

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

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

Datum: woensdag 13 juli 2011
Aanvang: 16:30 tot 19:00 uur
Locatie: Oude raadzaal
Voorzitter: mw. A.M.J. Riemersma
Griffier: dhr. J. Dekker, (050) 367 76 89

A. Algemeen deel

A1. Opening en mededelingen

A2. Vaststelling agenda.

Voorstel voorzitter Riemersma om de agendapunten B3 en B4 van de agenda af te halen gezien de afwezigheid van wethouder Dekker.

A3. Lange-termijnagenda en lijst toezeggingen en moties

A4. Conformstukken

- a. Kredietaanvraag doorstromingsmaatregelen Laan Corpus den Hoorn en Van Ketwich Verschuurlaan  GR11.2650753
(raadsvoorstel 16 juni 2011)
Bestuursdocument - Kredietaanvraag doorstromingsmaatregelen Laan Corpus den Hoorn.gr11.2650753 (pdf)
- b. Card Only bij parkeerautomaten  GR11.2658086
(raadsvoorstel 23 juni 2011)
Bestuursdocument - Card only bij parkeerautomaten.gr11.2658086 (pdf)
- c. Aanschaf parkeermanagementapparatuur t.b.v. nieuwe parkeergarages Damsterdiep en SOZAWE. Kredietaanvraag voor meerkosten van LED-verlichting t.b.v. parkeergarage Damsterdiep
Nagekomen raadsvoorstel weth. Dekker 05-07-2011 (pdf)

A5. Rondvraag

B. Inhoudelijk deel

- B1.** Beantwoordingen vragen Actualiteitendebat (kastanjes/singels)  GR11.2650955, GR11.2658098
(collegebrieven 16 + 23 juni 2011 alsmede collegebeantwoording art. 38-vragen Stadspartij 9 juni 2011, op verzoek van GroenLinks, met bespreekpunten)
Collegebrief - Beantwoording vragen actualiteitendebat van 11 mei 2011.gr11.2650955 (pdf)
Collegebrief - Vellen tien gevaarlijkste kastanjes singels.gr11.2658098 (pdf)
Vraag aan het College - Art-38-vragen Stadspartij betr. kastanjes-singels (no. 46), met collegebeantw. 09-06-2011 (pdf)
- B2.** Vaststelling bestemmingsplan HOV West fase 3  GR11.2650627
(raadsvoorstel 16 juni 2011)
Bestuursdocument - Vaststelling bestemmingsplan HOV West fase 3.gr11.2650627 (pdf)
- B3.** Advies Ombudsman parkeersituatie Kop van Oost  GR11.2615476, GR11.2653547
(aanbiedingsbrief Ombudsman 10 mei 2011 + collegebrief 12 mei 2011: op verzoek van het CDA, met bespreekpunten. Bij dit punt ook bouwvraag Japans-Chinees restaurant, collegebrief 20 juni 2011)
N.B.: de commissie besluit bij A2 vrijwel zeker dit punt van de agenda te halen gezien de afwezigheid van wethouder Dekker
Ingekomen stukken - Aanbiedingsbrief Ombudsman 10-05-2011 (pdf)
Collegebrief - Parkeren Kop van Oost gr11.2615476 (pdf)
Collegebrief - Bouwvraag Japans-chinees restaurant Kop van Oost.gr11.2653547 (pdf)
- B4.** Jaarverslag 2009-2010 Parkeerbedrijf  GR11.2539605
(collegebrief 25 februari 2011)
N.B.: de commissie besluit bij A2 vrijwel zeker dit punt van de agenda te halen gezien de afwezigheid van wethouder Dekker

Collegebrief - Jaarverslag 2010 Parkeerbedrijf.gr11.2539605pdf (pdf)

C. Huishoudelijk deel

- C1. Ingekomen stukken en stukken ter kennisname
B&V-lijst ingekomen stukken 13 juli (pdf)
- C2. Vaststelling verslag 15 juni 2011
B&V-verslag 15 juni (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.

Bestuursdocument - Kredietaanvraag doorstromingsmaatregelen Laan Corpus ...

Bestuursdienst



RAADSVORSTEL:

2010-2011

Ons kenmerk: RO 11.2578111

Registratienummer : GR 11.

Ingekomen op :

Onderwerp: Kredietaanvraag doorstromingsmaatregelen Laan Corpus den Hoorn en Van Ketwich Verschuurlaan.

Groningen, 16 JUN 2011

Aan de raad,

Inleiding.

Met dit voorstel vragen wij u een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen voor het optimaliseren van de doorstroming en de oversteekbaarheid van de Laan Corpus den Hoorn en de Van Ketwich Verschuurlaan.

De Laan Corpus den Hoorn en de Van Ketwich Verschuurlaan ontsluiten de aanliggende wijken en bedrijven. De Laan Corpus den Hoorn sluit aan op de A28 en - sinds 2008 - de A7. De zone langs de beide lanen is een belangrijk ontwikkelingsgebied. Daarbij is het Martiniziekenhuis een dynamo voor de werkgelegenheid. Er wordt dan ook een verkeerstoename verwacht in de periode naar 2020. Nut en noodzaak van bereikbaarheid van de gevestigde bedrijven zijn evident vanwege de werkgelegenheid. Door de huidige bouwontwikkelingen is al een verkeerstoename ontstaan die eerdere verwachtingen overstijgt. Daaraan draagt ook de aansluiting op de A7 bij. Tot voor kort gaf de doorstroming nog niet direct reden tot zorgen. Recent gehouden tellingen geven echter aan dat de voor 2020 verwachte verkeersintensiteiten nu incidenteel al worden gehaald. De opgave is dan ook de doorstroming en de oversteekbaarheid op korte termijn te verbeteren.

Een manier om verbetering te realiseren zonder grote fysieke ingrepen is het sturen van de verkeersstromen met de verkeerslichten. Het koppelen van vier verkeerslichten biedt de mogelijkheid het verkeer te regelen over een groot deel van het traject.

Het fysiek herinrichten van kruispunten vereist meer tijd en geld en zal ook met langdurige overlast gepaard gaan. Toch zal dat uiteindelijk wel nodig zijn voor de doorstroming als het verkeersaanbod toeneemt volgens de huidige verwachtingen.

De kern van het probleem.

De Laan Corpus den Hoorn is rechtstreeks verbonden met de A7. In 2010 is de Laan van de Vrijheid losgekoppeld van de A7. Door die loskoppeling is de Laan van de Vrijheid een rustige woonstraat geworden en is het zwaartepunt van de verkeersintensiteit in de wijk verschoven naar de Laan Corpus den Hoorn.

Onderzoek met als uitgangspunt het jaar 2005 voorspelde een aanmerkelijke toename van de verkeersintensiteit in 2020 als gevolg van de bouwontwikkelingen. Om de algehele doorstroming en de verkeersveiligheid tot minimaal 2020 goed te houden is in eerste instantie gezocht naar oplossingen waarbij kruispunten werden heringericht of omgebouwd tot rotonde. Deze benadering biedt wel uitkomst, maar heeft als nadeel dat het een forse ingreep vereist die hoge kosten met zich meebrengt en het verkeer gedurende langere tijd ontregelt.

Een andere mogelijkheid is de verkeersregelininstallaties op de kruispunten te koppelen in een netwerkregeling. Deze ingreep is fysiek een stuk minder belastend en heeft als voordeel dat de verkeersstromen gestuurd kunnen worden. Door de verkeerslichten te programmeren kan de wegbeheerder naar behoefte bepaalde delen van de verkeersstroom sneller of trager laten verlopen.

Voorgestelde doorstromingsmaatregelen.

Om de doorstroming te optimaliseren stellen we dan ook voor de verkeersregelininstallaties te koppelen in een netwerkregeling. De verkeersregelininstallatie op de kruising Van Ketwich Verschuurlaan/Verlengde Hereweg laten we buiten de netwerkregeling: deze kruising ligt te ver van de overige kruisingen om te kunnen profiteren van de koppelingen.

Het gaat dus om het koppelen van de volgende verkeersregelininstallaties:

- Paterswoldseweg/Laan Corpus den Hoorn;
- Sportlaan/Laan Corpus den Hoorn;
- A28/Van Ketwich Verschuurlaan;
- Vondellaan/Van Lenneplaan/Van Ketwich Verschuurlaan.

De twee laatstgenoemde installaties moeten worden vervangen om ze in de netwerkregeling te kunnen opnemen.

De aanleg van de netwerkregeling zal betrekkelijk weinig hinder veroorzaken anders dan door het tijdelijk buiten werking zijn van de verkeersinstallaties.

Ambulances krijgen binnen de regeling tijdens de ochtend- en avondspits dezelfde prioriteit als de lijnbussen. Daardoor zijn de directe gevolgen van een ambulance-ingreep op de netwerkregeling minder storend. Uiteraard kunnen ambulances met optische en akoestische signalen altijd het rode licht passeren.

Wij stellen ook voor met de aanpassing van bovengenoemde verkeersinstallaties de kruispunten aan de Van Ketwich Verschuurlaan aan te passen voor de fietser. De verkeersveiligheid voor fietsers kan hierdoor verbeteren. In de huidige situatie kent de fietser geen eigen fase in de regeling. Daardoor rijdt de fietser samen met het auto- en vrachtverkeer de kruising op. Dit kan leiden tot onveilige situaties. Om deze situatie te verbeteren stellen we voor op kruispunten waar dat mogelijk is de fietser een eigen fase te geven in de regeling. Voor deze maatregel moet de opstelstrook voor fietsers op het kruispunt worden aangepast. Dit is een relatief kleine fysieke ingreep die slechts minieme hinder zal veroorzaken.

De verkeerslichten op de kruispunten met de Vondellaan en de nabije Van Lenneplaan zijn voor het autoverkeer aan elkaar gekoppeld. Dit betekent dat in feite sprake is van één kruispunt en dat automobilisten op de Van Ketwich Verschuurlaan in één keer door

kunnen rijden. Voor het fietsverkeer bestaat deze koppeling er in de huidige situatie niet, waardoor fietsers bij het volgende kruispunt opnieuw moeten wachten. Wij stellen voor deze twee kruispunten ook voor fietsverkeer aan elkaar te koppelen, zodat fietsers in één keer beide kruispunten kunnen passeren. Bovendien kunnen de groentijden voor fietsers iets worden verlengd, zodat meer fietsers in één keer door kunnen fietsen. Dit zal zorgen voor aanmerkelijk kortere wachttijden voor fietsers op de Van Ketwich-Verschuurlaan, hetgeen de fietsvriendelijkheid ten goede komt.

Het instellen van een volledige groene golf voor fietsers op de Laan Corpus den Hoorn/Van Ketwich Verschuurlaan is praktisch niet doenlijk. In Nederland gebeurt dit ook alleen in situaties waarbij twee verkeerslichten relatief dicht bij elkaar liggen, zoals de verkeerslichten Hereweg ter hoogte van het ringwegviaduct en, volgens dit voorstel, de lichten aan de Vondel- en de Van Lenneplaan.

Het probleem bij een groene golf voor fietsers ligt in het gegeven dat de rijsnelheid van verschillende fietsers uiteenloopt. In tegenstelling tot automobilisten passen fietsers niet onderling hun rijsnelheid aan. Daardoor spreidt een groep oprijdende fietsers zich snel uit over een relatief lang traject en komen veel fietsers buiten de groene golf terecht. Bovendien kan de netwerkregeling geen rekening houden met weersomstandigheden (wind, gladheid) die de gemiddelde rijsnelheid van fietsers flink kunnen beïnvloeden.

Specifieke problemen.

De aanpak van specifieke problemen, zoals de bereikbaarheid van het Martini-ziekenhuis en de doorstroming van het openbaar vervoer vereisen nadere studie. Met het verbeteren van de algehele doorstroming zullen ook zij profiteren. Om echter tot een bevredigend resultaat te komen voor de wensen van deze partijen is maatwerk nodig en een programmatische benadering van de wensen vanuit het programma verkeer en vervoer. Kiezen voor adhoc-oplossingen zal nadelig uitwerken op de algehele doorstroming.

Participatie.

Wij hebben contact gehad met bewonersvertegenwoordigers, bedrijven-vertegenwoordigers en de wijkraad. Wij hebben aangegeven dat voorlopig de ingreep beperkt blijft tot het koppelen van de verkeerslichten. Gezien het beschikbare budget is een vervolg op dit moment niet aannemelijk. Een verdergaande verbetering zal waarschijnlijk moeten worden gezocht in het herinrichten van kruispunten en het verminderen van zijwegen en rechtstreekse ontsluitingen van bedrijven op de Laan Corpus den Hoorn en Van Ketwich Verschuurlaan. De vertegenwoordigers met wie wij gesproken hebben onderschrijven de noodzaak zo spoedig mogelijk de algehele doorstroming te verbeteren. Daarnaast dringen zij ook aan op aanvullende maatregelen en fysieke ingrepen om zowel de doorstroming als de bereikbaarheid van hun bedrijven te verbeteren voor de toekomst.

Beheer, onderhoud, groen en milieu.

De voorgestelde ingrepen in de bestaande situatie leiden niet tot aanpassingen van het onderhoud van het huidige areaal. De aanpassing van de verkeerslichten op de Van Ketwich Verschuurlaan zullen binnen de duurzaamheidsnormen worden uitgevoerd. Naar verwachting is er geen sprake van wijziging op milieugebied. Een vlottere doorstroming zal positief bijdragen aan de duurzaamheid.

Financiën.

Voor de doorstromingsmaatregelen is € 275.000,-- aan voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld.

€ 75.000,-- op 25 april 2007 (nr. 6e) en

€ 200.000,-- op 17 december 2008 (nr. 6j).

De dekkingsmiddelen voor de voorgestelde doorstromingsmaatregelen Laan Corpus den Hoorn en Van Ketwich Verschuurlaan bestaan uit:

€ 550.000,-- vanuit structureel nieuw beleid 2007-2010, verkeersmaatregelen en reconstructies en

€ 310.000,-- vanuit BDU.

In totaal bedraagt de dekking € 860.000,--.

Begrotingswijziging.

| Begrotingswijziging 2011 | | | | | | | |
|------------------------------------|--------------------------------|--|----------------|-------|--------------------|---------------------|-------|
| Naam voorstel | | Doorstromingsmaatregelen Laan Corpus den Hoorn/Van Ketwich Verschuurlaan | | | | | |
| Incidenteel / Structureel | | Incidenteel | | | | | |
| Soort wijziging | | Investering | | | | | |
| Tijdsplanning krediet | | 2011-2012 | | | | | |
| Dlpr. | Financiële begrotingswijziging | Lasten | Baten | Saldo | Toevoeging reserve | Onttrekking reserve | Saldo |
| 7.3 | Auto | 585.000 | 585.000 | - | - | - | - |
| Totalen begrotingswijziging | | 585.000 | 585.000 | - | - | - | - |

Het koppelen en moderniseren van de verkeerslichten op de vier kruispunten, het moderniseren van de verkeersregelininstallaties en toevoegen van een eigen fase voor de fietsers op de kruispunten is geraamd op € 585.000,--. Het voor plankosten gereserveerde bedrag van € 275.000,-- is incidenteel en wordt gedekt uit het budget verkeersmaatregelen en reconstructies (opgebouwd uit 4 x 100.000 structureel nieuw beleid gedurende 2007-2010). Het aandeel plankosten is bij kleine projecten verhoudingsgewijs hoog omdat ongeacht de projectgrootte bepaalde kosten altijd moeten worden gemaakt. Zeker in dit project, waarbij er nauwelijks fysieke ingrepen zijn, is er sprake van een andere verhouding tussen plankosten en uitvoeringskosten. In dit geval vormen ook onderzoekkosten (€ 60.000,-- ontwikkeling doorstromingsmodel Vialis) een flinke post evenals verdragingskosten doordat overleg over o.a. ontsluiting Hampshire Hotel, bereikbaarheid MZH, de Langmanmaatregelen ter plaatse en de afsluiting Laan van de Vrijheid intussen de nodige tijd vroegen.

Wij vragen u een aanvullend krediet van € 585.000,-- te verstrekken voor de realisatie van de doorstromingsmaatregelen. De voorbereidingen zullen starten in 2011. De werkzaamheden zullen naar verwachting afgerond zijn na de zomer van 2012. Na de oplevering wordt dit project afgesloten.

Bestuursdocument - Kredietaanvraag doorstromingsmaatregelen Laan Corpus ...

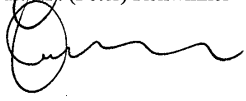
5

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

- I. in te stemmen met de voorgestelde doorstromingsmaatregelen;
- II. een aanvullend krediet van € 585.000,- beschikbaar te stellen voor de uitvoering, waardoor het totale krediet komt op € 860.000,-;
- III. het aanvullende krediet te dekken uit:
 - a. € 275.000,- budget verkeersmaatregelen en reconstructies;
 - b. € 310.000,- BDU-subsidie;
- IV. de gemeentebegroting 2011 dienovereenkomstig te wijzigen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

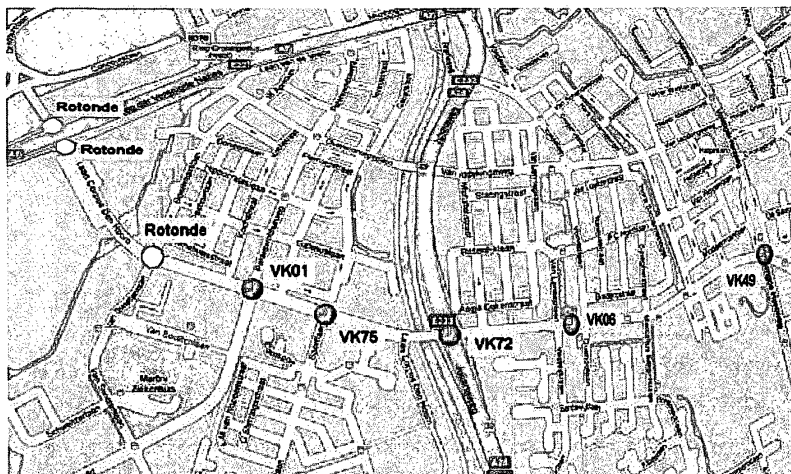
de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel



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



BIJLAGE



Binnen het studiegebied liggen de volgende kruispunten en rotondes:

- Rotonde – nieuwe aansluiting op- en afritten A7 Noordzijde;
- Rotonde – nieuwe aansluiting op- en afritten A7 Zuidzijde;
- Rotonde – van Swietenlaan;
- VK01: Laan Corpus den Hoorn – Paterswoldseweg;
- VK75: Laan Corpus den Hoorn – Sportlaan;
- VK72: Laan Corpus den Hoorn – Aansluiting A28;
- VK06: Van Ketwich Verschuurlaan – Van Lenneplein;
- VK06: Van Ketwich Verschuurlaan – Vondellaan;
- VK49: Van Ketwich Verschuurlaan – Verlengde Herenweg;

Bestuursdienst



RAADSVORSTEL:

2010-2011

Ons kenmerk: RO 11.2581516

Registratienummer : GR 11.

Ingekomen op :

Onderwerp: Card only bij parkeerautomaten.

Groningen, 23 JUN 2011

Aan de raad,

Inleiding

Het Parkeerbedrijf heeft op dit moment parkeerautomaten in gebruik die zowel technisch als financieel zijn afgeschreven en aan vervanging toe zijn. In dit raadsvoorstel komen wij met het voorstel om uitsluitend op elektronische wijze (card only) parkeergelden te gaan innen. Wij geven aan wat de voordelen van dit systeem zijn, wat de ervaringen van andere gemeenten zijn met dit systeem, en wat de bijbehorende investeringskosten zijn. Hoe eerder hierover een besluit wordt genomen des te eerder kan worden gestart met de aanbestedingsprocedure van de aanschaf voor de parkeerautomaten en kan in het eerste kwartaal van 2012, voor wat parkeren betreft een rustige periode, worden begonnen met de vervanging van de parkeerautomaten. Later aanbesteden betekent uitstel van de invoering van card only betaling met een jaar. De vervanging van de parkeerautomaten vindt in dat geval pas plaats in het eerste kwartaal van 2013.

Achtergrond.

In de stad Groningen zijn drie verschillende type parkeerautomaten in gebruik, alle centrale parkeerautomaten. In het totaal staan in Groningen 296 parkeerautomaten op straat. Bij alle parkeerautomaten is het mogelijk om met de chipknip en met muntgeld te betalen. Naast het betalen via een parkeerautomaat is het mogelijk om voor het parkeren op straat te betalen middels 06-parkeren.

Inmiddels zijn de betaalmogelijkheden van parkeerautomaten door het toepassen van computer en communicatie technologie flink uitgebreid. Bij nieuwe parkeerautomaten kan gekozen worden om met pinpas, creditcard, chipknip of prepaid chipknip te betalen. Een ontwikkeling die in meerdere steden in Nederland wordt toegepast zoals de gemeenten Rotterdam, Nijmegen en Purmerend.

Overwegingen.

Het gebruik van card only kent voor de gemeente een aantal belangrijke voordelen:

1. het innen en verwerken van de parkeeropbrengsten kost minder (€ 50.000,- per jaar);
2. parkeerautomaten met card only slijten minder dan automaten waar ook betaling met muntgeld mogelijk is;
3. illegaal legen wordt onmogelijk en de gemeente heeft minder kosten voor reparatie van vernielde betaalautomaten;
4. de administratie is gemakkelijker voor de gemeente en vergroot het inzicht in de opbrengsten. Daarnaast kunnen accountants de gegevens beter controleren. Ook voor de gebruikers kent het card only principe een aantal voordelen: de parkeerder kan altijd gepast betalen, ook bij realtime parkeren;
5. voor betaald parkeren is geen kleingeld nodig;
6. vergissingen met wisselgeld zijn uitgesloten;
7. elektronisch betalen gaat sneller.

Volledigheidshalve vermelden wij nog dat de rijksoverheid het sinds 2001 mogelijk maakt om uitsluitend op elektronische wijze parkeergelden te innen, mits burgers redelijkerwijs in staat worden gesteld om op deze wijze aan hun betalingsverplichting te voldoen. Behalve met rekeninggebonden chipcards moet daarom ook betaald kunnen worden met niet rekening gebonden chipcards die op veel plaatsen los te koop moeten worden aangeboden.

De mogelijkheid van uitsluitend elektronisch betalen bij parkeerautomaten is door het college besproken met de Groninger City Club (GCC). De eerste reactie was positief. Een belangrijk aandachtspunt, aangegeven door de vertegenwoordiger van de GCC, is een nauwe samenwerking tussen de gemeente Groningen en de GCC met betrekking tot communicatie naar de bezoeker over de mogelijkheid van het uitsluitend elektronisch betalen.

Ervaringen met card only.

Zoals eerder aangegeven zijn diverse gemeenten in Nederland overgegaan op het innen van parkeergelden uitsluitend op elektronische wijze. Uit de ervaringen van deze gemeenten is een aantal effecten waarneembaar. De invoering van card only leidt mogelijk tot een beperkte verschuiving van straatparkeren naar de parkeergarages: bezoekers kiezen iets vaker voor parkeren in een garage. De verschuiving bedraagt circa 5%. Een afwijking op de betalingsbereidheid werd niet gesignaleerd. De opbrengsten uit het parkeren na invoering van uitsluitend elektronisch betalen blijven achter in vergelijking met de periode voorafgaand aan uitsluitend elektronisch betalen doordat het tarief in de parkeergarage lager is dan het tarief op straat en niet alle garages in eigendom bij de gemeente zijn. Het succes van card only is mede afhankelijk van de beschikbaarheid van alternatieve parkeervoorzieningen zoals garages waar ook nog met muntgeld betaald kan worden en P+R-terreinen. Naast het betalen met de chipknip moet ook gebruik gemaakt kunnen worden van 06-parkeren en de creditcard.

Randvoorwaarden bij invoering.

Op basis van de ervaringen in vorengenoemde gemeenten zullen wij bij de invoering van card only rekening moeten houden met de volgende zaken.

1. Het invoeren van card only betalen is een verandering met een maatschappelijke impact. Deze moet nauwgezet worden voorbereid. We stellen dan ook voor om tijdens de voorbereiding hiertoe samen te werken met de GCC.
2. Het card only betalen kan het beste worden geïntroduceerd aan het begin van een periode waarin relatief weinig geparkeerd wordt. Veelal is dit januari, februari of maart. Op zijn vroegst haalbaar in 2012.

Financiële paragraaf.

De investeringskosten bedragen bij aanschaf van 278 parkeerautomaten € 2.500.000.--. De ingebruikname staat gepland voor 2012. De reguliere jaarlijkse kosten van het card only systeem (kapitaallasten, onderhoudskosten e.d.), bedragen na de introductie-periode, vanaf 2016 € 511.000.-- De jaarlijkse kosten van het huidige systeem bedroegen in 2010 (incl. derving als gevolg van diefstal) € 813.000.--.

Vanuit financieel perspectief is het aan te bevelen om deze investering te doen.

Volledigheidshalve hebben we bijgaand een financiële opstelling gemaakt.

Alle effecten van de investering op een rij (x € 1.000,--):

| (x € 1.000,--) | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|---------------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Investing: | | | 2.500 | | | |
| Exploitatiekosten: | | | | | | |
| <u>Huidige kapitaallasten</u> | 459 | 146 | 146 | | | |
| Kapitaallasten nieuwe apparatuur | | | 152 | 304 | 304 | 304 |
| Kosten legen muntgeld | 50 | 50 | 25 | | | |
| Kosten digitale leging | | | 40 | 80 | 80 | 80 |
| Beheerkosten | 44 | 44 | 44 | 44 | 44 | 44 |
| Onderhoudskosten | 110 | 110 | 96 | 83 | 83 | 83 |
| Inkomsten derving ivm diefstal | 150 | 150 | 75 | | | |
| Inkomstenderving ivm systeemwijziging | | | 130 | 230 | 150 | 50 |
| Totaal exploitatiekosten | 813 | 500 | 708 | 741 | 661 | 561 |

Toelichting tabel.

1. Huidige kapitaallasten.

In 2011 lopen de kapitaallasten van oude parkeerapparatuur terug. Deze terugloop blijft conform handboek financieel beheer binnen het Parkeerbedrijf. De terugloop heeft in 2011 een positieve bijdrage aan het resultaat Parkeerbedrijf.

2. Kapitaallasten nieuwe apparatuur.

De investering van 2,5 miljoen euro midden 2012 leidt tot 152 duizend euro kapitaallasten in 2012, uitgaande van een annuïteit bij 3,75% en 10 jaar afschrijving,

gedurende de laatste 6 maanden van het jaar. Vanaf 2013 zijn de kapitaallasten 304 duizend euro. Dit is lager dan de 459 duizend euro kapitaallasten in 2010.

3. Kosten legen muntgeld parkeermeters.

Bij aanschaf van de card only apparatuur vervallen de kosten van het legen van muntgeld uit de oude parkeerautomaten, 50 duizend euro. Dit is een voordeel ten opzichte van de huidige situatie. Het eerste jaar gaat het om 25 duizend euro.

4. Kosten digitaal legen (internetverbinding).

Bij gebruik van de nieuwe apparatuur zullen kosten voor internetverbindingen moeten worden betaald. Het gaat hier om 80 duizend euro per jaar: meer dan de huidige situatie van de kosten van legen muntgeld.

5. Beheerskosten.

De beheerskosten van 44 duizend euro blijven ongewijzigd.

6. Onderhoudskosten.

De onderhoudskosten dalen van 110 naar 83 duizend euro. De inschatting is dat de onderhoudskosten met 27,5 duizend euro dalen. In het eerste jaar, 2012, de helft daarvan aangezien we naar verwachting pas medio dat jaar operationeel zullen zijn.

7. Inkomstenderving in verband met illegaal legen van parkeermeters.

In de huidige situatie wordt de inkomstenderving in verband met illegaal legen van parkeermeters geschat op 150 duizend euro. Bij invoering van de card only apparatuur zullen geen inkomsten meer weglekken door inbraak. We verwachten dat de inkomstenderving wegens illegaal legen van parkeermeters de komende jaren hoger gaan uitvallen, als er geen maatregelen worden genomen.

8. Inkomstenderving in verband met systeemwijziging gedurende de eerste 3 jaren.

Ervaring bij andere gemeenten leert dat er bij invoering van card only parkeerautomaten sprake is van inkomstenderving. De mensen die willen parkeren én gewend zijn om te kunnen betalen met muntgeld, zullen op zoek gaan naar alternatieven. Wanneer we de ervaringen van de andere gemeenten vertalen naar de Groningse situatie betekent dit een derving aan inkomsten in 2012 van naar schatting 130 duizend euro. Dit bedrag heeft betrekking op de laatste zes maanden van 2012 aangezien we naar verwachting medio 2012 operationeel zijn. In 2013, het eerste volledige jaar, is de derving aan inkomsten naar schatting 230 duizend euro, in 2014 is dat 150 duizend euro en in 2015 50 duizend euro.

Financiële positie Parkeerbedrijf.

Begin 2011 is bij het opstellen van de jaarrekening 2010 gebleken dat de exploitatie Parkeerbedrijf met grotere tekorten geconfronteerd wordt dan verwacht. Gezien deze financiële situatie zal ieder extra beroep op deze exploitatie kritisch worden gezien. De investering in card only apparatuur heeft na 2014 een positief effect op de parkeerexploitatie.

Wij stellen voor de begroting als volgt te wijzigen:

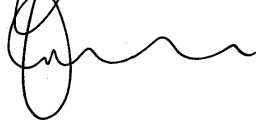
| Begrotingswijziging voor investeringskrediet | | | | | | | |
|--|----------|--------------------------------|-----------|------------|---------------------|----------------------|------------|
| Vervanging / aanschaf parkeerautomaten | | | | | | | |
| Betrokken dienst(en) | | RO/EZ | | | | | |
| Soort wijziging | | uittrekken investeringskrediet | | | | | |
| Tijdsplanning krediet | | 2011-2012 | | | | | |
| Financiële begrotingswijziging | | Uitgaven | Inkomsten | Saldo | Toevoeging reserves | Onttrekking reserves | Saldo |
| 7.4 | Parkeren | 2.500.000 | | -2.500.000 | | | -2.500.000 |
| Totalen begrotingswijziging | | 2.500.000 | 0 | -2.500.000 | 0 | 0 | -2.500.000 |

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

- I. 253 oude parkeerautomaten te vervangen en 25 parkeerautomaten op voorraad te nemen voor in totaal € 2.500.000,-;
- II. de jaarlijkse kapitaallasten van 304 duizend euro te dekken uit de exploitatie Parkeerbedrijf;
- III. de kapitaallasten te betrekken bij de opstelling van de (primaire) gemeentebegroting 2012;
- IV. voor de vervanging parkeerautomaten een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen van € 2.500.000,-;
- V. de gemeentebegroting 2011 dienovereenkomstig te wijzigen (investeringskrediet).

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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



Nagekomen raadsvoorstel weth. Dekker 05-07-2011

Bestuursdienst



RAADSVOORSTEL:

2010-2011

Ons kenmerk: RO 11.2657086

Registratienummer : GR 11. 2664731

Ingekomen op : 30 JUN 2011

Onderwerp: Aanschaf parkeermanagementapparatuur t.b.v. nieuwe parkeergarages Damsterdiep en SOZAWE. Kredietaanvraag voor meerkosten van LED-verlichting t.b.v. parkeergarage Damsterdiep.

Groningen, 30 JUN 2011

Aan de raad,

Inleiding.

Voor de parkeergarages Damsterdiep en SOZAWE is de aanschaf van parkeermanagementapparatuur noodzakelijk. Daarnaast is vanuit milieutechnische overwegingen wenselijk, dat de oorspronkelijk geplande TL-verlichting voor de parkeergarage Damsterdiep, door LED-verlichting te vervangen. Met deze besluitnota vragen wij de raad om het hiervoor benodigde krediet ter beschikking te stellen.

Aanschaf parkeermanagementapparatuur.

In iedere parkeergarage, waarvoor het systeem van achteraf betalen wordt gehanteerd, moet een parkeermanagementsysteem worden geïnstalleerd. Dit systeem bestaat onder andere uit één of meerdere inrijdstations, uitrijdstations, betaalautomaten en een managementstation.

Het is ten behoeve van de exploitatie van de garage noodzakelijk, om medio september 2011, tenminste voor de opening van de garage, de noodzakelijke parkeermanagementapparatuur in de parkeergarage Damsterdiep en in een latere fase in de parkeergarage SOZAWE te plaatsen. Gelet op de doorlooptijden is reeds begonnen met het proces van Europese aanbesteding, met dien verstande, indien de raad niet akkoord gaat, het aanbestedingsproces zonder meer kan worden gestaakt. De kosten voor aanschaf van parkeermanagementapparatuur wordt respectievelijk voor de parkeergarage Damsterdiep op € 300.000,- en voor de parkeergarage SOZAWE op € 250.000,- geschat.

Aanschaf LED-verlichting parkeergarage Damsterdiep.

In het oorspronkelijke programma van eisen 2005 voor de parkeergarage Damsterdiep is TL-verlichting opgenomen. Vanuit milieutechnische overwegingen wordt nu gekozen voor LED-verlichting (Premium Power Led: PPL).

Het Parkeerbedrijf heeft door leverancier Rentalite berekeningen laten uitvoeren voor het toepassen van LED en de besparing die ten opzichte van TL-verlichting wordt verwacht op basis van koop. Met het oog hierop is een verlichtingsplan opgesteld, waarvoor ondermeer gebruik is gemaakt van een proefopstelling in de garage.

Nagekomen raadsvoorstel weth. Dekker 05-07-2011

2

Uitgangspunten en berekening financiële effecten LED.

Een aantal uitgangspunten dat is gehanteerd voor de berekeningen zijn:

- * levensduur TL 15.000 branduren;
- * levensduur LED (PPL) 80.000 branduren;
- * branduren per dag (24 en 17 uur).

In de berekening is uitgegaan van 24 branduren per dag.

Toepassing LED in bestaande situatie P-garage.

In de parkeergarage Damsterdiep wordt met bewegingsmelders gewerkt waardoor het aantal branduren per dag minder dan 24 uur zal bedragen. Geschat wordt dat dit rond de 70% zal zijn. De terugverdientijd van de verlichting wordt berekend op 8 jaar.

De besparing zal mogelijk groter zijn doordat de LED digitaal wordt aangestuurd en op diverse lagere wattages kan worden geschakeld. Dus dit verkort ook nog eens de terugverdientijd.

De berekening van Rentalite gaat over een beschouwingperiode van 6 jaar. Ons inziens moet dit afgezet worden tegen de verwachte levensduur van LED-verlichting (de lampen). Daarom is de berekening van Rentalite door ons aangepast aan de technische levensduur van de LED-verlichting van 13 jaar. Uitgaande van 17 branduren per dag bedraagt de bruto besparing over deze 13 jaar € 255.304,-.

Door rechtstreeks in te kopen bij de leverancier wordt circa € 50.000,- bespaard, waardoor het meerwerk beperkt blijft tot € 330.000,-. De meerkosten voor de verlichting zelf en de installatie is 50/50.

Tussen 6 en 8 jaar zijn de meerkosten van de LED-verlichting terugverdiend. Als daar de extra kosten voor de aanpassing van de huidige, inmiddels al gerealiseerde technische installatie bij op wordt geteld, is de terugverdientijd 14-16 jaar.

Duurzaamheid.

Een belangrijk aspect om nu te kiezen voor LED-verlichting is de beschikbaarheid van TL-verlichting in de nabije toekomst. Rentalite geeft aan dat binnen afzienbare tijd TL-verlichting zal verdwijnen omdat hier veel milieuvriendelijke stoffen in verwerkt zijn zoals fosfor en kwik. Binnen nu en maximaal 8 jaar zullen energieverkwistende modellen naar verwachting worden verboden. Wellicht bestaat er dan nog wel de mogelijkheid voor toepassing van energiezuinige TL-verlichting met een geringere milieubelasting. Niet uitgesloten is echter, dat er opnieuw geïnvesteerd moeten worden in armaturen en lampen met een dan geldende technologie. Bij toepassing van LED is dit niet nodig. De CO₂ uitstoot vermindering over bijna 13 jaar bedraagt met LED-verlichting ruim 676.000 kg.

Financiering.

Begin 2011 is bij het opstellen van de jaarrekening 2010 gebleken dat de exploitatie Parkeerbedrijf met grotere tekorten geconfronteerd wordt dan verwacht. Gezien deze financiële situatie zal ieder extra beroep op deze exploitatie kritisch worden gezien. De parkeermanagementapparatuur is onlosmakelijk van de operationalisering van de garage. De investering in de LED wordt ondergebracht in de exploitatie van de P-garage vanwege de terugverdienmogelijkheid. De terugverdientijd ligt immers ruim binnen de

Nagekomen raadsvoorstel weth. Dekker 05-07-2011

3

exploitatieperiode van 40 jaar die wordt aangehouden in de berekeningen van het Parkeerbedrijf.

Bijgaand de begrotingswijziging:

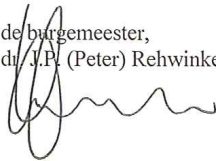
| Begrotingswijziging voor investeringskrediet | | | |
|---|--------------------------------|-----------|-----------------|
| Aanschaf parkeermanagementapparatuur en LED-verlichting | | | |
| Betrokken dienst(en) | RO/EZ | | |
| Soort wijziging | uittrekken investeringskrediet | | |
| Tijdsplanning krediet | 2011-2012 | | |
| | | | 1 |
| Financiële begrotingswijziging | Uitgaven | Inkomsten | Saldo |
| 7.4 <i>Parkeren (Parkeermanagementapparatuur)</i> | 550.000 | | -550.000 |
| 7.4 <i>Parkeren (LED-verlichting)</i> | 330.000 | | -330.000 |
| Totalen begrotingswijziging | 880.000 | 0 | -880.000 |

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor om te besluiten:

- I. nieuwe parkeermanagementapparatuur ten behoeve van de Damsterdiepgarage en de SOZAWE-garage aan te schaffen;
- II. LED-verlichting in plaats van TL-verlichting ten behoeve van de parkeergarage Damsterdiep aan te schaffen;
- III. de totale kosten voor aanschaf parkeermanagementapparatuur te bepalen op € 550.000,-- (Damsterdiep € 300.000,-- en SOZAWE € 250.000,--);
- IV. de totale meerkosten voor de aanschaf van LED-verlichting in plaats van TL-verlichting te bepalen op € 330.000,--;
- V. de jaarlijkse kapitaallasten van € 67.000,-- voor de parkeermanagement-apparatuur, respectievelijk € 38.000,-- voor de meerkosten LED-verlichting te dekken uit de exploitatie Parkeerbedrijf;
- VI. de kapitaallasten te betrekken bij de opstelling van de (primaire) gemeentebegroting 2012;
- VII. voor de aanschaf van de benodigde parkeermanagementapparatuur (€550.000,--) en LED (€330.000,--) in het jaar 2011 een uitvoeringskrediet beschikbaar te tellen van in totaal € 880.000,-- in 2011;
- VIII. 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



Collegedebat - Beantwoording vragen actualiteitendebat van 11 mei 2011.gr11.2650955

Bastuursdienst
Volger 0



Bezoekadres
Waagstraat 1

Postadres
Postbus 20001
9700 PB Groningen

In uw antwoord
graag datum en
kenmerk vermelden

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

Informatie over
vertrektijden krijgt u
via telefoon 0900-92 92

Telefoon (050) 367 8512/ J. Koops van 't Jagt
Onderwerp Beantwoording vragen actualiteitendebat

De leden van de raad van de gemeente
Groningen
te
GRONINGEN

Datum 16 JUN 2011

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO11.2638733

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Tijdens het actualiteitendebat op 11 mei 2011 hebt u met ons gesproken over de problemen bij de bomen aan de singels. In de raadscommissievergadering Beheer en Verkeer van 18 mei hebt u verzocht om een schriftelijke beantwoording van de tijdens het debat gestelde vragen. Met deze brief geven wij gehoor aan uw verzoek. Het verslag van het actualiteitendebat met daarin de gestelde vragen vindt u in de bijlage.

Huidige situatie en oorzaken

Sinds ongeveer 2005 komt onder de kastanjes aan de singels de zogenaamde kastanjeziekte voor. Een ziekte die begint met verkleuring van de bast en uiteindelijk kan leiden tot vergaande aantasting van het hout van de boom. Met een jaarlijkse inspectie door onze boomverzorgers houden wij de ontwikkeling van de ziekte nauwlettend in de gaten. Ondanks deze regelmatige inspectie is vorig jaar op 23 augustus een inwoner van onze stad omgekomen toen een grote tak uit één van de kastanjes aan de singels viel. Volgens meetwaarden in Eelde stond die dag een wind van 6 Bft met windstoten van 9 Bft.

Bij de laatste inspectie van de betreffende boom was geen gevaarlijke situatie geconstateerd. Ook achteraf kon niet meer worden nagegaan wat in dit geval de oorzaak van de takbreuk was. Het is goed mogelijk dat het relatief brosse hout dat kastanjes eigen is, in dit geval de verklaring is van de onverwachte takbreuk.

De bij onze inspecties geconstateerde ontwikkeling van de kastanjeziekte aan de singels in combinatie met dit ongeval was voor ons reden om nader onderzoek naar de kastanjes te laten doen. In grote lijnen werd daarbij geconstateerd dat veel van de kastanjes aan de singels in verschillende mate zijn aangetast door de kastanjeziekte. In

Volgvel 1

sommige gevallen zijn de door de ziekte verzwakte bomen inmiddels ook aangetast door schimmels en zwammen. Hoewel dit aanleiding is voor extra onderhoudsmaatregelen (veelal snoei) en in sommige gevallen tot het vellen van een boom, is de situatie in grote lijnen hanteerbaar te noemen. De algemene indruk wordt door één van de ingehuurde adviesbureaus, die we hebben ingehuurd, omschreven als een *grotendeels vitaal bomenbestand*.

Omdat de kastanjeziekte kan leiden tot aantasting van het wortelgestel, omvatte het nadere onderzoek ook een trekproef waarbij de stabiliteit van de bomen werd beproefd. In totaal zijn 88 bomen onderworpen aan deze proef. Tot onze onaangename verrassing wees deze proef uit dat de stabiliteit van de bomen veel slechter is dan op grond van de visuele inspectie was te verwachten. Een groot deel van de beproefde bomen bleek namelijk onvoldoende verankerd te zijn. In onderstaande tabel geven wij weer bij welke windkrachten omwaaien van de onderzochte bomen zou kunnen ontstaan.

Tabel: getrokken bomen en kritische windkrachten

| Windkracht (Beaufort) en windsnelheid | Aantal bomen (uit de trekproef) die kunnen omwaaien |
|---------------------------------------|---|
| 7 Bft | 1 |
| 8 Bft | 8 (totaal 9) |
| 9 Bft | 12 (totaal 21) |
| 10 Bft | 17 (totaal 38) |
| 11 Bft | 7 (totaal 45) |
| 12 Bft -12 Bft + 40% | 30 (totaal 75) |
| > 12 Bft + 40% | 13 (totaal 88) |
| Totaal getrokken bomen | 88 |

Nader onderzoek van de bodem wees uit dat er sprake is van een zeer beperkte en oppervlakkige beworteling als gevolg van een sterk verdichte bodem. Van een relatie tussen kastanjeziekte en slechte beworteling bleek geen sprake te zijn; ook bij niet aangetaste bomen kwam een slechte beworteling en instabiliteit voor.

Om te voorkomen dat in de toekomst nieuw aan te planten bomen aan de singels hetzelfde probleem krijgen zal de bodem ingrijpend moeten worden verbeterd. Dit houdt in dat de bodem tot op grotere diepte (anderhalve meter) moet worden losgemaakt en verbeterd, bijvoorbeeld door menging met compost.

Gehanteerde onderzoeksmethode en beoordeling

De uitgevoerde onderzoeken bestonden uit een visuele inspectie (Visual Tree Assessment, afgekort VTA), trekproeven bij een deel van de bomen en beoordeling van de bodem en beworteling door het graven van proefsleuven. Bij de visuele inspectie is ook in de bomen geklommen om een goede beoordeling van de kroon mogelijk te maken. Deze onderzoeksmethoden worden in het hele land – en ook bij diverse andere grote gemeenten, waaronder Den Haag en Amsterdam – toegepast. In de bijlage bij deze brief treft u een nadere beschrijving aan van de trekproef.

Volgvel 2

De trekproef is ontwikkeld in Duitsland (zie ondermeer: Wessoly en Erb, 1998: Baumstatik) en wordt internationaal toegepast. Hoewel onder Duitse deskundigen veelvuldig gediscussieerd wordt tussen aanhangers van de VTA-beoordeling en die van de trekproeven, zijn er geen wetenschappelijk onderbouwde argumenten die de trekproefmethode ondergraven. Voor ons is dat aanleiding om – indien de VTA daartoe aanleiding geeft – bomen in een aanvullend onderzoek ook aan een trekproef te onderwerpen.

Toetsing van de resultaten van de trekproef vindt plaats aan de hand van een bouwnorm, de EUROCODE 1 (NEN-EN 1991-1-4; Windbelasting op bouwwerken). Deze normering is iets naar beneden bijgesteld voor de Groninger situatie omdat hier niet zulke hoge windkrachten voorkomen als bijvoorbeeld direct aan de kust. Hoewel voor Groningen de norm van een windsnelheid van 118km/u plus 40% veiligheidsmarge nog altijd hoog lijkt, zijn wij van mening dat de toegepaste norm een status heeft die zwaar moet wegen bij de beoordeling van onveilige situaties voor onze bewoners. De trekproef én de daarbij behorende NEN – norm, wordt ook in andere gemeenten regelmatig toegepast om bijvoorbeeld risico's te kunnen beoordelen en schade te verhalen als één of enkele bomen door (graaf)werkzaamheden in de omgeving zijn beschadigd. Op de Groninger singels gaat het echter niet om enkele bomen, maar om een aanzienlijk deel van de 280 kastanjes. Omdat wij ons realiseren dat toepassing van de genoemde norm zal leiden tot een ingrijpende verandering van de monumentale uitstraling van de singels, willen wij uiterst zorgvuldig te werk gaan. Zo winnen wij ondermeer nog juridisch advies in bij een landelijke autoriteit op dit gebied over de (juridische) status van de normering in relatie tot de gemeentelijke aansprakelijkheid. Daarnaast zullen we op verzoek van het actiecomité *Behoud de singel* meewerken aan een onafhankelijke interpretatie van de onderzoeksresultaten door de firma Copijn.

Het feit dat in de afgelopen jaren slechts 1 boom is omgewaaid aan de singels, is voor ons geen aanleiding om de resultaten van de trekproeven naast ons neer te leggen. Dat er niet meer bomen zijn omgewaaid kan ook te maken hebben met het gegeven dat in de afgelopen 25 jaar meer dan 100 bomen aan de singels al vervangen zijn. Nadeel van deze gefaseerde vervanging was echter dat hierbij de bodem niet voldoende verbeterd kon worden, met als gevolg beperkte beworteling en blijvende instabiliteit van de bomen. Een instabiliteit die met het ouder en groter worden van de bomen steeds gevaarlijker wordt.

Aan de hand van de beoordeling op basis van de NEN norm blijken 75 van de 88 beproefde bomen niet aan de norm te voldoen. Dertig daarvan zijn door forse snoei nog binnen de norm te brengen. De overige 45 bomen zouden zo ver moeten worden ingesnoeid om binnen de norm te vallen, dat dit geen optie is. De door ons ingehuurd onderzoeksbureaus adviseren dan ook deze bomen te kappen. Overigens hebben de twee bureaus verschillende bomen onderworpen aan de trekproef, dit verklaart het verschil in de aantallen bomen die volgens de bureaus gekapt moeten worden.

Volgvel 3

Mogelijke maatregelen

Een deel van de vragen en suggesties uit het actualiteitendebat richtte zich op een mogelijke (alternatieve) aanpak van de ontstane situatie op de singels. Het verbeteren van de bodem terwijl de bomen blijven staan zou in principe kunnen door toepassing van ploffen (hierbij wordt de grond losgemaakt door een gematigde ondergrondse ontploffing), het inbrengen van wormen en ander bodemleven en het maken van boorgaten die een betere afvoer van regenwater mogelijk maken. Deze maatregelen zijn echter niet afdoende om de sterke verdichting van de bodem op te heffen. Ploffen heeft naar onze eigen ervaring geen duurzaam effect op de bodemstructuur en de bodem is dusdanig verdicht dat ingebracht bodemleven onvoldoende kans maakt om te overleven. Boorgaten zouden slechts zeer plaatselijk effect hebben. Regenwater kan zich niet of nauwelijks horizontaal verplaatsen naar de boorgaten.

Gefaseerde vervanging van de bomen is zeker een mogelijkheid die nadere verkenning verdient. Daarbij zou de mate van instabiliteit of verzwakking van de bomen leidend moeten zijn voor het bepalen van de fasering. Het voordeel van deze meer geleidelijke aanpak moet echter wel worden afgewogen tegen het feit dat de zo noodzakelijke bodemverbetering hierbij minder goed kan worden uitgevoerd. Dat heeft vervolgens nadelige consequenties voor de groei en toekomstverwachting van de nieuwe bomen.

Vervolg

Tijdens de informatieavond op 18 mei hebben wij de aanwezige singelbewoners uitgenodigd zich op te geven voor een klankbordgroep die met ons meedenkt over de problematiek op de singels en de mogelijke oplossingen daarvoor. Op 26 mei is deze klankbordgroep voor het eerst bij elkaar geweest.

Op verzoek van het actiecomité *Behoud de singel* werken wij mee aan een interpretatie van de onderzoeksresultaten door een derde onafhankelijke partij (de firma Copijn). Onderdeel van deze interpretatie is een aanvullend onderzoek naar de bodem.

Vooruitlopend daarop zullen wij – na overleg met de klankbordgroep en een eerste advies van de firma Copijn – uw raad binnenkort informeren hoe wij om willen gaan met de 9 bomen die volgens de trekproef bij windkracht 8 en lager al gevaar opleveren. Door in ieder geval deze bomen te verwijderen of sterk te snoeien, kunnen we de risico's op korte termijn namelijk beperken. Als we het verwijderen van deze bomen dan uitvoeren door de bomen om te trekken in plaats van kappen of zagen, kan dat waardevolle informatie opleveren voor de interpretatie van de trekproefresultaten. Deze informatie kan van belang zijn voor het bepalen van de vervolgmaatregelen voor de overige bomen op de singels.

Voor de zomervakantie zullen wij u informeren over de stand van zaken van dat moment en de aanvullende informatie en adviezen waar we dan over beschikken.

Collegebrief - Beantwoording vragen actualiteitendebat van 11 mei 2011.gr11.2650955

Volgvel 4

Op basis van de adviezen van de externe bureaus, de interpretatie door Copijn en het door ons ingewonnen juridisch advies zullen wij in overleg met de klankbordgroep een aantal alternatieven voor de aanpak van de singels uitwerken.
Na een breed overleg met alle bewoners zullen wij u op grond daarvan dit najaar informeren en raadplegen voordat wij een besluit over de aanpak van de singels nemen.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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



Bylage

Windworpsimulatie

De *trekproef* wordt ingezet om de stabiliteit van bomen te bepalen. De methodiek heeft een wetenschappelijke basis: als een boom bij een belasting van 40% van een kracht niet verder uit het lood komt dan 0,25°, dan is de boom sterk genoeg om 100% van die kracht te doorstaan (Wessolly & Erb, 1998: Baumstatik).



De 'klepkracht' is de minimale kracht die gedurende een korte tijd benodigd is om een boom om te 'klepen' of te kantelen. Voorafgaand aan de proef wordt voor de boom een specifieke windworpcurve berekend en uitgezet. Als referentie geldt de klepkracht die bij een windsnelheid van 32,7 m/s op de boom wordt uitgeoefend. Tot orkaankracht behoren bomen overleind te blijven staan.

De stabiliteit van een boom wordt op gecontroleerde wijze getest:

- Met behulp van een lierkabel hoog aan de stam van een boom wordt een kracht uitgeoefend. De kracht op de lierkabel wordt geregistreerd met een elektronische krachtopnemer.
- Tijdens de proef wordt gelijktijdig het kantelen van de stamvoet vastgelegd met behulp van elektronische hoekmeters. De hellingshoeken worden daarbij in de richting van alle vier de windstreken geregistreerd.
- De proef wordt volbracht door de stamvoet van de boom tot maximaal 0,25° uit het lood te brengen. De veiligheid wordt gewaarborgd door nooit verder te trekken dan 0,5° uitslag, omdat bekend is dat er dan onvermijdelijk wortelschade optreedt.

De analyse bestaat uit:

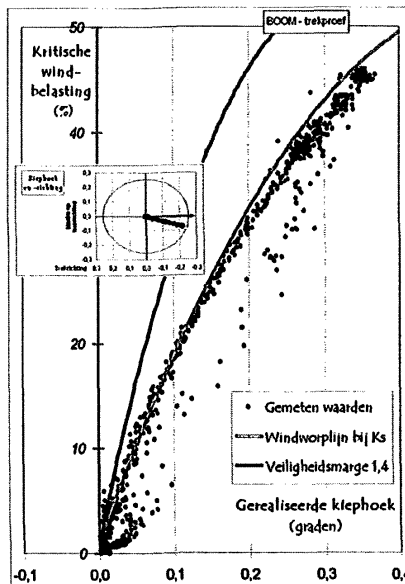
- Het uitzetten van een boomspecifieke windworplijn die weergeeft hoe sterk of zwak de boom verankerd staat als hij bij een windsnelheid van 118 km/u, om zou waaien (rode curve in de grafiek).
- De tweede stap wordt gevormd door de krachten die tijdens de proef op de boom werden uitgeoefend te vertalen naar percentages van de klepkracht en deze als een reeks in dezelfde grafiek uit te zetten. De exacte hellingshoek in de kleprichting en de krachtresultante worden berekend door ook het zijdelings kantelen van de boom in de berekeningen mee te nemen.
- Vervolgens worden de veiligheidsmarges bij verschillende windsnelheden berekend.

Het is in de normering (o.a. die van het bouwwezen) gebruikelijk om een *veiligheidsmarge* in te bouwen: Onder normale omstandigheden wordt een veiligheidsfactor van 1,4 toegepast (groene curve; 140%).

Dit kan ook de natuurlijke veiligheidsfactor worden genoemd, omdat deze mede is afgeleid uit proeven met tientallen gezonde bomen. Tot slot wordt een *boomspecifiek advies* opgesteld op basis van het totaalbeeld van de analyse, de standplaats en de oorsprong van eventueel aanwezige stabiliteitsproblemen.

De grafiek toont een beproefde kastanje met een slechte verankering: de zwerm meetwaarden is juist voorbij de boomspecifieke windworpcurve komen te liggen. De boom blijft bij de kritische windsnelheid van 118km/u niet overleind staan.

| Resultaten | |
|---|------|
| Berekende maximale windstoot (km/uur) | 116 |
| Veiligheidsfactor tot 88 km/uur (windkracht 10) | 1,74 |
| Veiligheidsfactor tot 103 km/uur (windkracht 11) | 1,27 |
| Veiligheidsfactor tot 118 km/uur (windkracht 12) | 0,97 |
| Veiligheidsfactor tot 150 km/uur (orkaan) | 0,60 |
| Maximale windstoot bij veiligheidsfactor 1,4 (km/u) | 98 |



Collegedebrief - Vellen tien gevaarlijkste kastanjes singels.gr11.2658098

.
. .
Bestuursdienst



Telefoon (050) 367 89 10/ Wieteke de Boer
Onderwerp Vellen tien gevaarlijkste kastanjes singels

De leden van de raad van de gemeente
Groningen
te
GRONINGEN

Datum 23 JUN 2011

Bijlage(n) -

Ons kenmerk RO 11.2649239

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Wij hebben u onlangs schriftelijk geïnformeerd over de problemen bij de bomen aan de singels ('beantwoording vragen actualiteitendebat' kenmerk RO11.2638733). Hierin geven we aan dat een derde onafhankelijke partij, de firma Copijn, op verzoek van het actiecomité *Behoud de singel* werkt aan een interpretatie van de door Danphe BV en Groenadvies Amsterdam gepresenteerde onderzoeksresultaten. Met deze brief informeren wij u over de onderzoeksmethode door Copijn en het daarmee gecombineerde vellen (omtrekken) van de gevaarlijkste bomen. Daarnaast informeren wij u over de verslechterde toestand van de kastanjeziekte aan de singels en de maatregelen die wij daarvoor op korte termijn zullen treffen.

Achtergrond

Afgelopen voorjaar hebben wij de twee adviesbureaus Danphe BV en Groenadvies Amsterdam onderzoek laten doen naar de kastanjes aan de singels. Beide bureaus concludeerden dat veel van de kastanjes zijn aangetast door de kastanjeziekte, maar dat de situatie in grote lijnen wel hanteerbaar is. Een nader onderzoek naar het wortelgestel van de bomen leidde tot een onaangename verrassing: van de 88 bomen die aan een trekproef werden onderworpen bleken 75 bomen niet te voldoen aan de NEN norm die landelijk wordt gehanteerd bij het beoordelen van de stabiliteit van bomen. Dertig daarvan zijn door forse snoei nog binnen die norm te brengen. De door ons ingehuurd adviesbureaus adviseren de overige 45 bomen te kappen.

Op 18 mei 2011 hebben wij voor bewoners, omwonenden en ander belangstellenden een informatiebijeenkomst gehouden over de uitkomsten van beide onderzoeken. Ook hebben wij met de aanwezigen gesproken over de mogelijke maatregelen die genomen kunnen worden. Tijdens de informatieavond is een klankbordgroep in het leven geroepen die bestaat uit het actiecomité *Behoud de singel*, het IVN, de Bomenstichting, Natuur- en Milieufederatie Groningen, bewoners van de singels en een vertegenwoordiging van de gemeente. De klankbordgroep is inmiddels drie keer bij elkaar geweest en denkt met ons mee over de problematiek en mogelijke oplossingen.

SE.4.C

Collegedebrief - Vellen tien gevaarlijkste kastanjes singels.gr11.2658098

Volgvel 1

Onderzoeksopzet Copijn

Het actiecomité *Behoud de singel* heeft vraagtekens gezet bij de *interpretatie* van de uitkomsten van de onderzoeken en de daarop gebaseerde adviezen. Om eventueel tot verder inzicht en een daarop gebaseerde aanpak van de singels te komen, werken wij op verzoek van het actiecomité mee aan een interpretatie van de onderzoeksresultaten door de firma Copijn. Hierbij staan twee kernvragen centraal:

1. Hoe kan het verrassende en voor de bomen ongunstige resultaat uit de trekproeven nader worden verklaard?
2. Welke samenhang bestaat er tussen de ondergrondse situatie, de stabiliteit (verankering) van de bomen en hun functioneren in biologische zin (groei, bladbezetting, ziektes etc.)?

Om bovenstaande vragen te kunnen beantwoorden zullen onder andere de beschikbare gegevens van de uitgevoerde trekproeven nader worden geanalyseerd om vervolgens met behulp van aanvullende metingen tot verdergaande uitspraken te komen. Voor de aanvullende metingen zullen de gevaarlijkste bomen helemaal worden omgetrokken zodat de wortelkluiten onderzocht kunnen worden en er meer inzicht kan worden gekregen in de onderliggende bodemprocessen. In totaal zullen 10 kastanjes worden omgetrokken. Het gaat hierbij om 9 kastanjes die volgens een eerdere trekproef bij windkracht 7 en 8 al gevaar opleveren en om 1 kastanje die bij de visuele inspectie (Visual Tree Assessment, afgekort VTA) als slecht is beoordeeld. De tien bomen staan verspreid over de singels: drie aan de Heresingel, twee aan de Praediniussingel, drie aan de Radesingel en twee aan de Ubbo Emmiussingel. Door in ieder geval deze bomen om te trekken, krijgen we belangrijke informatie voor de vervolgaanpak en tegelijkertijd kunnen we hiermee de grootste risico's op korte termijn beperken. Deze aanpak is besproken in de klankbordgroep op 14 juni 2011 en heeft geleid tot unanieme instemming. Wij zullen voor de 10 kastanjes een vergunning voor het direct vellen verlenen. Voordat de bomen worden omgetrokken zal een ecoscan worden uitgevoerd.

Verslechterde toestand kastanjeziekte

Op 8 juni 2011 ontvingen wij een melding van een bedrijf aan de Ubbo Emmiussingel. De eigenaar uitte zijn zorgen over de conditie van de kastanje tegenover het bedrijf. Het personeel is bang voor vallende takken en durft niet onder de boom door te lopen. Eén van onze boominspecteurs heeft de boom visueel beoordeeld. De kastanje is zwaar aangetast door de kastanjeziekte waardoor een groot risico op takbreuk is. De omringende kastanjes zijn ook visueel beoordeeld. Ook deze bomen zien er slechter uit dan bij de vorige inspectie. Omdat de kastanjeziekte dus verergerd lijkt te zijn sinds de laatste VTA inspectie willen wij een quick scan uitvoeren om andere slechte takken op te sporen. We zullen hierbij de klankbordgroep uitnodigen om mee te gaan zodat zij de situatie kunnen aanschouwen. Alle slechte takken zullen wij uit de bomen snoeien zodat het risico op takbreuk wordt beperkt.

Collegedebrief - Vellen tien gevaarlijkste kastanjes singels.gr11.2658098

Volgvel 2

Planning

Hieronder zetten wij op een rij welke acties en resultaten wij de komende weken voorzien. De vervolgaanpak na week 29 is ondermeer afhankelijk van de resultaten van de technische expertise door Copijn, waardoor deze op dit moment nog niet is te plannen.

Zodra de technische expertise van Copijn beschikbaar is, zullen wij u over de inhoud daarvan schriftelijk informeren. Gezien onderstaande planning zult u die informatie vermoedelijk na de vakantie ontvangen.

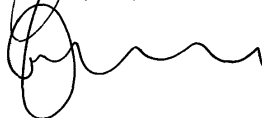
- Levering juridisch advies Mr. B.M. Visser ondermeer over aansprakelijkheid en veiligheid in relatie tot windkracht. week 24
- Uitvoeren quick scan gevaarlijke takken door boomverzorgers Stadsbeheer. week 24/25
- Analyse meetdata trekproeven door Copijn. week 26
- Omtrekken van de tien gevaarlijkste bomen en aanvullend bodemonderzoek door Copijn. week 27
- Wegsnoeien gevaarlijke takken op basis van quick scan. week 27/28
- Levering technische expertise door Copijn op grond van bovenstaande analyse en onderzoek. week 28/29
- Uitwerking maatregelenplan/vervolgaanpak op basis beschikbare rapporten en technische expertise door Copijn. na week 29

Communicatie

Zoals gezegd is de door Copijn opgestelde onderzoeksopzet en het omtrekken van de 10 gevaarlijkste bomen besproken in de klankbordgroep en hebben alle daarin deelnemende partijen daarmee ingestemd. Nadat wij een vergunning voor het direct vellen van de 10 bomen hebben verleend, zal Copijn de bomen omtrekken. Dit gebeurt echter niet eerder dan dat wij de bewoners aan de singels schriftelijk hebben geïnformeerd. Wij zullen de overige stadgers hiervan via de pers op de hoogte brengen.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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



Vraag aan het College - Art-38-vragen Stadspartij betr. kastanjes-singels (no. 46), ...

VRAGEN

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

2011 – Nr. 46.

VRAGEN van de Stadspartij van de heer Bolhuis en de heer G.J.D. Offerman betreffende kastanjes aan de singels.
(Binnengekomen: 17 mei 2011).

Vorig jaar is een inwoner van Groningen vanwege een vallende tak uit een kastanjeboom omgekomen. Wethouder Visscher is door dit tragische ongeluk onderzoek gaan doen naar de boomveiligheidssituatie op de singels. Terecht, want veiligheid staat boven alles. Met als uitgangspunt "veiligheid" is er door twee bureaus onderzoek verricht. Veel kastanjes blijken een kastanjeziekte te hebben. Over het feit, dat gevaarlijke bomen moeten worden gekapt, lijken de meeste partijen het wel eens te zijn.

Er vallen in dit proces echter een aantal zaken op. Allereerst is er onderzoek gedaan, waar de bewoners niets vanaf wisten. Zij werden niet betrokken of geïnformeerd en nu liggen er plotsklaps twee rapporten. De presentatie van de rapporten is politiek bestuurlijk onhandig te noemen. De bewoners voelen zich overvallen en dit is niet de eerste keer dat zich ergens bewoners overrompeld voelen. Ondanks alle cultuur veranderingsprocessen in de ambtelijke organisatie, lijkt dit een structureel probleem in onze stad te zijn.

Het is algemeen bekend, dat er in vele jaren nooit een boom is omgewaaid op de singels. De bomen staan allemaal in elkaars luwte. Is de toegepaste onderzoeksmethode op deze plaats wel de juiste aanpak voor het mogelijke probleem? De (lier) trekroef is bij vele deskundigen omstreden. Wordt hier niet met een kanon op een mug geschoten?

Wanneer zich problemen met mogelijk vallende takken voordoen, is het op zijn zachts gezegd merkwaardig dat, er onderzocht wordt of complete bomen zullen omvallen bij windkracht 12+. Er kan bij een windkracht 12 of zelfs minder geen enkele garantie worden gegeven, wat er in een omgeving met de bomen gebeurt. Dat kan nergens in de stad en ook niet aan de singels! De Stadspartij wijst bij dit soort windkrachten overigens op andere rondvliegende objecten, zoals dakpannen en reclameborden.

Daarom stelt de Stadspartij de volgende vragen aan het college van B&W:

1. Is het rigoureus kappen van heel veel bomen wel de juiste oplossing voor de zieke bomen en wat betekent dit voor de veiligheid van de Stadgers?
2. Zijn er andere oplossingen denkbaar?

Vraag aan het College - Art-38-vragen Stadspartij betr. kastanjes-singels (no. 46), ...

2

3. Waarom is bij deze (externe) onderzoeken op deze wijze te werk gegaan? Hier zat de gemeente toch als opdrachtgever bij?
4. Welke uitgangspunten zijn bij het onderzoek gehanteerd en waar komen deze vandaan? (De Stadspartij bedoelt hier de gedane trekproeven en de daaruit getrokken conclusies).
5. Wat zijn de ervaringen elders? Bekend is, dat o.a. de gemeente Den Haag en plaatsen als Zeist en Zwolle heel veel paardenkastanjes hebben. Ook daar heeft de kastanjeziekte gewoed. Hoe is het probleem met de ziekte in die plaatsen aangepakt en opgelost?
6. Ook zijn er rond het Willemspark in Den Haag veel paardenkastanjes als monument bestempeld. Wat betekent dit juridisch?
7. Hoe zit het met buitenlandse ervaringen?
8. Hoeveel kastanjes staan er in Groningen?
9. Hoe is het daarmee gesteld?
10. Zijn er nog meer en andere soorten gevaarlijke dan wel zieke bomen in de stad, die takken kunnen laten vallen?
11. Waarom wordt er alleen naar de Singels gekeken?

Het college beantwoordt de vragen als volgt:

Groningen, 9 juni 2011.

Wij zijn blij dat uw fractie, evenals ons college, de veiligheid van de Stadgers erg belangrijk vindt. Met regelmaat inspecteren wij onze bomen waarvoor wij een zorgplicht hebben. De bevindingen uit de visuele inspectie (Visual Tree Assessment) door onze eigen boomverzorgers waren, samen met het dodelijk ongeval dat vorig jaar plaatsvond, voor ons aanleiding om nader onderzoek te laten doen naar de vitaliteit en mogelijke risico's van de bomen aan de singels. Ondanks de aanwezige kastanjeziekte was er op dat moment, op grond van onze visuele inspecties, nog geen aanleiding om te verwachten dat een groot aantal bomen zo gevaarlijk zou zijn dat deze gekapt zouden moeten worden. Het leek ons op dat moment niet verstandig om de bewonersodeloos ongerust te maken over zaken die nog nader onderzocht moesten worden. We zijn geschrokken van het resultaat van het eerste externe onderzoek. Daaruit bleek namelijk dat de kastanjeziekte weliswaar hanteerbaar is, maar dat het met de verankering van de bomen veel slechter is gesteld. Om zeker te zijn over de juistheid van deze conclusies hebben we een tweede bureau gevraagd ook onderzoek te doen naar de bomen op de singels. Toen bij ontvangst van de definitieve rapporten bleek dat het onderzoek door het tweede bureau tot dezelfde conclusies leidde, hebben wij de bewoners hierover geïnformeerd. Daarbij hebben wij nadrukkelijk aangegeven dat de vervolgaanpak niet vastligt en dat wij daarvoor nog een gedegen afweging willen maken. In dat kader hebben wij inmiddels een klankbordgroep samengesteld waarin

Vraag aan het College - Art-38-vragen Stadspartij betr. kastanjes-singels (no. 46), ...

3

onder meer bewoners van de singels en een vertegenwoordiger van de bomenstichting zitten.

Ten aanzien van de vragen:

1. Gelukkig hoeven niet alle bomen die ziek zijn te worden gekapt, integendeel: in de gemeente Groningen staan veel bomen waarvan we, door de VTA-inspecties (Visual Tree Assessment) die we jaarlijks uitvoeren, weten dat ze ziek zijn. Reden voor kap is er vooral als de bomen instabiel zijn geworden; op dat moment kan het – in het belang van de veiligheid van de Stadgers – noodzakelijk zijn om de bomen te kappen. Blijkens de onderzoeksrapporten is dat bij diverse bomen aan de singels het geval.
2. Op de singels staan een groot aantal bomen die onvoldoende stabiel zijn en daardoor risico's met zich meebrengen. Overigens wordt dit niet zozeer door ziekte, maar vooral door de slechte bodem en de beperkte beworteling veroorzaakt. Bij een deel van die bomen zijn de risico's zo groot dat het kappen van de bomen de enige oplossing is. Bij andere bomen kunnen de risico's worden weggenomen door (fors) snoeien. Nadeel daarvan is dat de levensverwachting van die bomen door het forse snoeien ook sterk afneemt. Het nog enige jaren handhaven van deze laatste categorie bomen brengt bovendien beperkingen met zich mee voor de bodemverbetering en dus voor de vitaliteit van toekomstige bomen op de singels. Om die reden willen we overwogen of het niet verstandiger is ook deze bomen te kappen.
3. Wij voeren regelmatig VTA-inspecties uit op de bomen die wij in beheer hebben. Dit zijn visuele inspecties. Als uit de visuele inspecties blijkt dat het niet goed gaat met een boom, doen wij meestal een vervolgonderzoek. In bepaalde gevallen kan dan een trekproef nodig zijn om de stabiliteit van de boom te meten. Wij maken gebruik van trekproeven omdat dit een wetenschappelijk onderbouwde manier is van het meten van de stabiliteit van bomen. Omdat bij ons bekend was dat de bodem van de singels niet optimaal is en omdat wortels door de kastanjeziekte kunnen worden aangetast, hebben wij opdracht gegeven om – naast een uitgebreide visuele beoordeling – ook in dit geval trekproeven uit te voeren. Overigens bleek uit de trekproef in dit geval géén relatie tussen de kastanjeziekte en de slechte verankering van de bomen.
4. Voor de uitgangspunten die bij het onderzoek zijn gehanteerd, verwijzen wij u naar de onderzoeksrapportages. Overigens heeft het actiecomité "Behoud de singels" aangegeven geen twijfel te hebben over de onderzoeksmethode, maar wel twijfel te hebben over de interpretatie van de uitkomsten.
5. Voor de aanpak van de kastanjeziekte volgen de meeste gemeenten, net als wij, de lijn van nauwlettend in de gaten houden en waar mogelijk stimuleren van de vitaliteit. Als een boom zodanig is aangetast dat deze gevaarlijk wordt, is – ook in andere gemeenten – kap de enige oplossing. In een aantal gemeenten, waaronder bijvoorbeeld Den Haag, worden daarnaast proeven gedaan met experimentele behandelmethoden. Ook in Groningen werken we aan een proef met het injecteren van wormen in de bodem rond zieke

Vraag aan het College - Art-38-vragen Stadspartij betr. kastanjes-singels (no. 46), ...

4

kastanjabomen. Een echte oplossing voor de kastanjeziekte is echter nog nergens gevonden. Wel lijkt de ziekte in het zuiden van Nederland over het hoogtepunt heen te zijn, terwijl in Groningen de ziekte later is begonnen en nu nog steeds toeneemt. Overigens is de noodzaak voor het kappen van bomen op de singels niet het gevolg van de kastanjeziekte maar van de slechte bodem en de beperkte beworteling van de bomen. Van Zeist, Zwolle en Den Haag weten we dat ook deze gemeenten gebruik maken van trekproeven als zij daar op grond van een VTA aanleiding toe zien.

6. In Den Haag wordt bij een kapvergunning voor monumentale bomen een zwaardere procedure gehanteerd. Ook in Groningen geldt dat monumentale bomen niet gekapt mogen worden zonder dat het college daartoe specifiek een besluit neemt (de dienst RO/EZ is dus bij monumentale bomen niet gemandateerd om een kapvergunning te verlenen). Als bomen ziek zijn, proberen wij ze zo lang mogelijk in stand te houden (door het aanbrengen van stalen pennen, schimmelbestrijding of bodemverbetering). Maar ook voor monumentale bomen geldt: als ze gevaar opleveren voor de Stadgers, moeten er maatregelen worden genomen. In sommige gevallen kan dat betekenen dat de boom moet worden gekapt. Dit is tot onze spijt bijvoorbeeld het geval geweest met een grote boom aan de Munnikeholm.
7. Ons zijn geen ervaringen met de kastanjeziekte in het buitenland bekend. Wij vertrouwen erop dat de Nederlandse expertise op het gebied van bomen volstaat.
8. In Groningen staan in totaal 2076 kastanjabomen.
9. Er staan op meerdere plekken in de stad zieke kastanjes, bij de laatste inspecties ging het in totaal om 448 bomen die zijn aangetast door de kastanjeziekte. Over het algemeen hoeven we daar, op grond van de VTA's geen nadere maatregelen te treffen. In het Noorderplantsoen is ongeveer 15% van de bomen ziek. Op grond van de VTA's hebben wij daar over vier bomen (waarvan één kastanje) zorg, voor de rest van de bomen hoeven wij geen maatregelen te treffen. En aan bijvoorbeeld het Heerdenpad is 90% van de bomen getroffen door de kastanjeziekte. Ook daar is nu geen reden voor nader onderzoek: de bomen zijn nog relatief klein en leveren geen gevaar voor de Stadgers op. Wel wordt op deze locatie de onder 5. genoemde proef uitgevoerd.
10. Bekend is de zogenaamde Massariaziekte, een ziekte die platanen treft. Een schimmel veroorzaakt daar dat takken bros worden en uit de boom kunnen vallen. Wij inspecteren drie keer per jaar de platanen die gevoelig zijn voor deze ziekte. Hout dat is aangetast wordt weggesnoeid.
11. Wij kijken niet alleen naar de bomen aan de singels maar wij inspecteren regelmatig alle bomen waarvoor wij een zorgplicht hebben. Uit inspecties, gekoppeld aan het tragische ongeval van vorig jaar, hebben wij destijds afgeleid dat voor de bomen aan de singels nader onderzoek nodig was.

Bestuursdienst



RAADSVORSTEL:

2010-2011

Ons kenmerk: RO 11.26411888

Registratienummer : GR 11.

Ingekomen op :

Onderwerp: Vaststelling bestemmingsplan HOV West fase 3

Groningen, 16 JUN 2011

Aan de raad,

Inleiding.

Het bestemmingsplan is opgesteld voor de laatste fase van de HOV-as West, die loopt tussen het Transferium Hoogkerk en het Centraal Station. Eerdere fasen van deze HOV-as West zijn doorstromingsmaatregelen vanaf de A7 naar de busbaan, inclusief de rotondes nabij de aansluiting A7/Hoogkerk, Transferium Hoogkerk, busbaan Peizerweg tussen Hoogkerk en de Westelijke Ringweg en busbaan parallel aan de Koeriersterweg. Het voorliggende bestemmingsplan maakt het tracé mogelijk voor de vrijliggende busbaan vanaf de Koeriersterweg, parallel aan het spoor en met een nieuwe brug over het Noord-Willemskanaal aantakend op het Emmaviaduct. De brug over het Noord-Willemskanaal wordt "toekomstbestendig" ontworpen. Dat wil zeggen dat hij niet aangepast hoeft te worden als in de toekomst het busstation aan de zuidzijde van het NS-station wordt gesitueerd.

In het voorbereidingstraject heeft uw raad zich eerder uitgesproken over het project. Op 23 juni 2010 heeft uw raad het stedenbouwkundig ontwerp van het busbaantracé vastgesteld en ingestemd met een plankostenkrediet voor de planuitwerkingsfase. Een voorstel voor een aanvullend plankostenkrediet is op 26 januari 2011 in uw raad vastgesteld.

In het voortraject is besloten af te zien van de zogenaamde "formele inspraak". Er heeft reeds een intensief participatieproces over het tracé van de HOV-as plaatsgevonden. Ook de nadere uitwerking wordt besproken met alle betrokken partijen. Een andere overweging om af te zien van de formele inspraak is de quick win-subsidievoorwaarde de HOV-as voor 1 januari 2013 gerealiseerd te hebben. Iedere mogelijkheid de planning te comprimeren benutten wij. Een beschrijving van de voorbereidende fase van het bestemmingsplan is als hoofdstuk 6 in de bestemmingsplantoelichting opgenomen.

Het bestemmingsplan is nu zover dat het door uw raad kan worden vastgesteld. Ter voorbereiding op de vaststelling door uw raad hebben we het plan zes weken ter inzage gelegd van 8 april tot en met 19 mei 2011. U bent hiervan per brief (31 maart 2011, RO 11.2565200) op de hoogte gesteld.

In dit raadsvoorstel maken we ons voorstel inzake de enige ingekomen zienswijze aan u bekend. Onderstaand komen de volgende onderwerpen aan de orde:

- de fase waarin het bestemmingsplan momenteel verkeert;
- de ontvankelijkheidstoets;
- inhoudelijke beoordeling van de zienswijze, voorzien van ons voorstel om de zienswijze niet over te nemen;
- samenvatting van de ambtshalve wijzigingen van het bestemmingsplan;
- grondexploitatie.

Bestemmingsplan.

De terinzagelegging van het bestemmingsplan is gebeurd volgens artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Van de terinzagelegging is op de wettelijk voorgeschreven wijze kennis gegeven in de Groninger Gezinsbode en de Staatscourant van 7 april 2011. In de kennisgeving is vermeld dat gedurende de termijn van terinzagelegging iedereen, naar keuze schriftelijk of mondeling, zijn zienswijze over het ontwerp naar voren kan brengen bij uw raad. De ingekomen zienswijze is inhoudelijk beoordeeld. Als uw raad ermee instemt is het plan vastgesteld en zal het nogmaals zes weken ter inzage worden gelegd en kan beroep worden ingesteld bij de Raad van State.

Voor dit bestemmingsplan hebben wij, ten behoeve van HOV-as Paterswoldseweg-Station, op 20 mei 2011 een hogere waarde op grond van de Wet geluidhinder vastgesteld. Uit het akoestisch onderzoek is namelijk gebleken, dat de geluidbelasting vanwege de nieuwe busbaan voor één woning niet voldoet aan de voorkeursgrenswaarde.

Ontvankelijkheid zienswijze.

Van de gelegenheid om zienswijzen naar voren te brengen is gebruik gemaakt door een groep bewoners van het Hoornsediep. De ingediende zienswijze is getoetst aan de Algemene wet bestuursrecht (artikel 3:16 en 6:9) op ontvankelijkheid. De zienswijze is vóór 20 mei 2011 ontvangen en dus tijdig ingediend.

Inhoudelijke beoordeling zienswijze.

De nieuwe busbaan is voor de indieners van de zienswijze een ingrijpende verandering in de woonomgeving. Indieners staan in principe niet negatief tegenover de plannen, maar hebben één bezwaar: het uitzicht wordt ernstig aangetast. Momenteel kijken indieners vanuit de huiskamer uit op het water, waar elke dag tientallen (roei)boten langskomen. Indieners kijken hier graag naar. Als het bestemmingsplan wordt uitgevoerd zou dit uitzicht in de toekomst "verontreinigd" worden door passerende bussen. Daarnaast zullen enkele tientallen bomen verdwijnen ter plaatse van de aansluiting van de busbaan op het Emmaviaduct. Indieners vinden het bezwaarlijk dat geen rekening is gehouden met het uitzicht. Indieners doen daarom een voorstel. Zij zien graag dat het groene talud dat tussen de busbaan en het water aangelegd wordt, wordt voorzien van bomen en/of grote struiken.

Op die manier zullen de bussen enigszins aan het uitzicht van indieners worden onttrokken. Zij kunnen dan uitkijken op groen in plaats van verkeer. Ook is beplanting in lijn met de voorgenomen herplantingsplicht die ontstaat bij het verstrekken van de kapvergunning voor de kap van enkele tientallen bomen ten oosten van het Noord-Willemskanaal. Een dergelijke aanpassing van de plannen zou de bezwaren van indieners tegen het bestemmingsplan wegnemen.

Reactie.

Langs het Emmaviaduct staan nu bomen in het gras en er is sprake van een steil grondtalud. Bovenop dit talud staat nu een brede haag. De bomen, de haag en het gras zorgen voor een groene aankleding van het gehele tracé. Het terrein rondom het kantoor van ProRail wordt vooral gekenmerkt door een verhard terrein met parkeren en bomen in het gras. Met de realisering van het laatste gedeelte van de busroute zullen bomen (circa 18 stuks) op dit terrein moeten wijken.

De busbaan wordt op een landschappelijke wijze in haar omgeving ingepast. Daarbij is het huidige groene karakter van het Emmaviaduct (bomen, hagen en gras) het uitgangsprincipe. De komst van de busbaan heeft grote invloed op het uitzicht vanaf de Grunobuurt op het terrein van ProRail. Vanuit de gebruikers van het kantoor van ProRail is aangegeven dat zij een transparant beeld willen, in plaats van het afschermen van hun terrein met een dichte bossage. Maar ook met de wensen van de groep bewoners van het Hoornsediep is in het ontwerp rekening gehouden.

Langs de busbaan worden heesters en bomen geplant. De heesters en bomen worden in groepen geplaatst zodat er doorkijkjes (vergezichten) ontstaan. Op die manier wordt er een halfopen landschap gecreëerd. In het ontwerp zullen de 18 bomen die moeten wijken zoveel mogelijk door bomen en heesters worden gecompenseerd. De exacte aantallen en welke soort bomen geplant gaan worden is afhankelijk van onder andere de standplaats. Dit wordt nader uitgewerkt als er meer duidelijkheid is over de technische uitvoering van de busbaan. In het ontwerp zal de keuze eerder vallen op het toepassen van bomen met een smalle opgaande kroon (bladerdak), dan een brede kroon. Op die manier zullen de bussen namelijk minder hinder ondervinden van het bladerdak.

Kort gezegd is met de landschappelijke inpassing van de busbaan geprobeerd het uitzicht voor indieners zo aangenaam mogelijk te maken. De plannen voor de busbaan hoeven naar onze mening dan ook niet aangepast te worden. Wij stellen dan ook voor de zienswijze van indieners niet over te nemen, omdat met de inhoud van hun zienswijze al bij het ontwerp rekening is gehouden.

Voorstel. Op grond van vorenstaande overwegingen stellen wij u voor de zienswijze niet over te nemen.

Samenvatting van de ambtshalve wijzigingen.

- Het stuk over waterbeleid en de paragraaf over water, bodem en riolering zijn in elkaar geschoven.
- Tijdens de terinzagetermijn is gebleken dat er een rekenfout is gemaakt bij het bepalen van de toename van verhard oppervlak. Dit bleek niet 250 m², maar 2500 m² te zijn. Het waterschap Noorderzijlvest is hierover geïnformeerd aangezien er bij een toename van 2500 m² aan verhard oppervlak wel sprake moet zijn van compensatie. Een toename van 250 m² was onder de grens van 750 m² die het waterschap hanteert waardoor eerder door het waterschap was aangegeven dat compensatie niet nodig was. Als vuistregel wordt een compensatie van 10% van de toename van het verhard oppervlak geëist. Het waterschap eist een watercompensatie van 250 m². Deze compensatie zal plaatsvinden bij de vernatting van het Stadspark. Op dit moment worden plannen gemaakt voor het realiseren van meer waterberging in het park. De compensatie van de 250 m² als gevolg van de aanleg van de HOV-as zal daarin worden meegenomen. Als gevolg hiervan is de waterparagraaf (en de getallen daarin) aangepast.
- De participatieparagraaf is aangevuld met de meest recente participatiemomenten met de buurtorganisaties.
- Een aantal begripsbepalingen is uit het plan gehaald omdat deze overbodig was.
- Er zijn algemene gebruiksregels opgenomen die het storten van puin of het plaatsen van woonwagens verbieden.
- De zuidelijke plangrens is enigszins in noordelijke richting opgeschoven. Delen van het Nelf-terrein die niet nodig zijn voor realisatie van de HOV-as zijn niet langer meegenomen in het bestemmingsplan HOV West fase 3.

Grondexploitatie.

In hoofdstuk 7 van de toelichting is aangetoond dat dit bestemmingsplan economisch uitvoerbaar is. Uit de door uw raad vast te stellen exploitatiebegroting blijkt dat er een sluitende begroting kan worden gepresenteerd. De te plegen investeringen zijn te financieren met behulp van eigen vastgestelde gemeentelijke bijdragen en aanvullende (beschikte) subsidies/bijdragen. Deze aanvullende (beschikte) subsidies/bijdragen betreffen een subsidie Quick-win (2e ronde van het Rijk), een bijdrage vanuit het Regiofonds en een bijdrage vanuit Brede Doeluitkeringen (BDU).

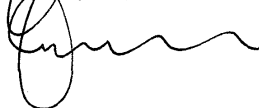
Op basis van de Wet ruimtelijke ordening, afdeling 6.4 (Grondexploitatie) is het noodzakelijk een exploitatieplan aan het bestemmingsplan toe te voegen, indien het plan een bepaald bouwplan mogelijk maakt. Het aanleggen van een busbaan met bijbehorende kunstwerken valt daar niet onder. Uw raad hoeft dus geen exploitatieplan vast te stellen.

Gelet op het vorenstaande en onder overlegging van de bijbehorende stukken, stellen wij u voor te besluiten:


- I. de zienswijze van de groep bewoners van het Hoornsediep niet over te nemen;
- II. de verantwoording inzake de externe veiligheidsrisico's voor het bestemmingsplan HOV West fase 3 vast te stellen;
- III. de overwegingen en motiveringen overeenkomstig dit voorstel over te nemen en het bestemmingsplan HOV West fase 3, digitaal vervat in het gml-bestand NL.IMRO.0014.BP498HOVWestfase3-vg.gml, gewijzigd ten opzichte van het ontwerp zoals dat ter inzage heeft gelegen, overeenkomstig dit voorstel vast te stellen;
- IV. geen exploitatieplan vast te stellen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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



Ingekomen stukken - Aanbiedingsbrief Ombudsman 10-05-2011



Aan de leden van de Raadscommissie
Beheer en Verkeer
Postbus 20001
9700 PB GRONINGEN

Contactgegevens
Postbus 20001
9700 PB GRONINGEN
ombudsman@groningen.nl
www.groningen.nl/ombudsman

Bezoekadres
Sint Walburgstraat 4
9712 HX Groningen

Telefoonnummers
(ma t/m do van 9.00-16.00 uur)
Groningen: 050 318 6568
Leek: 0594 518 646
Ten Boer: 050 318 6568
De Marne: 050 318 6568

Groningen, 10 mei 2011

Kenmerk: 11.20.25/101

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij stuur ik u ter informatie een exemplaar van het advies dat ik vandaag heb verzonden aan het college van B&W over de parkeersituatie bij de Kop van Oost.

Met het uitbrengen van dit eindigen mijn bemoeienissen met deze kwestie. Uiteraard ben ik graag bereid een nadere toelichting te geven.

Met vriendelijke groet,

mevrouw W. Kol
gemeentelijke Ombudsman

Bijlage: advies parkeersituatie Kop van Oost

Spreekuren

Groningen
Leek, Ten Boer en De Marne

elke dinsdag van 14.00 – 16.00 uur of volgens afspraak
volgens afspraak

Collegebrief - Parkeren Kop van Oost gr11.2615476

Bestuursdienst



Afdeling Concern Bestuurlijk Juridische Zaken
Onderwerp Parkeren Kop van Oost

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 krijg u via 0900-92 92

In uw antwoord graag datum en kenmerk vermelden.

E-mailadres
div.bsd@groningen.nl

Website
www.groningen.nl

Telefoon 050-3677637/7673 Bijlage(n) 1
Datum **12 MEI 2011** Uw brief van

Ons kenmerk BD 11.2604680

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Zoals u weet, zijn er al geruime tijd problemen rond parkeren en parkeeronthefingen rond de Kop van Oost. In het geschil dat daarover is ontstaan heeft het college de Ombudsman verzocht een bindend advies uit te brengen.

Het gaat in dit advies om 12 betrokkenen waarvan een parkeeronthefing in eerste instantie is geweigerd. De Ombudsman komt na een uitvoerig advies tot de conclusie dat de ontheffingen dienen te worden verstrekt.

Eén bewoner, geen deel uitmakende van de bovengenoemde 12, had gekozen voor een bezwaarprocedure. Wij zullen met deze bewoner op dezelfde manier omgaan als de 12 betrokkenen genoemd in het advies van de Ombudsman.

De vraagstelling aan de Ombudsman was ook of het college tot afwijzing van de ontheffingen had moeten komen. De Ombudsman constateert daarover na een gefundeerd betoog dat het hier een discretionaire bevoegdheid betreft, en dat het college –hetzelfde vertrekpunt en bredere benadering van de Ombudsman hanterend- ook tot dezelfde conclusie als de Ombudsman had kunnen komen. Op de vraag of het college wel tot dezelfde beoordeling had moeten komen, stelt de Ombudsman dat deze vraag niet met een eenduidig ja of nee te beantwoorden is, met een verwijzing naar het feit dat het hier om een discretionaire bevoegdheid gaat.

Collegebrief - Parkeren Kop van Oost gr11.2615476

Bladzijde 2 van 2
Onderwerp Parkeren Kop van Oost



Wij zullen - ondanks dat wij tot een andere afweging kwamen - het advies uitvoeren. Dit advies treft u in de bijlage aan.

In vertrouwen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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

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

BIJLAGE

gemeentelijke
OMBUDSMAN
Groningen

*Wat een mens in verwarring brengt zijn niet de
feiten, maar de meningen over die feiten*

(Epiktetos, Grieks stoïcijnse filosoof van de 1^{ste} eeuw na Christus)

Advies over de parkeersituatie bij de Kop van Oost



Groningen, mei 2011

Gemeentelijke Ombudsman Groningen

Collegebrief - Parkeren Kop van Oost gr11.2615476

Inhoudsopgave

Deel I Voorgeschiedenis

1. Inleiding
2. Het verzoek
3. Aanpak/werkwijze Ombudsman
4. De kring van betrokkenen
5. Kader/wat vooraf ging
6. De selectie en de toetsing door de wethouder

Deel II Parkeerbeleid

7. Gemeentelijk parkeerbeleid
8. Uitgifte van de parkeerplaatsen door de projectontwikkelaar
9. Informatie over de parkeervergunningen/de website
10. Vergunning Eemskanaal: precedent of misslag

Deel III Hardheidsclausule

11. Literatuur
12. Wetgeving en jurisprudentie
13. Schrijnende gevallen

Deel IV Gesprekken met bewoners/VvE

14. Gevoerde gesprekken bewoners
15. De informatievoorziening
16. De persoonlijke omstandigheden
17. Aanboden alternatieven in de huidige situatie
18. Gesprek VvE

Deel V Conclusies en advies

19. Behoorlijkheidsnormen en wegingskader
20. Conclusies
21. Advies
22. Gevolgen voor anderen/gelijkheidsbeginsel
23. Leereffect

Ten slotte

Collegebrief - Parkeren Kop van Oost gr11.2615476

DEEL I VOORGESCHIEDENIS

1. Inleiding

In 2010 is het raadsvoorstel voor de invoering van betaald parkeren bij de Kop van Oost in procedure gebracht. Dit leidde op verschillende plaatsen en momenten tot verdeelde reacties. Daarbij was niet zo zeer de invoering van het betaald parkeren het punt van discussie, maar de uitwerking daarvan naar een aantal direct betrokkenen. Zijnde de bewoners van het appartementencomplex die in de veronderstelling verkeerden dat zij recht hebben op een parkeervergunning, maar daarvoor niet in aanmerking komen.

Begin 2011 werd in de raadscommissie Beheer en Verkeer geconstateerd dat de door de functionele wethouder toegezegde en gevoerde gesprekken met eventuele gedupeerden (schrijnende gevallen) niet tot een bevredigende uitkomst hadden geleid. Reden om een hernieuwde procesgang in gang te zetten. Daarbij was de uiteindelijke conclusie dat het goed zou zijn als de gemeentelijke Ombudsman om advies zou worden gevraagd.

2. Het verzoek

Bij brief van 28 februari heeft het college van B&W de gemeentelijke Ombudsman verzocht een advies uit te brengen over de ontstane situatie rondom betaald parkeren bij de Kop van Oost. De essentie van dit verzoek luidt als volgt:

de kernvraag is of het college in redelijkheid en behoorlijkheid tot het oordeel heeft moeten komen dat aan 13 betrokkenen geen parkeeronthefing behoeft te worden verleend.

Het college heeft aangegeven dat het advies van de Ombudsman bindend en openbaar zal zijn.

3. Aanpak/werkwijze Ombudsman

Nadat eind maart/begin april alle relevante informatie in bezit was van de Ombudsman is het onderzoek gestart.

Daarbij is de gangbare werkwijze gehanteerd. Het bestuderen van alle stukken, het voeren van gesprekken, het benoemen van feiten, het trekken van conclusies en op basis daarvan het formuleren van het advies.

Deze aanpak vindt ook zijn weerslag in de opbouw van dit rapport. Met uiteraard ook aandacht voor het begrip hardheidsclausule en de toepassing daarvan.

Omdat context en besluitvorming van wezenlijk belang zijn, is tevens een beschrijving opgenomen van het kader waarbinnen dit gebeuren zich heeft afgespeeld.

Daarnaast wordt uiteraard een parallel gelegd met het normale toetsingskader van de Ombudsman, namelijk of een gedraging de toets der behoorlijkheid kan doorstaan. Aangezien behoorlijkheid en redelijkheid in het verlengde van elkaar liggen, soms bijna identiek zijn, sluit dit goed aan bij de formulering die het college naar de Ombudsman heeft gebruikt.

Over het aantal te onderzoeken casussen is aanvankelijk enige onduidelijkheid ontstaan. Zo werden op wisselende momenten verschillende aantallen betrokkenen genoemd. Omdat dit de zorgvuldigheid van het onderzoek niet ten goede zou komen en vervelende consequenties voor de gemeente zou kunnen hebben, is eerst in overleg met de wethouder 'de kring van betrokkenen' vastgesteld. In het volgende onderdeel zal dit worden toegelicht.

4. De kring van betrokkenen

In de brief van het college aan de raad van 7 januari 2011 wordt gesproken van 14 betrokken bewoners. Eén betrokkene heeft ondanks herhaald verzoek echter niet gereageerd op de uitnodiging van de wethouder het gesprek met haar aan te gaan. Vanwege het klaarblijkelijk ontbreken van belang is afgesproken dat de Ombudsman deze persoon ook niet meeneemt bij haar onderzoek. Daarmee werd het aantal teruggebracht naar 13. Zowel in de brief aan de raad van 3 februari 2011 als in de brief aan de Ombudsman wordt dit aantal van 13 genoemd. Deze zouden persoonlijk en schriftelijk door het college worden geïnformeerd over de inzet van de Ombudsman.

Collegebrief - Parkeren Kop van Oost gr11.2615476

Echter, de Ombudsman ontving slechts afschriften van 11 verzonden brieven. De verklaring daarvoor was als volgt.

Twee betrokken bewoners hadden geen brief ontvangen omdat zij hadden aangegeven geen heil te zien in een gesprek met de wethouder respectievelijk de Ombudsman. Hun argumenten verdienden weliswaar respect, maar tegelijk werd geconstateerd dat zij zichzelf in het licht van de voorgeschiedenis tekort zouden doen. Om die reden zijn zij na overleg met de wethouder alsnog uitgenodigd om contact met de Ombudsman op te nemen. Daar heeft één bewoner gebruik van gemaakt. Met een andere bewoner lukte het helaas niet binnen de daarvoor vastgestelde periode een afspraak te maken. Op basis van de schriftelijke informatie kan betrokkene echter worden aangeraden een aanvraag voor een gehandicaptenparkeerkaart en -plaats in te dienen.

Daarnaast heeft één bewoner een bezwaarprocedure gestart tegen het weigeren van een parkeervergunning. Uiteindelijk zal het college op dit bezwaarschrift een besluit moeten nemen. Deze burger heeft dus niet de weg gekozen van een gesprek met de wethouder maar voor een andere rechtsgang. Dit brengt een andere weg (rechtmatigheid) met zich mee dan die van de Ombudsman (behoorlijkheid).

Gezien de verwevenheid met het onderzoek van de Ombudsman is in goed overleg afgesproken haar advies af te wachten. Het college zal dan bezien of er parallellen zijn te trekken met de situatie van deze persoon en die van de andere door de Ombudsman onderzochte gevallen. De behandeling van het bezwaarschrift is in overleg met betrokkene opgeschort.

Verder dient nog melding te worden gemaakt dat één persoon zich bij de Ombudsman heeft gemeld met het verzoek om ook in het onderzoek te worden meegenomen. Daarop is gemeld dat het de Ombudsman niet vrij staat de kring van betrokkenen uit eigen beweging uit te breiden. Om die reden is hij verwezen naar het college van B&W en/of geadviseerd een eigenstandige klachtprocedure te starten.

5. Kader/wat vooraf ging

Hieronder een chronologisch overzicht van de besluitvorming.

| <i>Datum</i> | <i>Inhoud</i> |
|--------------|--|
| 23-03-2010 | Concept B&W besluit invoering betaald parkeren KvO |
| 09-04-2010 | Start inspraakperiode tot 07-05-2010 |
| 03-06-2010 | B&W besluit invoering betaald parkeren + concept-raadsvoorstel |
| 14-06-2010 | Reactie VvE op concept-raadsvoorstel |
| 15-09-2010 | Raadscommissie B&V: discussie over informatievoorziening en aanpak individuele gevallen |
| 29-09-2010 | Raadsvergadering: aandacht gevraagd voor schrijnende gevallen en motie aanpassing website |
| 08-12-2010 | Vragen gesteld door de raadsfractie van de VVD over verhouding woningen-parkeerplaatsen + collegereactie van 04-01-2011 |
| 07-01-2011 | Aanvullende vragen van VVD-fractie + collegereactie van 01-02-2011 |
| 07-01-2011 | Brief van college van B&W aan de gemeenteraad; er wordt verslag gedaan van de gevoerde gesprekken en de conclusie luidt dat er geen aanleiding is de hardheidsclausule toe te passen |
| 19-01-2011 | Raadscommissie B&V: reactie VvE wordt beantwoord en wethouder overweegt de Ombudsman in te schakelen |
| 03-02-2011 | Aanvullende brief college van B&W aan de gemeenteraad: geen nieuwe feiten en argumenten; het vastgestelde beleid wordt gehandhaafd |
| 03-02-2011 | Brief college van B&W aan VvE: geen wijziging beleid en geen individuele uitzonderingen |
| 09-02-2011 | Raadscommissie B&V: verbazing dat er geen enkele schrijnende situatie is geconstateerd; discussie over de rol van de Ombudsman en de eventuele adviesaanvraag |
| 28-02-2011 | Brief college van B&W aan Ombudsman met verzoek om advies uit te brengen |

6. De selectie en toetsing door de wethouder van de schrijnende gevallen

a. de selectie

De wethouder heeft aangegeven dat zij bij verschillende gelegenheden de Vereniging van Eigenaren (VvE) heeft gebruikt als communicatiekanaal. De VvE is ook gemeld dat bewoners zich tot haar konden wenden om te bezien of er sprake is van een schrijnende situatie. Een algemene invitatie werd in het licht van het voorgenomen beleid als te uitnodigend ervaren. De Ombudsman kan hierin meegaan. Met het voorafgaande inspraaktraject, de rol van de VvE en de constatering dat diverse bewoners ge-

Collegebrief - Parkeren Kop van Oost gr11.2615476

bruik maakten van het inspreekrecht bij de raadscommissie, mag verondersteld worden dat voldoende bekend was dat er voor belanghebbenden een weg open stond om hun belangen nog eens goed voor het voetlicht te krijgen.

b. de toetsing

In de brief van het college van B&W van 7 januari 2011 en van 3 februari 2011 aan de gemeenteraad is aangegeven dat de door de wethouder gevoerde gesprekken met belanghebbenden primair waren gericht op de informatievoorziening. En of op grond daarvan verwachtingen konden zijn gewekt dat een parkeervergunning zou worden verleend. Persoonlijke argumenten en omstandigheden zijn gewogen en dat leidde tot de conclusie dat er geen reden was de hardheidsclausule toe te passen. Op de vraag van de Ombudsman hoe het begrip 'schrijnend' was ingevuld antwoordde de wethouder dat dit was gebeurd op basis van gezond verstand en intuïtie.

c. aanvullende informatie van de Ombudsman

Het is goed op deze plaats al melding te maken van 2 bijzondere dossiers die de Ombudsman op basis van de stukken en de gevoerde gesprekken zijn opgevallen. Het maakt het beeld van een strikte benadering door het college wat genuanceerder, maar is tegelijk van invloed geweest op de overwegingen van de Ombudsman.

In de zomer van 2010 (dus nog vóór het raadsdebat in september) concludeerde het college (de wethouder) dat voor één persoon op basis van een verwarrende e-mail van maart 2008 een oplossing diende te worden gezocht. Betrokkene had daar echter geen behoefte meer aan omdat inmiddels een parkeerplaats was gekocht. De Ombudsman heeft ook met deze persoon gesproken vanwege de dubbele betrokkenheid (bewoner en bestuurslid VvE). In het navolgende zal dit dossier X nog verder ter sprake komen.

Daarnaast is er in de tweede ronde (dus ná het raadsdebat) nog in één geval twijfel geweest bij het college als gevolg van wederom verwarrend e-mailverkeer. Uiteindelijk is vanwege de precedentwerking afgezien van het maken van een uitzondering. Saillant detail is dat dit e-mailverkeer plaats vond in september 2010. Hierna zal deze kwestie dossier Y worden genoemd.

Volgens de collegebrief aan de VvE van 3 februari 2011 hebben alle bewoners met wie is gesproken individueel bericht gehad over de uitkomsten van het met de wethouder gevoerde gesprek. In de contacten die de Ombudsman met de betrokkenen heeft gehad, is gevraagd naar deze reactie. Een aantal gaf aan geen bericht te hebben ontvangen. Anderen ontvingen een algemene reactie met verwijzing naar de brief aan de gemeenteraad. Helaas niet met een op de persoon toegesneden uitleg. Dat was voor zover bekend in één geval wel aan de orde maar pas nadat betrokkene daar bij herhaling om had gevraagd. Het was hem ook toegezegd. Voor deze gang van zaken werden excuses aangeboden.

Tot slot is de betrokkenen ook gevraagd naar hun indruk van het gesprek met de wethouder. De reacties variëren van open en hartelijk tot pro forma en een uitkomst die van tevoren al vaststond. De Ombudsman heeft hier kennis van genomen. Uiteraard heeft een ieder recht op persoonlijke beleving maar in dit kader is de ratio van meer gewicht.

Collegebrief - Parkeren Kop van Oost gr11.2615476

DEEL II PARKEERBELEID

7. Gemeentelijk parkeerbeleid

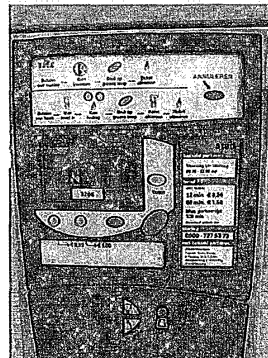
In 2009 is de concept nota *Parkeren in stad, duurzaam bereikbaar* in de inspraak gebracht. In uitgangspunt 6 wordt gemeld dat toekomstige knelpunten dienen te worden voorkomen door het garanderen van voldoende parkeercapaciteit bij nieuwe ontwikkelingen. Met andere woorden: in nieuwe woonwijken maar ook bij herontwikkelingen in de bestaande stad wordt er op ingezet dat de nieuwe parkeersituatie voldoende capaciteit biedt.

In het kader van betaald en vergunningparkeren wordt voor elke wijk een parkeerplan opgesteld, aldus de nota. Een goede communicatie met de wijk en draagvlak wordt daarbij belangrijk gevonden. Het hanteren van parkeernormen wordt als een goed uitgangspunt gezien.

Het is de Ombudsman opgevallen dat in deze Parkeernota, noch in de concept versie, noch in de definitieve versie wordt gesproken van gebieden als CiBoGa en de Kop van Oost waar een bijzonder regime geldt respectievelijk zou moeten gelden. In casu geen uitgifte van bewonersvergunningen. Definitieve vaststelling van het parkeerbeleid vond plaats in het najaar van 2010. Overigens veranderende de schone titel van de nota in Parkeerbeleid 2010-2020, hetgeen de vindbaarheid op de website niet bevorderde. Maar dit terzijde.

In het raadsvoorstel ter vaststelling van de Parkeernota wordt ook niet gesproken over een speciaal regime voor CiBoGa en de Kop van Oost. Voor het laatste gebied werd wel een technisch besluit voorgesteld, namelijk dat daar betaald betalen zou worden ingevoerd. Van eventuele beperkingen wordt niet gesproken.

Voor de Ombudsman toch enigszins verrassend. Eind december 2009 (vaststelling van de Parkeernota) functioneerde het CiBoGa terrein al naar behoren en de invoering van betaald parkeren bij de Kop van Oost was beleidsmatig in voorbereiding. Immers in maart 2010 werd het desbetreffende concept-besluit vastgesteld en voor inspraak vrij gegeven. Eerst dan wordt van gemeentewege duidelijk dat voor de Kop van Oost een bijzonder regime zal gaan gelden. Het gevoel van 'uit de lucht komen vallen' is dan ook voorstelbaar. Waarbij wordt aangetekend dat Heijmans blijktbaar al eerder op de hoogte was. Bij brief van 18 december 2010 werden de bewoners door Heijmans geattendeerd dat *de gemeente voornemens is betaald parkeren in te voeren zonder afgifte van vergunningen*.



Als dan ook nog eens op 30 maart 2010 door het Parkeerbedrijf een standaard e-mail wordt verzonden dat volgens gegevens van de Gemeentelijke Basis Administratie (adres dus bekend) betrokkene niet woont in een gebied waar betaald parkeren is ingevoerd, wordt de verwarring alleen maar groter. Op dat moment was inmers al duidelijk dat betaald parkeren zou worden ingevoerd en ook dat geen bewonersvergunningen zouden worden afgegeven. Echter, in de e-mail wordt gesteld dat als betaald parkeren wordt ingevoerd, een pas zal worden verstrekt. Ondanks de vermelding dat aan het bericht geen rechten kunnen worden ontleend, is er op zijn minst sprake van niet consistente informatie. Hierna te noemen dossier Z.

8. Uitgifte van de parkeerplaatsen door de projectontwikkelaar/makelaar

Bij de start van de verkoop van de woningen in 2006 was er nog geen specifiek parkeerbeleid voor de Kop van Oost vastgesteld. Voor het (toekomstige) parkeerbeleid zijn kopers altijd naar de gemeente verwezen.

Overigens heeft Heijmans in februari 2011 per e-mail naar de gemeente aangegeven dat het besluit om geen bewonersvergunningen te verstrekken voor hem ook nieuw was. Dit naar aanleiding van correspondentie met burgers die Heijmans aanspraken op voorlichting uit het verleden.

Collegebrief - Parkeren Kop van Oost gr11.2615476

In de beginfase van de verkoop van de appartementen is voor de uitgifte van parkeerplaatsen nabij het complex de volgende lijn aangehouden:

- | | |
|---------------------------------------|--------------------|
| o groot (vanaf 160 m ²) | 2 parkeerplaatsen |
| o midden (80 tot 159 m ²) | 1 parkeerplaats |
| o klein (tot 80 m ²) | geen parkeerplaats |
| o kadewoningen | 1 parkeerplaats |

De keuze om geen parkeerplaats aan te bieden bij de kleine appartementen ging uit van de gedachte dat het prijsniveau (en daarmee de verkoopbaarheid) dan niet aantrekkelijk zou zijn.

Als er na verkoop van alle appartementen in fase 1 parkeerplaatsen zouden overblijven, zou te zijner tijd een voorstel voor toewijzing worden ontwikkeld.

Medio 2010 is aan alle bewoners van de kleine appartementen een brief gestuurd waarin de mogelijkheid werd geboden alsnog een parkeerplaats te kopen.

Overigens is ook verwarring ontstaan over de prijs van een parkeerplaats, destijds € 10.000 en nu € 20.000. Volgens Heijmans was het eerste bedrag eerder als arbitraire kostprijs opgenomen vanwege voorschriften voor de koop/aannemingsovereenkomst. Dit bedrag is een eigen leven gaan leiden, maar de werkelijke verkoopwaarde inclusief de grondkosten is volgens Heijmans altijd € 20.000 geweest. Het is de Ombudsman overigens gebleken dat in een door haar onderzochte casus wel degelijk € 10.000 is betaald. De (commerciële) tarieven van de projectontwikkelaar maken uiteraard geen onderdeel uit van dit onderzoek maar reeds nu wordt opgemerkt dat het (nieuwe) bedrag van € 20.000 voor menigeen onoverkomelijke bezwaren met zich mee brengt. Daar komt bij dat de plaatsen als zeer klein worden ervaren. Dus veel geld voor weinig vierkante meters.

Over een toezegging van het college bij de inspraakprocedure voor het betaald parkeren om in overleg met Heijmans te zoeken naar een financiële tegemoetkoming, is overigens geen informatie aangetroffen.

9. Informatie over de parkeervergunningen/website

Zoals hiervoor onder 7 al is gesteld ontbreekt de logica in de volgtijdelijkheid van het gemeentelijke voornemen voor een bijzonder parkeerregime voor de Kop van Oost. Niet in de Parkeernota maar kort daarna wel in een separaat besluit.

Verschillende betrokkenen hebben ook afschriften van e-mails getoond op basis waarvan kan worden geconcludeerd dat de informatie die werd verstrekt te weinig toegesneden was op hun concrete situatie. Dat op basis daarvan verwachtingen konden ontstaan, is niet onlogisch. Vooral in het licht van het hiervoor aangehaalde dossier X.

Daarnaast zijn in de afgelopen jaren regelmatig mondelinge contacten met het Parkeerbedrijf geweest, zowel via de telefoon als aan de balie. Daarvan zegt de gemeente dat daar geen registratie van wordt bijgehouden. En dus is niet na te gaan wie met welke vraag is langs gekomen.

De Ombudsman is van mening dat dit de burgers niet mag worden aangerekend omdat dit bijna lijkt op een omkering van de bewijslast. Anders gezegd: geen registratie betekent niet per definitie dat de contacten er niet zijn geweest en dus om die reden genegeerd kunnen worden.

Ook is duidelijk geworden dat de informatie op de gemeentelijke website tot het najaar van 2010 niet adequaat was. Het CiBoGa-gebied werd wel als uitzondering genoemd maar de Kop van Oost niet. Dit ondanks het feit dat het voornemen daartoe al langer bekend was.

Het geheel overziende ontkomt de Ombudsman niet aan de indruk dat de communicatie over de Kop van Oost niet consistent en eenduidig is geweest. En dat de verschillende geledingen binnen de dienst, die zich met deze materie bezighouden, te weinig afstemming lijken te hebben gepleegd.

Collegedebrief - Parkeren Kop van Oost gr11.2615476

10. Vergunning Eemskanaal: precedent of misslag

Voor een bewoner van een kadewoning aan het Eemskanaal is een vergunning verstrekt voor het parkeren in de naastgelegen Oosterpoort. Uit de stukken blijkt duidelijk dat deze vergunning ten onrechte is verstrekt, maar dat er voor is gekozen deze niet in te trekken maar te laten verlopen op het moment dat de vergunning eindigt. Een 'foutje' dus.

Indien min of meer weloverwogen van een beleidsregel wordt afgeweken kan worden gesproken van het scheppen van een precedent, waar ook anderen een beroep op kunnen doen.

De Ombudsman huldigt de opvatting dat als er sprake is van een kennelijke misslag, dit geen zogenaamde derdenwerking kan hebben. Ook al ervaren sommigen dit anders.

Noot

In het licht van de uitkomsten van dit onderzoek kan er voor de gemeente aanleiding zijn om de afloop van de vergunning op 31 december 2011 te heroverwegen.

Collegebrief - Parkeren Kop van Oost gr11.2615476

Ook in de raad(scommissie B&V) is het ontbreken van criteria onderwerp van discussie geweest waarbij een raadslid treffend opmerkt dat "individuele oplossingen arbitrair kunnen zijn en een generieke oplossing rechtsongelijkheid met zich mee zou kunnen brengen". Vervolgens is de wethouder de ruimte gelaten op eigen wijze invulling te geven aan het begrip schrijnend en daar achteraf over te rapporteren. Daarbij is duidelijk geworden dat zij een laag inkomen niet als criterium heeft willen hanteren.

Met de uitkomsten van de gevoerde gesprekken zoals het college die begin 2011 aan de gemeenteraad heeft gerapporteerd (in geen enkel geval aanleiding om de hardheidsclausule toe te passen), heeft de discretionaire bevoegdheid van het college gestalte en invulling gekregen. Dit onder de toevoeging dat in dossier X er wel aanleiding bestond voor een individuele oplossing, maar uiteindelijk geen vervolg heeft gekregen.

In een aanvullende notitie aan de Ombudsman van 8 april 2011 is overigens gemeld dat een terugkerend onderdeel in de door de wethouder gevoerde gesprekken was de beoordeling van de vraag of de persoon (aantoonbaar) door de gemeente verwarrend of foutief was geïnformeerd tijdens het proces van aankoop van de woningen.

Dit heeft de Ombudsman verbaasd. Op het moment van aankoop was er immers nog geen sprake van een vastgesteld parkeerbeleid en viel er weinig te communiceren. Projectontwikkelaar en makelaar presenteerden de algemene verkoopvoorwaarden en voor het overige werd naar de gemeente verwezen. Dat er een parkeerbeleid zou worden ontwikkeld lag voor de hand, maar dat het zo restrictief zou zijn, werd pas in het voorjaar van 2010 duidelijk. Een onaangename verrassing voor de bewoners en naar later bleek ook voor de projectontwikkelaar een verrassende ontwikkeling.

Het is nu aan de Ombudsman om na te gaan of zij de visie van het college op het begrip schrijnend deelt.

Waarmee tegelijk duidelijk wordt dat het mogelijk is dat meerdere personen tot verschillende uitgangspunten en conclusies kunnen komen.

Uit de literatuur blijkt ook dat verwachtingen over een beperkte of ruimhartige toepassing van de hardheidsclausule in sterke mate zijn gekoppeld aan de signatuur van een bewindspersoon/bestuurder. Van degene die 'regels zijn regels' als adagium heeft wordt minder verwacht dan van degene die als uitgangspunt kiest 'de randen van de wet op te zoeken'.

Daarmee wordt geen oordeel uitgesproken over een voorkeursvariant maar wordt alleen maar aange- toond dat het al dan niet toepassen van een hardheidsclausule als subjectief en arbitrair kan worden ervaren.

Het college van B&W heeft aangegeven dat het advies van de Ombudsman bindend zal zijn. Dit dwingt tot een feitelijke maar ook herkenbare onderbouwing.

Daarom heeft een nadere verkenning plaatsgevonden van het begrip schrijnend en is de veelgebruikte term billijkheid in ogenschouw genomen.

Op die wijze kan invulling worden gegeven aan de kernvraag van het college of de eerdere besluiten in redelijkheid en behoorlijkheid zijn genomen.

Daarbij past de kanttekening dat de Ombudsman zich realiseert dat haar uitkomst niet door iedereen hoeft te worden onderschreven. Maar dat is inherent aan het Ombudswerk: vanuit een onafhankelijke en onpartijdige positie een situatie beoordelen en via de bevindingen tot een (eigen) oordeel komen.

Volgens Van Dale betekent schrijnend: *wat het gemoed met schuwende, brandende pijn aandoet...*

Nu kan het ontbreken van een parkeerplaats in de nabije woonomgeving uitermate vervelend zijn, het voert te ver te stellen dat de gemoedsrust daar in ernstige mate door wordt geschaad.

Een betere aansluiting kan worden gevonden bij synoniemen van onbillijk en schrijnend:

Onbillijk: oneerlijk, ongegrond, onrechtmatig, onrechtvaardig, onredelijk, onschappelijk, onterecht, unfair.

Schrijnend: hartverscheurend, pijnlijk, ellendig, pikant, scherp, navrant, schreeuwend, smartelijk.

Tegen deze achtergrond zijn de individuele gesprekken met de betrokkenen gevoerd.

Collegebrief - Parkeren Kop van Oost gr11.2615476

DEEL III HARDHEIDSCLAUSULE

11. Literatuur

Algemeen wordt aangenomen dat het toepassen van een hardheidsclausule bedoeld is voor in wet- en regelgeving onvoorziene en onbedoelde gevolgen.

Ook wordt onderscheid gemaakt tussen enerzijds de in artikel 4:84 Algemene Wet Bestuursrecht opgenomen mogelijkheid om van een beleidsregel af te wijken en anderzijds het opnemen van een hardheidsclausule in een regeling.

Ziet het eerste meer toe op generieke aanpassingen, de hardheidsclausule is vooral *gericht op het voorkomen van schrijvende situaties*. Het behoort dan tot de discretionaire bevoegdheid van een bestuursorgaan om er wel of niet gebruik van te maken. Ook wordt wel aangenomen dat de rechter de aan het bestuur toegekende beoordelings- en beleidsvrijheid terughoudend zou moeten toetsen. In feite een marginale toetsing.

12. Wetgeving en jurisprudentie

De wetgever heeft bij verschillende gelegenheden uitspraken gedaan over de *hardheidsclausule*.

Bijvoorbeeld bij de Wajong:

Hardheidsclausules worden in het algemeen niet in een regeling opgenomen omdat zij de rechtszekerheid kunnen belemmeren. Hardheidsclausules worden slechts in een regeling opgenomen indien er aanleiding is om te verwachten dat, gelet op het doel en de strekking van de regeling, de toepassing van de regeling kan leiden tot onbillijkheden van overwegende aard in *niet precies te voorziene gevallen of groepen van gevallen*. Deze individuele belangenafweging, die bij de toepassing van de hardheidsclausule dient te worden gemaakt, zou kunnen leiden tot willekeur. Toepassing van de hardheidsclausule dient derhalve zo beperkt mogelijk te worden gehouden. Bij de toepassing van de hardheidsclausule dient steeds een afweging te worden gemaakt tussen het belang van de regeling en de gevolgen van het handhaven van die regeling voor een individueel geval. Indien het toepassen van de regeling in een individueel geval leidt tot *onbillijkheden van overwegende aard*, kan bij wijze van uitzondering worden afgeweken van het uitgangspunt van de regeling.

Ook de Centrale Raad van Beroep (individuele omstandigheden van zeer bijzondere aard) en Ombudsmannen (onbillijkheid van overwegende aard) laten zich op dit gebied niet onbetuigd.

De gemeente Groningen heeft bewust gekozen voor een hardheidsclausule in de Parkeerverordening:

Burgemeester en wethouders kunnen ten gunste van de aanvrager het bij of krachtens deze verordening bepaalde buiten toepassing laten of daarvan afwijken, voor zover toepassing gelet op het belang dat deze regeling beoogt te beschermen, zal leiden tot een onbillijkheid van overwegende aard.

Daarmee ligt de weg voor het beoordelen van individuele situaties open.

13. Schrijvend

Wat in alle literatuur en uitspraken steeds weer opvalt, is dat de term *schrijvend* wordt gebruikt om de bijzondere omstandigheden van een betrokkene te definiëren.

Maar ook dat daar zelden op voorhand een concrete invulling aan wordt gegeven. Bij de wijziging van de Vreemdelingenwet verwoordde de toenmalige staatssecretaris dit als volgt:

Juist vanwege de discretionaire bevoegdheid ga ik nog even in op de definitie in de hardheidsclausule. Ik zou ertegen zijn dat al te strikt vast te leggen. Het gaat immers juist om de bevoegdheid om in bepaalde omstandigheden een uitzondering voor een bepaald individueel geval te maken. *Als er geen redelijk doel mee gediend is, kan het heel schrijvend zijn. Het hoeft niet per definitie schrijvend te zijn, omdat er geen redelijk doel mee gediend is.* Wij hebben ook te maken met de geest van de wet, die ook een zekere preventieve werking bedoeld te hebben. Dat moeten wij niet vergeten. Ik blijf dus bij de formulering schrijvend. In de persoon gelegen omstandigheden moeten dan uitmaken wanneer die uitzondering wordt bepaald.

Collegebrief - Parkeren Kop van Oost gr11.2615476

DEEL IV GESPREKKEN MET BEWONERS/DE VvE

14. Gevoerde gesprekken bewoners

Met 12 bewoners zijn individuele gesprekken gevoerd. Dit aantal vereist enige toelichting.

In Deel I is uitgelegd dat uiteindelijk 13 betrokkenen zouden worden uitgenodigd voor een gesprek met de Ombudsman. Binnen dit aantal heeft 1 persoon niet gereageerd, noch op de aankondiging van het college noch op de uitnodiging van de Ombudsman. Daarmee kan dit dossier worden gesloten. Daarnaast bleek het niet mogelijk met één betrokkene tot een passend tijdstip voor een gesprek te komen.

Daarmee bleven dus 11 in behandeling te nemen 'gevallen' over.

Vervolgens bleek tijdens de gesprekken die de Ombudsman voerde dat twee personen als één dossier (=adres) werden aangemerkt. Beiden hebben echter eerder eigenstandige contacten gehad met de gemeente en bewonen verschillende appartementen. Door hun verzoek om gezamenlijk het gesprek met de wethouder aan te gaan is bij het college ten onrechte het beeld ontstaan dat er sprake was van een gedeelde huishouding. Aangezien hun situatie vergelijkbaar is met die van anderen heeft de Ombudsman ze 'gesplitst' in afzonderlijke dossiers. En daarmee werd het aantal van 12 bereikt.

Op een verzoek om de kwestie als 'groep' te bespreken is niet ingegaan. Dit tegen de achtergrond dat de algemene problematiek van de informatievoorziening voldoende bekend was en de gesprekken vooral gericht waren op de persoonlijke omstandigheden van betrokkenen. Een groeps gesprek leent zich daar minder goed voor.

De gesprekken hebben volgens een vast stramen plaats gevonden:

- o introductie
- o de rol van de Ombudsman
- o de informatievoorziening
- o de persoonlijke situatie
- o aangeboden alternatieven in de huidige situatie
- o de verdere procedure

Van de gevoerde gesprekken zijn aantekeningen gemaakt die vertrouwelijk voor het college en de gemeenteraad zijn in te zien. De verschillende opmerkingen en opvattingen worden hieronder in algemene (geanonimiseerde) zin weergegeven.

Wat in ieder geval bij alle gesproken bewoners opvalt, is dat ze met veel plezier aan de Kop van Oost wonen en trots zijn op hun (starters)woning. Voor velen is deze locatie een bewuste keus geweest, mede in het licht van de verwachte parkeermogelijkheden. Niet in de binnenstad vanwege de beperkingen voor het parkeren maar toch dichtbij. Niemand is tegen het invoeren van betaald parkeren en ruimte voor bezoekers van de commerciële voorzieningen. Maar in het geheel niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning wordt als zeer zuur ervaren. Dit uiteraard geplaatst in het licht van de in hun ogen gerechtvaardigde verwachtingen op basis van eerder verstrekte informatie. Sommigen gaven aan dat 'als ze alles hadden geweten', ze niet voor deze locatie zouden hebben gekozen.

15. De informatievoorziening

Voor alle betrokkenen geldt dat ze zich destijds hebben gebaseerd op de door de projectontwikkelaar/makelaar verstrekte informatie. De bewoners van de kleine appartementen gingen uit van het toen geldende beleid dat voor het gebied parkeervergunningen zouden worden verstrekt.

Uit de (vele) contacten met de gemeente werden ze echter niet altijd wijzer. Hiervoor is al melding gemaakt van tegenstrijdige informatie, zowel mondeling als schriftelijk.

Sommigen werden ook verwezen naar het bestemmingsplan, de bouwverordening en/of de website. Een onterechte verwijzing. De eerste twee bevatten geen specifieke parkeerinformatie en de website gaf, zoals eerder geconstateerd, geen eenduidig beeld. Een aantal heeft het ook als storend ervaren dat zij kregen toegevoegd dat er een 'onderzoeksplicht van de burger' bestaat. Is het niet zo dat de overheid een 'informatieplicht' heeft? En hoe moet zo'n opmerking worden geplaatst in de situatie van

Collegebrief - Parkeren Kop van Oost gr11.2615476

2006, voor de meesten het moment van aankoop, zo vroegen zij zich af. Concretere informatie was toen immers niet voorhanden.

In de gesprekken met de wethouder werd ook gevraagd naar 'namen en rugnummers' van medewerkers met wie zou zijn gesproken. Betrokkenen gaven aan dat zij in de loop der jaren contacten hadden gehad en dat zij toen geen aantekening hebben gemaakt van degene met wie zij hebben gesproken. Waarbij één bewoner opmerkte dat de betrokken medewerker ook al weer kon zijn vertrokken. Het moeten leveren van 'hard bewijs' zou naar het gevoel van de bewoners wel heel zwaar tot hun verantwoordelijkheid worden gerekend.

De term 'misleiding' in de informatievoorziening viel een paar keer. Anderen ervaren het door de gemeente in het voorjaar van 2010 gepresenteerde beleid als 'het veranderen van de spelregels tijdens de wedstrijd'. Ook wel verwoord als 'het beleid met terugwerkende kracht veranderen'. Wat ook als 'doordrukken' werd ervaren, is het feit dat voordat het beleid was vastgesteld, de technische voorbereidingen al in gang waren gezet. De inspraakprocedure leek daarmee een zogenaamd verplicht nummer.

16. De persoonlijke omstandigheden

Voor de meeste betrokkenen geldt dat het aankoopbedrag van het appartement destijds tevens het plafond was van hun financieringsmogelijkheden. Daarbinnen meldde een aantal dat als er meer financiering mogelijk was geweest zij de voorkeur zouden hebben gegeven aan een groter appartement (60 i.p.v. 40 m² bijvoorbeeld). Het verwerven van een eigen parkeerplaats had voor hen ook geen prioriteit aangezien ze er vanuit gingen dat ze te zijner tijd een parkeervergunning konden krijgen.

Een aankoopbedrag van nu € 20.000 is voor alle betrokkenen een te grote financiële barrière. Financiering via de hypotheek is nu niet meer mogelijk en een lening levert een te hoge maandlast op. Voor het merendeel geldt dat zij een auto nodig hebben voor hun werk dat zich in de regio/het land voordoet. Andere argumenten voor het gebruik van de auto zijn sociale contacten en vrijwilligerswerk (in het land).

Ook vaak genoemd is de verkoopbaarheid van het appartement in de toekomst. Verkoop zonder recht op een parkeervergunning zal de kring van potentiële belangstellenden beperken.

17. Aangeboden alternatieven in huidige situatie

- o Het Sontplein;
- o Buurtstalling Nieuwstraat;
- o P+R Europapark.

Alle betrokkenen zijn bevraagd op deze alternatieven. De reacties daarop waren nagenoeg hetzelfde. Het Europapark mag dan gratis zijn maar ligt veel te ver weg van de Kop van Oost. Verder wordt de locatie ook niet aantrekkelijk geacht vanwege het gebrek aan toezicht en gebruik tijdens wedstrijden van FC Groningen.

De buurtstalling aan de Nieuwstraat mag dan op (toch nog redelijk verre) loopafstand zijn, de in de toekomst oplopende prijs staat niet in verhouding tot die van een parkeervergunning. Ongeveer 12x zo hoog.

Dit financiële argument geldt ook voor het Sontplein. Hoewel het qua situering wel goed is gelegen, is er daarnaast het probleem van het oneigenlijke gebruik van het gebied als de winkels zijn gesloten en het terrein vrij toegankelijk is. Voor activiteiten die niet geruststellend zijn voor jouw kostbare bezit.

Kortom: de alternatieven worden niet als reëel gezien. Ergo, voor sommigen bevestigt het hun gevoel dat zij in hun problemen niet echt serieus worden genomen.

Desgevraagd meldden een aantal dat zij voorlopig een parkeerplaats hebben gehuurd binnen het complex op de plaatsen die door/voor woningcorporatie Lefier zijn gereserveerd. Afgezien van de kosten zijn deze plaatsen ook tijdelijk. Zodra de corporatie de woningen heeft verhuurd, eindigen deze plaatsen.

Anderen kiezen voor een meer creatieve oplossing door met hun auto op wisselende plaatsen te gaan staan. Bijvoorbeeld op aanpalende parkeerterreinen buiten de winkeluren maar dat vraagt wel inzicht en dus tijdige actie op de slagboombewegingen. Of aan de overzijde van het Damsterdiep waar het

Collegebrief - Parkeren Kop van Oost gr11.2615476

betaald parkeren tot 18.00 uur geldt. Soms wordt de bezoekerspas voor eigen gebruik ingezet, maar ook dat is aan een beperkt aantal uren gebonden.

Enigszins bizar is de opmerking van twee bewoners dat zij nu maar met de auto naar hun werk met goede parkeergelegenheid gaan in plaats van op de fiets. Dan is de auto gedurende de dag in ieder geval 'onder dak'.

Van diverse kanten is opgemerkt dat er in feite helemaal geen parkeerdruk in het gebied rondom het complex bestaat. Nu is het zo dat alle winkelunits aan de zuidzijde nog niet in gebruik zijn, maar ook de Ombudsman is bij herhaald bezoek opgevallen dat de parkeerplaatsen niet of nauwelijks gebruikt worden. Veel bewoners hebben ook aangegeven dat de strook voor de winkelunits anders kan worden ingericht. Van langs parkeren naar haaks insteken. Daarmee zou op zijn minst een verdubbeling van het aanbod op die plek kunnen worden gerealiseerd.

18. Gesprek VvE

Ook met het bestuur van de Vereniging Van Eigenaren (VvE) is gesproken en dan vooral over hun rol in het proces.

De VvE heeft op ambtelijk niveau een voorgesprek gehad over het voorgenomen beleid en heeft toen ook alternatieven aangedragen.

Hun bezwaren en alternatieven hebben zij ook ingebracht tijdens de inspraakprocedure in april en op 14 juni 2010 schriftelijk gemeld aan de raadscommissie.

Van de kant van de VvE is bij herhaling (en goed beargumenteerd) benadrukt dat de invoering van betaald parkeren ten onrechte ten koste gaat van degenen die (destijds) geen parkeerplaats konden kopen. Het leidde na een gesprek met de wethouder tot uitstel van de behandeling van het raadsvoorstel in de commissievergadering van juni 2010.

Gedurende de zomer was er volgens de VvE sprake van radiostilte. Medio augustus werd een uitnodiging ontvangen voor een gesprek met de wethouder en daar werd tot hun verrassing gemeld dat het voorstel ongewijzigd naar de gemeenteraad zou gaan.

Na de raadscommissie en raadsvergadering in september heeft het bestuur van de VvE via een bewonersbrief gevezen op de mogelijkheid een gesprek met de wethouder aan te vragen. Voor zichzelf zag zij verder geen inhoudelijke rol weggelegd maar meende op basis van de discussies met de raad dat de uitkomsten van de gesprekken met vertrouwen tegemoet konden worden gezien. Maar dat stelde teleur.

Collegebrief - Parkeren Kop van Oost gr11.2615476

DEEL V CONCLUSIES EN ADVIES

19. Behorlijkheidsnormen en wegingskader

Voor de beoordeling van klachten over gedragingen van de gemeente hanteert de Ombudsman een normstelsel. Aan de hand hiervan wordt beoordeeld of de gemeente zich al dan niet behoorlijk heeft gedragen. In het kader van dit onderzoek is een aantal behorlijkheidsnormen van belang. Ze staan hieronder vermeld met daarbij de bevindingen op basis van dit onderzoek. Deze bevindingen leiden vervolgens tot conclusies als basis voor het uiteindelijke advies.

Vervolgens wordt nog aandacht besteed aan het punt van de doorwerking naar derden, de zogenaamde precedentwerking. Of vanuit een andere optiek: kan het onrechtvaardig uitpakken naar (zogenaamd) vergelijkbare gevallen.

o *norm: actieve en adequate informatieverstrekking*

Dit behelst de plicht om in te gaan op verzoeken van burgers om informatie en anderzijds de plicht om burgers uit eigen beweging te informeren over handelingen die hun belangen raken.

Bevindingen:

- a. de parkeernota 2010-2020 had al gewag kunnen maken van gebieden als CiBoGa en de Kop van Oost; deze omissie leidde drie maanden later tot een onaangename verrassing voor diverse bewoners maar ook voor de VvE;
- b. het e-mailverkeer tussen het Parkeerbedrijf en bewoners blonk op verschillende momenten niet uit in helderheid; sterker nog, er werd door het Parkeerbedrijf op schrift tegenstrijdige informatie verstrekt, waar verwachtingen op konden worden gebaseerd;
- c. verwijzing naar niet direct relevante documenten als het bestemmingsplan en de bouwverordening was niet op zijn plaats;
- d. geen registratie van telefoontjes en bezoeken aan de balie van het Parkeerbedrijf; daarentegen van burgers verwachten dat ze zelf bijhouden met wie ze wanneer waarover hebben gesproken, lijkt op het afschuiven van verantwoordelijkheid;
- e. tot het najaar van 2010 geen volledige informatie op de website; een standaard disclaimer is onvoldoende om het ontbreken van een belangrijke beleidswijziging te sanctioneren;
- f. voor de volledigheid wordt opgemerkt dat de gemeente niet verantwoordelijk kan worden gehouden voor de informatie die door de projectontwikkelaar/de makelaar is verstrekt; maar in feite is dat ook niet het kernprobleem; het gaat om het beleid zoals dat in het voorjaar van 2010 door de gemeente is gepresenteerd.

o *norm: rechtszekerheid/opgewekt vertrouwen*

Gerechtigde verwachtingen van burgers en organisaties behoren door de overheid te worden gehonoreerd.

Bevindingen:

- a. gezien de ligging lag het in de lijn der verwachtingen dat voor het gebied van de Kop van Oost betaald parkeren zou worden ingesteld; in algemene zin wordt dit door alle betrokkenen ook onderschreven;
- b. gegeven de bijzondere omgeving van het gebied (veel detailhandel etc.) is het late tijdstip (tot 22.00 uur) van betaald parkeren begrijpelijk, maar dit beperkt tegelijk de mogelijkheden van bewoners om na hun werk bij huis vrij te parkeren;
- c. op basis van de Parkeernota 2010-2010 dient gestreefd te worden naar draagvlak voor het parkeerbeleid in de wijk/het gebied; voor wat betreft het uitgeven van parkeervergunningen aan bewoners heeft dit geen invulling gekregen;
- d. de verwachtingen van in ieder geval de bewoners van de kleine appartementen dat voor hen een acceptabele parkeeroplossing (vergunning) in het verschiet zou liggen, zijn gerechtvaardigd; zij konden immers op het moment van aankoop van het appartement geen parkeerplaats verwerven; daar komt nog eens bij dat er toen geen sprake was van een autoluw gebied zoals CiBoGa of een te verwachten afwijking van het reguliere systeem van betaald parkeren;

o *norm: redelijkheid en gelijkheid*

Een bestuursorgaan weegt de in het geding zijnde belangen tegen elkaar af. De uitkomst hiervan mag niet onredelijk (onbillijk) zijn. Er mag geen sprake zijn van willekeur. Een bestuursorgaan behandelt gelijke gevallen gelijk en ongelijke gevallen ongelijk naar de mate van ongelijkheid.

Collegebrief - Parkeren Kop van Oost gr11.2615476

Bevindingen:

- a. door uiteindelijk in geen enkele situatie toepassing te geven aan de hardheidsclausule heeft het college het vastgestelde beleid zwaarder laten wegen dan de individuele situatie van een aantal bewoners; dit duidt op consistentie in handelen;
- b. bij de weging van de persoonlijke situaties heeft de nadruk gelegen op (de rechtmatigheid van) de informatievoorziening tijdens de aankoop van het appartement; dit uitgangspunt is als een soort mantra gehanteerd, maar gaat voorbij aan het in een later stadium ontwikkelde beleid voor de Kop van Oost;
- c. door steeds te vragen naar zogenaamd hard bewijs ten aanzien van toezeggingen dat rechten zouden bestaan op parkeervergunningen zijn bewoners die te goeder trouw waren in een achterstandspositie komen te verkeren; de grenzen van het redelijke zijn daarmee wel bereikt;
- d. de aangeboden alternatieven bieden om verschillende redenen weinig tot geen soelaas; het heeft het gevoel van betrokkenen dat hun probleem niet echt serieus wordt genomen, versterkt; een alternatief om gesubsidieerde plaatsen in een buurtstallingsgarage aan te bieden is blijkbaar niet overwogen;
- e. op basis van de schriftelijke stukken kan het verschil in de beoordeling door het college van de dossiers X,Y en Z niet worden gevolgd; dossier X, wel uitzondering op basis van een e-mail uit 2008, dossier Y een twijfelgeval op basis van een e-mail van september 2010 maar uiteindelijk niet en dossier Z, met een e-mail van maart 2010 in het geheel niet gewogen; de schijn van willekeur wordt daarmee gewekt.

20. Conclusies

- ❖ Een beperkte groep bewoners heeft bij herhaling (inspraaktraject, B&W, gemeenteraad, gesprek wethouder, gesprek Ombudsman) duidelijk gemaakt zich gedupeerd te voelen door de gang van zaken; daarmee onderscheidt deze groep zich van eventuele andere betrokkenen, die zich niet actief hebben opgesteld.
- ❖ Uit het voorgaande is wel gebleken dat op het punt van de informatievoorziening veel discussie en verwarring is ontstaan. Met het volledige beeld zoals dat nu bekend is, kan niet worden gesproken van een actieve en adequate informatieverstrekking.
- ❖ De invoering van betaald parkeren staat niet ter discussie. De verwachtingen dat parkeervergunningen zouden worden verstrekt zijn gerechtvaardigd voor bewoners die zich onder toenmalige omstandigheden en in een ander tijdsbestek (vóór april 2010) op deze plek hebben gevestigd.
- ❖ In het licht van de voorgeschiedenis en de gebrekkige informatievoorziening had het begrip schrijnend anders gewogen kunnen worden. In individuele gevallen pakt het parkeerbeleid nu onschappelijk (*omedelijk*) en navrant (*bedroevend*) uit. De geboden alternatieven zijn niet als reëel aan te merken.
- ❖ Er is voldoende aanleiding onder strikte voorwaarden toepassing te geven aan de hardheidsclausule.

Had het college ook tot deze conclusies kunnen komen? Het antwoord daarop luidt ja. Als zij voor hetzelfde vertrekpunt en de bredere benadering van de Ombudsman had gekozen. Maar het is nu eenmaal inherent aan een discretionaire bevoegdheid om daar op eigen wijze invulling aan te geven. Had het college tot dezelfde conclusies moeten komen. Het antwoord daarop is niet met een eenduidig ja of nee te beantwoorden. Uit het voorgaande is immers wel duidelijk geworden dat het oordeel over de toepassing van een discretionaire bevoegdheid in feite ook weer discretionair is. En de weging daarvan is niet bij uitstek aan de Ombudsman maar dient op een ander toneel plaats te vinden.

Collegedebrief - Parkeren Kop van Oost gr11.2615476

21. Advies

In feite gaat het om 12 bewoners waarvan 10 met een klein appartement, één met een groter appartement en één met een kadewoning.

De bewoners van de kleine appartementen zijn vanaf het begin niet in de gelegenheid geweest een parkeerplaats te kopen. Daarmee onderscheidt deze groep zich van de overige 2 bewoners. De laatstgenoemden hebben destijds wel een parkeerplaats gekocht.

Op grond van de bevindingen/conclusies zoals hiervoor vermeld is het toekennen van een parkeervergunning aan 10 bewoners van de kleine appartementen voor de hand liggend. Met de kanttekening dat één geval een huurder betreft. Het recht wordt dan aan de duur van de huidige huurder gekoppeld.

Anders ligt het met de 2 bewoners van respectievelijk een groter appartement en een kadewoning. Zij hebben immers de beschikking over een parkeerplaats op het binnenterrein en in die zin kun je je afvragen of er nog sprake is van zodanig leed dat ook op hen de hardheidsclausule van toepassing moet worden verklaard.

Het antwoord op deze vraag heeft het 'gemoed van de Ombudsman' enige tijd bezig gehouden. Waar van een bestuursorgaan wordt verwacht dat het onderscheid maakt tussen gelijke en ongelijke gevallen, geldt dit uiteraard ook voor de Ombudsman.

Maar ook is van toepassing dat goed wordt gekeken naar de mate van ongelijkheid.

Het is zonneklaar dat één parkeerplaats altijd beter is dan geen parkeerplaats. Daar zit dan ook de ongelijkheid in. Maar de gelijkheid zit in het feit dat ook deze betrokkenen bewust voor deze locatie hebben gekozen in de veronderstelling dat naast de aankoop van één parkeerplaats ook nog een parkeervergunning zou kunnen worden aangevraagd. In de ene situatie zijn beide personen (buiten de stad) werkzaam en moeten daarvoor elk de beschikking hebben over een auto. In de andere situatie betreft het een nu nog inwonende zoon die vanuit het ouderlijke huis een bedrijf runt waarmee hij op locatie klanten moet bezoeken.

In feite wijkt hun situatie qua (gerechtvaardigde) verwachtingen dus niet af van die van de kleine appartementen. Zij konden destijds geen tweede parkeerplaats (voor toen € 10.000) kopen, maar werden verwezen naar het reguliere (straat) parkeren.

Om die reden kunnen ze daar dan ook mee worden gelijkgesteld. Die mate van gelijkheid mag in de ogen van de Ombudsman zwaarder wegen dan de ongelijkheid van het bezit van een parkeerplaats. Anders gezegd: er wordt meer gewicht toegekend aan de verdelende rechtvaardigheid dan aan een zakelijke benadering.

Het advies luidt dus aan 12 bewoners een parkeervergunning toe te kennen met de restrictie dat die persoonsgebonden is en voor de duur dat gebruik wordt gemaakt van het huidige appartement. Nu is een parkeervergunning nooit overdraagbaar maar dat wordt hier nog eens benadrukt in verband met een derde-belanghebbende die uiteindelijk wel een parkeerplaats heeft gekocht. Deze persoon zou zich begrijpelijkerwijs erg benadeeld voelen als de uit te geven vergunningen overdraagbaar zouden zijn. De fysieke ruimte biedt (nog) voldoende mogelijkheden om dit beperkte aantal vergunningen uit te geven. Bijvoorbeeld aan de westzijde of in het voorlopig braakliggende gebied aan de oostzijde. De uiteindelijke keuze is uiteraard aan de gemeente.

Wellicht ten overvloede nog het volgende. Bij oppervlakkige kennisneming van de onderbouwing van dit advies zou de gedachte post kunnen vatten dat er gekozen is voor de gemakkelijkste oplossing oftewel voor de weg van de minste weerstand. Maar dat is schijn. Het is op basis van de feiten, de interpretaties daarvan (zie de titel op het voorblad van dit advies), maar ook de persoonlijke gesprekken die de Ombudsman met betrokkenen heeft gevoerd. De openhartigheid waarmee die gepaard zijn gegaan is zeker van betekenis geweest.

22. Gevolgen voor anderen/gelijkheidsbeginsel

Het alsnog toekennen van een parkeervergunning aan 12 personen kan niet worden gezien als een generieke maatregel maar een toepassing van de hardheidsclausule voor een 'groep van gevallen'.

Collegebrief - Parkeren Kop van Oost gr11.2615476

Het eerste zou een afwijking van de beleidsregel zijn en dat is niet aan de orde. Het betaald parkeren als maatregel staat immers ook niet ter discussie.

De gemeente heeft in de afgelopen maanden een open houding aangenomen naar bewoners die zich gedupeerd voelden. Met het uitbrengen van dit advies kan aan die periode nu een eind komen. Anderen die zich nu nog tot de gemeente wenden kunnen via de reguliere rechtsgang hun belangen aankaarten, zoals via het aanvragen van een voor bezwaar en beroep vatbare beschikking of het starten van een klachtprocedure. Op dat moment kan de reguliere toetsing plaatsvinden die niet meer is omgeven door de voor dit moment geldende 'verzachtende omstandigheden'.

Als er sprake is van een bezwaar- en beroepsprocedure is er in eerste instantie sprake van een heroverweging door het college. Op dat moment kan 'in eigen huis' opnieuw een afweging worden gemaakt. In een daarop volgende beroepsprocedure zal de bestuursrechter aan zet zijn. In lijn met eerdere uitspraken (Raad van State) ligt een marginale toetsing in de rede

Voor de Ombudsman geldt in ieder geval dat met dit advies het speelveld voor de toekomst bepaald is. Nieuwe feiten en omstandigheden kunnen in een klachtprocedure uiteraard een rol spelen, maar niet de feitelijke argumenten zoals die nu zijn gehanteerd. De discretionaire bevoegdheid van het college is dan weer leidend. Overigens kan een toekomstig oordeel van de Ombudsman ook niet bindend zijn, hoogstens dwingend.

23. Leereffect

Los van dit onderzoek heeft het college van B&W al lering getrokken uit de gang van zaken. Dit blijkt uit de brief van het college van 7 januari 2011 aan de gemeenteraad:

Ook blijkt uit het hele proces invoering betaald parkeren Kop van Oost en de gesprekken dat de relatie tussen nieuwbouwprojecten en een parkeerregime al in de planontwikkelingsfase gelegd moet worden. Daar waar er sprake is van parkeren op eigen terrein is dan wenselijk vast te leggen dat geen parkeervergunning wordt uitgegeven, bijvoorbeeld door dat op te nemen in koop- of huurcontracten. De mogelijkheden hiervoor gaan we onderzoeken.

Dit stemt tot tevredenheid.

Ten slotte

Met enige regelmaat bereiken de Ombudsman verzoeken van de gemeente om een advies uit te brengen over dan wel te bemiddelen in kwesties waarbij het verkeer tussen de gemeente en de burger(s) is vastgelopen. Hoewel dit niet de basistaak is van een gemeentelijke Ombudsman wordt een dergelijk verzoek altijd in welwillende overweging genomen. Dit tegen de achtergrond dat de gemeente er op gericht is om de relatie tussen de burger en de gemeente te verbeteren en bereid is zich daarbij kwetsbaar op te stellen. De extra inspanningen van (de medewerkers van) het Ombudsinstituut die daarmee gepaard gaan worden daar graag aan ondergeschikt gemaakt.

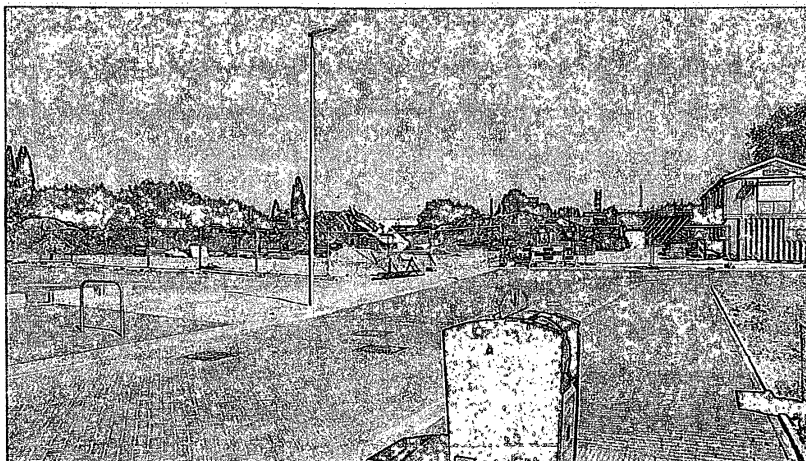
Voor een goede werkwijze is het echter noodzakelijk dat van de kant van de gemeente alle medewerking wordt verleend en dat tijdig de gewenste acties worden ondernomen. Helaas moet worden geconstateerd dat het daar in dit dossier op een aantal momenten aan heeft geschort. Dat is jammer maar uiteindelijk heeft dit advies op basis van alle relevante informatie tot stand kunnen komen.

Collegebrief - Parkeren Kop van Oost gr11.2615476

westzijde



oostzijde



Collegedebrief - Bouwaanvraag Japans-chinees restaurant Kop van Oost.gr11.2653547

Bestuursdienst



Telefoon (050) 367 84 35 / G. Holband
Onderwerp Bouwaanvraag Japans-Chinees restaurant
Kop van Oost

De leden van de raad van de gemeente
Groningen
te
GRONINGEN

Datum 20 JUN 2011

Bijlage(n) -

Ons kenmerk RO11.2587159

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Parkeren bij de Kop van Oost is de afgelopen periode in uw raad uitgebreid ter sprake gekomen. Daarom informeren wij u over de parkeeroplossing voor een Japans-Chinees restaurant in de commerciële plint van de Kop van Oost. Wij hebben besloten vergunning te verlenen op basis van een overeenkomst, waaruit blijkt dat bezoekers door middel van uitrijkaarten gebruik kunnen maken van parkeerplaatsen op het Sontplein. Op 10 mei liep de wettelijke termijn af waarbinnen wij een vergunningaanvraag moeten beoordelen. Inmiddels is de vergunning verleend en loopt de bezwaartermijn.

Kader

Een bouwaanvraag wordt getoetst aan vier verschillende kaders:

- het bestemmingsplan;
- de Groninger Bouwverordening;
- het Bouwbesluit en
- Welstand.

Alle vier verschillende toetsingskaders moeten akkoord zijn, voordat wij een vergunning verlenen. Op basis van de Bouwverordening doen wij de parkeertoets. Deze was eerst negatief. Vanuit het bestemmingsplan zijn er geen ontheffingen of vrijstellingen nodig. Dit betekent dat wij voor de beoordeling van de bouwaanvraag een korte proceduretijd hebben. Uiterlijk 10 mei moesten wij deze vergunningaanvraag daarom verleend of geweigerd hebben.

Probleem: komst restaurant past niet bij parkeeroplossing Kop van Oost

In 2009 heeft Heijmans de eerste fase van de Kop van Oost opgeleverd. Dit plan bestaat uit een commerciële plint op de begane grond en appartementen daar boven. In het onderliggende stedenbouwkundig plan is voor de commerciële plint gedacht in voornamelijk kantoorfuncties. De parkeerbehoefte van deze functies zou met name

Volgvel 1



overdag aanwezig zijn. 's Avonds is dan parkeerruimte beschikbaar voor bezoekers van bewoners. We noemen dit 'dubbelgebruik'.

Nadat de eerste bewoners hun intrek genomen hadden, is een stevige discussie gevoerd over de parkeergelegenheid voor deze bewoners. Uiteindelijk is vastgesteld dat deze in de parkeergelegenheid onder de Kop van Oost opgelost moet worden: het parkeren op straat is voor het bezoek van de bedrijven en voor het bezoek van de bewoners.

Op 1 februari jongstleden hebben wij een aanvraag omgevingsvergunning ontvangen voor de realisatie van een Japans-Chinees restaurant in de commerciële plint van de Kop van Oost, 1^{ste} fase. Uit de noodzakelijke parkeertoets uit de Bouwverordening, blijkt dat de parkeerbehoefte niet in de openbare ruimte rond de Kop van Oost opgelost kan worden: bij de ontwikkeling van het plan is uitgangspunt geweest dat het straatparkeren overdag met name de commerciële plint bedient en 's avonds met name de bezoekers van de bewoners. Een restaurant is bij uitstek een voorziening die 's avonds publiek trekt. Het verwachte dubbelgebruik komt dus niet uit: verschillende doelgroepen gaan nu juist op hetzelfde moment van dezelfde parkeergelegenheid gebruik maken. Wij verwachten parkeeroverlast rond de Kop van Oost.

Afweging: vergunning weigeren of vrijstelling voor parkeren verlenen

De parkeertoets uit de Bouwverordening was in eerste ronde dus niet akkoord.

Aan de ene kant is de verwachte parkeeroverlast reden om de aanvraag omgevingsvergunning te weigeren. Aan de andere kant kan dit betekenen dat de commerciële plint nog langer leeg blijft. Vanuit de ontwikkeling Eemskanaalzone is het echter van belang dat leegstand voorkomen wordt; voor de ontwikkeling van een gebied is het juist van belang dat ondernemers er willen investeren.

Wij kunnen een vrijstelling voor het parkeren verlenen, wanneer aanvrager een acceptabel alternatief voor weet te leggen. Op die wijze kan het verwachte parkeerprobleem ondervangen worden.

Mogelijke parkeeroplossing: uitrijkaarten voor het Sontplein

Binnen acceptabele loopafstand van de Kop van Oost ligt het Sontplein. Aanvrager heeft met de huidige gebruiker, Aprisco, een langjarig contract afgesloten over de afname van uitrijkaarten voor bezoekers van het restaurant. Aanvrager zal deze vervolgens uitreiken aan haar klanten. Op die manier wordt de parkeergelegenheid rond de Kop van Oost ontlast. Het tarief van de uitrijkaarten is voor de aanvrager van de vergunning hetzelfde als het tarief voor bewoners die op het Sontplein willen parkeren. Deze parkeeroplossing is voor ons acceptabel.

Collegebrief - Bouwaanvraag Japans-chinees restaurant Kop van Oost.gr11.2653547

Volgvel 2

Keuze

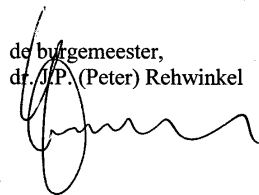
Samengevat hebben wij de volgende keuze gemaakt:

- De komst van een Japans-Chinees restaurant in de Kop van Oost is akkoord;
- De parkeerbehoefte van dit restaurant lost aanvrager duurzaam op;
- Een contract met de eigenaar van het Sontplein over uitrijkaarten is verkeerskundig een acceptabele oplossing;
- Met dit contract hebben wij een 'vrijstelling vanwege de beschikbaarheid van alternatieven' verleend;

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Mochten er nieuwe ontwikkelingen zijn rond de Kop van Oost en deze vergunning-aanvraag, dan houden we u uiteraard op de hoogte.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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



Collegiebrief - Jaarverslag 2010 Parkeerbedrijf.gr11.2539605pdf

Bestuursdienst
Telefoon (050) 367 88 48/ Jeroen Visser
Onderwerp Jaarverslag 2010 Parkeerbedrijf



Bezoekadres
Waagstraat 1

Postadres
Postbus 20001
9700 PB Groningen

In uw antwoord
graag datum en
kenmerk vermelden

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

Informatie over
vertrektijden krijgt u
via telefoon 0900-92 92

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

Datum **25 FEB 2011**

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO11.2519590

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Groningen is een compacte stad en in het bijzonder in de binnenstad is de ruimte schaars. Toch heeft de stad bereikbaarheid en aantrekkelijkheid hoog in het vaandel en vervult het parkeerbeleid een belangrijke rol in het sturen van het autogebruik in de stad. De Gemeente Groningen biedt de automobilisten ruime parkeergelegenheid aan de rand van de stad middels de P+R-terreinen. Voor het noodzakelijke verkeer in de binnenstad wordt voldoende parkeergelegenheid aangeboden op straat en in de parkeergarages. De verkeersstromen worden gestuurd door middel van het parkeerroute informatiesysteem en het parkeergedrag wordt beïnvloed door differentiatie in tarieven.

Om de stad Groningen de komende jaren bereikbaar en aantrekkelijk te houden wordt geïnvesteerd in de kwaliteitsverbetering van bestaande parkeervoorzieningen en worden nieuwe parkeervoorzieningen gecreëerd. Het gebruik van het OV en de fiets wordt gestimuleerd. De bestaande parkeerlocaties aan de rand van de stad zijn hiervan een goed voorbeeld. Bezoekers kunnen gratis parkeren en met de pendel goedkoop en snel naar de binnenstad. Fietsers in de binnenstad van Groningen kunnen de fiets gratis parkeren in de diverse stallingen.

Sinds 1997 beheert het Parkeerbedrijf circa 17.000 betaalde straatparkeerplaatsen en exploiteert het Parkeerbedrijf 4 parkeergarages (Boterdiepgarage, Circusgarage, Oosterpoortgarage en de Euroborggarage), 7 buurtstallingen, de fietsvoorzieningen in het Stationsgebied (Stadsbalkon, fietsflat, rekken KPN en Achterweg) en 4 fietsenstallingen (Openbare Bibliotheek, Pathé, Haddingestraat en in 2011 zal de nieuwe stalling in de Peperstraat in gebruik worden genomen). Daarnaast is het Parkeerbedrijf verantwoordelijk voor het beheer en de exploitatie van de P+R-terreinen.

Zoals uit het bijgevoegde jaarverslag van het Parkeerbedrijf blijkt, heeft het Parkeerbedrijf het jaar 2010 afgesloten met een financieel resultaat van - € 2.7 miljoen. Een landelijke daling van 5% betreffende het bezoek aan parkeergarages, een

Collegiebrief - Jaarverslag 2010 Parkeerbedrijf.gr11.2539605pdf

Volgvel 1

forse daling van de opbrengsten uit de parkeerautomaten, investeringen in verbeteringen van het parkeervergunningensysteem, minder inkomsten uit de naheffingen en het uitvoeren van kwaliteitsverbeteringen in en aan de bebouwde parkeervoorzieningen zijn de belangrijkste oorzaken van het negatieve saldo.

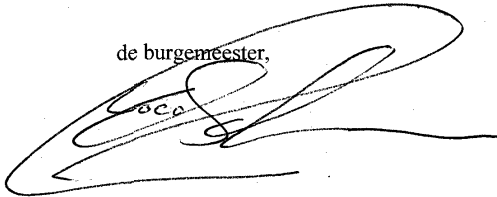
De komende jaren blijft de financiële positie van het Parkeerbedrijf onder druk staan. Dit wordt veroorzaakt door de magere aanloopjaren van de nieuwe parkeergarages (Euroborg en Boterdiep) en zal negatief worden beïnvloed door de komst van het Damsterdiep, SOZAWE en het Forum. Ook de verminderde omzet uit het straatparkeren in combinatie met de toekomstige verwijdering van winstgevende parkeerplaatsen in de binnenstad en de toevoeging van het fietsparkeren en de P+R-terreinen (waar geen inkomsten tegenover staan), beïnvloeden het resultaat van het Parkeerbedrijf negatief.

Gegeven de resultaatontwikkeling in 2010 en de verwachte ontwikkelingen in de komende jaren, is een fundamentele analyse noodzakelijk van het meerjarenbeeld en de positie van het Parkeerbedrijf. Wij zullen u in de loop van 2011 uitgebreider informeren over de uitkomsten van deze analyse.

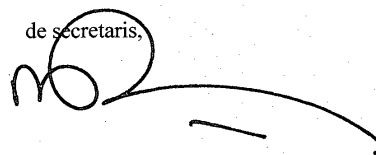
Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,



de secretaris,



B&V-lijst ingekomen stukken 13 juli

Lijst ingekomen stukken

Raadscommissie Beheer en Verkeer 13 juli 2011

Collegebrieven

- | | | | |
|----|--------------|---|----------------|
| 1. | 6 juni 2011 | Voortgang Feesten in Balans II | (dagmail 6/6) |
| 2. | 6 juni 2011 | Foutieve ligging kabels en leidingen Westpoort | (dagmail 6/6) |
| 3. | 14 juni 2011 | Ontwerpbegroting 2010 OV-bureau Groningen-Drenthe | (dagmail 14/6) |
| 4. | 16 juni 2011 | Sleutelprojectenrapportage jan-apr 2011 | (dagmail 16/6) |
| 5. | 16 juni 2011 | Deelname Waterketenakkoord | (dagmail 16/6) |
| 6. | 23 juni 2011 | Vellen tien gevaarlijkste kastanjes n.b.: ook als bijlage bij het discussie-onderdeel van de agenda, B1! | (dagmail 23/6) |
| 7. | xx xxxx 2011 | Zienswijzenrapport Aanpak Ring Zuid, juni 2011-06-29 n.b.: - collegebrief wordt nagezonden, is nog niet binnen - rapport zelf (76 pagina's) gaat met cbrf naar fractiekamers en in visietrommel | (dagmail xx/x) |

Voorstel: voor kennisgeving aannemen

Overige stukken

- | | | | |
|----|--------------|--|-----------------|
| 1. | 3 juni 2011 | Brief Stichting Beheer Natuur en Landelijk gebied, SBNL, d.d. 3/6 n.b.: stond ook al op de lijst van ingekomen stukken van de raad wo 22/6 jl. | visietrommel |
| 2. | 11 juni 2011 | Brief Nederlandse Kermisbond d.d. 11/6 n.b.: stond ook al op de lijst van ingekomen stukken van de raad wo 22/6 jl. | visietrommel |
| 3. | 12 juni 2011 | Brief 'Hondenbeleid, hekken in het Van Ostadepark (Kostverloren)' d.d. 12/6, mw. A. Postma | (dagmail 14/6) |
| 4. | 18 juni 2011 | Brief 'Verruwing/verwildering speelveld achter de Van Tijenstraat' d.d. 18/6, fam. Jongsma-Ronhaar | (B&V-mail 20/6) |
| 5. | 24 juni 2011 | Brieven 'Maaibeleid achter de Van Tijenstraat' d.d. 24/6, mw. Heerebout namens bew.organisatie De Hunze/Van Starckenborgh, BHS | (visietrommel) |

Voorstel: met uitzondering van brief 1 voor kennisgeving aannemen

V.w.b. de brief van de Stichting Beheer Natuur en Landelijk gebied: ter overweging aan uw commissie of genegen bent om de Stichting Beheer Natuur en Landelijk gebied, SBNL, uit te nodigen voor een presentatie over de 2de fase van het project 'Paarden in het Groninger Landschap' (d.w.z.: waar ook de participatie van Groninger gemeenten in wordt gezocht).

B&V-verslag 15 juni

VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

BV nr.:
Datum: 15 juni 2011
Plaats: Nieuwe raadzaal
Tijd: 20.00 - 23.00 uur

Aanwezig: mw. A.M.J. Riemersma (voorzitter), dhr. J. Evenhuis (VVD), mw. S.A. Koebrugge (VVD), dhr. J. Seton (CDA), dhr. M.T. Gijsbertsen (GroenLinks), dhr. K. van der Veen (GroenLinks), dhr. J.H. Luhoff (D66), mevr. G.E.J. van der Meulen (D66), mw. H. Rademaker (SP), dhr. J.P. Dijk (SP), mw. I. Jongman-Mollema (ChristenUnie), dhr. B. Copinga (Stadspartij), dhr. G.J.D. Offerman (Stadspartij), dhr. J.P.A. van Rooij (Student & Stad), dhr. G.J. Kelder (PvdD), dhr. J. Spakman (PvdA)

De wethouders: mw. C.T. Dekker, mw. J.A. Visscher

Insprekers: mw. Doppenberg

Namens de griffie: dhr. J. Dekker (commissiegriffier)

Afwezig met kennisgeving: dhr. A. de Rooij (PvdA)

Verslag: mevrouw N. Bottenbley (Notuleerservice Nederland)

Algemeen deel

A1. Opening en mededelingen

De voorzitter

- Opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.
- Dhr. De Rooij (PvdA) is verhinderd.
- Het college wil een extra avond beleggen voor de commissie Beheer en Verkeer om drie presentaties te houden en een aantal aanvullende punten te bespreken die op 13 juli niet aan bod komen. De voorzitter stelt voor om deze avond op 14 juli te houden. Hiertoe wordt besloten.
- Uit commissie Ruimte en Wonen. Er is een presentatie op 8 juni geweest en men heeft de wens om op 21 juni nader te spreken over het voorkeursalternatief Stationsgebied.
- Deelt mee dat elke fractie 8 minuten spreektijd heeft en het college 30 minuten.
- Er is een inspreker over de parkeersituatie bij de flatgebouwen de Stoker & Brander bij Euroborg.

Wethouder Visser

- Er zijn drie bijeenkomsten geweest over de bomen op de singels met de klankbordgroep waar het actiecomité een belangrijk onderdeel van is. Er is een verzoek van de klankbordgroep om een derde deskundige een nieuwe interpretatie te laten doen van de onderzoeksrapporten. Dit gebeurt de komende weken. Volgende week wordt er een brief opgesteld voor de commissie met de laatste stand van zaken.

Wethouder Dekker

- Heeft op 1 juni een brief gekregen van de minister van Infrastructuur en Milieu over de vraag die de raad heeft gesteld over de verkeersvoorrang bij alle richtingen groen. Groningen was van mening dat de fietsers zich dan moeten houden aan de gewone voorrangregels. De minister heeft het college in eerste instantie gelijk gegeven. Toen dit aan de politie voorgelegd werd, bleek die een andere mening toegedaan. De uitkomst is nu dat het Rijksreglement Verkeersregels en Verkeerstekens op verschillende manieren geïnterpreteerd kan worden en het is onduidelijk wie er voorrang heeft bij alle richtingen groen. Alleen de rechter kan hierin een uitspraak doen. Het ministerie heeft de gemeente verwezen naar een ambtenaar die het reglement nog beter kent. Er komt dus een vervolg.
- Er is op dringend verzoek van de commissie een gesprek geweest met dhr. Kuil en dhr. Bosch. Er is met een auto proefgereden over de verkeersdrempels. Er was nog geen overeenstemming over de inrichting van het gebied tussen de beide dorpskernen. De wethouder is vooralsnog niet bereid om de 30km-zone op te heffen. Er volgt binnenkort een conclusie.

B&V-verslag 15 juni

- De commissie heeft de ontwerpbegroting van het OV-bureau Groningen-Drenthe gekregen. Dit heeft op de agenda gestaan maar is eraf gehaald omdat het niet via de goede procedure bij de raad was binnengekomen. De datum voor indienen is 15 juli. Voor 24 juni moeten de op- en aanmerkingen schriftelijk gemeld worden.

A2. Vaststelling agenda

Er worden een aantal verschuivingen voorgesteld. Na enige discussie wordt besloten om agendapunt B4 (Ombudsman) en B6 (Duurzaam houtgebruik) vanavond niet te behandelen maar door te schuiven naar de raadscommissie van 13 juli. Over B6 wordt later besloten deze niet meer opnieuw te agenderen.

A3. Lange-termijnagenda en lijst moties en toezeggingen

Dhr. Seton (CDA)

- Vraagt hoe het verder gaat met de bespreking van het jaarverslag Parkeerbedrijf.

Dhr. Spakman (PvdA)

- Wijst op toezegging 5 (brug/tramproblematiek) en vraagt wanneer hierover gepraat kan worden.

Wethouder Visser

- LTA nr. 2. (Visie op begraven) was in april al toegezegd maar er is een kink in de kabel gekomen. De huidige kwaliteitseisen (ecologie, archeologie, cultuurhistorisch en landschap) moesten gehandhaafd worden en intussen is er een bezuinigingsopgave. Een voorstel voor de tarieven is niet overgenomen door de raad. Voor 2011 heeft het college het kunnen oplossen zonder geweld te doen aan de kwaliteit, maar voor de komende jaren is er nog geen oplossing. Het college studeert daar nog op.

Wethouder Dekker

- Meldt dat het college bezig is een opdracht te formuleren over enerzijds hoe om te gaan met de Hereweg en anderzijds het omgaan met het aanlanden van de tram.

Dhr. Seton (CDA)

- Zegt dat hij een aantal maanden geleden gevraagd heeft het jaarverslag van het parkeerbedrijf te agenderen. Het staat niet op de LTA.

De **voorzitter** zegt toe dat zij dit punt op de agenda van de volgende vergadering zal plaatsen (B&V 13/7).

A4. Conformstukken

a. Meerjarenplan DRIS, Dynamisch Reizigers Informatie Systeem

(raadsvoorstel 12 mei 2011)

Dhr. Spakman (PvdA)

- Wijst erop dat het gaat om een investering van 1,7 miljoen waarvan bijna een half miljoen bestemd is voor onderhoud en beheer dat het parkeerbedrijf moet gaan uitvoeren. Spreker vraagt of er dan gelden naar de parkeerbedrijven overgeheveld gaan worden om de investering te realiseren.

Wethouder Dekker zegt toe dit uit te zoeken.

Dit stuk gaat conform naar de raad.

b. Dynamisch verkeersmanagement/Mobiliteitsaanpak Pakket 13

(raadsvoorstel 26 mei 2011)

Dhr. Offerman (Stadspartij)

- Verwijst naar een zinsnede op pagina 3 waar staat dat *een sterke verbetering van de verkeerslichten Europaweg-Griffieweg-Sontweg mogelijk is, wat in de ochtend- en avondspits*

B&V-verslag 15 juni

zorgt voor veel meer capaciteit en betere doorstroming. Hij vraagt het college om het stuk met prioriteit aan te pakken.

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks)

- Vraagt voor hetzelfde kruispunt aandacht voor de positie van de fiets. Wat zijn de gevolgen voor de fietser van deze betere doorstroming van de auto?

Wethouder Dekker

- Heeft niet meteen een oplossing voorhanden. Het blijft een knelpunt als automobilisten vaker groen krijgen.
- De wethouder zegt dat zij ten aanzien van de gevraagde prioritering geen toezegging kan doen. Zij neemt de vraag mee.

Dit stuk gaat met een 1-minuut interventie naar de raad.

A5. Rondvraag

Mw. Doppenberg, bewoner en lid van het bestuur van de VVE van de Stoker & Brander. Zij spreekt namens 180 bewoners.

- Er is een probleem rond het parkeren voor bezoekers. Zij kunnen straks alleen parkeren in de parkeergarage van de Euroborg. Nu parkeren zij in P4 maar die wordt binnenkort afgesloten.
- Er is gezegd dat de bewoners dit van tevoren hadden kunnen weten, maar volgens spreekster is dat niet het geval.
- Spreekster vraagt of er een mogelijkheid is dat bezoekers tegen een gereduceerd tarief kunnen parkeren in de parkeergelegenheid van de Stoker & Brander.

Dhr. Offermans (Stadspartij)

- Wijst erop dat de onderhandelingen met de provincie over de Noordzeebrug moeizaam verlopen. Er is kostenoverschrijding. Hij vraagt hoe hier verder mee omgegaan moet worden.

Dhr. Spakman (PvdA)

- Het uilenhuisje bij park Groenestein stort in elkaar. Vraagt of er iets aan gedaan kan worden.
- Wijst op het ontbreken van een voetpad aan de Paterswoldseweg tussen het Martinihuis en Laan Corpus den Hoorn. Spreker vraagt wanneer dit aangepakt wordt.
- Wijst op de woonboten en de rioolaansluiting. Vraagt of dit vertraging oplevert voor de gemeente en overlast voor de bewoners.

Mw. Jongman (ChristenUnie)

- Wijst op het hondenpaaltjesbeleid in Hoogkerk. Er is daar maar één uitlaatstrook namelijk aan de Jan Ensinglaan. Zij vraagt of er niet meer plekken zijn.
- In het Stadspark zijn er nog steeds auto's die het fietsersgedeelte benutten. Spreekster vraagt of de wethouder kan bevorderen dat de auto's niet meer door het stadspark rijden.

Dhr. Kelder (PvdD)

- Heeft ook veel klachten gekregen over hondenpoep in Hoogkerk.
- Wijst op het vergisten van maaisel. Hij heeft gehoord dat dit in Haren ook al gebeurt. Vraagt of er hierover contact is met Haren.

Dhr. Seton (CDA)

- Vraagt een reactie van het college op de parkeerproblematiek bij de Stoker & Brander. Wil ook een reactie op de opmerking van de inspreker dat door de gemeente gezegd was dat de bewoners hadden kunnen weten dat de parkeersituatie zou veranderen.

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks)

- Wijst op de kruising van de Bloemsingel en de Kolendrift. Mensen zijn zich niet bewust van de nieuwe situatie en daardoor ontstaat er een verkeersonveilige situatie. De fietsers hebben voorrang. Spreker vraagt of dat niet bekeken moet worden.
- Wijst op de plek waar het open Lab moet komen. Er wordt nog steeds geparkeerd terwijl het niet de bedoeling was. Spreker vraagt zich af of het misschien tijd is voor hardere maatregelen.
- Vraagt of het college bij ProRail kan pleiten voor een late verbinding van de NS met de Randstad.

B&V-verslag 15 juni

Mw. Rademaker (SP)

- Is benieuwd naar de reactie van het college op de vraag van de inspreker over de Stoker & Brander.
- Spreker heeft gelezen dat er een fietsparkeerprobleem is bij het nieuwe gebouw van de DUO. Vraagt of er een verkeersmaatregel kan worden getroffen zodat er gehandhaafd kan worden.

Wethouder Visser

- Zegt toe dat er voor september een nieuw uilenhuisje is in park Groenestein.
- Het project van de rioolaansluiting voor de woonschepen is eind mei opgeleverd. Binnen twee weken is het geheel gereed.
- Er is al in 2009 door verschillenden gevraagd naar het voetpad aan de Laan Corpus den Hoorn. Men dacht eerst dat het heel duur zou zijn, maar door voortschrijdend inzicht kan er vrij eenvoudig een voetpad worden aangelegd.
- Er is de wethouder niets bekend over vergisten van maaisel in Haren. Zij komt hierop terug.
- Ten aanzien van de hondenaaltjes: er zijn terreinen aangewezen en aan de mensen is gevraagd om te melden als er paaltjes niet goed stonden. Er wordt nu een jaar proefgedraaid.
- Aan het autoverkeer in het Stadspark moet een eind komen. De wethouder gaat kijken of er een paaltje kan worden neergezet zodra de werkzaamheden klaar zijn.

Wethouder Dekker

- Op het parkeren aan het Boterdiep komt de wethouder nog terug.
- Eveneens op de verkeerssituatie Bloemsingel/ Nieuwe Kolendrift.
- Het laten rijden van een trein na 22.30 uur brengt hoge kosten met zich mee. De wethouder zal dit bespreken met de directeur Noord-Nederland van de NS.
- Fietsen bij DUO. Het is al een tijd zo dat er fietsen verkeerd worden neergezet. Voordat er gehandhaafd kan worden moet er een maatregel genomen worden. De wethouder wil zich eerst verdiepen in de situatie voordat ze overgaat tot de maatregel.
- Gisteren is er veel informatie gegeven over de Noordzeebrug. Er zit vertraging in, het duurt lang voor grond kon worden aangekocht. De kosten zijn gestegen, de wethouder is in overleg met de provincie over het vervolg. Zij denkt aan versobering.
- Parkeren bij de Stoker & Brander. De wethouder gaat zich erin verdiepen en komt voor 1 oktober met een reactie.

Inhoudelijk deel

B1. RegioTram

1. Voorlopig Ontwerp van tracédelen III en IV
2. Aanbestedingsleidraad plan van aanpak
3. Notitie Scope en Ambitie
(+ collegebrieven 5 april en 21 april 2011, op verzoek van de ChristenUnie)

Dhr. Offermans (Stadspartij)

- Stelt vast dat er nog steeds geen besluit genomen is maar dat de tram gewoon 'doordendert'. Hij vindt dit de omgekeerde volgorde.
- Vraagt waar de raad aan moet denken bij 'juridisch resterende risico's voor rekening van de gemeente'.
- Vraagt hoe de wethouder recht denkt te doen aan de democratische controle over het aanbestedingstraject.
- Vraagt of de wethouder een onafhankelijk onderzoek kan toezeggen naar de recente verkeers- en vervoersontwikkeling in en om de stad Groningen en of dit onderzoek begeleid kan worden door de tramcommissie.

Dhr. Evenhuis (VVD)

- De maximale investeringsbijdrage is 307 miljoen. Het indicatieve plafond is 430 miljoen. Spreker vraagt of de wethouder kan uitleggen waarom er verschillende bedragen zijn.

B&V-verslag 15 juni

- Vraagt of de wethouder kan garanderen dat er tussen 2015 en 2020 geen tweedehands trams worden gekocht voordat er werkelijk in de regio gereden gaat worden.

Dhr. Spakman (PvdA)

- Vindt het goed dat de aanbesteding begonnen is. Vraagt zich af of het sociale gezicht van de bedrijven die bij de aanbesteding zijn betrokken een rol speelt.
- Oosterhamriktracé wordt moeilijk. Spreker vraagt of de bewonersorganisaties voldoende worden betrokken en of dit tot vertraging en dus tot kosten gaat leiden.
- De PvdA hecht eraan dat het een regiotram wordt met accent op regio. Het moet niet een stadstram worden.

Mw. Jongman (ChristenUnie)

- Het valt op dat het aantal parkeerplaatsen dat vervalt, hoog is. Dit wordt opgevangen in de openbare ruimte of in de buurtstallingen. Spreekster denkt dat meer mensen er tegenaan zullen lopen.
- Als oplossing van laden en lossen wordt genoemd dat vaak de trottoirs gebruikt worden. Spreekster verwacht dat de horeca hier ook wel op zal ageren.
- Is tevreden over de reactie van het college op de motie van de CU over het betrekken van de adviescommissies.
- Zij is tevreden met het besluit over de Ramblas.
- Vraagt wat de uitspraak bij de bijeenkomst was over de overkluizing.
- Spreekster heeft over de Oosterhamriktracé een brief gekregen van omwonenden. Men vindt dat een integrale aanpak ontbreekt. Spreekster vraagt hoe ermee omgegaan wordt.
- In de collegebrief over de ambities en in het plan van aanpak mist spreekster de scope op de regio en op de overige OV Stad en Ommeland. Zij vraagt of de wethouder kan bevestigen dat die wel aan de orde zijn.
- De aanbesteding loopt op dit moment nog. Een van de aannemers die het niet worden, heeft bezwaar aangetekend. Spreekster vraagt of dat gevolgen heeft voor de gang van zaken.

Mw. Rademaker (SP)

- Is tevreden over de wijze waarop de moties van de SP met CU zijn afgehandeld.
- Grootste punt voor het hele traject zijn de financiën. Zij volgt het traject zeer kritisch.

Dhr. Luhoff (D66)

- Vraagt hoe het zit met de aanbesteding. De tram in de stad is al aanbesteed, hoe wordt het rijden in de regio daarbij aanbesteed?
- Denkt dat het goed is het plan van aanpak nog eens door te spreken.
- Het punt van het verdelen van de risico's over opdrachtgever en opdrachtnemer wordt een ingewikkeld verhaal. Spreker is benieuwd hoe je daar als overheid een oordeel over moet geven als er aanbesteed moet worden.
- Wat de tracédelen III en IV betreft onthoudt hij zich voorlopig van een definitief oordeel. Hij is wel blij dat de motie over de Ramblas goed uitgevoerd kan worden.

Dhr. Seton (CDA)

- Wil eens doorpraten over het doorrijden in de regio.
- CDA is voorstander van de regiotram met twee voorwaarden:
 - Het moet betaalbaar zijn. Hij wil weten of het mogelijk is dat het bedrag werkende weg nog hoger wordt dan 430 miljoen.
 - Inpassing in de stad. Er gaan parkeerplekken en oversteken verdwijnen.
- Spreker staat positief tegenover de overkluizing. Hij wacht de inspraak af.
- Vraagt waarom bus en tram niet gezamenlijk kunnen rijden op het Damsterdiep.
- Wat het Oosterhamriktracé betreft: voor de kosten van het Vinkenstraatracé en de ontsluiting van Kardingse wacht spreker de inspraak af.

Dhr. Gijsbertsen (GL)

- In de notitie 'Scope en Ambitie' ziet spreker scherpe en mooie ambities staan. Hij vraagt hoe hard het document eigenlijk is. Wat zijn de eisen die eruit voortvloeien?
- GroenLinks vindt duurzaamheid belangrijk, het mag geen kind van de rekening worden.
- Sluit zich aan bij de vragen van dhr. Spakman over het Oosterhamriktracé maar vindt de auto-ontsluiting geen goed idee.

B&V-verslag 15 juni

- Sluit zich ook aan bij de vragen die gesteld zijn over het Schuiterdiep. Hij ziet graag dat het water onderdeel blijft van het beeld.
- Wil ook een reactie horen over het Damsterdiep en de buslijn.

Dhr. Van Rooij (Student & Stad)

- Vindt het moeilijk om in deze fase al iets te zeggen voordat de raad de inspraakrapportage en de financiële onderbouwing heeft gezien.
- Is blij dat de Ramblas behouden blijft.

Dhr. Kelder (PvdD)

- Sluit zich aan bij de opmerkingen van dhr. Spakman. Hij wil benadrukken dat zijn partij heeft ingestemd met een regiotram. Als de regio niet doorgaat, zal hij mogelijk een ander standpunt innemen.

Wethouder Dekker

- Wil de bezorgdheid wegnemen en meldt dat GS nog steeds zien dat de regiotram een belangrijk onderdeel is van dit project.
- Ten aanzien van de besluitvorming: er wordt pas een besluit genomen tot aanleg van de regiotram wanneer één partij een plan aanbiedt binnen het budget.
- De stad en de regio worden heel bewust opgezocht in dit proces; er wordt met iedereen gepraat. De Ramblas is een voorbeeld van de inschakeling van de burgers.

Er ontstaat een discussie tussen wethouder Dekker en de heer Offermans over democratie en de beslotenheid van de aanbestedingsprocedure.

- Indicatieve plafondprijs. De wethouder stelt dat, wat er ook gebeurt, de kosten binnen de prijs van 307 miljoen moeten blijven.
- Er zijn 78 inspraakreacties binnengekomen. Die hadden te maken met het verlies aan parkeerplaatsen, de overkluizing, de Oosterhamrikkade, enz. Er zijn nog veel vragen te beantwoorden. De wethouder gaat een en ander op papier zetten en dan moet er een keuze worden gemaakt.
- De wethouder weet niet meer exact wat ze over de overkluizing heeft gezegd. Het is wel een hele verandering, er moet goed naar gekeken worden
- De bus en de tram gezamenlijk op het Damsterdiep heeft plussen en minnen. Er wordt geprobeerd om met stad en regio tot een goede oplossing te komen.
- De regiotram is het uitgangspunt voor alles wat er in deze gedaan wordt. De wethouder zoekt dit op in de scope en zal dat doorgeven.
- De opmerkingen over duurzaamheid neemt de wethouder mee.
- De wethouder wil met de raad verder praten over de kritische succesfactoren.
- De bezwaartermijn van een van de consortia die afgefallen zijn, is verstreken. Er is geen gebruik van gemaakt.
- De wethouder verwacht nog voor de zomer de volgende businesscase te krijgen. Het lukt niet om dit voor juli aan de raad te sturen.

Er wordt twee minuten gepauzeerd.

B2. Vragen bij de beantwoording van de vragen van de Stadspartij 2011 nr. 21, onderwerp Voortgang RSP/REP, Regio Specifiek Pakket / Regionaal Economisch Programma (op verzoek van de Stadspartij, 1-minuut-interventie)

Dhr. Offermans (Stadspartij)

- Stelt een technische vraag over tien procent overschrijding bij het tramproject.

Dhr. Seton (CDA)

- Vraagt naar de verwachte reizigersaantallen. Het is bekend dat de reizigersaantallen dalen bij bus en citybus. Hij vraagt of er met dit gegeven niet naar de tram gekeken moet worden.

Wethouder Dekker

- Er worden de laatste tijd bij herhaling veel schriftelijke vragen gesteld. De wethouder zou liever een inhoudelijk debat willen houden.

B&V-verslag 15 juni

- Er is een bedrag van 307 miljoen voor de regiotram. Er is ook gezegd dat er gelden zijn van de RSP om op het station een aantal aanpassingen te maken in verband met aanlanding van de tram. Hier is 20 miljoen voor beschikbaar. Dit is oude informatie die de wethouder niet steeds wil herhalen.
- Wat de dalende reizigers aantallen betreft, zegt de wethouder dat de netwerkanalyse wordt geactualiseerd. Er is een dalende trend, dus zaken moeten goed in de gaten gehouden worden.

Met het oog op de resterende spreektijden wordt besloten om eerst punt B5 te behandelen en daarna punt B3.

B5. Verlenging titel Fairtrade

(collegebrief 17 maart 2011: op verzoek van de PvdD, 1-minuut-interventie)

Dhr. Kelder (PvdD)

- Houdt een betoog over het effect van de westerse vleesconsumptie op mensen in ontwikkelingslanden. Hij wil aandacht hiervoor en wil burgers en ondernemers hierbij betrekken.

Dhr. Gijsbertsen (GL)

- Vindt het goed om het weer over Fairtrade te hebben. Is blij dat Groningen Fairtrade-gemeente is.
- Staat sympathiek tegenover het pleidooi van de PvdD. Dit is volgens hem op zijn plaats bij een internationaal georiënteerde gemeente als Groningen.

Wethouder Dekker

- Doet een ordevoorstel: de PvdD heeft het onderwerp goed voorbereid. Er is terughoudendheid bij de andere fracties met het oog op de spreektijden. Dit onderwerp past beter bij de commissie Financiën en Veiligheid. De wethouder stelt voor om dit punt daar te agenderen woensdag 6 juli. De commissie gaat hiermee akkoord.

B3. Nieuwe nota Duurzame Mobiliteit en Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer

Drie raadsvoorstellen:

MJP Verkeer en Vervoer 2011-2014 (raadsvoorstel 6 juni 2011)

Actualisatie nota Duurzame Mobiliteit (raadsvoorstel 6 juni 2011)

Evaluatie Gratis Busweekend 2010 en voorstel 2011 (raadsvoorstel 6 juni 2011)

Dhr. Spakman (PvdA)

- De Oosterhamrikraade gaat gebruikt worden voor de ontsluiting van het UMCG. Dit is voor de PvdA nog geen gelopen race. Spreker is wel benieuwd naar de marktstudie van de kabelbaan.
- Parkeren van auto's in de schilwijken blijft een gevoelig punt.
- Spreker heeft zorgen over de financiële gezondheid van het parkeerbedrijf en ziet uit naar de nota 'Taken en kosten'.
- Meerjarenplan Verkeer en Vervoer. In 2012 vindt een algemene heroriëntatie plaats. Het is volgens spreker slim om projecten naar voren te trekken die af moeten zijn in verband met de tram en de Zuidelijke Ringweg. Spreker vraagt of er verder nog kaders zijn voor heroriëntatie.
- De fiets/wandelbrug tegenover IKEA verbaast hem.
- Fietsen. Heeft zorg over de dekking vanuit grondexploitaties. Geldt ook voor het fietsparkeren. Het is geen onuitputtelijke bron van geld. Vindt dat het parkeerbedrijf zwarte cijfers moet schrijven.
- Vraagt of het lukt om de OV HOV Assen-West eind 2012 gereed te hebben. De provincie wilde iets beginnen met de brug omdat die een staande-mastroute is. Spreker vraagt hoe het zit.
- Voor veilige schoolomgevingen wordt 2 ton uit PenR Zernike gehaald. Spreker wil weten waarom juist uit PenR Zernike.

Dhr. Luhoff (D66)

- Is het eens met de keuze om de dynamo's aan te grijpen voor prioriteitstelling.
- Wil het weer eens hebben over verkeer door de lucht en wijst op bijvoorbeeld de helikopterlandingen.

B&V-verslag 15 juni

- Vindt dat het vaarwater ook voor taxibusjes gebruikt kan worden.
- Pleit voor zoveel mogelijk informatie over de regionale vervoersmobiliteit beschikbaar te stellen voor derden die er applicaties voor kunnen ontwikkelen,
- Vindt het goed dat prioritering in de financiën wordt uitgesteld tot eind van dit jaar.

Dhr. Dijk (SP)

- Er wordt flink in de PenR-voorzieningen geïnvesteerd en er staat vermeld dat er mogelijke beprijzing komt. Spreker wil weten hoe dat gaat gebeuren: in de parkeerautomaten of in het citybuskaartje. Hij pleit voor het laatste.

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks)

- Wil graag doorpraten over het mobiliteitsmanagement.
- Spreker kan zich iets voorstellen bij het afschaffen van het busweekend. Vraagt wel hoe het college dit ziet in het kader van het stimuleren van het openbaar vervoer.
- Nieuwe stations in Groningen. Er zijn nog wat vaagheden in het stuk.
- Spreker is blij met de fietsroute naar de Duinkerstraat maar vraagt of de autoverbinding wel nodig is.
- Ziet positieve lading in de nota Duurzame Mobiliteit, maar heeft het gevoel dat er wel a gezegd wordt, maar vraagt zich af of er ook b wordt gezegd. Er staat niet veel over de schone binnenstad en schone brandstoffen. Het fietsbeleid is alleen gericht op gedrag en handhaving en niet op bijvoorbeeld vriendelijke afstelling van verkeerslichten.
- Spreker vraagt wat er verder met dit stuk gebeurt nadat het straks vastgesteld is.

Mw. Koebrugge (VVD)

- Vindt het terecht dat het gratis busweekend, gezien de resultaten, niet doorgaat.
- Ondersteunt van harte dat er budget in de kleinere verkeersmaatregelen wordt gestoken.
- Vindt het goed om te zien dat een aantal punten die de VVD had aangedragen, overgenomen zijn.
- Bij de doorstroming van autovervoer wordt toegespitst op alleen de ringwegen. Spreekster denkt dat ook in de stad er nog meer te behalen is, bijvoorbeeld door groene golven.
- Vindt tussendoor evalueren en bijsturen wenselijk want tot 2020 duurt wel erg lang.
- Vraagt waarom er niet ook gekeken wordt naar een volledig elektrische tram ook buiten de stad.

Dhr. Van Rooij (Student & Stad)

- Het college wil het project Schone Omgeving en het uitvoeringsprogramma Ruimte voor de Binnenstad dekken uit PenR Zernike. Vraagt of de wethouder de garantie kan geven dat het bedrag inderdaad weer wordt aangevuld. Vraagt welke projecten hiervoor dan gaan wijken.
- Is benieuwd naar het fietsparkeerplan. Vraagt zich af of 2 miljoen genoeg is voor de gewenste uitbreiding op het stationsgebied.
- Is tevreden over de paragraaf over verkeersmanagement. Vraagt of zonder de aanvullende financiering het plan niet kan worden uitgerold.
- Gratis busweekend heeft niet goed genoeg gewerkt, dus niet hiermee doorgaan.

Dhr. Kelder (PvdD)

- Vraagt waarom de rol van de gemeente beperkt is tot alleen die van stimulator en facilitator bij het gebruik van schone en zuinige voertuigen. Hij vindt dat de gemeente hier meer op in moet zetten.
- Is het eens met het op bepaalde momenten afsluiten van straten voor fietsers.
- Vindt het goed dat bij het opstellen van fietsbeleid de fietsers worden betrokken.

Dhr. Offermans (Stadspartij)

- Vraagt wanneer de raad een eerste discussiestuk van het sectorenmodel te zien krijgt. De Stadspartij zal in de volgende gemeenteraad een motie indienen om de middenstand te betrekken bij het nieuwe sectorenmodel.
- Op pagina 2 van de nota Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2011- 2014 staat dat bij projecten vanaf 2012 het college zich baseert op inschattingen. Spreker vraagt om uitleg hierover en vraagt zich af of de raad straks een wensenlijst zonder dekkingen vaststelt.

Mw. Jongman (ChristenUnie)

B&V-verslag 15 juni

- Vraagt hoe en wanneer het college de heroverwegingen gaat doen. Er is een bedrag van 2 miljoen voor kwaliteitsverbetering van PenR-terreinen. Spreekster wil die wel inruilen voor 30 km-wegen.
- Ten aanzien van de Regionale Vervoersautoriteit vindt spreekster het goed om alles te bundelen. Dit moet dan ook gelden voor de haltes.
- Sluit zich aan bij het voorstel voor de schone voertuigen, is blij met de kleine verkeersmaatregelen en met de schoolomgeving.

Dhr. Seton (CDA)

- Begrijpt de schoolomgeving en de dekking Zernike. Is benieuwd naar de inhoudelijke overwegingen voor Zernike.
- Gaat ervan uit dat de brede heroverweging aan het eind van dit jaar samenvalt met de begroting en niet daarna pas komt.
- Aanpak Diepering zou ook onderdeel moeten zijn van de brede heroverweging.
- Adviseert na te gaan denken over de bereikbaarheid van Eelde anders dan met de auto.

Wethouder Dekker

- Stelt, mede naar aanleiding van de vraag van dhr. Gijsbertsen, voor om na de zomer iets als een informatieavond over duurzame mobiliteit te organiseren, bijvoorbeeld een debat met de stad.
- Het college is aan het actualiseren geweest, maar had ook een compleet nieuwe nota kunnen maken. De wethouder stelt voor om alleen naar 2011 te kijken. Er zijn een aantal risico's; er zijn veel maatregelen en heel veel dekking, het is een mega-investering. De wethouder denkt dat het goed is hier iets in te prioriteren. Criterium is dan onder andere het collegeprogramma. Daarbij moet er balans gezocht worden in het enerzijds doorgaan met het bevorderen van de bereikbaarheid in de stad, maar anderzijds moeten ook in de buurten en wijken de mensen een plezierige leefomgeving hebben. De wethouder probeert dit rond de begroting te doen. In november moeten de keuzes in de raad ook gemaakt zijn.
- De auto-ontsluiting Oosterhamrikzone staat er niet in. Het is voor het college nog een kwestie van plussen en minnen op een rij. Er is nog geen besluit over genomen.
- Het college is wat terughoudend ten aanzien van de doorstroming in de stad zelf. Het autoverkeer richting binnenstad wordt niet gestimuleerd. Wel komt er aandacht voor de Laan Corpus den Hoorn – Ketwich Verschuurlaan.
- Vertraging OV HOV-West. De wethouder heeft begrepen dat de provincie de ambitie heeft om er ooit een staande-mastroute van te maken en daarom moeten nieuwe bruggen daaraan voldoen. Er moet wel gezocht worden naar een goede aanlanding van de HOV-West.
- De wethouder licht de noodzaak van een openbaarvervoersautoriteit toe om op regionaal niveau keuzes te kunnen maken. Het OV-bureau zou daar dan deel van uitmaken.
- De afweging of er een station komt bij Hoogkerk moet meegenomen worden in het overleg Groningen–Leeuwarden.
- Het is niet de taak van de gemeente om elektrische auto's op de markt te zetten. De gemeente wil wel stimuleren en faciliteren (bijvoorbeeld door oplaadpunten).
- De wethouder neemt de suggesties van ChristenUnie en CDA mee ten aanzien van de Diepering en de PenR. De PenR-terreinen moeten veilig gemaakt worden. De wethouder ontvangt graag suggesties hiervoor in de wandelgangen of schriftelijk.
- De IKEA-brug is een wens. De wethouder gaat eerst secuur kijken wat wel en niet gedaan moet worden. Er is weinig geld in de begroting om nog veel dingen voor het verkeer te doen. De kleine verkeersmaatregelen blijven staan, alsmede de veilige schoolomgeving.
- Over het vliegveld Eelde moet een keertje gepraat worden maar dan wel op een ander niveau. Het heeft geen prioriteit voor de bereikbaarheid van Groningen.
- De wethouder kan en wil niet garanderen dat het geld dat voor PenR Zernike gereserveerd wordt, weer wordt terugbetaald.
- De raad krijgt elk jaar het meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer en dat zijn eigenlijk evaluaties. Er kan steeds bijgestuurd worden.
- De raad vangt in het najaar het sectorenmodel. Doel is om de leefbaarheid van de stad ermee te vergroten.

B&V-verslag 15 juni

- De wethouder vindt het niet interessant voor de raad om cijfermatige gegevens over Verkeer en Vervoer te ontvangen. Ze verwijst de heer Luhoff hiervoor naar de ambtenaar.

Er ontstaat een korte discussie over hoe het nu verder gaat met dit agendapunt.

Er wordt uiteindelijk besloten dat alle drie punten naar de raad gaan.

1. MJP Verkeer en Vervoer 2011-2014 als discussiestuk
2. Actualisatie nota Duurzame Mobiliteit als discussiestuk
3. Evaluatie Gratis Busweekend 2010 en voorstel 2011 conform

Huishoudelijk deel

C1. Ingekomen stukken en stukken ter kennisname

Geen opmerkingen.

C2. Vaststelling verslag 18 mei 2011

(idem v.w.b. verslag n.a.v. het besloten deel, separaat)

Geen opmerkingen. Het verslag wordt vastgesteld.

De voorzitter sluit de vergadering om 23.00 uur.