Oranjebuurt, Hortusbuurt
Noord	Bestaand	Bus 1 en 52 naar De Hoogte, Korrewegwijk Bus 5 naar Selwerd, Paddepoel Bus 7 naar Vinkhuizen Bus 8 naar De Hoogte, Oosterpark Bus 11 naar Grote Markt, Paddepoel
Selwerd/De Hoogte	Nieuw	Geen
Zernike	Nieuw	Bus 3 naar Reitdiep, Vinkhuizen Bus 10 naar De Hunze, Kardinge Bus 11 naar Paddepoel Bus 137 naar Reitdiep, Zuidhorn Diverse overige streeklijnen

Tabel X. Mogelijke stations in de *Stadsrail variant* van Plan B.

Station Selwerd/De Hoogte
Het station Selwerd/De Hoogte bevindt zich in het verlengde van de Poortstraat, op de grens van De Hoogte en Selwerd. In de meest eenvoudige variant wordt de halte alleen door de Zerniketrein bediend en is slechts één zijperron nodig, aan het nieuwe spoor naar Zernike net ten noorden van de aansluiting op het bestaande spoor. Direct ten noordoosten van deze locatie wordt de nieuwe wijk Cortinghborg ontwikkeld. Het station zou derhalve een positieve bijdrage kunnen leveren aan de ontwikkeling van Cortinghborg, De Hoogte en Selwerd.

Een alternatieve locatie voor het station is bij de ingang van de Selwerderhof, ter hoogte van de Iepenlaan. De keuze voor een locatie zal mede afhankelijk zijn van de gekozen aansluiting van de aftakking naar het Zernike op het bestaande spoor.

Station Oranjebuurt
Direct ten noorden van het spoorviaduct in de Prinsesseweg/Zonnelaan kan het nieuwe station Oranjebuurt verrijzen. Het betreft een eenvoudige halte bestaande uit twee zijperrons. De hoofdtoegang tot de perrons bevindt zich bij het viaduct over de Prinsesseweg/Zonnelaan; een tweede ingang bevindt zich aan het andere uiteinde van de perrons, even ten zuiden van de onderdoorgang in de Kerklaan. Bewoners van Paddepoel-Zuid, Oranjebuurt-Noord en de Plantsoenbuurt krijgen via het nieuwe station een zeer snelle verbinding met het hoofdstation, station Noord en Zernike. Dit compenseert bovendien het wegvallen van buslijn 15. Overigens hebben beide wijken in Plan B tevens een rechtstreekse busverbinding (lijn 5) met de Grote Markt.

Bijlage - Plan Beter OV in Stad en Ommeland21

Station Hoendiep/Suikerunie
In Plan B zal de gevaarlijke spoorwegovergang in het Hoendiep, op slechts enkele meters afstand van de rotonde onder de Westelijke Ringweg, worden vervangen door een spoorviaduct. Hierdoor hoeft het fietsverkeer richting Hoogkerk niet langer de spoorlijn over te steken. Nabij dit viaduct zou een nieuwe halte geconstrueerd kunnen worden, waardoor de aangrenzende wijken zeer goed per OV ontsloten worden. Daarnaast zal het station een belangrijke rol kunnen spelen bij de herontwikkeling van het voormalige Suikerunie-terrein.

Optimalisering van het busnetwerk
Naast investeringen in het spoor voorziet Plan B ook een aantal wijzigingen in het busnetwerk. Voor een deel betreft het aanpassingen van buslijnen als gevolg van de nieuwe Zerniketrein, maar daarnaast zijn er ook enkele andere verbeteringen:

Verlenging lijn 3 naar Zernike
Lijn 3 eindigt in de huidige dienstregeling het grootste deel van de dag in Vinkhuizen, behalve op tijden dat lijn 7 niet rijdt (o.a. 's avonds) wanneer wordt doorgereden naar Station Noord. Door de route van lijn 3 vanuit Vinkhuizen via De Held en Reitdiep te verlengen naar het Zernike, krijgt Vinkhuizen een rechtstreekse verbinding met het universiteitscomplex.
Vanaf het Zernike rijden alle bussen van lijn 3 door op lijn 11 via Paddepoel en Station Noord naar Centrum (Kwinkenplein), waardoor ook de daluurverbinding Vinkhuizen-Paddepoel-Station Noord blijft bestaan.

Verlenging lijn 4 via Ulgersmaborg naar Kardinge
De Ulgersmaborg is één van weinig stadswijken die het geheel zonder openbaar vervoer moet stellen. Door lijn 4 vanaf de Oosterparkwijk (Florakade) via de Oostersluis en de Ulgersmaborg naar Kardinge te verlengen wordt het OV-isolement van Ulgersmaborg opgeheven. Daarnaast ontstaat een rechtstreekse verbinding tussen de Oosterparkwijk en Kardinge en wordt de scholencampus bij Lewenborg vaker bediend.

Lijn 5 via Paddepoel-Zuid
In de wijk Paddepoel-Zuid zijn de laatste jaren veel nieuwe woningen gebouw in de omgeving van het Reitdiep (Voermanhaven, Marquant, Orion, enzovoort). De route van lijn 5 is op dit moment erg merkwaardig, waarbij het stuk bij winkelcentrum Paddepoel twee keer gepasseerd moet worden. Dit is qua lijnvoering onnodig en werkt bovendien verwarrend.
Door lijn 5 vanaf Paddepoel-Noord via de Regulusstraat, Voermanstraat en Grote Beerstraat naar de Zonnelaan te leiden wordt een groter gebied ontsloten zonder dat dit de exploitatie negatief beïnvloed.

Verlenging lijn 9 via P+R Driebond naar Kardinge
De route van lijn 9 op industrieterrein Driebond wordt gewijzigd in verband met de komst van P+R Driebond en bijbehorende Citybus 24 (zie verderop). Daarnaast gaat de bus doorrijden naar Kardinge, waardoor de Driebond, Winschoterdiep en Meerstad (lijn 24) worden aangesloten op de noordoostelijke stadswijken. Lijn 9 rijdt tussen de oostelijke ringweg en Kardinge via de Kluiverboom en de Parkallee.

Herinvoering lijn 10 Kardinge-Zernike
In Plan B wordt buslijn 10 opnieuw ingevoerd. Deze lijn rijdt overdag vanaf het Zernike via de noordelijke ringweg naar Noorderhogebrug, en gaat dan via De Hunze naar Kardinge. Vanaf daar rijden de bussen door op lijn 4 via de Ulgersmaborg, de Oosterparkwijk en het UMCG.

Inkorten lijn 11 tot het Kwinkenplein; opheffen lijn 15
Doordat de treinverbinding CS-Zernike ruim twee keer zo snel is als de bus, verliezen de huidige busverbindingen op deze vervoersrelatie hun functie. Lijn 11 kan weer worden ingekort naar de halte op het Kwinkenplein (achter de Grote Markt), waar deze bus vroeger ook vertrok. Op deze manier blijft er een frequente busverbinding (6x per uur) gehandhaafd tussen de binnenstad, Paddepoel en het Zernike. Lijn 15 wordt geheel opgeheven, maar doordat lijn 3 gaat doorrijden naar het Zernike blijft er een rechtstreekse busverbinding tussen het Hoofdstation en Zernike bestaan.

Verlenging Citybus lijn 24 via P+R Driebond naar Meerstad
In januari 2011 is Citybus lijn 24 ingevoerd op het traject Hoogkerk Transferium-CS-Grote Markt-UMCG. In Plan B wordt deze lijn verlengd via de Sontweg en de toekomstige Sontbrug naar Driebond, waar een P+R-terrein zal worden ingericht ter hoogte van de oostelijke ringweg. Lijn 24 rijdt vervolgens door naar Meerstad, waardoor deze wijk een snelle en frequente OV-verbinding krijgt met het UMCG, Grote Markt en het Hoofdstation.

Spreiding buslijnen Grote Markt/Diepenring/Oostersingel
In Plan B wordt de route van een aantal buslijnen in en rondom de binnenstad aangepast, om zo een betere spreiding van de routes en ontsluiting van gebieden te bewerkstelligen. Zie daarvoor de volgende paragraaf.

Bereikbaarheid van de binnenstad
In Plan B wordt geen nieuwe infrastructuur aangelegd in de binnenstad. Toch zal Plan B de bereikbaarheid van de binnenstad ten goede komen.

Meer ruimte in het OV in de binnenstad
De treinverbinding naar het Zernike en de diverse nieuwe stations zorgen ervoor dat veel wijken vanaf het hoofdstation aanzienlijk sneller bereikt kunnen worden met de trein dan met de bus. De grote reizigersstroom Hoofdstation-Zernike gaat rechtstreeks met de trein, waardoor lijn 11 Zernike-Station Noord-Grote Markt-Hoofdstation kan worden ingekort tot Zernike-Kwinkenplein, zoals in het verleden ook het geval was. Hierdoor blijft een snelle en frequente verbinding tussen de Grote Markt (Kwinkenplein) en Paddepoel/Zernike gehandhaafd, terwijl het aantal bussen over de Grote Markt omlaag gaat.

Betere spreiding busroutes in en rondom de binnenstad
Daarnaast wordt het busnetwerk in en rondom de binnenstad geoptimaliseerd. Op dit moment rijden vrijwel alle bussen over de Grote Markt, terwijl er geen enkele bus langs de Schouwburg (de Diepenring) rijdt. In de Regiotram-plannen wordt dit omgedraaid en rijden alle bussen over de Diepenring. Daarnaast zullen dankzij de Regiotram diverse buslijnen uit de regio worden ingekort tot Kardinge en Station Noord, waardoor deze niet langer naar de binnenstad en het hoofdstation rijden. In Plan B wordt geen kaalslag op het busnetwerk uitgevoerd. In plaats daarvan zal er een optimalisering plaatsvinden door de bussen beter te spreiden:

Route	Huidige situatie	Regiotram	Plan B
Via Grote Markt	1 (Korreweg, De Weijert) 2 (Idem + Eelde) 3 (Lewenborg, V'huizen) 4 (Oosterpark, Hoogkerk) 5 (Paddepoel, Helpman) 6 (Beijum, Hoornsemeer) 11 (Paddepoel, Zernike) 22 (P+R Haren, Euroborg) 40 (Ten Boer, Delfzijl) 42 (Ten Boer, Loppersum) 61 (Bedum, Uithuizen) 65 (De Hunze, Winsum) 161 (Kardinge, Bedum) 163 (Lauwersoog) 165 (De Hunze, Winsum)	Tram 2 (CS, Kardinge)	1 (Korreweg, De Weijert) 2 (Idem + Eelde) 3 (Lewenborg, V'huizen) 4 (Oosterpark, Hoogkerk) 5 (Paddepoel, Helpman) 6 (Beijum, Hoornsemeer) 22 (P+R Haren, Euroborg)
Via Diepenring	-	1 (Korreweg, De Weijert) 2 (Idem + Eelde) 4 (Oosterpark, Hoogkerk) 22 (P+R Haren, Euroborg)	61 (Bedum, Uithuizen)
Via UMCG/Damsterdiep	-	Tram 1 (P'poel, Zernike)	40 (Ten Boer, Delfzijl) 42 (Ten Boer, Loppersum) 65 (De Hunze, Winsum) 161 (Kardinge, Bedum) 163 (Lauwersoog) 165 (De Hunze, Winsum)
Via A-kerk	3 (Vinkhuizen) 8 (Hoogkerk) 15 (Paddepoel, Zernike) Diverse streeklijnen	3 (Vinkhuizen) 8 (Hoogkerk) Diverse streeklijnen	3 (Vinkhuizen) 8 (Hoogkerk) Diverse streeklijnen

Routering bussen in en rondom de binnenstad, plus bijbehorende bestemmingen.

Gevolgen van de Regiotram en Plan B voor specifieke doelgroepen

Een belangrijke vraag is welke groep reizigers van de Regiotram profiteert. Elk wijziging in het openbaar vervoer resulteert in reizigers die er op vooruit gaan en reizigers die er op achteruit gaan. Dat is niet erg, zolang het netto resultaat maar positief is.

Studenten
In tegenstelling tot de formele lezing profiteren studenten die van het Hoofdstation naar het Zernikecomplex gaan niet van de tram: de Regiotram is niet sneller dan lijn 15 en de frequentie (12 x per uur lijn 11 of 15) gaat omlaag naar 8x per uur. Het enige voordeel is dat zij met 200 man in een tram mogen staan, in plaats van met 100 man in een bus. In Plan B wordt de reistijd naar het Zernike gehalveerd ten opzichte van de Regiotram. Studenten die in de binnenstad wonen kunnen nog altijd elke tien minuten met buslijn 11 vanaf het Kwinkenplein rechtstreeks naar Zernike reizen. Ook vanaf het station is het Zernike nog steeds rechtstreeks per bus bereikbaar, maar dan met buslijn 3 via Vinkhuizen.

Beijum, Lewenborg, Ulgersmaborg en De Hunze
Ook bewoners van Beijum en Lewenborg profiteren eigenlijk niet van de Regiotram; in plaats van de huidige 4 tot 5x per uur (overigens was dat tot 2005 nog 6x per uur) een rechtstreekse bus naar de Grote Markt en het Hoofdstation, krijgen zijn 8x per uur een bus naar Kardinge, waar zij moeten overstappen op de Regiotram naar het centrum. Het is maar de vraag of dit als een verbetering moet worden gezien, zeker voor reizigers die minder goed ter been zijn. In Plan B gaat de frequentie weer terug naar 6x per uur een rechtstreekse bus. Daarnaast wordt lijn 4 vanaf de Oostersluis via Ulgersmaborg en de Kluiverboom doorgetrokken naar Kardinge, waardoor de Ulgersmaborg voor het eerst per OV wordt ontsloten. Tot slot zal de verlengde lijn 4 in de spits vanaf Kardinge als lijn 10 via De Hunze naar het Zernikecomplex doorrijden. Daardoor zal de OV-ontsluiting van De Hunze aanzienlijk verbeteren en wordt de reistijd tussen de noordoostelijke stadswijken en Zernike aanzienlijk verkort.

Binnenstad
Voor de binnenstad betekent Plan B dat de rechtstreekse verbindingen vanaf de Grote Markt met vrijwel alle stadswijken blijven behouden. Ook blijft het Zernike elke tien minuten bereikbaar met buslijn 11 vanaf de halte Centrum (Kwinkenplein). Daarnaast neemt het aantal bussen in de binnenstad af door het inkorten van lijn 11 en het opheffen van lijn 15. Daarnaast wordt het busverkeer beter gespreid door lijn 61 via de Diepenring te laten rijden, waardoor bovendien de bezoekers van de Stadsschouwburg niet langer een grote afstand hoeven te lopen naar de dichtstbijzijnde bushalte.

UMCG
Het UMCG heeft in Plan B 20x per uur een bus naar de Grote Markt en het Hoofdstation (lijn 3, lijn 6, lijn 4, Citybus 22), waarvan 8x per uur vanaf de hoofdingang. In de Regiotramplannen heeft het UMCG 16x per uur een verbinding met het hoofdstation, waarvan 8x per uur vanaf de hoofdingang. In de tramplannen is de frequentie van de verbinding met de Grote Markt slechts 8x per uur, vanaf de overstaphalte op de Oostersingel.

Overige wijken met een rechtstreekse busverbinding met de Grote Markt
Bij de Regiotram verdwijnen alle buslijnen over de Grote Markt, een daarmee ook de rechtstreekse busverbinding met nagenoeg alle stadswijken. In Plan B blijven deze behouden, terwijl tóch het totaal aantal bussen afneemt én de frequenties naar Beijum, Lewenborg, Vinkhuizen en Hoornsemeer worden verhoogd. De oorzaak is dat het doorgaande verkeer naar het Zernike niet langer door de binnenstad wordt geleid.

Gebruikers P+R Citybus
In de Regiotram-plannen fungeert de tram 2 als Citybus/Citytram vanaf Kardinge naar de Grote Markt, met een frequentie van 8x per uur. De huidige frequentie voor Citybus-reizigers vanaf Kardinge naar de Grote Markt is echter 10x per uur (lijn 3 en 6). In Plan B gaat dit omhoog naar 12x per uur, waarmee Plan B 1,5x zoveel reismogelijkheden biedt dan de Regiotram. Ook de gebruikers van P+R Citybus 22 (Euroborg P3-IKEA-UMCG-Grote Markt-CS-Haren A28) ondervinden hinder van de Regiotram: doordat de bussen verbannen worden van de Grote Markt zullen zij vanaf de Diepenring of het Zuiderdiep moeten lopen. In Plan B blijft de Citybus over de Grote Markt rijden.

Gevolgen voor de regio bij Regiotram en Plan B

De Regiotram en Plan B zijn beide niet alleen gericht op verbetering van de bereikbaarheid in de stad, maar ook op een betere bereikbaarheid in de regio. Bij de Regiotram is dit voorzien op een nader te bepalen tijdstip na 2020. In Plan B is direct vanaf het begin een verbinding tussen de stad en de regio voorzien.

Regiotram en de regio
De gevolgen van de Regiotram voor de regio zijn in de eerste fase negatief, doordat bestaande streeklijnen via de Grote Markt worden ingekort tot Station Noord (lijn 61) of Kardinge (lijn 65). Of en zo ja, wanneer de Regiotram door zal rijden de regio in is een groot vraagteken, maar vast staat dat dit zeker niet voor 2020 zal zijn. Daarnaast is het maar de vraag of dit ná 2020 wél kan. De spoorlijn naar Assen lijkt uitgesloten omdat door de Intercity's en goederentreinen de safety case onhaalbaar lijkt. Het Projectbureau hoopt dat de lijn naar Hoogezand wel haalbaar is, hoewel de zwaarste goederentreinen van de provincie Groningen juist op het traject Waterhuizen-Hoogezand-Veendam rijden. Bovendien is de spoorlijn onderdeel van het Trans-Europees Netwerk (TEN-T), waardoor er geen aanvullend veiligheidssysteem mag worden verlangd. Een ander probleem is dat voor de Regiotram lage perrons nodig zijn, terwijl de regionale treinen hoge perrons nodig hebben. Tram en trein kunnen dus niet van hetzelfde perron vertrekken. De aanleg van lage perrons bij de bestaande stations is een kostbare aangelegenheid, omdat daarbij vaak aanpassingen aan de beveiliging en overwegen noodzakelijk zijn.

"Pragmatiek van doorkoppeling"?
Hoewel in de plannen voor de Regiotram formeel nog steeds wordt uitgegaan van trams die vanuit de stad Groningen doorrijden over bestaand spoor, is de haalbaarheid hiervan nog steeds twijfelachtig. Bij vergelijkbare projecten elders in Nederland (RandstadRail, Hoekse Lijn) is vastgesteld dat lightrailvoertuigen in principe niet op hetzelfde spoor als normale treinen mogen rijden. Daarentegen wordt het proefproject Gouda-Alphen a/d Rijn (Rijn-Gouwelijn) vaak aangehaald als bewijs dat dit wél mogelijk zou zijn. Het materieel dat gebruikt werd in de proef op de Rijn-Gouwelijn betrof A32-"trams", die overigens slechts "onder exploitatieve voorwaarden" door IVW zijn toegelaten. In de praktijk mochten de A32-"trams" niet buiten het proefbaanvak komen.

Het Projectbureau heeft überhaupt geen onderzoek gedaan in hoeverre het doorrijden naar de regio daadwerkelijk mogelijk en realistisch is. Daarnaast kan getwijfeld worden aan de vervoerskundige meerwaarde van een trage, veelvuldig stoppende Regiotram boven een hoogfrequent en snel regionaal spoorvervoer. Het concept van de Regiotram is gebaseerd op een brochure van Lightrail-pleitbezorger Rob van der Bijl genaamd *"Pragmatiek van doorkoppeling – Verkenning regionale verlenging tram Groningen"*, in opdracht van de Regio Groningen-Assen. Daarin kwam hij op grond van een zelfbedachte checklist van "50 issues" tot de conclusie dat de Regiotram nuttig en haalbaar is. Rob van der Bijl is daarna als "inspirator" en adviseur ingehuurd door het Projectbureau Regiotram. Het plan om de geplande stadstram op termijn de regio in te laten rijden bleek het *ei van Columbus* om financiële middelen die geoormerkt zijn voor de bereikbaarheid van de regio te kunnen gebruiken voor de aanleg van de tram in de stad Groningen.

Bijlage - Plan Beter OV in Stad en Ommeland21

Tramhalte in de Franse stad Valenciennes.

Foto: Hektor/Wikipedia

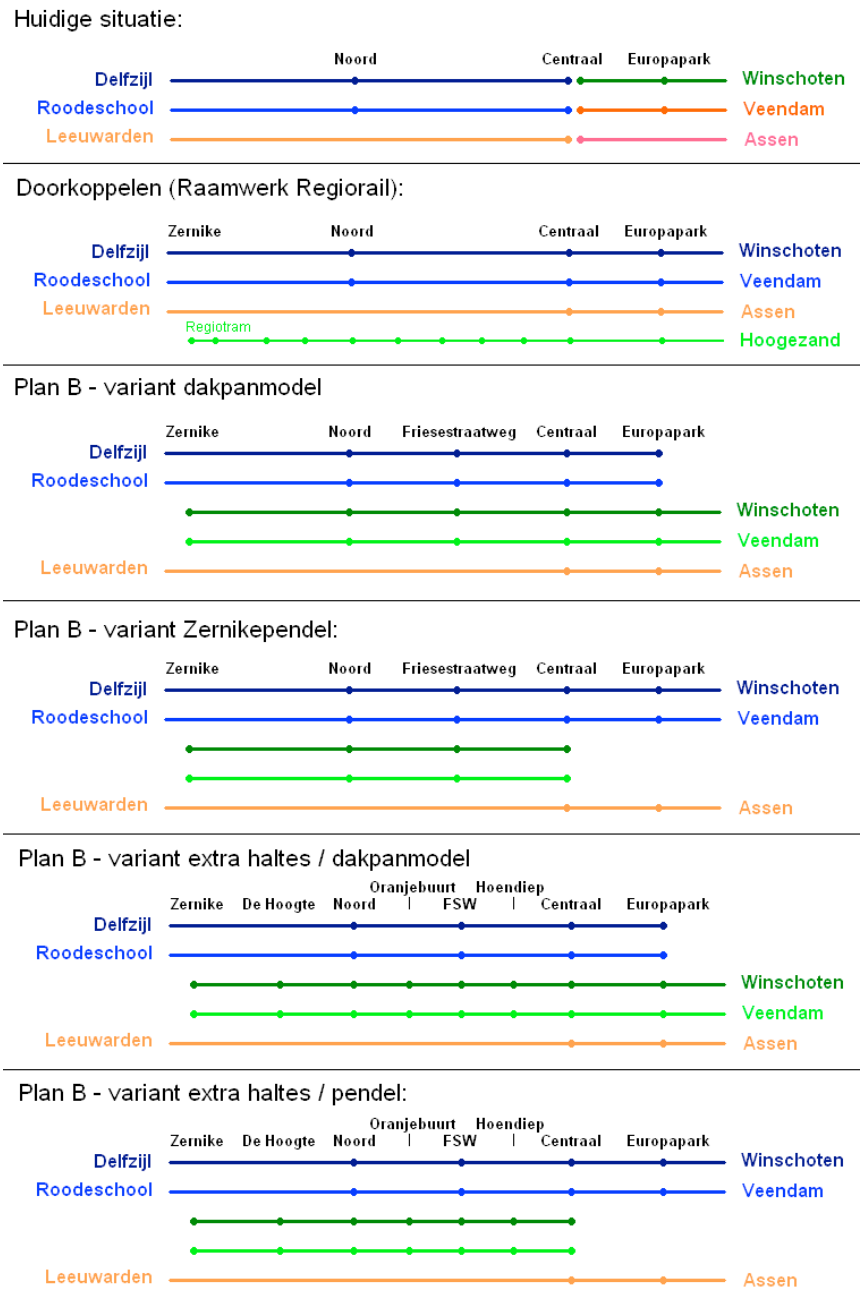
In 2006 gingen Groningse politici op excursie naar Gouda, Antwerpen, Gent en Valenciennes, waarbij zij vooral over laatstegenoemde stad zeer te spreken waren. In Valenciennes is in 2006 één interlokale tramlijn aangelegd van 9,5 kilometer, wat 242,8 miljoen euro (lokaal prijspeil in 2006) heeft gekost. Ter vergelijking, bij de Regiotram wordt uitgegaan van twee tramlijnen van bij elkaar iets meer dan 9 kilometer in stedelijk gebied voor 307 miljoen euro, inclusief 30 jaar onderhoud en exploitatie en de volledige overdracht van alle risico's aan de markt.

Het blijft opvallend dat de Regiotram geen serieus onderzoek heeft gedaan of doorrijden over bestaand spoor in de praktijk mogelijk is en zo ja, welke infrastructurele maatregelen moeten worden genomen en wat de kosten hiervan zijn. De bij de Regiotram betrokken partijen hebben tot op heden ontkend dat het doorrijden van de tram de regio in slechts om financiële en politiek-strategische redenen in het plan is opgenomen. Wel lijkt evident dat de Regiotram financieel en politiek niet haalbaar is wanneer er geen doorkoppeling naar de regio in het vooruitzicht zou zijn gesteld. Overigens is in een verder verleden wel reeds gesuggereerd dat ook een "zachte doorkoppeling" naar de regio mogelijk is, waarmee een "comfortabele overstap" van trein op tram bedoeld wordt.

Plan B en de Regio

In Plan B zal direct vanaf het Zernike direct vanaf het begin worden verbonden met de regio. Daarvoor hoeven buiten het traject CS-Zernike in principe geen aanpassingen aan de infrastuctuur te worden gedaan. Wel zou de aanleg van de Zernikelijn aanleiding kunnen zijn om een begin te maken met de elektrificatie van de noordelijke nevenlijnen, zodat geleidelijk kan worden overgestapt op stille elektrische treinen.

De gevolgen van Plan B voor de regio hangt af van de gekozen lijnvoering. Er zijn daarvoor verschillende mogelijkheden. In ieder geval biedt Plan B de mogelijkheid om direct in de eerste fase de Zernikelijn te koppelen aan één van de regionale spoorlijnen, waarbij de treinen naar Veendam en Winschoten het meest voor de hand liggend zijn. Op de volgende pagina zijn enkele varianten weergegeven, waarbij in theorie ook nog combinaties mogelijk zijn. De huidige situatie en de plannen van Raamwerk Regiorail zijn ter vergelijking ook weergegeven.



Voorbeelden van varianten voor de lijnvoering in Plan B.

Bijlage - Plan Beter OV in Stad en Ommeland21

Conclusies

Voorgaande notitie verkent de mogelijkheden van een Plan B. De eerste resultaten laten zien dat het oplossend vermogen groot is terwijl de kosten aanzienlijk lager zijn dan in de Regiotram-plannen. De voordelen op een rij:

Voor de reizigers:
- Hoogwaardig openbaar vervoer op treinkwaliteit;
- Twee keer zo korte reistijd CS-Zernike dan met de Regiotram;
- Doorgaande reizigers hoeven niet meer door de binnenstad;
- Behoud van de rechtstreekse busverbindingen vanaf de Grote Markt naar alle stadswijken;
- Verhoging van de frequentie op lijn 3 (Vinkhuizen, Lewenborg) en lijn 6 (Hoornsemeer, Beijum);
- De wijk Ulgersmaborg wordt aangesloten op openbaar vervoer;
- Elke tien minuten een rechtstreekse bus van het centrum naar Zernike;
- En tóch in totaal minder bussen door de binnenstad.

Voor de overheid:
- Aanzienlijk lagere investeringskosten en risico dan bij de Regiotram;
- Meer rendement van de geplande investeringen op het spoortraject Peizerweg-Hoofdstation;
- Geen aantasting van het landschap;
- Efficiënt gebruik van bestaande infrastructuur;
- Grote schaalvoordelen door aansluiting op bestaande spoornetwerk en –materieel;
- Opheffen van verkeersonveilige overwegen;
- De regio krijgt direct in de eerste fase een rechtstreekse verbinding met het Zernikecomplex;
- Meer geld over voor andere verkeersprojecten, zoals de spoorlijn Groningen-Heerenveen, een tunnelvariant voor de Zuidelijke Ringweg of verbetering van de Westelijke Ringweg.

Daarnaast is kritisch gekeken naar de probleemanalyse die het fundament vormt voor de Regiotram-plannen. Een wellicht verrassende constatering is dat het aantal bussen in de binnenstad en op het hoofdstation in 2010 lager is dan in 2004. Dit roept vraagtekens op bij een aantal aannames die ten grondslag ligt aan het nut en noodzaak van de Regiotram, zoals de claim dat de mobiliteit tussen 2004 en 2020 met 40 procent zal groeien en de claim dat de capaciteit van het busvervoer is bereikt. Het vervoersmodel dat gebruikt is voor de Regiotram gaat uit van ontwikkelingen die met de kennis van eind 2010 minder plausibel lijken dan met de kennis van twee jaar geleden.

Uiteindelijk is het aan de volksvertegenwoordiging om te besluiten hoe de komende jaren in het openbaar vervoer zal worden geïnvesteerd. Voor zorgvuldige besluitvorming is het van belang dat de volksvertegenwoordigers beschikken over informatie uit verschillende bronnen. Wanneer zij hun beslissing uitsluitend kunnen baseren op informatie die door het College is verstrekt en onderzoek dat door het College is betaald, is het dualisme niet meer dan een dode letter. Deze notitie heeft willen laten zien dat het geen keuze is tussen de Regiotram of niets. Er is een alternatief: Plan B.

Bijlage 1: telpunten en specificatie vergelijking busvervoer 2004 en 2010

De cijfers van het aantal bussen zijn gebaseerd op:
- Busboekje Arriva Groningen per 1 juni 2004;
- Digitale dienstregelingen 2010 op Qbuzz-website.

Locaties van de telpunten.

Telpunt		Najaar 2004	Najaar 2010	Verschil
1	Damsterdiep/Nwe weg	46	0	- 100 %
2	Eikenlaan/De Parrel	26	25	- 4 %
3	Griffeweg	8	27	+ 238 %
4	Grote Markt	74	73	- 1 %
5	Noorderstationsstraat	22	21	- 5 %
6	Oosterhamrikbaan	38	32	- 16 %
7	Prinsesseweg	22	21	- 5 %
8	Westersingel	30	27	- 10 %
9	Zuiderdiep (HEMA)	120	73	- 39 %

Totaal aantal bussen (beide richtingen) op werkdagen tussen 8 en 9 's ochtends.

Bijlage - Plan Beter OV in Stad en Ommeland21

Telpunt	Najaar 2004	Najaar 2010	Verschil
Damsterdiep	4 x lijn 7 2 x lijn 40 2 x lijn 42 4 x lijn 65 2 x lijn 73 2 x lijn 74 3 x lijn 76 3 x lijn 78 3 x lijn 140 1 x lijn 142 3 x lijn 161 1 x lijn 163 3 x lijn 165 3 x lijn 171 2 x lijn 174 2 x lijn 178 2 x lijn 179 4 x lijn 301 Totaal 46	Geen	- 46
Eikenlaan	4 x lijn 5 4 x lijn 7 18 x lijn 11 26 totaal	4 x lijn 5 4 x lijn 7 12 x lijn 11 3 x lijn 174 2 x lijn 671 Totaal 25	-1
Griffeweg	8 x lijn 9 Totaal 8	8 x lijn 9 2 x lijn 73 2 x lijn 76 3 x lijn 78 3 x lijn 140 1 x lijn 142 4 x lijn 178 4 x lijn 301 Totaal 27	+ 19
Grote Markt	4 x lijn 1 12 x lijn 3 4 x lijn 4 4 x lijn 5 12 x lijn 6 of 16 18 x lijn 11 4 x lijn 52 4 x lijn 61 2 x lijn 307 10 x Citybus 22 Totaal 74	4 x lijn 1 10 x lijn 3 4 x lijn 5 10 x lijn 6 4 x lijn 8 12 x lijn 11 1 x lijn 40 2 x lijn 42 4 x lijn 61 3 x lijn 65 3 x lijn 161 2 x lijn 163 2 x lijn 165 12 x Citybus 22 Totaal 73	- 1

Noorderstationsstraat	4 x lijn 7 18 x lijn 11 22 totaal	4 x lijn 7 12 x lijn 11 3 x lijn 174 2 x lijn 671 21 totaal	- 1
Oosterhamrikbaan	12 x lijn 3 12 x lijn 6 of 16 2 x lijn 40 2 x lijn 42 4 x lijn 65 3 x lijn 161 1 x lijn 163 3 x lijn 165 38 totaal	9 x lijn 3 10 x lijn 6 1 x lijn 40 2 x lijn 42 3 x lijn 65 3 x lijn 161 2 x lijn 163 2 x lijn 165 32 totaal	-6
Prinsesseweg	4 x lijn 5 18 x lijn 15 (incl. non-stop ritten) 22 totaal	4 x lijn 5 12 x lijn 15 3 x lijn 615 2 x lijn 619 21 totaal	-1
Westersingel	12 x lijn 3 18 x lijn 15 (incl. non-stop ritten) 30 totaal	10 x lijn 3 12 x lijn 15 3 x lijn 615 2 x lijn 619 27 totaal	-3
Zuiderdiep	Som van Damsterdiep + Grote Markt	Gelijk aan Grote Markt	

Bijlage - Factsheet Plan B pdf

Factsheet Plan B

10 januari 2011

Wat is plan B?
- Een alternatief voor de Regiotram.
- Bedoeld om te laten zien dat er meer mogelijkheden zijn om de bereikbaarheid te verbeteren, en dat dit alternatief beter en goedkoper is dan de Regiotram-plannen.
- Een aftakking van de spoorlijn Groningen-Sauwerd, langs de noordelijke ringweg naar het Zernikecomplex
- Verdubbeling spoorlijn Groningen – Groningen Noord, inclusief vervangen overwegen door viaducten (Friesestraatweg, Hoendiep, Paterswoldseweg).
- Wijzigingen in het busnetwerk.
- Nieuwe lightrail-haltes langs het spoor: Hoendiep (Suikerunie), Friesestraatweg, Oranjebuurt en Selwerd/De Hoogte.

Plan B is beter voor reizigers Hoofdstation-Zernike
- Ongeveer 2x zo snel als de Regiotram (9 versus 18 minuten).
- Meer zitplaatsen dan de Regiotram.
- Rechtstreekse verbinding vanuit de regio naar het Zernike.

Plan B is beter voor reizigers Grote Markt – Paddepoel/Zernike
- De Grote Markt behoudt de rechtstreekse verbinding met Paddepoel en Zernike; in de Regiotram-plannen vervalt deze omdat tram 1 via de Oostersingel rijdt.
- Een frequentie van 6x per uur (nu: 4x per uur), en geen “last” meer van doorgaande reizigers.

Plan B is beter voor de binnenstad
- Alle stadswijken blijven bereikbaar vanaf de Grote Markt, terwijl in de Regiotram-plannen alleen het traject CS-Kardinge een rechtstreekse verbinding met de Grote Markt behoudt.
- De P+R Citybus blijft via de Grote Markt rijden (in de Regiotram-plannen wordt ook de Citybus verbannen naar de Diepenring).
- Maar toch in totaal minder bussen via de Grote Markt, door het wegvallen van doorgaand verkeer naar het Zernike en spreiding van de buslijnen.

Plan B is beter voor Beijum en Lewenborg
- Zonder overstap 6x per uur (nu: 4x per uur) naar de Grote Markt en het Hoofdstation.
- Nieuwe reismogelijkheden vanaf Kardinge naar:
  - Ulgersmaborg-Oosterpark-UMCG Hoofdingang (lijn 4)
  - Driebond-Winschoterdiep-Sontweg-Oosterpoort (lijn 9)
  - De Hunze-Zernike (lijn 10)

Plan B is beter voor de andere stadswijken
- Nieuwe lightrail-haltes bij Hoendiep/Suikerunie, Friesestraatweg/Vinkhuizen-Zuid, Oranjebuurt/Paddepoel-Zuid en Selwerd/De Hoogte.
- Alle stadswijken behouden hun rechtstreekse busverbinding met de Grote Markt en CS.
- De Held en Reitdiep worden ontsloten met stadslijn 3.
- Ulgersmaborg krijgt een busverbinding (lijn 4).
- Paddepoel-Zuid krijgt een busverbinding (lijn 5)
- Drie gevaarlijke spoorwegovergangen worden vervangen door tunnels/viaducten.

Bijlage - Factsheet Plan B pdf

Plan B is beter voor de regio

- Direct vanaf het begin doorrijden naar de regio, in plaats van "eventueel in een volgende fase maar in ieder geval niet voor 2020".
- Bestaande treinen naar Delfzijl en Roodeschool profiteren mee van spoorverdubbeling Groningen – Groningen Noord.
- Rechtstreekse bussen naar de regio (lijn 40, 42, (1)61 en (1)65) blijven doorrijden naar het Centraal Station (via Zuiderdiep), terwijl deze in de Regiotram-plannen worden ingekort tot respectievelijk Kardinge en Station Noord.

Plan B is beter voor raads- en statenleden

- Eerlijke communicatie over (on)mogelijkheden, waar de Regiotram verzuimt om te communiceren dat uit een gesprek met IVW (Inspectie Verkeer en Waterstaat) al tijden duidelijk is dat de Safety Case voor een Regiotram op het spoor naar Assen niet uit kan.
- Geen 'verborgen' aannames, zoals de wethouder die zegt dat "de X-factor nog niet is meegenomen" en daarmee wil suggereren dat ze conservatief de reizigersaantallen hebben ingeschat, maar er niet bij vertelt dat er al een aanname van een mobiliteitsgroei van 40 procent in het vervoersmodel zit.
- Doorkoppelen naar de regio betekent in Plan B ook daadwerkelijk doorrijden naar de regio, waar men bij de Regiotram al het begrip "zachte doorkoppeling" heeft uitgevonden voor een "comfortabele" overstap.
- Overzichtelijke risico's met een overheid (ProRail) als belangrijkste wederpartij, dus geen ingewikkelde DBFMO-constructies waarvan niemand weet of dat gaat werken.
- Inschatting van de kosten op basis van Nederlandse referentieprojecten, niet op basis van projecten in landen met een lager prijspeil waarbij bovendien geen sprake was van een 30-jarige onderhouds- en exploitatieplicht en de overdracht van alle risico's "naar de markt".

Bestuursdienst

Telefoon (050) 3678352/ E. Kruizinga
Onderwerp Staat V

Aan de leden van de raad van de Gemeente
Groningen
te
GRONINGEN

Datum 23 MRT 2011 Bijlage(n) 1 Ons RO11.2537799

Uw brief van Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Bijgaand doen wij u toekomen de staat V met peildatum 31 december 2010. De staat V is een rapportage over de stand van zaken van alle in uitvoering zijnde Verkeer en Vervoer projecten.

In deze brief geven wij de belangrijkste aandachtspunten weer.

- Ten aanzien van het project *fietsbrug Plataanlaan (€ 2,8 miljoen)* is te melden dat inmiddels is begonnen met de aanleg van de brug en het fietspad en is het streven deze aan het eind van 2011 op te leveren.

- Op 13 januari 2011 is het *Transferium Hoogkerk* (€ *15,2 miljoen*) in gebruik genomen en kunnen vele automobilisten hun auto parkeren en met de bus de stad in. Om via de A7 een verbinding van het centrum met het Transferium te maken is het noodzakelijk dat er een bus op- en afrit naar en van de A7 loopt. De realisatie staat vooralsnog gepland in 2011 en 2012.

- Inzake het project *Tram in stad en regio (€ 8,2 miljoen*) zijn de tracés van beide tramlijnen inmiddels vastgesteld. Tevens is er op 17 februari 2010 een verwervingskrediet vastgesteld van € 4,4. Opgeteld maakt dat een totaal van € 12,6 miljoen aan krediet. In de Staat V wordt gerapporteerd over € 8,2 miljoen. De € 4,4 miljoen als verwervingkrediet komt terug in de rapportage over het grondbezit.
  Na besluitvorming van Provinciale Staten is de aanbesteding gepubliceerd.
  Inschrijvingen kunnen tot uiterlijk 3 maart 2011 worden ingediend.
  De werkelijke uitgaven bedragen per 31 december 2010 € 7,9 miljoen en blijven daarmee binnen het gestelde krediet.

- Voor het eerst in de Staat V is het project *P+R Zernike (€ 0,4 miljoen).* Dit project bevindt zich in de verkenningsfase en is opgezet om aan de noordwestkant van de stad een P+R voorziening te creëren.

SE.4.C

Volgvel 1

- Eind december 2010 heeft de officiële opening plaatsgevonden voor het *Berlagetracé (€ 24,0 miljoen)*. De afrondingswerkzaamheden zullen in hoofdzaak in het voorjaar van 2011 worden uitgevoerd.

- Het project inzake de aanleg van de *Sontbrug (€ 1,2 miljoen)* bevindt zich in de fase om te komen tot een eerste voorlopig ontwerp. In deze fase worden verkenningen gedaan naar de gewenste hoogte van de brug en de gevolgen hiervan (zowel ruimtelijk als financieel). De verwachting is dat de studies in de tweede helft van 2011 zullen leiden tot een definitief ontwerp.

- De verlengde verkenning *Zuidelijke Ringweg Groningen (€ 1,4 miljoen)* heeft in juli 2009 geresulteerd in een bestuurlijk voorkeursalternatief. Dit voorkeursalternatief is vastgelegd in een bestuursovereenkomst met de minister van Verkeer en Waterstaat, waarmee de planstudie is gestart. De werkelijke uitgaven bedragen per 31 december 2010 € 1.163.000 en blijven daarmee binnen het gestelde krediet.

- Diverse onderdelen van de *Zuidelijke Ringweg Langmanmaatregelen (€ 34,7 miljoen)* zijn opgestart en tot uitvoering gekomen. Als gevolg van de vrijval afdracht BTW-compensatiefonds en een wijziging in de uitvoering van de planning wordt een positief resultaat verwacht van ongeveer € 4,6 miljoen op eindwaarde.
  Het project wordt geëvalueerd met Rijkswaterstaat. Binnenkort wordt een nota met voorgestelde maatregelen aan u ter besluitvorming voorgelegd. Na besluitvorming wordt de herziene exploitatiebegroting opgesteld die in het tweede kwartaal van 2011 aan u gepresenteerd wordt.

- De *Oostelijke Ringweg (€ 4,2 miljoen)* is dit jaar voor het eerst in de Staat V. De oostelijke ringweg wordt aangelegd als een (stads)stroomweg met ongelijkvloerse kruisingen en een max. snelheid van 70 km/u.
  De gemeente draagt bij in deze ontwikkeling die geheel door de provincie wordt uitgevoerd. Daarnaast worden er interne plankosten gemaakt ter begeleiding van het project.

- De bouw van de *parkeergarage Damsterdiep (€ 35,3 miljoen)* vordert inmiddels zienderogen. Het 1e en het 2e compartiment zijn qua ruwbouw vrijwel afgerond. In het derde compartiment is de opbouw van de dekken gaande.
  Uitgangspunt is bouwkundige oplevering van de garage medio 2011. Afbouw tot de opening vergt dan nog circa 3 maanden. Nijestee is dan bezig met de afbouw van zijn hoofdkantoor, dat naar verwachting medio 2012 in gebruik genomen kan worden. Het inrichtingsplan voor het plein is gereed. De aanleg start in maart 2011 en vindt plaats in fasen.

Volgvel 2

Als nasleep van de opgelopen vertraging loopt er een arbitragezaak waarin zowel de aannemer een claim heeft ingediend bij de Gemeente Groningen en de Gemeente Groningen een claim heeft ingediend bij de aannemer.

- Eén van de projecten in het kader van de verkeersveiligheid betreft de *Aanpak schoolomgeving 2007 - 2010 (€ 1,5 miljoen)*. De scholen zijn enthousiast over het project. In de plannen worden de kindvriendelijke routes meegenomen. Inmiddels hebben we voor 21 scholen maatregelen gerealiseerd. In het voorjaar van 2011 worden 8 schoolomgevingen heringericht. De resterende scholen worden in de loop van 2011 aangepakt.

Per 31 december 2010 bedraagt het *benodigde weerstandsvermogen* voor de verkeer- en vervoersprojecten (excl. parkeergarages en Langman-maatregelen) in totaal € 6,2 miljoen (2009 € 6,2 miljoen). Bij het Berlagetracé is conform voorgaand jaar naast de reguliere 10% een bedrag meegenomen voor specifieke risico's (o.a. subsidies) van € 2,0 miljoen (cf. de herziene grondexploitatie).
In de aan uw Raad voorgelegde nota Weerstandsvermogen wordt verder ingegaan op de noodzaak omtrent het instellen van een afzonderlijke reserve. Conclusie is dat dit niet noodzakelijk is.

Met ingang van 2011 zal er in de Staat V een overzicht worden opgenomen, waarin in één oogopslag de stand van zaken met betrekking tot onder andere de planning en de financiën zichtbaar zal zijn.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester, de secretaris,

Collegebrief Vervolg nota Duurzame Mobiliteit

Bestuursdienst

Directie BST/BA/Kramer

Onderwerp Vervolg nota Duurzame Mobiliteit

gemeente Groningen

Bezoekadres
Waagstraat 1

Postadres
Postbus 20001
9700 PB Groningen

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

Informatie over vertrektijden krijgt u via 0900-92 92

In uw antwoord graag datum en kenmerk vermelden.

E-mailadres
bestuursdienst@bsd.groningen.nl

Website
www.groningen.nl

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 050 367 76 67 Bijlage(n) 1 Ons kenmerk BD 11.2555232

Datum 25 MRT 2011 Uw brief van Uw kenmerk

Geachte mevrouw/heer,

In uw vergadering van 25 april 2006 heeft u de beleidsnota Verkeer en Vervoer Duurzame Mobiliteit vastgesteld, het inhoudelijke anker voor het meerjaren-programma Verkeer en Vervoer waarin inzicht wordt gegeven in de voortgang en financiële stand van zaken van de beleidsnota.
De huidige beleidsnota wordt op dit moment geactualiseerd. Wij zouden graag met u de wensen inventariseren die in uw raad leven. Volledigheidshalve is de nota Duurzame Mobiliteit bijgevoegd.

Wij hopen u zo voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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

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

SF.4.C

Duurzame mobiliteit

Beleidsnota Verkeer en Vervoer 2007-2010

gemeente Groningen

Colofon

De nota ‘Duurzame Mobiliteit’ is op 25 april 2007 vastgesteld door de gemeenteraad van Groningen. Deze tekst is ten behoeve van de leesbaarheid voor het publiek enigszins aangepast maar komt inhoudelijk overeen met de nota zoals door de gemeenteraad vastgesteld. Het maatregelenpakket wordt elk voorjaar geactualiseerd in voortschrijdende Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer.

Ontwerp en digitalisering: id-media, Groningen

Inhoud

1. Inleiding

1.1 nieuwe beleidsnota verkeer en vervoer
1.2 planhorizon van de nota
1.3 integrale blik op ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer
1.4 aandacht voor duurzaamheid

2. Hoofdlijnen

2.1 nationaal
2.2 regio groningen-assen
2.3 verkeersbeleid in groningen tot nu toe
2.4 beleidsinzet
2.5 andere accenten
2.6 verkeer en vervoer is meer dan infrastructuur

3. De fiets

3.1 fiets hoge prioriteit
3.2 fiets en ruimtelijk beleid
3.3 fietspadennetwerk
3.4 fietsen stallen
3.5 fiets promoten

4. Het openbaar vervoer

4.1 versterken van openbaar vervoer is dé inzet
4.2 openbaar vervoer in relatie tot ruimtelijke ordening
4.3 toekomstvast openbaar vervoer
4.4 de regiotram als onderdeel van kolibri
4.6 goed toegankelijk openbaar vervoer
4.7 marketing en pruductverbetering

5. De auto

5.1 huidige situatie ringwegen
5.2 huidige situatie overige wegen in de stad
5.3 de doorstroming komt verder onder druk
5.4 maatwerk voor ringwegen en stedelijke wegen
5.5 onze ambitie voor de ringwegen
5.6 onze ambitie voor de overige wegen in de stad

6. Parkeren

6.1 parkeren is essentieel voor een goede bereikbaarheid
6.2 binnenstad in relatie tot bezoekersparkeren
6.3 parkeerregimes in de binnenstad en de wijken eromheen
6.4 het beleid bij nieuwe bouwplannen
6.5 parkeerservice
6.6 nieuwe technieken

7. Goederenvervoer

7.1 (inter-) nationale en regionale distributie
7.2 venstertijdengebied
7.3 erkenningsregeling stedelijke distributie
7.4 commissie van advies inzake bevoorradingsaangelegenheden

8. Verkeersveiligheid

8.1 verkeersveiligheid hoge prioriteit
8.2 infrastructuur
8.3 verkeerseducatie
8.4 handhaving
8.5 speerpunt: schoolomgevingen

1. Inleiding

1.1 Een nieuwe beleidsnota Verkeer en Vervoer

1.2 Planhorizon van de nota

1.3 Integrale blik op ruimtelijkeordening en vervoer

1.4 Aandacht voor duurzaamheid

1. Inleiding

1.1 Een nieuwe beleidsnota Verkeer en Vervoer

Deze nota actualiseert de nota 'Goed op Weg' uit 2003. Sindsdien is er het nodige gebeurd.

- In mei 2006 is een nieuw college van burgemeester en wethouders aangetreden. De beleidsinzet van dit college op gebied van verkeer en vervoer kent andere accenten.
- Goede bereikbaarheid is een belangrijke factor voor het functioneren van onze stad. Dat vraagt een heldere lijn die kan worden uitgewerkt in de komende nieuwe structuurvisie en binnenstadsvisie.
- In februari 2007 heeft de gemeenteraad het eindbeeld van een regionaal tramnetwerk als uitgangspunt vastgesteld voor de samenwerking met provincie en regio. Een ontwerp van de lijn Hoofdstation - Zernike wordt uitgewerkt.
- In februari 2006 verscheen de rijksnota Mobiliteit als opvolger van het Structuurschema Verkeer en Vervoer II uit 1990.
- Een essentieel onderdeel uit de rijksnota zijn netwerkanalyses voor Nationaal Stedelijke Netwerken. Medio 2006 is de Netwerkanalyse regio Groningen-Assen afgerond. In deze analyse worden de ruimtelijke ordening en het verkeer- en vervoersysteem in samenhang beschouwd. De netwerkanalyse is een belangrijke pijler onder de keuzes van de regio en stad op het gebied van mobiliteit.

1.2 Planhorizon van de nota

De meeste maatregelen in deze nota - in voorbereiding en/of in uitvoering - richten zich op de periode 2007 - 2010. De nota vormt dan ook het inhoudelijk fundament voor het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer van de komende jaren.

In dat programma geven we jaarlijks inzicht in de voortgang van de infrastructuur- en verkeersprojecten en de stand van zaken rond de financiële dekking. Verkeersbeleid vraagt veelal een lange adem en een visie die de eerstkomende 4 jaar overstijgt. Daarom verkent deze nota een planhorizon die reikt tot 2020.

1.3 Integrale blik op ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer

De ruimtelijke ordening, de sociaal-economische structuur en het verkeer- en vervoersysteem (wegen, fietspaden, openbaar vervoerlijnen etc.) hangen samen. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningen en bedrijven, maken dat verkeersstromen verschuiven en veelal toenemen. Bij substantiële ontwikkelingen moet het verkeer- en

vervoersysteem meeveranderen. Omgekeerd geldt dat er kansen liggen waar het verkeer- en vervoersysteem nog capaciteit biedt. Bereikbaarheid is voor veel bedrijven een primaire vestigingsfactor en daarmee bepaalt bereikbaarheid mede de economische structuur van de stad. Ook hangen de sociale structuur, de leefbaarheid en ruimtelijke beleving van de stad - door mobilisten en omwonenden - nauw samen met de situering en inpassing van infrastructuur. Deze nota beklemtoont dat verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening en economie hand in hand moeten gaan binnen de condities van een leefbare stad.

1.4 Aandacht voor duurzaamheid

Milieu-overwegingen hebben het gemeentebestuur ingegeven Groningen de meest duurzame stad van Nederland te maken. Ook het verkeersbeleid moet bijdragen aan deze doelstelling. Deze nota gaat daarom uit van een duurzaam verkeersbeleid met als speerpunten:

- investeren in de vervoerwijze fiets
- meer kwaliteit in het regionaal openbaar vervoer
- inzetten op ketenmobiliteit (P+R)
- terughoudend in capaciteitsuitbreiding van de auto-infrastructuur binnen de stad met een betere doorstroming op de ringwegen
- stimuleren van milieuvriendelijke motorvoertuigen
- een impuls geven aan de verkeersveiligheid.
- een hoge ruimtelijke kwaliteit van de infrastructuur en verblijfsgebieden.

2. Hoofdlijnen verkeer- en vervoerbeleid

2.1 Nationaal

2.2 Regio Groningen-Assen

2.3 Verkeersbeleid in Groningen tot nu toe

2.4 Beleidsinzet

2.5 Andere accenten

2.6 Verkeer en vervoer is meer dan infrastructuur

2. Hoofdlijnen verkeer- en vervoerbeleid

2.1 Nationaal

Het rijksbeleid laat enkele koerswijzigingen zien ten opzichte van het Structuurschema Verkeer en Vervoer II (1990). In het oog springt dat mobiliteit weer 'mag' en dat meer vrijheid wordt gegeven aan mobiliteitsgroei. De relatie tussen economie en mobiliteit wordt benadrukt. Vaker wordt een koppeling gelegd tussen degenen die baat hebben bij nieuwe infrastructuur en de financiering (beprijzen, PPS en dergelijke). Het streven naar congestievrije doorstroming wordt gerelativeerd: het wordt belangrijker gevonden dat reizigers vooraf weten hoelang de reis duurt (betrouwbare reistijden). Het openbaar vervoer moet het vooral in eigen kracht zoeken. Substitutie van auto naar openbaar vervoer speelt een minder prominente rol. De gedachte is dat decentrale overheden het beste weten wat er regionaal en lokaal moet gebeuren. Dit maakt dat regionale bereikbaarheid, in goede samenwerking tussen de verschillende beheerders, hoog op de agenda staat.

2.2 Regio Groningen-Assen

De regio Groningen-Assen is met 450.000 inwoners en 220.000 banen de economische motor van Noord-Nederland. De ambitie van de regio en de stad is deze economische positie te versterken.
In de Regiovisie is daarom afgesproken dat de regio zich geconcentreerd ontwikkelt langs de T-structuur van A28 en A7 (Groningen, Assen en de schragende kernen Roden/Leek en Hoogezand-Sappemeer). Ook worden ontwikkelingen geconcentreerd langs de openbaar vervoer verbindingen, die

daartoe worden versterkt door middel van het Kolibri-programma.
Als stad pakken we dit op door de helft van onze woningbouwopgave in de bestaande stad te realiseren. De ambitie is dat de stad als geheel een groter zwaartepunt wordt in de regio en in Noord-Nederland. Daarvoor moeten de stad en de regio verbonden zijn met andere landsdelen en moeten de internationale routes die langs Groningen lopen op niveau functioneren. Gelet op de (psychologische) afstanden betekent dit snelle treinverbindingen en een doorstromende zuidelijke ringweg. Op regionale schaal moeten de voorzieningen waarop stad en regio zijn aangewezen optimaal bereikbaar zijn.
Doordat ruimtelijke intensiveringen binnen de T-structuur plaatsvinden worden de natuur- en landschappelijke waarden buiten de T-structuur gespaard. In onze regio wordt op een unieke wijze tussen alle gemeenten en beide provincies

samengewerkt aan dit beleid. Het rijk onderschrijft onze ambities en heeft de regio in de Nota Ruimte aangewezen als een van de zes Nationale Stedelijke Netwerken.

Binnen de ruimtelijke en economische structuur van de regio heeft de stad Groningen met 182.000 inwoners en 123.000 banen een prominente positie. De regionale voorzieningen zoals (specialistische) winkels, uitgaansleven, kunst en cultuur, onderwijs, medische zorg en dergelijke zijn veelal gevestigd in de stad. De bovenregionale en zelfs (inter-)nationale voorzieningen zoals het UMCG en de Rijksuniversiteit bevinden zich in de stad. Dit resulteert in een dagelijkse pendel van 150.000 à 200.000 bezoekers, werknemers en scholieren/studenten die ’s ochtends de stad ingaan en ’s avonds de stad weer verlaten.

Los van de huidige cijfers bestaat dit beeld al eeuwen. Het regionale wegenstelsel en het openbaar vervoernetwerk zijn vanuit de historie zo gegroeid dat de stad als spin in het web fungeert. Het grootste deel van de dagelijkse verplaatsingen heeft een relatie met de stad. Dat maakt ook dat de meeste knelpunten bij de stad liggen (A7, A28, regionale toegangswegen, ringwegen en aanrijroutes binnenstad).

Voor de toekomst willen wij onze rol als economisch en stedelijk middelpunt nog meer versterken. Omdat dit de kracht van de gehele regio versterkt is het ook de inzet van alle regiopartners. Verwacht wordt dat door schaalvergroting meer bedrijvigheid vanuit de regio naar de stad wordt verplaatst. Wij zijn voorstander van deze concentratie, maar moeten er wel alles aan doen om deze bedrijven geschikte locaties te blijven aanbieden. Kunnen wij dat niet, dan gaan ze aan de stad voorbij.

De ambitie van 'hoofdstad van het Noorden' betekent versterking van de werkgelegenheidsfunctie maar ook extra druk op het stedelijke en stadsregionale verkeerssysteem. En juist bereikbaarheid is een belangrijke voorwaarde voor het economisch functioneren. Om de concurrentiepositie te verbeteren moet dan ook gewerkt worden aan de bereikbaarheid.

2.3 Verkeersbeleid in Groningen tot nu toe

De gemeente Groningen heeft altijd een consequent ruimtelijk beleid gevoerd: een compacte stad waar wonen, werken en recreëren dicht bij elkaar liggen.
Omdat deze ruimtelijke structuur de meeste kansen biedt voor fiets en openbaar vervoer is dit een belangrijke pijler van het Groningse verkeer- en vervoerbeleid.

Het consequent investeren in de fietsinfrastructuur heeft een fijnmazig en comfortabel fietsnetwerk opgeleverd. De compacte stad en een uitstekend fietsnetwerk hebben hun vruchten afgeworpen in een hoog aandeel fietsgebruik (meer dan 50%) binnen de stad. Dat is behoorlijk hoger dan het fietsgebruik in vergelijkbare steden.
Er is geïnvesteerd in een openbaar vervoernetwerk met vrijliggende busbanen, prioriteit bij verkeerslichten, een nieuw busstation. Met een succesvolle aanbesteding van het busvervoer is, ondanks de recente forse rijksbezuiniging, de kwaliteit van het openbaar vervoer behouden. Dit is gebeurd onder regie van het OV-bureau, een unieke samenwerkingsvorm van de beide provincies en de stad.

De invoering van het Verkeerscirculatieplan in 1977 en het autoluw en -vrij maken van grote delen van de binnenstad in de jaren negentig zijn wezenlijk gebleken voor een economisch goed functionerende binnenstad. Daarbij is de automobilist niet uit het

oog verloren. De ring om de stad is gelegd en de laatste jaren wordt gewerkt aan het geheel ongelijkvloers maken van de ring. Daarnaast is het stedelijk hoofdwegennet verfijnd en wordt, om de binnenstad per auto bereikbaar te houden, de doorstroming bevorderd op de aanrijroutes vanaf de ring, voor zover daartoe althans ruimte is.

Om het binnenstadsbezoek voldoende parkeergelegenheid te bieden zijn er diverse parkeergarages gerealiseerd in en rond het centrum. Het P+R-systeem vangt automobilisten buiten de binnenstad op en biedt een goedkope en hoogfrequente verbinding met de binnenstad.

Het Groningse wegennet is grotendeels ingericht volgens de 'Duurzaam Veilig'-normering. Locaties waar in het verleden veel ongevallen gebeurden zijn aangepakt. Daarnaast wordt jaarlijks een programma opgesteld ten behoeve van verkeerseducatie.

2.4 Beleidsinzet

Onze ruimtelijke en sociaal-economische ambities en de mede hierdoor groeiende mobiliteit blijven eisen stellen aan het bereikbaarheidspakket van stad en regio. Om de concurrentiepositie van Groningen te versterken moeten we op diverse fronten de bereikbaarheid verbeteren.

Bij het zoeken naar oplossingen is het uitgangspunt dat verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening, economische en sociale aspecten met elkaar zijn verweven. Zo heeft de komst van de tram een positief effect op de leefbaarheid en de aantrekkelijkheid van de aangrenzende wijken, zorgt de compacte stad voor een hoog fiets- en openbaar vervoergebruik, en zijn mogelijke grootschalige ingrepen aan de zuidelijke ringweg gekoppeld aan het gebied eromheen.

Ook de komende jaren zetten we in op een compacte stad. Daarvoor realiseren we woningbouw temidden van de bestaande bebouwing ('Intense Stad') en vangen we grootschalige publiekstrekkers zoveel mogelijk in de bestaande stad op (bijvoorbeeld UMCG/Bodenterrein, Eemskanaalzone, Europapark en rondom het Martiniziekenhuis). Binnen de bestaande stad is nog veel mogelijk, niet in de laatste plaats door functieveranderingen.
De compacte stad vormt het ruimtelijk fundament voor hoog fiets- en openbaar vervoergebruik. De uitdaging ligt erin het autoverkeer in die compacte stad met weinig verkeersruimte in goede banen te leiden. Daarbij vraagt de parkeerdruk extra aandacht.

Het beleid uit de rijks-Nota Mobiliteit is hier grotendeels al praktijk. In de regio Groningen-Assen is de regionale blik op bereikbaarheid en samenwerking leidend. Ook het verband tussen bereikbaarheid en economie wordt regiobreed onderschreven.
Het principe 'mobiliteit mag' is voor ons geen radicale breuk met het beleid tot dusver, maar wij vinden het wel noodzakelijk hier een regiospecifieke invulling aan te geven door een gedifferentieerde en gebiedsgerichte benadering. Voor de hoofdwegen (ringwegenstelsel) zetten we in op uitbreiding van de capaciteit. Maar in de stad zelf zijn de milieu- en fysieke grenzen aan de groei van de automobiliteit bereikt. Op een enkele plek in de stad is nog verdichting van de verkeersstructuur mogelijk (gekoppeld aan ruimtelijke ontwikkeling) maar als uitgangspunt wordt vooral een sterke inzet op alternatieven zoals Kolibri en P+R gekozen.

Ons staat een mix aan maatregelen voor ogen. Fors investeren in de fiets, inzetten op een kwaliteitsprong in het openbaar vervoer (Kolibri) en maximaal benutten van de potentie van P+R. En we willen nadrukkelijk de verkeersveiligheid een impuls geven.

Veel autoverkeer leidt tot doorstromings- en leefbaarheidsproblemen. De komende periode neemt de druk op het wegenstelsel verder toe en de problemen dus ook. Een goede balans vinden in oplossingen voor de doorstromingsproblemen en het behouden van een leefbare stad is voor ons de uitdaging. We willen immers een duurzame, aantrekkelijke en concurrerende stad met een hoge ruimtelijke kwaliteit.
In de volgende hoofdstukken wordt het beleid per thema verder uitgewerkt.
Een groot deel van de maatregelen voert de gemeente zelf uit, maar steeds meer pakken wij samen met de regio, de provincie en het rijk de problemen aan.

2.5 Andere accenten

De komende beleidsperiode zetten we het bestaande beleid in grote trekken voort omdat het nog steeds voldoet. Maar er zijn accentverschuivingen. Voor het fietsverkeer komt naast een kwalitatief goed fietspadennetwerk het accent te liggen bij het organiseren van voldoende stallingvoorzieningen en het promoten van het fietsgebruik.

Bij het openbaar vervoer blijft de inzet het realiseren van toekomstvastheid. Het accent ligt voor ons nu op het ontwerp van de tramlijn Hoofdstation-Zernike en de communicatie met de stad daarover. Binnen het concept Kolibri is een rol weggelegd voor een regiotram als eindbeeld. Een kwaliteitsverbetering in de (dynamische) reisinformatie is nodig. En de busbaan Peizerweg krijgt een afrondende impuls.

Wat het autoverkeer betreft, we gaan er alles aan doen om het verkeer op de ring te laten doorstromen. Een ongelijkvloerse ringweg hoort daarbij. Voor de zuidelijke ringweg geldt dat wij de Zuidtangent minder kansrijk vinden dan varianten met

capaciteitsuitbreiding op het bestaande tracé. Voor de komende periode is de inzet een planstudie naar de zuidelijke ringweg. Op de overige wegen geven we hier minder prioriteit aan. Bij een stad van formaat met een oude (verkeers-)structuur komt het nu eenmaal voor dat het verkeer af en toe stil staat. Wel bieden we de mogelijkheid aan van P+R aan de rand van de stad met frequent openbaar vervoer van en naar het centrum. De realisatie van P+R Hoogkerk en P+R Euroborg staat de komende periode dan ook hoog op de agenda.

Meer dan in de afgelopen periode moeten we oog hebben voor de 'kleine' verkeersproblemen in de wijken. Zeker waar deze verband houden met bereikbaarheid en parkeren. En met verkeersveiligheid, die als doelstelling ook hoger op de agenda komt. Samen met de Stadjers krijgen de komende periode veel verkeers-veiligheids projecten hun beslag.

2.6 Verkeer en vervoer is meer dan infrastructuur

Het klassieke beeld van het verkeer- en vervoerbeleid is investeren in infrastructuur zoals de aanleg van fietspaden etc. Maar het beleidsveld wordt allengs breder. Het gaat over het managen van het parkeeraanbod op straat en in parkeergarages en het aanbieden van dynamische informatiesystemen langs wegen of bij haltes. Ook gaat het over voorzieningen die soms niet bedrijfseconomisch rendabel zijn maar wel essentieel in het bereikbaar houden van de stad. Denk aan het openbaar vervoer, de P+R-terreinen, de Citybus en bewaakte fietsenstallingen. Ook wordt geïnvesteerd in initiatieven tot bewust verkeersgedrag zoals verkeerseducatie en de jaarlijkse 'Week van de Vooruitgang'. Structurele componenten die veelal op ad hocbasis worden gefinancierd. Om dit beter te organiseren zetten we in op

een vast budget voor deze structurele activiteiten. Daarbij ligt een koppeling met de opbrengsten uit het parkeerbedrijf voor de hand.

3. De Fiets

3.1 Hoge prioriteit

3.2 Fiets en ruimtelijk beleid

3.3 Fietspadennetwerk

3.4 Fietsen stallen

3.5 Fiets promoten

3. De fiets

De fiets is een vervoersmodaliteit met onbetwiste voordelen die bijdragen aan een duurzame stad. Daarom is ons er veel aan gelegen het hoge aandeel fietsgebruik (>50%) te behouden en zelfs te vergroten. Dus investeren wij op dit gebied de komende periode fors, ook om het autonetwerk te ontlasten.

3.1 Hoge prioriteit

Fietsen is milieuvriendelijk, gezond en geeft vrijheid in vertrektijdstip. De fiets brengt je dicht bij je bestemming en vraagt een minimaal ruimtebeslag. De fiets draagt zo bij aan de duurzame stad die we voorstaan. Het stimuleren van fietsgebruik heeft voor ons een hoge prioriteit.

3.2 Fiets en ruimtelijk beleid

Door het ruimtelijk beleid van de afgelopen decennia is Groningen een compacte stad gebleven. De locaties waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt liggen dicht bij elkaar. Hierdoor zijn de afstanden tussen deze locaties kort (maximaal 5 à 7 km) en zijn ze bij uitstek te befietsen (circa 20-30 min). Door de verkeerscirculatie in de binnenstad is autoverkeer dwars door de binnenstad niet mogelijk. Hierdoor is de fiets op veel relaties sneller dan de auto.

Met veel bouwprojecten in de bestaande stad - voorgenomen in ‘Intense Stad’ en Nieuw Lokaal Akkoord - zetten we dit ruimtelijk beleid voort. Het hart van onze nieuwste wijk Meerstad ligt op 7 km van het centrum. Dit ligt tegen de grens van de natuurlijke fietsafstand, daarom zullen we meer moeite moeten doen de ‘Meerstedelingen’ te verleiden op de fiets van en naar de

binnenstad te gaan. Denk daarbij aan snelle en directe hoogwaardige fietsverbindingen van en naar Meerstad. Hiervoor wordt een tunnel onder het Euvelgunnetracé gerealiseerd ter hoogte van Eemspoort. Op langere termijn staat een fietsbrug gepland over het Euvelgunnetracé ter hoogte van Driebond.

3.3 Fietspadennetwerk

De ruimtelijke context is er. Maar we willen ook dat fietsers zich vlot en zonder omrijden door de stad kunnen verplaatsen. Fietsers moeten daarom beschikken over een direct en fijnmazig netwerk van fietspaden. Deze zijn zowel verkeersveilig als sociaal veilig ingericht en voorzien van adequate bewegwijzering.

Gelukkig kent Groningen al jarenlang brede politieke steun voor de fiets als vervoermiddel. Zo heeft de fiets zich in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen een vaste plek verworven in de ontwerpopgave. In de jaren 90 is fors geïnvesteerd. Op basis van

de Fietsnota uit 2000 is recent hard gewerkt aan nieuwe fietspaden en -stroken, zijn betegelde fietspaden geasfalteerd, is fietsbewegwijzering aangebracht en zijn grote projecten als de Antwerpentunnel en de Walfridusbrug opgeleverd. De plannen voor fietsbruggen over het Reitdiep (ACM) en Aduarderdiep (Leegkerk) zijn inmiddels uitgewerkt, en straks kunnen fietsers gebruikmaken van de nog te realiseren Berlagebrug en de Sontbrug.

Temidden van een duurzame belangstelling uit binnen- en buitenland voor ons fietsbeleid zijn we in 2002 uitgeroepen tot Fietsstad van Nederland. Maar het echte succes is natuurlijk dat de fiets in Groningen een groot aandeel (>50%) heeft in alle verplaatsingen. Dit succes willen wij behouden en uitbouwen. Daarvoor is blijvend investeren in fietsvoorzieningen nodig. De komende periode hebben we daarvoor ruim € 6 mln. eigen middelen beschikbaar en € 4 mln. vanuit de Brede Doeluitkering.

Hiervoor gaan we een fietsbrug over het Reitdiep ter hoogte van de noordelijke ringweg realiseren, enkele nieuwe fietspaden en -stroken aanleggen en de kwaliteit van bestaande (nu nog betegelde) fietspaden verbeteren. Bij de herinrichting van de diepenring (zie ook hoofdstuk 5) is nadrukkelijk aandacht voor de veiligheid en het comfort van de fietser. Bij het nog te realiseren NS-station Europapark komt een brede fietstunnel zodat het station zowel vanuit De Linie als Helpman goed bereikbaar is. Ook blijven we zoeken naar mogelijkheden om fietsers bij verkeerslichten meer groen licht te geven.
Op de fietspaden tussen stad en regio is winst te behalen. Samen met onze partners in de regio Groningen-Assen wordt gewerkt aan verbetering. Zo wordt binnenkort een hoogwaardige fietsverbinding tussen Zuidhorn en Groningen gerealiseerd en wordt de fietsverbinding met Hoogezand aangepakt. Een hoogwaardige verbinding met Eelde-Paterswolde is onderwerp van studie.

3.4 Fietsen stallen

Veel wensen voor fietsverbindingen zijn de afgelopen jaren gerealiseerd, waardoor zich een nieuwe uitdaging voordoet. Al die fietsen moeten worden gestald, waarbij het tegengaan van diefstal, overlast en weesfietsen een aandachtspunt vormt.

Vooral in de binnenstad doet zich het stallingsprobleem voor: winkelend publiek ondervindt hier regelmatig hinder van gestalde fietsen.

Het aantal gestalde fietsen in de openbare ruimte is de afgelopen jaren fors toegenomen. Conflicten ontstaan met andere belangen zoals ruimte voor voetgangers, hulpdiensten en rolstoelgebruikers. Bij het hoofdstation hebben we deze problematiek grondig aangepakt met het Stadsbalkon, maar ook in de binnenstad en de oude wijken nemen gestalde fietsen een dominante positie in. Met het project 'Stadsfietsen' worden oplossingen voor de binnenstad gezocht. Voor de oude wijken onderzoeken we de mogelijkheden van een fietsparkeernorm waarop bouwplannen worden getoetst (net als bij het autoparkeren), het liefst gecombineerd met een vlotte verwijdering van weesfietsen. Duidelijk is in elk geval dat er

meer stallingsmogelijkheden moeten komen, inpandig en op straat.

De ervaring van de afgelopen jaren leert dat bewaakte fietsenstallingen niet kostendekkend draaien. Hun bestaansrecht komt dan ook niet voort uit bedrijfeconomische motieven, maar de stallingen vervullen een rol voor specifieke fietsersdoelgroepen: veelal ouderen, werknemers in de binnenstad en bezitters van nieuwe/dure fietsen. Om ook deze fietsers welkom te blijven heten in de binnenstad starten wij met een proef om gedurende een half jaar het bewaakt stallen in de binnenstad gratis aan te bieden. Deze trend is ook in andere steden zichtbaar en ons Stadsbalkon kan als voorbeeld worden beschouwd. Nieuwe systemen van automatische fietsenstallingen reduceren de kosten ten opzichte van bemenste stallingen.

Groningen kent ’s morgens een grote ingaande en ’s avonds een grote uitgaande pendel. Maar ook een flink aantal Stadjers pendelt omgekeerd: ’s ochtends de stad uit, ’s avonds terug. Voor deze groep wordt verkend waar goede fietsenstallingen mogelijk zijn. Vooralsnog concentreren we ons hierbij op drukke opstappunten (halteplaatsen regionale buslijnen, P+R-terreinen en nabij de toeritten van autosnelwegen). Denk aan locaties zoals de A28/Laan Corpus den Hoorn, de Verlengde Hereweg (Helpman), het Overwinningsplein en de toekomstige P+R-terreinen Hoogkerk en Europapark.

3.5 Fiets promoten

Een andere speerpunt betreft het promoten van de fiets. Met het groeiend besef van klimaatverandering en het belang van leefstijl (meer bewegen) willen wij het fietsgebruik als oplossing binnen handbereik presenteren. Diverse vormen van presentatie en promotie worden in deze beleidsperiode uitgewerkt en toegepast.

4. Het openbaar vervoer

4.1 Versterken van openbaar vervoer is dé inzet

4.2 Openbaar vervoer in relatie tot ruimtelijke ordening

4.3 Toekomstvast openbaar vervoer

4.4 De regiotram als onderdeel van Kolibri

4.5 Overige speerpunten van Kolibri

4.6 Goed toegankelijk openbaar vervoer

4.7 Marketing en productverbetering

4. Het openbaar vervoer

Goed openbaar vervoer is een voorwaarde om stad en regio leefbaar te houden, duurzaam in te richten en ook om de binnenstad en andere grote werk- en bezoeklocaties bereikbaar te houden. We zetten daarom in op het versterken en toekomstvast maken van het openbaar vervoer onder de vlag van het regionale project Kolibri. In 2014 gaat de eerste tram rijden tussen het Hoofdstation en Zernike, waarna de trams op termijn de regio in rijden. Verder wordt hard gewerkt aan een uitbreiding en kwaliteitsverbetering van P+R, het realiseren van het station Europapark en het sluitstuk van de busbaan Peizerweg.

4.1 Versterken van openbaar vervoer is dé inzet

Wij willen een per openbaar vervoer uitstekend bereikbare stad. Landelijk en internationaal gezien is een snelle verbinding met de Randstad daarom essentieel. Deze kan de (ook mentale) afstand tussen Groningen en de Randstad tot een acceptabel niveau terugbrengen en onze regionale economie van noodzakelijke impulsen voorzien. De gemeente Groningen zet samen met de partners in het Samenwerkingsverband Noord-Nederland in op de Zuiderzeelijn. Momenteel is onduidelijk wat het rijk gaat besluiten ten aanzien van de Zuiderzeelijn.

Ten aanzien van het lokale openbaar vervoer geldt dat vanzelfsprekend de ‘eigen’ doelgroep van het openbaar vervoer goed moet worden bediend. Daar waar de auto substantieel sneller is dan het openbaar vervoer is het moeilijk automobilisten de overstap te laten maken. Maar waar het openbaar vervoer een reële concurrent kan vormen voor de auto moet gebruik van het openbaar vervoer gemeengoed worden. Hoogwaardige openbaar vervoerverbindingen - zoals de Q-liner - om automobilisten al in

de eigen woonplaats te verleiden met het openbaar vervoer te gaan horen daarbij. Maar ook het goed opvangen van automobilisten bij zowel de herkomsttransferia, zoals Zuidhorn, als bij de (bestemmings)transferia aan de rand van de stad bepaalt het succes.

4.2 Openbaar vervoer in relatie tot ruimtelijke ordening

Openbaar vervoer functioneert het best als het systeem en de ruimtelijke ordening in samenhang worden ontwikkeld, zodat gebundelde vervoersstromen ontstaan. In dichtbevolkte gebieden heeft openbaar vervoer meer bestaansrecht dan in dunbevolkte. Omgekeerd geldt dat verdichting zoveel mogelijk rondom openbaar vervoervoorzieningen moet worden gesitueerd. In stad en regio is een goede afstemming van de structuren voor de ruimtelijke inrichting en het openbaar vervoer essentieel. Hieraan wordt invulling gegeven met onze keuze voor een compacte stad, het behouden van veel economische activiteiten in de binnenstad, een stedelijke intensivering rond de T-structuur (A7/A28) en de aanwezigheid van een aantal regionale c.q. nationale bezoekcentra midden in de stad. Met ons ruimtelijk beleid willen we goede voorwaarden creëren voor goed openbaar vervoer.

4.3 Toekomstvast openbaar vervoer

Inzet is een toekomstvast openbaar vervoersysteem. Dit om te voorkomen dat het aandeel openbaar vervoerverplaatsingen afneemt. Momenteel mogen we in en rondom de stad spreken van een succes. Ondanks een steeds lagere bijdrage van het rijk zit het openbaar vervoer in Groningen de laatste jaren in de lift. Er worden steeds meer reizigers vervoerd en de kostendekkingsgraad is relatief hoog (hier ruim 50% tegenover

landelijk 42%). Dit succes is mede te danken aan de inzet van beter materieel en de Q-liner. Maar ook een heldere communicatie en een eenvoudiger tariefsysteem (eurokaartjes) hebben daaraan bijgedragen.

Op alle kansrijke relaties willen we het maximale uit het openbaar vervoer halen. Daarin staan we niet alleen, de hele regio denkt er zo over. Alle regiopartners zijn ervan overtuigd dat een regionaal ov-systeem bijdraagt aan toekomstvast openbaar vervoer en een toegevoegde waarde heeft voor de bereikbaarheid van de gehele regio. Om deze schaalsprong te bereiken werken we onder de naam Kolibri aan een samenhangend pakket maatregelen. Centraal in Kolibri staat het versterken van krachtige ov-bundels tussen de stad en grote omliggende kernen. Dit moet resulteren in enkele hoogwaardige openbaar vervoerassen (HOV-assen) waarvan zowel de tram als de bus gebruik maken.

4.4 De regiotram als onderdeel van Kolibri

Om de verbondenheid tussen regio en stad te versterken is de regiotram het eindbeeld c.q. de ruggengraat van het toekomstige ov-systeem. De invoering van de tram is het meest ambitieuze verkeersproject sinds de invoering van het Verkeerscirculatieplan dertig jaar geleden, en net zo noodzakelijk. Voor de regio betekent het snelle, comfortabele en betrouwbare verbindingen van en naar de voorzieningen en werklocaties in de stad, en voor de stad zelf betekent het dat deze open en bereikbaar blijft voor wie er, om welke reden ook, wil verblijven.

De gemeenteraad heeft in februari 2007 het historisch besluit genomen dat er, uitgaande van de noodzakelijke financiële dekking, een tram komt op het traject Hoofdstation – Zernike met als eindbeeld een systeem met regiotrams.

Het doel is in 2014 de eerste tram te laten rijden. Ruimtelijk verbindt deze lijn belangrijke publiekstrekkers zoals het Hoofdstation en omgeving, de binnenstad, het Ebbingekwartier, UMCG-Noord, het Noorderstation, het winkelcentrum Paddepoel, de P+R-locatie Zernike en Zernike zelf. De huidige vervoerwaarde op de buslijn Hoofdstation-Zernike rechtvaardigt deze eerste keus.

De tram Hoofdstation - Zernike wordt zoveel mogelijk vrij baan gegeven, waarbij de tram prioriteit heeft op het overige gemotoriseerde verkeer. In de binnenstad vraagt de menging met het (langzame) verkeer om een specifieke oplossing. Met het inpassen van de tram zijn langs en rondom het tracé ingrepen in de verkeerscirculatie en de ruimtelijke indeling nodig. Dit biedt kansen om de omgeving van het tracé zowel een ruimtelijke als sociaal-economische kwaliteitsimpuls te geven. De realisatie van een tramlijn betekent tijdens de aanlegfase overlast die vraagt om een maximale inspanning om de stad bereikbaar te houden.

Een tram door de binnenstad biedt kansen om het busverkeer aan de Grote Markt te onttrekken, waarvan de leefbaarheid en

het winkelklimaat zeker zullen profiteren. De alternatieve routes voor de buslijnen worden komende tijd uitgewerkt. Uitgangspunt daarbij is dat de buslijnen goed aansluiten op de tram.

Het concept regiotram overstijgt de stad en wordt door het Projectbureau uitgewerkt. Dit bureau richt zich op alle facetten van de tramverbinding Hoofdstation-Zernike en werkt de regiotram verder uit. Het projectbureau is een samenwerking van de gemeente Groningen, de provincie Groningen en de regio. Streven is om in 2008 het tracé van de eerste tramlijn vast te stellen.

Na realisatie in 2014 van de tram Hoofdstation-Zernike is het streven in 2018 de tramverbinding Hoofdstation-Meerstad te openen. Meerstad ligt verder van het centrum dan de meeste andere wijken. Met goed, snel en comfortabel openbaar vervoer willen we het autobezit in Meerstad en de autostroom vanuit Meerstad beperken. Wij onderzoeken of deze tramlijn eerder gerealiseerd kan worden, dan wel of tijdelijk een hoogwaardige busverbinding aangeboden kan worden. Wij zien hiertoe kansen omdat deze ook een goede ontsluiting betekent van de in ontwikkeling zijnde Eemskanaalzone en de geplande P+R Driebond.

De tramverbindingen Hoofdstation-Martiniziekenhuis en Hoofdstation-Kardinge worden op de langere termijn - na 2020 - gerealiseerd.

4.5 Overige speerpunten van Kolibri

• *Station Europapark* - Onderdeel van Kolibri is ook de opening van enkele nieuwe stations in de regio. In Groningen is dit het station Europapark. Streven is vóór 2010 over een volwaardig station te beschikken. In de tussentijd wordt een tijdelijk station

gebruikt. Voor de lange termijn gaan de gedachten uit naar een station bij Hoogkerk en ter hoogte van Vinkhuizen.

• *Busbaan Peizerweg* - De busbaan Peizerweg is nog niet af. Bij Hoogkerk komt een transferium en dan gaat de bus gebruik maken van de voormalige tramtunnel zodat de verkeersdrukte op de rotonde bij Hoogkerk wordt vermeden. In de stad is de inzet in deze collegeperiode de busbaan parallel aan de Koeriersterweg te realiseren en de planvorming voor het gedeelte tussen de Paterswoldseweg en het Emmaviaduct af te ronden.

• *HOV-as Kardinge-* Kardinge heeft een snelle busverbinding via het Oosterhamriktracé met veel reizigers. Omdat een tram naar Kardinge is gepland na 2020 en de wens leeft om de bussen van de Grote Markt te halen bij de komst van de tram, worden mogelijkheden voor een kwaliteitssprong op dit tracé verkend. Deze kwaliteitssprong kan door de realisatie van comfortabele haltevoorzieningen, de inzet van nieuw materieel en het verbeteren van de reisinformatie. Hierdoor krijgt deze verbinding de kwaliteiten van een HOV-as.

• *Milieuvriendelijk materieel* - Het materieel, de 'hardware' van bussen, trams en treinen bepaalt in grote mate kwaliteit en imago van het openbaar vervoer. Daarom wordt ingezet op goed, schoon en modern materieel dat comfortabel vervoert en het milieu minimaal belast. Met de recent verleende concessies voor bus- en regionaal treinvervoer is op dit gebied al een hele moderniseringslag gerealiseerd. In de nieuw te verlenen concessie voor het stads- en streekvervoer (2009) worden de eisen aan de emissie van de bussen verder aangescherpt. De vervoerder wordt zo verplicht schone en energiezuinige bussen in te zetten.

• *Dynamische reisinformatie* - Een opgave voor de komende jaren is de reisinformatie up-to-date te houden en eenvoudig

toegankelijk te maken, want de standaard dienstregeling is voor velen een puzzel. Met dynamische reisinformatiesystemen kan de reiziger de informatie worden gegeven waar hij/zij op dat moment behoefte aan heeft. Wij willen in ieder geval op de belangrijke knooppunthaltes - zoals het Hoofd- en het Noorderstation - een dergelijk systeem introduceren. Dit vraagt aanpassingen bij de haltes zoals het aanbrengen van displays en intelligente boordcomputers in de voertuigen. Een andere mogelijkheid is het verstrekken van reisinformatie via de mobiele telefoon of andere draadloze technieken. Aansluiting wordt gezocht bij Wireless Groningen. Samen met het OV-bureau gaan we de mogelijkheden na.

4.6 Goed toegankelijk openbaar vervoer

Ook ouderen en minder validen moeten zo lang mogelijk gebruik kunnen maken van regulier openbaar vervoer. Met een dicht haltenetwerk in de stad, de inzet van lagevloerbussen en een flink aantal op hoogte gebrachte haltes faciliteren we hen. Maar er blijven situaties waarin het regulier openbaar vervoer niet langer toereikend is. Hiervoor willen we een adequate oplossing bieden. De komende periode bepalen we hoe dit ‘vangnet’ er uit zou moeten zien.

4.7 Marketing en productverbetering

Om openbaar vervoer goed te laten functioneren is een goede marketing en communicatie met de klant belangrijk. In onze regio is het OV-bureau hiervoor verantwoordelijk. Met deze unieke opzet lopen we vooruit op de rest van Nederland. Het OV-bureau heeft als opdracht continu te zoeken naar verbeteringen in ons openbaar vervoersysteem.

5. De auto

5.1 Huidige situatie ringwegen

5.2 Huidige situatie overige wegen in de stad

5.3 De doorstroming komt verder onder druk

5.4 Maatwerk voor ringwegen en stedelijke wegen

5.5 Onze ambitie voor de ringwegen

5.6 Onze ambitie voor de overige wegen in de stad

5. De auto

Hoewel we dat vanuit de leefbaarheidsoptiek soms anders zouden wensen is autobereikbaarheid onlosmakelijk verbonden met het functioneren van stad en regio. De realiteit is dat een groot deel van de ommelanden autoafhankelijk is. Sociaaleconomische factoren en de forse uitbreiding van het aantal woningen en bedrijven maken dat het eind van de automobiliteitsgroei nog niet in zicht is. In de stad is echter op diverse plaatsen de opnamecapaciteit bereikt, waardoor de bereikbaarheid verslechtert en zelfs onvoldoende wordt. Als we niets doen halen we de ruimtelijke, economische en duurzaamheidsambities van stad en regio niet. Het vergroten van de capaciteit van de ring is daarom nodig, maar uitbreiding van de capaciteit van de stedelijke wegen is niet mogelijk en niet aan de orde. In de binnenstad wordt het beleid van een beperkte ruimte voor auto's voortgezet.

5.1 Huidige situatie ringwegen

De zuidelijke ringweg is het grootste verkeersknelpunt van Noord-Nederland. De verkeersproblemen zijn het prominentst ter hoogte van het Julianaplein en bij de aansluiting met de Europaweg. Voor veel routes naar de stad vormen deze punten een bottleneck. Daarmee staat de bereikbaarheid van de stad onder druk. Samen met het rijk en de provincie wordt het Langman-maatregelpakket uitgevoerd. Dat houdt o.a. in:

- extra rijstroken ter hoogte van het Julianaplein
- een betere afstelling van de verkeerslichten Julianaplein
- tunnels onder het Julianaplein door voor het verkeer tussen A28 en Emmaviaduct
- nieuwe bypasses aan weerszijden van de ringweg ter hoogte van de Bornholmstraat
- de aanleg van het Euvelgunnetracé

- en het ‘verlengen’ van de aansluiting Vrijheidsplein tot de aansluiting Laan Corpus den Hoorn.

Eind 2006 is de aansluiting van het Hoendiep op de westelijke ringweg ongelijkvloers gemaakt. Gestart zijn de werkzaamheden om het knooppunt van de westelijke en noordelijke ringweg (inclusief aansluiting Reitdiep) volledig ongelijkvloers te maken evenals de aansluiting van de Bedumerweg op de noordelijke ringweg.

5.2 Huidige situatie overige wegen in de stad

Vooral ten zuiden en oosten van de binnenstad (Hereweg, Paterswoldseweg, Europaweg, Petrus Campersingel, omgeving UMCG) zijn de knelpunten in de autobereikbaarheid dagelijks waarneembaar. Ook in de omgeving van het Martiniziekenhuis en de Laan Corpus den Hoorn is sprake van een forse verkeersstroom die de doorstroming belemmert.

De verkeersdruk in het zuidoosten van de stad neemt nog toe door de ontwikkeling van de Eemskanaalzone en Meerstad. Daarom wordt nieuwe infrastructuur toegevoegd. Binnenkort wordt gestart met de aanleg van de Berlagebrug en daarna wordt de realisatie van de Sontbrug opgepakt. De Berlagebrug en Sontweg vormen belangrijke schakels naar de zuidelijke en oostelijke ringweg en maken de gewenste intensivering in dit gebied mogelijk. Tevens worden de Europaweg en het Damsterdiep ontlast en beschikt Meerstad over een directe aansluiting naar Hoofdstation en binnenstad.

In de omgeving van het Martiniziekenhuis en de Paterswoldseweg wordt momenteel druk gewerkt aan een aanpassing van de infrastructuur. Ter hoogte van de Laan Corpus den Hoorn komt een nieuwe aansluiting op de A7 met parallelle verbindingen naar

het Vrijheidsplein (waarvoor dit plein gereconstrueerd wordt).
Ook de Laan Corpus den Hoorn zelf wordt aangepakt.

5.3 De doorstroming komt verder onder druk

De automobiliteit blijft groeien, een einde is nog niet in zicht. Dat volgt uit prognoses van de sociaaleconomische ontwikkelingen en uit onze ambitie meer woningen en bedrijven te bouwen in stad en regio. De Netwerkanalyse laat zien dat de doorstroming in en rond de stad verder vermindert en dat er nieuwe knelpunten bijkomen.
Een gedachte zou kunnen zijn de T-structuur (A28 - A7) te ontlasten door nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen juist niet daar te concentreren, maar deze meer over de regio te spreiden.

Berekeningen in de Netwerkanalyse laten echter zien dat een dergelijke spreiding geen soelaas biedt. Het regionale wegennet zit namelijk zo in elkaar dat ook in die situatie nog altijd veel verplaatsingen via de T-structuur lopen.

5.4 Maatwerk voor ringwegen en stedelijke wegen

Om de economische ambities waar te maken van de regio met de stad als spin in het web, is de bereikbaarheid per auto van doorslaggevend belang. We willen er alles aan doen deze bereikbaarheid optimaal te houden. De sterke groei van het autogebruik heeft een keerzijde die ons terughoudend maakt in het steeds voldoen aan de vraag naar automobiliteit. Grote stromen autoverkeer leiden veelal tot luchtvervuiling, geluidsoverlast, visuele hinder en barrièrewerking. Terwijl in de stad veel functies tot hun recht moeten komen binnen een beperkte ruimte. Dat maakt dat er een grens is aan de ruimte in de stad om meer verkeer toe te laten. Om deze problematiek het hoofd te bieden is maatwerk nodig. Daarom is onze inzet voor de wegen in de bestaande stad anders dan wat wij op de ringwegen voor ogen hebben.

5.5 Onze ambitie voor de ringwegen

Om onze ambities waar te maken is het cruciaal dat de stad en de regio goed bereikbaar zijn. Daarvoor moet het verkeer op de ringwegen zo goed mogelijk doorstromen. Stroomt het verkeer hier vlot door, dan blijft het verkeer zo lang mogelijk op de ringweg. Zo zorgt een goed functionerende ring ervoor dat de druk op het onderliggend wegennet beperkt wordt. Een capaciteitsuitbreiding van de ring moet uiteraard voldoen aan wettelijke normen qua geluidsbelasting en luchtkwaliteit: waar nodig worden daarvoor maatregelen getroffen

De Langmanmaatregelen op de zuidelijke ringweg bieden wel verlichting van de huidige knelpunten, maar geen oplossing voor de lange termijn. De noodzakelijke bereikbaarheidskwaliteit op lange termijn wordt niet gehaald zonder de capaciteit van de zuidelijke ringweg te vergroten. Daarom wordt met de regio ingezet op een traject voor een toekomstvaste oplossing voor de zuidelijke ringweg. De weg moet worden opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Hiervoor is een planstudie noodzakelijk. Bij die planstudie is ons uitgangspunt: inpassing met respect voor de directe omgeving en aandacht voor de consequenties op gebied van leefbaarheid.

De omgeving van de A7 manifesteert zich steeds meer als een ontwikkelingszone (Kempkensberg, Europapark, Station Zuid, Laan Corpus den Hoorn). Bij een verdere intensivering is de verwerkingscapaciteit van de onderliggende wegen bereikt. Verdere intensivering van ruimtelijke functies rond de weg is alleen mogelijk als de verkeersstructuur in dit gebied meegroeit. Bij mogelijke oplossingen voor de A7 en aanpassingen van de verkeerstructuur worden de ruimtelijke ontwikkelingen in de A7-zone dan ook als uitgangspunt meegenomen.

Binnenkort start de provincie in samenspraak met de gemeente een studie naar het ongelijkvloers maken van de oostelijke ringweg. Voor de periode 2010-2014 ligt er een principe-afspraak om samen met de provincie geld te blijven reserveren voor deze aanpak.

Op lange termijn wordt in de westelijke ringweg de aansluiting met de Siersteenlaan/ Pleiadenlaan ongelijkvloers gemaakt. Dat geldt ook voor de aansluiting met de Friesestraatweg en het sportpark Vinkhuizen in combinatie met het opheffen van de bestaande aansluiting met de Metaallaan.

5.6 Onze ambitie voor de overige wegen in de stad

In een stad die én groeit én leefbaar wil zijn, kan het autoverkeer niet blijven doorstromen. De capaciteit van de lokale wegen kan niet substantieel groter worden. De ruimte is er niet, en bovendien stelt ook het milieu een grens, vooral bij de luchtkwaliteit en de geluidsoverlast. De gevolgen van infrastructurele aanpassingen moeten voldoen aan wettelijke milieunormen en grenswaarden. Ook kunnen of willen we op bepaalde plekken in de stad geen extra verkeersruimte omwille van de ruimtelijke kwaliteit die we voorstaan.

Autoverkeer dat in spitstijden op drukke routes de stad inrijdt doet er gewoonweg langer over. Het alternatief dat we bieden is een ringweg waarop het verkeer vlot doorstroomt met strategisch gelegen P+R-voorzieningen die aansluiting geven op comfortabel, frequent en snel openbaar vervoer. In onze visie liggen de P+R-voorzieningen direct tegen de ringweg aan zodat automobilisten snel en zonder zoeken kunnen parkeren. Ook hoogwaardig openbaar vervoer vanuit de regio (Kolibri) maakt het mogelijk snel in de stad te komen.

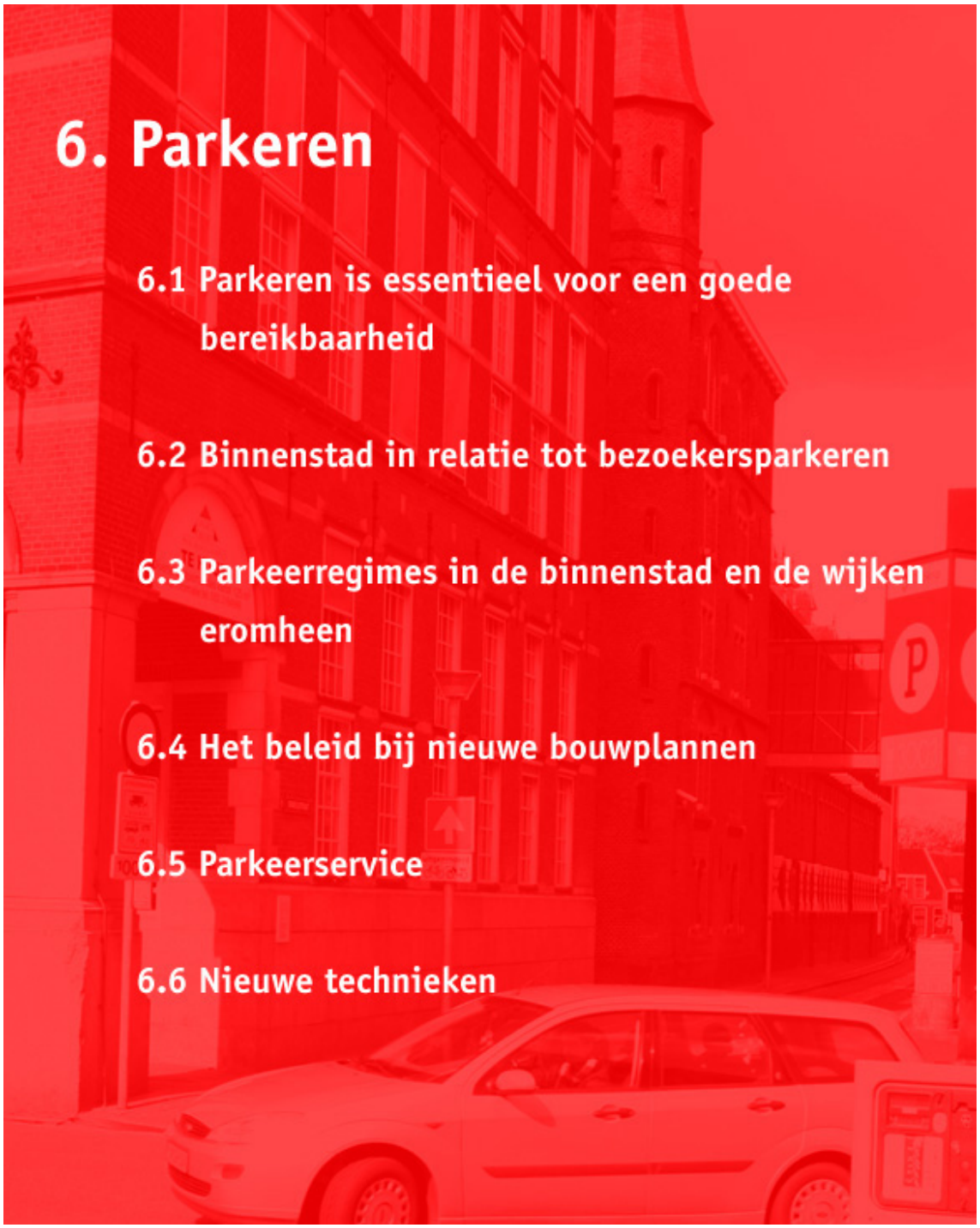
Om de overbelasting van drukke stedelijke wegen zo kort mogelijk te laten duren, willen we de bestaande wegcapaciteit wel optimaal gebruiken. Daarom worden alle mogelijkheden benut om de doorstroming te bevorderen door het beter afstellen

en onderling koppelen van verkeerslichtregelingen. In dit kader komt ook meer en meer nadruk op het sturen van verkeersstromen, een verdere uitbouw van parkeerbewegwijzeringssystemen, slimme infrastructurele aanpassingen en het spreiden van het verkeer over de dag en de week.

De diepenring willen we herinrichten zodat het aantrekkelijk wordt om te vertoeven langs het water. De planvorming willen wij deze collegeperiode uitvoeren.

Waar grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen gepland zijn, zijn er ook mogelijkheden de infrastructuur uit te breiden en te verdichten. Behalve mogelijk is dat veelal ook nodig, namelijk waar de bereikbaarheid een essentiële voorwaarde is om een locatie tot ontwikkeling te brengen. Dit geldt in elk geval voor twee locaties in de stad: het Oosterhamriktracé en de Berlagebrug / Sontbrug.

Met de komst van het Euvelgunnetracé krijgt de Europaweg, ten zuiden van de Zuidelijke Ringweg, een lichtere functie dan autosnelweg. Om de bedrijvencomplexen Eemspoort en Eemspoort-Zuid te ontsluiten ligt er de wens van een nieuwe aansluiting op de Europaweg. De minder zware functie van de Europaweg maakt dat deze aansluiting gelijkvloers kan worden uitgevoerd.



6. Parkeren

6.1 Parkeren is essentieel voor een goede bereikbaarheid

6.2 Binnenstad in relatie tot bezoekersparkeren

6.3 Parkeerregimes in de binnenstad en de wijken eromheen

6.4 Het beleid bij nieuwe bouwplannen

6.5 Parkeerservice

6.6 Nieuwe technieken

6. Parkeren

Om te kunnen voldoen aan de parkeervraag wordt de komende jaren gewerkt aan de bouw van een aantal parkeergarages nabij de binnenstad. Maar voor de binnenstedelijke verkeersdruk en de leefbaarheid willen we nog liever dat automobilisten parkeren aan de rand van de stad op een P+R-terrein. Daarom gaan we op strategische plaatsen nieuwe P+R-terreinen aanleggen en de kwaliteit van de bestaande terreinen verhogen. Voor de woonwijken met een hoge parkeerdruk van buitenaf blijven we een restrictief parkeerbeleid voeren. In wijken waar de bewoners zelf zorgen voor een hoge parkeerdruk, willen we kijken of we het autobezit kunnen ontmoedigen. Bij nieuwe ontwikkelingen is het uitgangspunt dat er voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd.

6.1 Parkeren is essentieel voor een goede bereikbaarheid

Goede autobereikbaarheid houdt in: vlot bij de bestemming kunnen komen én daar vlot kunnen parkeren. De realiteit is dat op enkele aanrijroutes naar de binnenstad de autodoorstroming op piekmomenten stagneert. Maar een helder en toereikend parkeersysteem draagt bij aan de autobereikbaarheid van Groningen. De afgelopen periode is daarom hard gewerkt aan de bouw en planning van nieuwe parkeergarages, terwijl ook de P+R-voorzieningen grote groepen automobilisten van dienst zijn.

6.2 Binnenstad in relatie tot bezoekersparkeren

Veel op straat geparkeerde auto’s, dat gaat niet samen met een veelheid aan functies en een aangenaam winkelklimaat. Daarom is het aantal parkeerplaatsen op straat in de binnenstad de laatste jaren omlaag gebracht en zijn deze plaatsen

gecompenseerd in parkeergarages. Met een tijds- en tariefafhankelijk systeem wordt het parkeergedrag van de binnenstadsbezoekers gestuurd. In het hart van het centrum is weliswaar een aantal parkeerplaatsen beschikbaar, maar dit aantal is beperkt en de tijd die men er mag staan ook: maximaal 1 uur. Aan de rand van en in de binnenstad zijn parkeergarages gelegen waar de bezoeker langer kan parkeren. Tot slot beschikken we aan de rand van de stad over een aantal P+R-terreinen waar gratis en langdurig geparkeerd mag worden. Vanaf deze terreinen kan men tegen een laag tarief met het openbaar vervoer naar het centrum heen en weer. Deze formule is succesvol, want in 2006 hebben circa 1,3 miljoen reizigers van deze voorziening gebruik gemaakt en jaarlijks zien we nog steeds een groei van 5-10%. Overigens maken niet alleen bezoekers gebruik van de P+R-terreinen: het UMCG en het Martiniziekenhuis laten werknemers op P+R-terreinen parkeren en bieden aanvullend bedrijfsvervoer.

Omdat ons parkeerbeleid goed werkt zetten we deze koers voort. We anticiperen op een groeiende vraag naar parkeerplaatsen voor bezoekers door het aantal parkeerplaatsen in parkeergarages en op P+R-terreinen uit te breiden. Bij de garages gaat het om de beoogde Damsterdiepgarage (540 plaatsen), de in aanbouw zijnde CiBoGa-garage (1.250 plaatsen) en de nieuwe garage onder het Groninger Forum (460 plaatsen). De Forumgarage dient ter vervanging van de Nabergarage (230 parkeerplaatsen) die wordt gesloopt alvorens het Groninger Forum kan worden gebouwd. Met deze uitbreiding kan de vraag naar parkeerplaatsen voor de komende jaren worden gefaciliteerd. Verdere uitbreiding met nieuwe garages kan alleen wanneer de toeleidende infrastructuur voldoende restcapaciteit heeft en er geen financiële consequenties zijn voor de overige gemeentelijke garages.

Ketenmobiliteit is een belangrijk wapen in de strijd om de stad voor automobilisten bereikbaar te houden. Wij maken ons hard om de komende jaren in hoog tempo nieuwe P+R-terreinen te realiseren. Uitgangspunt is wel dat alle nieuwe terreinen direct grenzen aan de ringwegen. Op korte termijn gaat het om P+R Hoogkerk en P+R Euroborg (aan de Bornholmstraat ter vervanging van P+R Sontweg). Op lange termijn staan P+R-terreinen nabij Zernike en op Driebond op het programma. In principe zijn de laatste twee gekoppeld aan de komst van de tram, maar het terrein bij Zernike kan tot die tijd alvast worden bediend met de bestaande buslijnen die van en naar Zernike rijden. Daarom staan wij een versnelde realisering van dit terrein voor.

De bestaande P+R-terreinen krijgen een kwaliteitsimpuls door het realiseren van goede bestrating, goede halte-informatie, meer voorzieningen etcetera. We willen de P+R vanaf de ringweg met dynamische borden aanduiden waarop actuele informatie wordt gegeven over de reistijd vanaf de P+R naar het centrum.

Wij willen met (grote) bedrijven in de (binnen)stad afspraken maken over het gebruik van P+R. Als een deel van de werknemers voor deze voorziening kiest (in combinatie met aanvullend bedrijfsvervoer) kan dit de druk op de stadswegen verlichten.

De diepenring wordt heringericht. Daarbij gaat de aandacht uit naar de functie die de diepenring vervult in de ontsluiting van de parkeergarages. Om de diepenring fietsvriendelijker te maken wordt de parkeercapaciteit van de ring zelf verlaagd. Dat heeft financiële consequenties: minder parkeeropbrengsten.

6.3 Parkeerregimes in de binnenstad en de wijken eromheen

De binnenstad en de aangrenzende wijken zijn ontworpen en gebouwd toen de auto nog geen rol van betekenis vervulde in onze samenleving. Vandaag is de vraag naar parkeerplaatsen in deze gebieden groter dan het aanbod. Daarom zijn in deze wijken parkeerregimes ingesteld. Hiermee sturen wij de verdeling van de schaarse parkeerruimte. Voor de binnenstad willen we ruimte bieden aan bezoekers (winkelend publiek), in de schilwijken willen we de bewoners en ondernemers ruimte bieden en het parkeren door forenzen en binnenstadsbezoekers ontmoedigen.

Eind 2005 was de parkeerdruk in de binnenstad te groot. Te weinig parkeerplaatsen voor bezoekers door de grote vraag naar parkeerplaatsen voor bewoners. Daarom geldt sinds het voorjaar van 2006 een quotum van 900 uit te geven bewonersvergunningen voor de binnenstad. Om de bewoners van de binnenstad tegemoet te komen, wordt hen de mogelijkheid geboden een plaats te huren in een buurtstalling of een abonnement te nemen voor een parkeergarage. Zolang er

voldoende ruimte in de buurtstallingen beschikbaar is en de klachten beperkt blijven, wordt het quotum verder verlaagd. Het aantal bewonersvergunningen is inmiddels gedaald en nadert het quotum van 900. Op termijn wordt de bestaande garage Haddingestraat (400 plaatsen) omgevormd tot buurtstalling, waardoor een verdere verlaging van het quotum mogelijk is. Dit gebeurt nadat de parkeergarage onder het Groninger Forum in gebruik is genomen.

De parkeermaatregelen in de binnenstad leidden er tot voor enkele jaren toe dat bezoekers en forenzen hun auto's parkeerden in de schilwijken. Begin jaren 90 is een parkeerregime in de eerste schilwijk ingevoerd. Dit parkeerregime heeft zich vervolgens uitgebreid over een groter deel van de stad. In de wijken met dit regime is de overlast van het parkeren van forenzen en binnenstadbezoekers opgelost. Dit regime zal zich in de toekomst verder uitbreiden, want het autogebruik en -bezit (en daarmee de parkeeroverlast) stijgen nog steeds. Met de wijkbewoners en -ondernemers bepalen wij wanneer de tijd rijp is voor invoering.
Naar aanleiding van diverse klachten is onlangs besloten dat vrachtverkeer in de avonduren en in de weekenden niet meer mag parkeren in woonwijken. Er zijn alternatieve locaties aangewezen.

6.4 Het beleid bij nieuwe bouwplannen

Recent heeft de gemeenteraad de nota 'parkeernormen' vastgesteld. Deze nota maakt het mogelijk bouwplannen beter en voor iedereen inzichtelijk te beoordelen op de 'eigen parkeerbehoefte'. Uitgangspunt van de nota is dat het parkeren in principe op eigen terrein plaatsvindt. Dat geldt zowel voor woningbouwprojecten als nieuwe bedrijvigheid. Onze inzet is een strikte naleving van deze nota zodat nieuwe ontwikkelingen een

duurzame parkeeroplossing bieden en de problematiek niet wordt afgewenteld op de omgeving. In uitzonderlijke gevallen kan deels parkeren in het omliggende gebied worden toegestaan.

Het groeiend autobezit maakt dat in enkele wijken zelfs de eigen bewonersvraag naar parkeren het aanbod overtreft. In deze gevallen willen wij bekijken of er in het kader van nieuwbouwplannen iets aan het parkeervraagstuk gedaan kan worden. Samen met de woningcorporaties streven we naar een aantrekkelijker woonomgeving, waarbij investeringen om 'blik op straat' te beperken niet uit de weg worden gegaan. In het Nieuw Lokaal Akkoord (2007) hebben corporaties en gemeente afgesproken dat per project wordt onderzocht wat de beste parkeeroplossing is, gelet op de omstandigheden in de wijk. Daarbij is het denkbaar dat in specifieke situaties de gemeente de exploitatie van eventueel gebouwde parkeervoorzieningen op zich neemt.

In de komende periode onderzoeken wij ook mogelijkheden om het bezit van de 'tweede en derde auto' via het parkeerregime te ontmoedigen. Dat kan bijvoorbeeld door progressie in het tarief per extra auto, mogelijk ook gekoppeld aan de milieueffecten ervan.

6.5 Parkeerservice

We willen alle processen rondom het onderwerp parkeren zo soepel mogelijk laten verlopen. Dat betekent ook een snelle, foutloze en klantvriendelijke afhandeling van administratieve processen in het parkeerbedrijf.

6.6 Nieuwe technieken

Door het op afstand volgen van het gebruik van parkeerautomaten, het belparkeren en monitoringsystemen in garages weten we steeds beter hoe de parkeervraag op welk moment is. Hiermee wordt beleidsinformatie gegenereerd en kunnen gebruikers actueel geïnformeerd worden over de parkeersituatie. Ook kunnen de tarieven beter afgestemd worden op de vraag.

We gaan ons verdiepen in andere vormen van monitoring die maatwerk mogelijk maken. Op basis van de actuele verkeerssituatie, kunnen bezoekers meer gestuurd worden. Over de actuele parkeerdruk in de parkeergarages willen wij de bezoekers nog vóór een P+R-terrein kunnen informeren en direct het adequate alternatief bieden. In de huidige situatie krijgt de bezoeker pas vlak voor een parkeergarage te zien of deze nog vrije plekken heeft of vol is. Hier ligt een mogelijkheid Wireless Groningen (een draadloos datanetwerk) te koppelen aan een reisinformatiesysteem.

7. Goederenvervoer

7.1 (Inter-) nationale en regionale distributie

7.2 Venstertijdengebied

7.3 Erkenningsregeling Stedelijke Distributie

7.4 Commissie van Advies inzake bevoorradingsaangelegenheden

7. Goederenvervoer

Voor het goederenvervoer is onze inzet gericht op de kwaliteit van de bestaande hoofdverbindingen. In de binnenstad gelden venstertijden om de overlast van vrachtauto's tijdens het winkelen te beperken, terwijl stadsdistributie-auto's ook buiten de venstertijden de binnenstad in mogen. Dit regime is toe aan herijking.

7.1 (Inter-) nationale en regionale distributie

Met de ligging aan het Van Starkenborghkanaal en het Eemskanaal bevindt Groningen zich aan een nationale hoofdvaarroute van de hoogste klasse. Sinds september 2005 is MCS Containerterminal Westerbroek operationeel aan het Winschoterdiep, net buiten de stad Groningen.

Met de directe ligging aan de A7 en A28 is Groningen een prima uitvalsbasis naar de Randstad en Noord-Duitsland. Vooral voor de bedrijven in de gebieden Eemskanaal, Driebond, Eemspoort en Winsterschoterdiep is een vlotte distributie een absolute randvoorwaarde. Ook het toekomstige bedrijventerrein Westpoort is sterk georiënteerd op distributie en transport.

Bereikbaarheid is een belangrijke vestigingsfactor voor bedrijven. Voor personeel en bezoekers, maar vooral ook voor de af- en aanvoer van goederen. Met het uitbreiden van de ringwegcapaciteit wordt hieraan tegemoet gekomen. Ook door nieuwe bedrijven te concentreren op goed bereikbare locaties. Denk aan het Europapark, de Eemskanaalzone, het Zerniketerrein, het UMCG/Bodenterrein en de omgeving Martiniziekenhuis. Het goederenvervoer is dan ook gebaat bij de maatregelen die in hoofdstuk 5 (auto) zijn genoemd.

7.2 Venstertijdengebied

Groningen heeft een oude binnenstad met straten die niet berekend zijn op dagelijks bezoek van brede vrachtwagens en bestelverkeer. Sinds jaar en dag is het beleid er bovendien op gericht de binnenstad autoluw te maken. Toch moeten winkels in het centrum hun voorraad aangeleverd krijgen. Dat wringt soms. Met venstertijden voor de binnenstad wordt de vrijheid van het aanlevertijdstip beperkt: de logistieke planning van de vervoerders moet zodanig zijn dat voor 11.00 uur alle vrachtwagens de binnenstad hebben verlaten. We blijven dan ook zoeken naar slimme oplossingen om ondernemers te faciliteren bij hun bevoorrading zonder afbreuk aan de leefbaarheid in de drukke binnenstad.

7.3 Erkenningsregeling Stedelijke Distributie

Groningen kent sinds 1995 een erkenningsregeling voor vervoerders, waardoor het mogelijk is buiten de venstertijden de binnenstad te bevoorraden. Om hiervoor in aanmerking te komen moeten distributeurs minimaal honderd zendingen op minstens twintig adressen per dag afleveren in kleine (bij voorkeur milieuvriendelijke) voertuigen. Deze regeling is toe aan herijking, omdat de milieunorm voor de voertuigen is verouderd. Tevens is er extra aandacht voor de verslevereanties.
De praktijk is dat veel vrachtauto's toch buiten de venstertijden laden en lossen. Met de herijking van de erkenningsregeling zetten we in op een sluitende handhavingmethode.

7.4 Commissie van Advies inzake bevoorradingsaan-gelegenheden

Om een goed contact te houden met de ondernemers, verladers en vervoerders fungeert sinds 1995 een 'Commissie van Advies inzake bevoorradingsaangelegenheden'. Deze commissie adviseert ons en wordt betrokken bij de invulling van de voorgenomen plannen.

8. Verkeersveiligheid

8.1 Verkeersveiligheid hoge prioriteit

8.2 Infrastructuur

8.3 Verkeerseducatie

8.4 Handhaving

8.5 Speerpunt: schoolomgevingen

8. Verkeersveiligheid

In de duurzaamste stad van Nederland moeten de inwoners zich veilig voelen, ook in het verkeer. Verkeersveiligheid staat hoog op onze agenda. Het gaat ons daarbij om een combinatie van maatregelen in de infrastructuur, educatie en handhaving. Alle verkeersveiligheidsprojecten hebben met deze elementen te maken.

8.1 Verkeersveiligheid hoge prioriteit

Hoewel het aantal autokilometers en ook het fietsgebruik explosief zijn gegroeid, vallen er minder slachtoffers in het verkeer dan vroeger. Dat is geen reden tot achterover leunen. Gezien het maatschappelijk belang van verkeersveiligheid is voortdurende en structurele aandacht nodig en elke verbetering welkom.

Verkeersveiligheid betekent ook: niet belemmerd worden in bewegingsvrijheid. Dit geldt vooral voor kwetsbare verkeersdeelnemers, de voetgangers en fietsers en dan vooral de ouderen en kinderen. Het onderwerp staat dicht bij de Stadjers, het leeft in de wijken en op de scholen. Daarom vraagt het om een zorgvuldige communicatie en samenspraak met de direct belanghebbenden.

Verder is het van belang verkeersveiligheid direct te betrekken in het proces van nieuwbouwplannen (denk aan Meerstad), vooral wanneer het gaat om scholen. Een duurzame inrichting kan lastige en kostbare ingrepen achteraf voorkomen.

Voor optimale verkeersveiligheid is afstemming nodig van maatregelen op het gebied van infrastructuur, educatie en handhaving. Deze integrale benadering vraagt om een nauwere

samenwerking met de politie maar ook met bijvoorbeeld ouders en leerkrachten.

8.2 Infrastructuur

Verkeersongevallen worden geregistreerd, zodat kenbaar wordt op welke locaties zich veel ongevallen voordoen (de zogenoemde blackspots). Deze locaties worden kritisch bekeken. De infrastructuur wordt er aangepast als de verkeersveiligheid daarbij gebaat is. De afgelopen periode zijn diverse van die blackspots aangepakt. Verschillende kruispunten zijn in dit kader gereconstrueerd tot een rotonde.

De afgelopen jaren is invulling gegeven aan het landelijk beleid 'Duurzaam Veilig' met het inrichten van 30 km/u gebieden in de woonwijken, de inrichting van gebiedsontsluitingswegen en de inrichting van 60 km/u gebieden buiten de bebouwde kom. Op enkele locaties in de stad na (waar nog aanpassingen noodzakelijk zijn, die de komende tijd worden aangepakt) is dit traject afgerond. Daarnaast wordt bekeken of de huidige inrichting voldoet en waar nodig worden aanvullende maatregelen getroffen. Engelbert, Middelbert en Dorkwerd worden in ieder geval ingericht als 30 km/u gebieden.

In sommige situaties is het scheiden van voetgangers, fietsers en auto's niet de beste methode om de verkeersveiligheid te vergroten. Menging kan als resultaat opleveren dat zowel de verkeersafwikkeling als de verkeersveiligheid verbetert: iedereen let extra op. Bovendien biedt dit kansen om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. Voor het toepassen van dit 'shared space'-principe staan wij open.

8.3 Verkeerseducatie

In de afgelopen periode is een min of meer vast pakket van educatieprojecten uitgevoerd. In 2006 is deze aanpak geëvalueerd. Gebleken is dat het aanbod van educatieprojecten een vernieuwende impuls kon gebruiken, omdat inzichten over gedragsbeïnvloeding in het verkeer veranderen. Er komt regie op dit beleidsaspect, waarbij we op zoek gaan naar aansprekende educatieprojecten om te komen tot een leuk en uitdagend programma. Zo is voor basisschoolkinderen het ANWB Streetwise-project toegevoegd en voor jongeren in het voortgezet onderwijs de clinics over veilig uitgaan. Overigens wordt in het programma aansluiting gezocht bij de provinciale doelstellingen. Daarom onder meer ook aandacht voor jonge automobilisten met Trials, een rijvaardigheidstraining voor jongeren tussen de 18 en 24 jaar.

Daarnaast willen we de communicatie over infrastructurele maatregelen niet meer beperken tot inspraak op het ontwerp en bulletins over werk in uitvoering. Ook het inbedden van een nieuwe verkeerssituatie in het verkeersgedrag verdient verbetering. Een infrastructurele ingreep nabij een school, bijvoorbeeld, vraagt om contact met de school en de kinderen over hoe zij kunnen omgaan met de veranderde verkeerssituatie.

8.4 Handhaving

Met de politie wordt geregeld overlegd over mogelijkheden om handhaving in het verkeer zo effectief mogelijk te maken. Zo is onlangs gestart met een project om subjectieve verkeersonveiligheid tegen te gaan in 30 en 60 km/h gebieden én in schoolomgevingen. De eerste stap is dat bewoners zich melden met een ‘probleemweg’ waarover gevoelens van subjectieve onveiligheid leven (bijvoorbeeld door te hard rijden).

De tweede stap is dat de gemeente een nulmeting houdt (objectivering van de klachten). Tegelijkertijd wordt een enquête onder de bewoners gehouden. Vervolgens gaat de politie (die hiervoor meer middelen beschikbaar heeft gesteld) over tot handhaving op snelheidsovertredingen. Deze aanpak biedt de mogelijkheid ook op het gebied van handhaving tegemoet te komen aan klachten van bewoners en ouders over verkeersonveiligheid in de straat en in de schoolomgeving.

8.5 Speerpunt: schoolomgevingen

Kinderen worden steeds vaker met de auto naar school gebracht, waardoor hun zelfstandige mobiliteit afneemt. Dit terwijl schoolomgevingen veelal niet zijn ontworpen op veel autoverkeer. Het gevolg is een verkeerschaos rondom het openings- en sluitingstijdstip van de school.
Uit landelijke cijfers blijkt dat het aantal ongevallen waarbij kinderen zijn betrokken jaarlijks afneemt, uitgezonderd de kinderen in de leeftijdscategorie 12-14 jaar.

Beide trends hangen met elkaar samen. Door het afnemen van zelfstandige mobiliteit van kinderen doen ze minder verkeerservaring op, wat zich wreekt op het moment dat ze zelfstandig met de fiets naar het voortgezet onderwijs gaan.

De afgelopen jaren heeft de herinrichting van alle 30 km/h-gebieden veel inzet gevergd. Nu heeft de verkeersveiligheid rond basisscholen en veilige schoolroutes prioriteit. De komende periode wordt geïnvesteerd aan het verkeersveiliger maken van de schoolomgevingen van alle basisscholen. Dat gebeurt in nauwe samenspraak met de scholen, kinderen, ouders en politie. In de projecten worden verbanden gelegd met het verkeersonderwijs, het gedrag van ouders en indien nodig ook met handhaving.

Daarnaast start een experiment met zogenaamde school-thuisroutes. Dit zijn kindvriendelijke routes door de wijk, die kinderen uitnodigen zelfstandig naar school te gaan. Zo doen ze ervaring op in het verkeer.

gemeente Groningen

verslag

VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

Datum: 16 maart 2011
Plaats: nieuwe raadzaal
Tijd: 16.30 – 19.05 uur

Aanwezig: mevrouw A.M.J. Riemersma (voorzitter, Stadspartij), de dames H. Rademaker (SP), I.M. Jongman-Mollema (ChristenUnie), de heren W. Moes (PvdA), J. Spakman (PvdA), A. de Rooij (PvdA), M.D. Blom (VVD) *t.v.v. mevrouw S.A. Koebrugge*, J. Evenhuis (VVD), M.T. Gijsbertsen (GroenLinks) *t.v.v. de heer V.G.F. Möhlmann*, B. Copinga (Stadspartij) *t.v.v. de heer G.J.D. Offerman*, R.P. Prummel (Stadspartij), J.P. Dijk (SP), J.H. Luhoff (D66), A.J. Wonink (D66), J. Seton (CDA), J.P.A. van Rooij (Student en Stad), G.J. Kelder (Partij voor de Dieren)
Namens de griffie: mevrouw F.Hijlkema (commissiegriffier)
Namens het college: de dames C.T. Dekker (GroenLinks) en J.A. Visscher (SP)
Afwezig m.k.: mevrouw S.A. Koebrugge (VVD), de heren V.G.F. Möhlmann (GroenLinks) en G.J.D. Offerman (Stadspartij)
Verslag: de heer J. Bosma (Notuleerservice Nederland)

A. ALGEMEEN DEEL

A.1. Opening en mededelingen

De voorzitter:

- Opent de vergadering om 16.30 uur en heet de aanwezigen hartelijk welkom.
- Wijst op het werkbezoek Groen Gas op 1 april 2011 vanaf 13.00 uur.
- Meldt dat de tijdelijke opvolger van commissiegriffier Hijlkema, de heer Dekker van RO/EZ, op de tribune zit.

Wethouder Visscher:

- Is verheugd met het landelijk voornemen gemeenten die aan bron- of nascheiding doen gelijk te behandelen. Blijft zich inzetten voor statiegeld op plastic en betrekt zwerfafval daarbij.

Wethouder Dekker:

- Kondigt aan dat de heer Jager op 1 april om 00.30 uur de fietsenstalling aan de Peperstraat zal openen.

A.2. Vaststelling agenda

- A.4.2 Herziening Masterplan Oosterhamrikzone is verschoven naar de commissie Ruimte en Wonen d.d. 23 maart 2011.
- A.4.2 is nu de begrotingswijziging voor herstel zoutloods Milieudienst.

De agenda wordt gewijzigd vastgesteld.

A.3. Lange termijnagenda en lijst moties en toezeggingen

Dhr. Seton (CDA):

- Vraagt mede namens de ChristenUnie de analyse van het jaarverslag van het Parkeerbedrijf dit voorjaar te bespreken.
- Wil weten wanneer de raad informatie krijgt over geluidsoverlast A7.

Wethouder Visscher:

- Presenteert de voortgang van verruiging groen in de bezuinigingsrapportage (LTA31).
- Doet haar best volgende maand de visie en verordening begraven te leveren (LTA32).
- Verbetert dat de jaarrekening ARCG 2010 in juni in plaats van mei gereed zal zijn (LTA58).
- Heeft zeer recent de toezegging over kelderluiken en verlichting van DUO afgehandeld.
- Is de brief over hondenbeleid aan het afronden (toezegging 16).
- Heeft eerder informatie verstrekt over zout en viaduct Parkweg-Hoornsediep (toezegging 7).

Wethouder Dekker:

- Heeft binnen twee weken een gesprek met omwonenden A7 en informeert de raad voor de volgende commissievergadering.

Beide stukken worden conform deze wijzigingen vastgesteld.

A.4. Conformstukken

A.4.1. Raadsvoorstel: Verkeerseducatieprogramma 2011

Het raadsvoorstel wordt als conformstuk geagendeerd voor de raadsvergadering van 30 maart 2011.

A.4.2. Raadsvoorstel: Begrotingswijziging voor herstel zoutloods MD

Dhr. Van Rooij (Student en Stad):

- Verzoekt in het vervolg bij meerdere mogelijke oplossingen een volledige afweging bij te voegen.

Wethouder Dekker:

- Zegt toe de afweging tussen de zes oplossingen na te zenden.

Het raadsvoorstel wordt als conformstuk geagendeerd voor de raadsvergadering van 30 maart 2011.

A.5 Rondvraag

Dhr. De Rooij (PvdA):

- Stelt voor een tramexcursie te organiseren voor gemeenteraden en Provinciale Staten om nieuwe leden te informeren.

Dhr. Moes (PvdA):

- Vraagt opheldering over de verwarrende situatie bij de Berlagebrug, waar een oversteek rechtdoor naar de Oliemuldersweg niet is toegestaan.

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- Vraagt wanneer het Emmaviaduct opgeknapt gaat worden.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Wil weten waarom ondanks een motie uit oktober 2010 het college de ouderenraad en de gehandicaptenadviesraad niet structureel heeft opgenomen in het platform RegioTram.

Mw. Rademaker (SP):

- Sluit zich aan bij de vraag van de ChristenUnie.

Dhr. Van Rooij (Student en Stad):

- Wijst op een docent die met studenten verkeersoplossingen voor Zernike ontwikkeld heeft. Is de wethouder bereid hier kennis van te nemen en met de docent in gesprek te gaan?

Wethouder Dekker:

- Dacht per brief gereageerd te hebben op het Emmaviaduct en komt hier nader op terug.
- Zegt toe na te kijken waarom genoemde raden niet in het platform RegioTram zitten.
- Zegt toe te bezien of de verkeerssituatie bij de Berlagebrug duidelijk is voor gebruikers. Wijst erop dat op verzoek van bewonersorganisaties rechtdoor gaan verboden is om wijkvreemd verkeer te weren.
- Heeft vele oplossingen voor de verkeerssituatie in Zernike bestudeerd, maar is altijd bereid nieuwe ideeën tot zich te nemen. De docent kan contact opnemen met het secretariaat.
- Gaat een excursie naar een tramstad organiseren, de Regiovisie gaat over het trambudget.

B. INHOUDELIJK DEEL

B.1. Dierenwelzijn (op verzoek Partij voor de Dieren)

- **Nota "Van kop tot staart" Dierenwelzijn in Groningen**
- **Reactie van de Partij voor de Dieren op de nota "Van kop tot staart"**
- **Collegebrief 8 februari 2011: stand van zaken Dierenwelzijn**

Dhr. Kelder (Partij voor de Dieren):

- Pleit voor herziening en aanscherping van de nota en kondigt moties aan. Staat open voor onderhandeling om brede steun te verwerven.
- Stelt voor sportvissen af te schaffen. Uit een rapport van het ministerie van LNV blijken vissen schade, stress en dood te ondervinden. Het plezier van de visser zou hier tegenop

wegen, maar een kwart van de vissers kent de eigen gedragscode niet. Bestrijdt cijfers van de stadsecoloog dat de vangkans 1 op 10.000 zou zijn.
- Ziet graag tegengaan van gebruik van wilde dieren in circussen, evenementen en de Sinterklaasoptocht. Een rapport uit 2008 maakt duidelijk dat voor het temmen van olifanten grof geweld gebruikt wordt, ook worden ze kruisgewijs geketend. Zelfs een circusdirecteur vond het belachelijk dat olifanten in optochten meelopen.
- Wijst op het voorbeeld van Winschoten waar sinds 2007 een artistieke duiventil overlast verminderde en dierenwelzijn bevorderde. Duivenmelkerij verbieden is ook een optie.
- Vindt het frappant dat de kinderboerderij jonge dieren fokt alleen voor het plezier van kinderen.
- Vraagt een duurzaam alternatief voor gif te vinden.
- Ziet graag voorlichting over castratie en sterilisatie van huisdieren.

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):
- Dankt de Partij voor de Dieren voor het aanzwengelen van de discussie.
- Herhaalt kritiek op voorlichting over opvang, plagen, verzorging en neutralisatie.
- Looft goede stappen als biologische producten bij de gemeente en het visverbod in natuurgebieden. Pleit voor een verbod op viswedstrijden.
- Noemt handhaving van de Flora- en faunawet bij ruimtelijke ingrepen vaak onvoldoende.
- Vindt het initiatiefvoorstel Diervriendelijk bouwen interessant.
- Steunt de motie over voorkeursbeleid voor circussen zonder wilde dieren.
- Noemt toezicht bij kinderboerderijen een relevant punt.
- Vraagt een extra inspanning corporaties aan afspraken over groen te houden.

Dhr. Moes (PvdA):
- Steunt het college in de realistische balans tussen structurele aandacht voor dierenwelzijn enerzijds en het mogelijk maken van levendigheid en ontwikkeling anderzijds.
- Vindt de neutralisatiemotie sympathiek doch overbodig, het college heeft al het voornemen de Stadjerspas hiervoor in te zetten.
- Wil de motie over voorkeursbeleid voor circussen nader bespreken, inclusief de eventuele financiële gevolgen.
- Is tegen een duiventil, die is duur, lelijk en lost niks op.
- Steunt alternatieven voor gif, maar wespennesten moeten wel bestreden kunnen worden.
- Is niet tegen legale hengelsport, maar voelt wel voor voorlichting bij het verstrekken van vergunningen.
- Hoort graag een reactie op het overtuigende argument van de branchevereniging van circussen tegen olifanten in optochten, namelijk dat het onveilig zou zijn.

Dhr. Copinga (Stadspartij):
- Is blij dat de Partij voor de Dieren aandacht voor dierenwelzijn vraagt.
- Stelt subsidiëring van dierenasiels aan de orde, die de voerkosten niet eens dekt.
- Vindt eventuele beëindiging van de eeuwenoude traditie van dieren in circussen een landelijke kwestie. Er is ook landelijk toezicht op dierverzorging.
- Is van mening dat sportvissers met hun eigen gedragscode geen dieronvriendelijke methoden hanteren.
- Pleit voor het afschaffen van hondenbelasting.
- Ziet mogelijkheden via de Stadjerspas neutralisatie van huisdieren te bevorderen.
- Wijst op mogelijke gevolgschade van een duiventil en pleit voor handhaven van de lage aantallen duiven.

Dhr. Dijk (SP):
- Dankt de Partij voor de Dieren voor hun uitgebreide reactie.
- Betreurt dat de motie olifanten in optochten te verbieden het destijds niet haalde.
- Ziet graag een voorkeursbeleid voor circussen zonder wilde dieren.
- Vindt dat corporaties bij renovatie meer rekening moeten houden met groen.
- Noemt bevorderen van neutralisatie via de Stadjerspas een goed idee.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Complimenteert de Partij voor de Dieren voor hun inspanningen.
- Looft de nota en reactie van het college, dat oog heeft voor ecologie én economie.
- Vindt neutralisatie van katten geen verantwoordelijkheid van de overheid.
- Wijst op het plezier van vissers en de lage vangkans van vissen (1 op 10.000).
- Bezocht een circus en constateerde dat dieren goed verzorgd worden in tegenstelling tot de dramatische verhalen. Bovendien is dit een kwestie van landelijk beleid.
- Is niet tegen een duiventil, zolang de markt er een plaatst.
- Wijst op de landelijke campagne van de ChristenUnie voor eerlijke supermarkten, waar biologische en Fair Trade-producten gestimuleerd worden.

Dhr. Blom (VVD):

- Is blij met de aandacht voor het belangrijke onderwerp.
- Vraagt wat uit eventueel onderzoek is gekomen naar de mogelijkheid eigenaren van huisdieren gericht op te roepen voor trainingen. Wat is het collegestandpunt?

Dhr. Wonink (D66):

- Dankt de Partij voor de Dieren voor de expertmeeting op 17 februari en kan zich grotendeels vinden in de reactie van de Partij voor de Dieren op de nota.
- Is verheugd dat de stadsecoloog het dierenwelzijnbeleid positief beoordeelt.
- Steunt het initiatiefvoorstel niet.
- Vindt voorlichting over neutralisatie belangrijk.
- Voelt voor een voorkeursbeleid voor circussen en wijst erop dat deerniswekkende omstandigheden van circusdieren wetenschappelijk bewezen zijn.
- Noemt toepassen van alternatieven voor gif verstandig.
- Is tegen het schrappen van de gangbare term hengelsport van de website.

Dhr. De Rooij (Student en Stad):

- Complimenteert de Partij voor de Dieren voor haar inzet, maar steunt niet alle moties.
- Heeft geen behoefte aan nieuwe protocollen voor corporaties, handhaven van bestaande afspraken is wel belangrijk.
- Is alleen voor een plaatselijk visverbod in ecologisch belangrijke gebieden.
- Ziet particuliere duiveninitiatieven graag proactief ondersteund.
- Is voor de motie neutralisatie en Stadjerspas.

Dhr. Seton (CDA):

- Kan zich vinden in de nota.
- Deelt de opvatting dat olifanten niet in de Sinterklaastraditie passen.
- Sluit zich aan bij de ChristenUnie wat betreft hengelsport.
- Wijst op juridische risico's van een voorkeursbeleid circussen, dat in de praktijk hetzelfde uit kan werken als een verbod op wilde dieren. Ziet liever afwijzing van een circusaanvraag als de CITES-verklaring ontbreekt, een keurmerk van de branche zelf.
- Deelt de mening niet dat duivengekoer prettig is en ontlasting goed schoon te maken.
- Vindt alternatieven voor gif interessant, zolang het realistisch blijft.
- Acht verplichte cursussen voor dierenbezitters niet passend of nodig.
- Noemt sterilisatie een eigen verantwoordelijkheid van dierenbezitters. Voorlichting past beter dan inkomensafhankelijke financiering.

Wethouder Visscher:

- Gaat door met verduurzaming van gemeentelijke inkoop.
- Houdt zich doorgaans aan de Flora- en faunawet en probeert personeel in de praktijk zo goed mogelijk op te leiden, fouten komen helaas voor.
- Zegt toe bij de VNG aan te dringen op snelle invoering van een landelijke gedragscode stedelijke ontwikkeling.
- Zegt toe meer werk te maken van voorlichting over dieren, eventueel in combinatie met de Stadjerspas. Het valt te bezien of financieel bijdragen aan neutralisatie van huisdieren budgettair haalbaar is.
- Wijst op een brief over hondenbeleid, dat reeds uitvoerig besproken is.

- Zoekt een balans tussen dierenwelzijn en plezier van sportvissers en wijst op het verbod in ecologisch belangrijke wateren te vissen.
- Gaat zeer terughoudend om met gif, al is er bij plaagdierbestrijding en berenklauwen soms geen andere optie.
- Bezocht de duiventil in Winschoten voor 150 duiven. De populatie in Groningen is echter 6.000 duiven. Duiventillen vragen een enorme investering, de gemeente is wel bereid particuliere initiatieven te faciliteren.
- Wil zich verdiepen in de voor- en nadelen van een voorkeursbeleid voor circussen zonder wilde dieren. Onderzoekt de suggestie op het CITES-keurmerk te handhaven en plaatst het onderwerp op de lange termijnagenda. Volgens het CITES-keurmerk hadden olifanten niet mee mogen lopen in de Sinterklaasoptochten.
- Zegt toe met alle gemeenten en corporaties mogelijkheden en goede voorbeelden te bespreken van bevorderen van ecologisch groen op terreinen in het kader van diervriendelijk bouwen.

Het raadsvoorstel wordt als discussiestuk geagendeerd voor de raad van 30 maart 2011.

B.2. Collegebrief d.d. 2 december 2010: Evaluatie ecologisch beheer 2010 en planning ecologisch beheer 2011 (op verzoek van GroenLinks)

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):
- Is blij met de goede projecten, zoals park Selwerd en de aanpak van geveltuinen.
- Krijgt graag een beeld wat de bezuinigingen voor dit beleid betekenen.
- Leest dat 90% van de doelstellingen behaald is, hoe zit het met de overige 10%?
- Had de indruk dat vergisting goed voor het milieu en goedkoper is. Klopt dat?

Dhr. Prummel (Stadspartij):
- Is blij met de voortgang, het college is op de goede weg.

Dhr. Dijk (SP):
- Roept op voorzichtiger om te gaan met geveltuinen op stoepen en straten.

Dhr. Kelder (Partij voor de Dieren):
- Sluit zich aan bij de bijdrage van GroenLinks.

Wethouder Visscher:
- Komt in de bezuinigingsrapportage uitgebreid terug op de gevolgen, die te maken hebben met verruiging.
- Wijst op het nieuwe inzicht dat vergisting financieel onrendabel is. Ook blijft een restproduct over. Groningen kijkt met provincie, waterschap, gemeenten en SuikerUnie naar andere mogelijkheden, in de loop van het jaar volgt de uitkomst.
- Noemt voorlichting en behoud van groene stadsranden door de stad compact te houden als voorbeelden verstening tegen te gaan.
- Probeert beschadiging aan geveltuinen door borstelen of schoffelen te voorkomen.

B.3. Collegebrief d.d. 16 december 2010: Stand van zaken project Semmelweisstraat (op verzoek van D66)

Dhr. Luhoff (D66):
- Verbaast zich dat 31 parkeerplaatsen een vrijstelling krijgen, terwijl in 2009 tot betaald parkeren in de schilwijken – waaronder Corpus den Hoorn – is besloten.
- Bespreekt graag ideeën over parkeer- en vrijstellingenbeleid in bredere zin.
- Pleit ervoor de insprekers uit de wijk goed in te lichten.

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):
- Deelt de verbazing van D66 en pleit voor naleving van het beleid Blik van straat.

Dhr. Seton (CDA):
- Deelt de principiële vraag of het in strijd is met gemeentelijk beleid.
- Vraagt of parkeren in de wijk daadwerkelijk kan.
- Informeert of het besluit tot vrijstelling omkeerbaar is en wat de gevolgen dan zijn. Het was beter eerder de fundamentele discussie te voeren, nu is het een voldongen feit.

Mw. Jongman (ChristenUnie):
- Noemt incidenteel afwijken van het beleid ondergraving van de parkeernorm.

Dhr. Evenhuis (VVD):
- Vraagt wie verantwoordelijk is: Oranjewoud, Nijestee of de gemeente?

Dhr. De Rooij (PvdA):
- Gaat tandenknarsend akkoord met de vrijstelling bij dit overigens mooie project.

Dhr. Dijk (SP):
- Sluit zich aan bij de bijdrage van D66.

Dhr. Van Rooij (Student en Stad):
- Sluit zich aan bij de PvdA, het gaat relatief om weinig auto's.
- Hoorde van een ambtenaar dat de afspraken met Nijestee duidelijk zijn.

Wethouder Dekker:
- Bereidt een oriënterende discussienotitie voor over de belangenafweging van het realiseren van gunstige ontwikkelingen versus het exact naleven van de parkeernorm. Verwacht het discussiestuk binnen vier weken en plaatst het op de lange termijnagenda.
- Meldt dat bewoners van appartementen in tegenstelling tot bij Kop van Oost op eigen terrein parkeren. De vrijstelling betreft parkeerdruk door de school en voorzieningen.
- Wijst op het voorbeeld van Maastricht, waar parkeren direct bij de bouw goed geregeld wordt.
- Ontraadt de vrijstelling terug te draaien, de bouwvergunning eerste fase is inmiddels verleend.
- Legt uit dat het loket Bouwen en Wonen gemandateerd is binnen criteria af te wijken. Kan zich voorstellen college en raad hierover te laten beslissen, al kan dat leiden tot te gedetailleerde politieke bemoeienis op uitvoeringsniveau.
- Stelt dat buurtorganisaties de parkeerdruk erkenden en aanwezen waar vrijstelling wat hen betreft mogelijk was.

De wethouder zet een oriënterend discussiestuk op de lange termijnagenda.

B.4. Raadsvoorstel: Nota "P+R Groningen, 2011-2020"

Dhr. Prummel (Stadspartij):
- Vraagt zich af of de verwachte bezoekersaantallen nog actueel zijn, nu internet winkels in de binnenstad onder druk zet.

Mw. Jongman (ChristenUnie):
- Steunt de essentie van parkeerregulatie via een prijsmechanisme.
- Vraagt wanneer het college de verdubbeling verwacht te behalen.
- Informeert of P+R, parkeergarages en de toekomstige RegioTram integraal bekeken zijn en elkaar niet negatief beconcurreren.
- Pleit ervoor tijden te verruimen, zodat bezoekers in de stad kunnen blijven eten.
- Ziet graag een gratis overstap met een P+R-kaartje als extra beloning.
- Stelt voor een eventuele winst van de busjes aan te wenden om kosten te dekken.
- Oppert met speciale acties, bijvoorbeeld voor 60-plussers, meer mensen naar de stad te lokken.

Dhr. Van Rooij (Student en Stad):
- Steunt de ambities P+R-gebruik te verdubbelen.
- Is blij dat een kwalitatieve ondergrens van de voorzieningen is opgenomen.

Dhr. Evenhuis (VVD):
- Neemt aan dat de verwachtingen en ambities realistisch zijn, al lijkt de kwaliteitseis zonder overstappen belangrijke bestemmingen te bereiken (p.9) een lastige.
- Vindt dat parkeren betaalbaar moet blijven. Dagtarieven in de binnenstad zijn recent al fors gestegen van 14 naar 20 euro.

Mw. Rademaker (SP):
- Onderschrijft de uitgangspunten van de nota.
- Bekijkt de investeringen graag in relatie tot de financieel zorgelijke situatie van het Parkeerbedrijf. Succes van P+R gaat ten koste van parkeeropbrengsten in de binnenstad.
- Vindt de optie van de ChristenUnie dekking uit opbrengsten te zoeken interessant.
- Vraagt of de busfrequentie sterk uitgebreid wordt en hoe dat betaald wordt.

Dhr. Seton (CDA):
- Bespreekt graag apart het meerjarenbeeld en tekort bij het Parkeerbedrijf.

- Vraagt of de dekking van Zernike inmiddels rond is.
- Is benieuwd of een terrein op Driebond concurreert met Kardinge.
- Sluit zich aan bij de opmerking van de ChristenUnie dat het succes van P+R ten koste kan gaan van het Parkeerbedrijf.
- Vindt sociale veiligheid, beheer en toezicht belangrijk, wanneer maken kosten en dekking hiervan onderdeel uit van de besluitvorming?
- Is benieuwd wanneer voorstellen voor P+R te verwachten zijn, tegelijk met het meerjarenbeeld Parkeerbedrijf.

Dhr. Spakman (PvdA):

- Is enthousiast over de forse uitbreiding van P+R.
- Vindt ook dat de kwaliteit van terreinen en aansluitingen goed moeten zijn.
- Sluit zich aan bij de vraag of P+R en het Parkeerbedrijf communicerende vaten zijn.
- Vraagt of de kosten onderschat zijn, in de Parkeernota 2010 ging het om 23 miljoen euro en nu om 29,7 miljoen euro.
- Sluit zich aan bij de vraag van het CDA wanneer de dekking helemaal rond is.

Dhr. Luhoff (D66):

- Is positief dat het na tien jaar gelukt is de nodige kwaliteitsimpuls aan P+R te geven.
- Maakt zich zorgen over haalbaarheid van ambities op de lange termijn, gezien de vele bezuinigingen bijvoorbeeld op de brede doelenuitkering.
- Is ook benieuwd of succesvol P+R- en fietsbeleid negatief uitwerken voor de financiën van het Parkeerbedrijf.
- Pleit voor dubbelgebruik van P+R-terreinen door ’s nachts parkeren voor omwonenden mogelijk te maken.

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):

- Deelt het enthousiasme van de PvdA.
- Stelt dat een succesvol P+R-beleid goed is voor de binnenstad en het milieu.
- Sluit zich aan bij vragen over het Parkeerbedrijf.
- Pleit met de ChristenUnie voor uitbreiding van de eindtijden.

Wethouder Dekker:

- Licht toe dat de uitgangspunten uitgewerkt zijn na overleg met externe partijen.
- Reageert dat cultuur, funshoppen en detailhandel voorbeelden zijn van binnenstadfuncties waarvoor internet geen bedreigend alternatief vormt.
- Gaat uit van actuele cijfers en prognoses van de Regio Groningen-Assen, een stijging van 165.000 bezoekers nu naar 215.000 in 2020.
- Vindt het belangrijk te investeren in veilige, prettige, schone en bereikbare P+R-terreinen om mensen tot een bezoek te verleiden. Wacht met de dekking van bijna 500.000 euro structurele beheerskosten tot de cijfers van het Parkeerbedrijf bekend en besproken zijn.
- Wijst erop dat 21 miljoen euro gedekt wordt uit RSP-gelden.
- Licht extra kosten toe: de snelle uitbreiding in Haren à 1 miljoen euro; extra ambities Kardinge à 3,5 miljoen euro; administratief toevoegen Zernike à 2,2 miljoen euro. Zegt toe voor de raad met een schriftelijke toelichting te komen.
- Verwacht in mei in commissieverband de exploitatie te bespreken.
- Dringt er bij het OV-bureau op aan bij te dragen aan P+R-terreinen, P+R-kaartjes komen nu volledig ten goede aan het OV-bureau. Een regionale vervoersautoriteit kan in dit verband een aantrekkelijke optie zijn. Overigens zijn buskaartjes gesubsidieerd en niet winstgevend. De wethouder komt hierop terug.
- Wijst erop dat de nota grote lijnen en inzet van RSP-gelden weergeeft, afzonderlijke voorstellen voor terreinen zullen de specifieke dekking regelen.
- Heeft nog geen oordeel, maar wel aandacht voor mogelijke concurrentie tussen Driebond en Kardinge.
- Stelt dat bezetting van parkeergarages landelijk 5% is teruggelopen. Lage gemiddelde bezetting is ook te verklaren uit piekbelasting. Komt terug op de financiële gevolgen bij beoordeling van de resultaten.

Het raadsvoorstel wordt als conformstuk geagendeerd voor de raad van 30 maart 2011.

B.5. Collegebrief d.d. 25 februari 2011: Sleutelrapportages september-december 2010 (alleen verkeer- en vervoeronderdelen)

Dhr. Van der Veen (inspreker):

- Stelt dat de laatste vijf jaar de historische noord-zuidverbinding van Groningen is vervangen door een oost-westverbinding. De A7 is een doorgaande weg geworden met 23% vrachtverkeer.
- Verwacht een verdere stijging van vrachtverkeer naar Duitsland, waar import afgelopen jaar met 33% toenam en mogelijk 70% stijgt tot 2025.
- Pleit net als de rijksbouwmeester voor een scheiding van ring- en rijksweg.

Dhr. Evenhuis (VVD):

- Pleit voor een lobby bij het Rijk meer geld te besteden aan de Zuidelijke Ringweg.
- Verifieert of de bouwer van de Damsterdiepgarage failliet is. Wat zijn de gevolgen?
- Wil weten waarom bewoners van De Stoker niet betrokken zijn bij het verlengen van de vergunning voor het Strandpaviljoen in verband met geluidsnormen.
- Verzoekt de nieuwe ingang van de onderbezette Boterdiepgarage versneld te openen.
- Noemt de sleutelrapportage transparant.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Wil na de informele bespreking eerst een formele bespreking over de drie modellen voor het stationsgebied. Voorleggen aan de klankbordgroep is nu nog een stap te ver.

Dhr. De Rooij (PvdA):

- Geeft complimenten over de leesbaarheid van het stuk.
- Sluit zich aan bij de opmerking van de ChristenUnie.
- Betwijfelt of er genoeg financiële en ambtelijke capaciteit is voor de vele ambities en grote projecten.

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):

- Wil vrij zijn in de beoordeling van de drie modellen voor het stationsgebied, is dat een gepasseerd station?
- Ontvangt graag een update over de toezegging gedaan in Martiniplaza over participatie van de klankbordgroep bij de Zuidelijke Ringweg.

Mw. Rademaker (SP):

- Sluit aan bij de vragen en opmerkingen over het stationsgebied.
- Schrikt van het gat van 17,5 miljoen euro wat betreft rentebaten en de RegioTram. Is er al met het Rijk gepraat?

Dhr. Van Rooij (Student en Stad):

- Sluit zich aan bij de opmerking van de ChristenUnie.

Wethouder Dekker:

- Denkt de wens vrij te spreken over de drie modellen voor het stationsgebied te kunnen honoreren en bespreekt dit in het college. De stuurgroep Verkeer is druk bezig met het complex aan infrastructurele aanpassingen die ruimtelijk ingepast moeten worden.
- Komt in het voorjaar terug op de RegioTram. Er is nog geen oplossing voor de 17,5 miljoen euro, wel zijn er gesprekken met het Rijk en wordt de business case aangepast. De wethouder heeft goed begrepen dat de gemeente haar bijdrage maximeert.
- Komt schriftelijk terug op de vraag over het Damsterdiep (VVD).
- Stelt voor vragen over participatie en de Zuidelijke Ringweg aan de orde te stellen bij de presentatie van 22 maart 2011. Er worden meerdere klankbordgroepen gevormd.

Wethouder Visscher:

- Gaat na of de bewoners van De Stoker per abuis niet betrokken zijn bij de vergunningverlenging van het Strandpaviljoen.

C. HUISHOUDELIJK DEEL

C.1. Ingekomen stukken en stukken ter kennisname
Dhr. Prummel (Stadspartij):

- Wenst brief nummer 2 (Burgerinitiatief OV) te agenderen voor de volgende commissievergadering.

C.2. Vaststellen verslag vergadering commissie Beheer en Verkeer d.d. 9 februari 2011

- Pagina 2: de inspreker is van Grunneger Power, niet van Grunneger Bouwer.
- Pagina 2, woordvoering dhr. Moes: stelde vragen over een openstaand kelderluik, niet over een blindenstoep. In het hele verslag staat Haddingestraat verschillend en verkeerd gespeld.
- Pagina 8, woordvoering dhr. Kelder: is juist wel voor hondenpoepbakken met aansluiting op het riool.

Het verslag wordt conform deze wijzigingen vastgesteld.

De voorzitter dankt commissiegriffier mevrouw Hijlkema namens de commissie voor al haar inzet en wenst haar veel succes in haar nieuwe baan per 1 april 2011. De commissie applaudisseert.

De voorzitter sluit de vergadering om 19.05 uur onder dankzegging.