

Voorlopige agenda van de commissie Beheer en Verkeer van 21 september 2011

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

Datum: woensdag 21 september 2011
Aanvang: 20:00 tot 22:30 uur
Locatie: Oude raadzaal
Voorzitter: mw. R.J.A.M. Krüders
Griffier: dhr. J. Dekker, (050) 367 76 89

A. Algemeen deel

A1. Opening en mededelingen

A2. Vaststelling agenda

De voorzitter heeft de commissie voorgesteld het stuk Kop van Oost (B3) als eerste te agenderen (wordt, indien de commissie hier mee accoord gaat, B1. B1 wordt vervolgens B2 en B2 wordt B3).

A3. Lange-termijnagenda en lijst moties en toezeggingen

A4. Conformstukken

A4a. Busbaan P+R Europapark - UMCG (raadsvoorstel 21 juli 2011)

[Raadsvoorstel - Busbaan P+R Europapark - UMCG](#) (pdf)

A4b. Aanvullend krediet Noordzeebrug (raadsvoorstel 29 juli 2011)

[Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug](#) (pdf)

A4c. ARCG Jaarrapport 2010 en begroting 2012 (raadsvoorstel 29 juli 2011)

[Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2010 en begroting 2012](#) (pdf)

A4d. Begrotingswijziging t.b.v. de sanering ter plaatse van het Helperplein (raadsvoorstel 4 augustus 2011)

[Raadsvoorstel - Begrotingswijziging tbv de sanering ter plaatse van het Helperplein](#) (pdf)

A4e. Nacalculatie containermanagement (raadsvoorstel 4 augustus 2011)

[Raadsvoorstel - Nacalculatie containermanagement](#) (pdf)

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 21 september 2011

- A4f.** Destructieverordening
(raadsvoorstel 8 augustus 2011)
Raadsvoorstel - Destructieverordening 2011 (pdf)
- A4g.** Vaststelling bestemmingsplan Oostelijke Ringweg Beijum-zuid
(raadsvoorstel 26 augustus 2011)
Raadsvoorstel - Bestemmingsplan Oostelijke Ringweg Beijum-Zuid (pdf)
- A4h.** Evaluatie doorstromingsmaatregelen Zuidelijke Ringweg (fase 1)
(raadsvoorstel 1 september 2011)
Raadsvoorstel - Evaluatie doorstromingsmaatregelen Zuidelijke Ringweg fase 1 (pdf)
- A4i.** Voortgangsrapportage "veilige schoolomgeving" en aanvraag uitvoeringskrediet
(raadsvoorstel 1 september 2011)
Raadsvoorstel - Voortgangsrapportage veilige schoolomgeving en aanvraag uitvoer (pdf)
- A5.** Rondvraag

B. Inhoudelijk deel

- B1.** RegioTram - Businesscase
(collegebrief 21 juli 2011)
Collegebrief - Regiotram businesscase (pdf)
- B2.** RegioTram - Voorlopig ontwerp tracédelen 3 en 4, inclusief inspraakrapport en aanpassingen tracédelen 1 en 2
(raadsvoorstel 8 september 2011)
Bijlage - 1. Persbericht (pdf)
Raadsvoorstel - 2. Voorlopig ontwerp tracédelen 3 en 4 inclusief inspraakrapport en aanpassingen tracédelen 1 en 2 (pdf)
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011 (pdf)
- B3.** Advies Ombudsman parkeersituatie Kop van Oost
(op verzoek van het CDA, aanbiedingsbrief Ombudsman 10 mei 2011 + collegebrief 12 mei 2011)
Ingekomen stukken - Ombudsman-Kop-van-Oost-10-05-2011 (pdf)
Collegebrief - Parkeren Kop van Oost (pdf)
- B4.** Ruimte voor de Binnenstad (conceptprogramma Binnenstad)
(raadsvoorstel 13 juli 2011)
Raadsvoorstel - Ruimte voor de binnenstad (concept-uitvoeringsprogramma Binnenstad) (pdf)

C. Huishoudelijk deel

- C1. Ingekomen stukken en stukken ter kennisname
Ingekomen stukken B&V (pdf)
- C2. Vaststelling verslag 13 juli 2011
(+ deel besloten vergadering, apart)
Verslag 13 juli (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.

Raadsvoorstel - Busbaan P+R Europapark - UMCG

Bestuursdienst



RAADSVOORSTEL:

2010-2011

Ons kenmerk: RO 11.2666535

Registratienummer : GR 11.

Ingekomen op :

Onderwerp: Busbaan P+R Europapark - UMCG

Groningen, **21 JUL 2011**

Aan de raad,

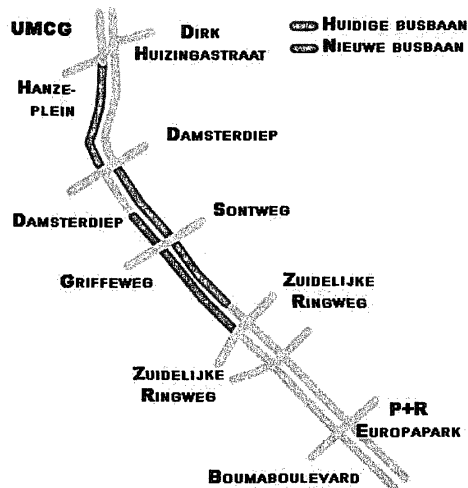
Op 27 januari 2010 heeft uw raad de parkeernota "Parkeren in de stad; duurzaam bereikbaar" vastgesteld. Hierin is de aanleg van een busbaan vanaf P+R Europapark naar het UMCG via de Europaweg aangekondigd. Dit is een belangrijke ontsluiting voor het UMCG en de realisatie hiervan is jaren geleden met uw raad afgesproken. De directe aansluiting vanaf het P+R Europapark is voorwaardenscheppend voor de busbaan via de Europaweg. Aan deze directe aansluiting wordt momenteel gewerkt en het DO is afgerond. Een deel van de skivijver wordt hiervoor inmiddels gedempt en oplevering is eind dit jaar begin 2012 gepland. De nieuwe route van P+R Europapark via de Europaweg naar het UMCG is een streng van kruisingen, de verkeersdruk is hoog en er is veel congestie.

Om de busdoorstroming tussen P+R Europapark en het UMCG te verbeteren heeft ingenieursbureau Witteveen+Bos de afgelopen periode een verkenning uitgevoerd. Zij hebben een aantal theoretische scenario's doorgerekend op rijtijd voor de bus en de doorstroming van het overige verkeer. Hieruit is een scenario naar voren gekomen waarbij de bussen vooraan in de wachtrij worden geplaatst en daardoor niet worden geconfronteerd met meerdere keren rood licht. Dit bevordert de busdoorstroming aanzienlijk.

Door de aanleg van vrije businfrastructuur kan de bus vooraan in de wachtrij worden gezet. Een vrije busvoorziening hoeft niet overal op het traject. Figuur 1 laat zien waar een vrije busvoorziening gewenst is en waar al een busbaan ligt.

Raadsvoorstel - Busbaan P+R Europapark - UMCG

2



Figuur 1 Voorgestelde variant

Planontwikkeling.

Voor de planontwikkeling is een budget benodigd van € 150.000,--. Dit budget is nodig voor uren van medewerkers om het ontwerp te kunnen maken, extern (verkeerskundig) advies te kunnen inwinnen, om het ontwerp met de omgeving te kunnen afstemmen (bewoners, hulpdiensten, UMCG, OV-bureau) en eventueel voor grondaankopen.

Dekking van het project vindt plaats vanuit RSP transferia, busstations en HOV infra. Hierover hebben wij u geïnformeerd door middel van de brief "Stand van zaken RSP" met kenmerk RO 11.2510166. Destijds bij de claims in 2009 is aangegeven dat de kosten tussen de 1 en 8 miljoen euro konden liggen. Er lag immers geen ontwerp en er was geen oplossingsrichting uitgewerkt. De oplossingen konden nog variëren van slimme aanpassingen aan de verkeerslichten, voorstartstroken voor bussen bij verkeerslichten tot een gedeeltelijk of zelfs geheel twee richtingen vrije busbaan. De provincie heeft destijds dit project voor 2,5 miljoen euro opgenomen in de lijst voor RSP transferia, busstations en HOV infra. Een eerste zeer globale raming van de gekozen oplossingsrichting laat nu zien dat het kaderstellende budget van 2,5 miljoen euro ontoereikend is, daarom zullen extra middelen bij het RSP aangevraagd moeten worden. In het najaar kunnen wij als het ontwerp gereed is aangeven om exact hoeveel extra middelen het zal gaan. Dan zal ook de afweging plaatsvinden of de extra aanvullende middelen in verhouding staan tot de effecten van de maatregelen.

5

Raadsvoorstel - Busbaan P+R Europapark - UMCG

3

Planning.

De bedoeling is het ontwerp voor het einde van het jaar gereed te hebben, inclusief de afstemming met de omgeving en alle belangengroeperingen. De verwachting is dan ook dat we het definitief ontwerp + de aanvraag voor een uitvoeringskrediet ten behoeve van de aanleg begin 2012 aan u ter besluitvorming kunnen voorleggen. Rekening houdende met de aanbestedingsprocedure is de verwachting dat in het najaar van 2012 gestart kan worden met de aanleg van de busbaan.

Projectofferte.

De projectofferte busbaan P+R Europapark - UMCG ligt op de gebruikelijke wijze voor de leden van uw raad ter inzage in de visietrommel.

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

- I. de planontwikkeling van het project busbaan P+R Europapark - UMCG vast te stellen;
- II. voor de planontwikkeling een budget van € 150.000,- beschikbaar te stellen, deze voorfinanciering wordt op termijn ingelost door RSP-middelen, namelijk RSP transferia, busstations en HOV infra;
- III. deze te dekken uit activiteitenprogramma Verkeer & Vervoer 2011.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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



Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

.
. .
Bestuursdienst



RAADSVOORSTEL:

2010-2011
Ons kenmerk: RO 11.2670668
Registratienummer : GR 11.
Ingekomen op :

Onderwerp: Aanvullend krediet Noordzeebrug

Groningen, **29 JUL 2011**

Aan de raad,

Samenvatting/introductie.

Met dit raadsvoorstel informeren we u over de stand van zaken van het project Vernieuwing Noordzeebrug en vragen we u een aanvullend krediet aan ad € 859.515,--

In november 2006 heeft u het besluit genomen over de werkzaamheden aan de Noordzeebrug en het ongelijkvloers maken van de aansluiting met de Bedumerweg (en bedrijventerrein De Hoogte). Onderdeel van dit raadsbesluit was een kredietaanvraag. Na de besluitvorming kon er niet uitgevoerd worden omdat nog niet alle gronden waren verworven. Inmiddels zijn de onderhandelingen afgerond en kan het werk binnenkort worden aanbesteed. Als gevolg van prijsontwikkeling tussen 2006 en heden is het destijds beschikbaar gestelde krediet op dit moment onvoldoende. De totale projectkosten worden op basis van huidig prijspeil geraamd op € 30,62 miljoen excl. BTW¹. Ter vergelijking, dat is € 35,43 miljoen incl. BTW ten opzichte van het begrote bedrag uit 2006 dat € 28,5 miljoen incl. BTW bedroeg.

Er zijn diverse financiers voor dit project, waaronder de gemeente. In 2006 is een gemeentelijke bijdrage aan het project ter grootte van € 2.076.740,-- toegezegd als bijdrage aan het totaal van die € 28,5 mln. Aan de verschillende financiers wordt nu een aanvullende bijdrage gevraagd. Met dit raadsvoorstel vragen we u een aanvullend krediet van € 667.008,-- voor het project ter beschikking te stellen zodat een totale bijdrage van € 2.743.748,-- aan de provincie kan worden gedaan. Daarbij hebben we met de provincie afgesproken dat we met deze bijdrage verder geen financieel risico meer lopen in het project (lump sum-bijdrage).

Naast deze bijdrage vragen we u met dit raadsvoorstel krediet te verstrekken voor aanvullende plankosten (met name vanwege de langere doorlooptijd) en kosten die we maken voor geluidsschermen bij Noorderhoogbrug. Het totale aanvullende krediet bedraagt € 859.515,--.

Voor wat betreft de dekking: in de tussentijd (2006 – 2011) zijn wijzigingen opgetreden in het BTW-regime (ook irt BDU-subsidies), waardoor de bedragen van 2006 en 2011 niet eenduidig te vergelijken zijn. In de tabel in de financiële paragraaf geven we aan hoe de dekking eruit ziet volgens onze begrotingsregels.

¹): door gewijzigde BTW-regelgeving wordt nu (anders dan in 2006) excl. BTW gerekend.

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

2

De provincie verwacht dit najaar te kunnen aanbesteden. In 2012 zal het werk dan starten. De uitvoeringsplanning is nog niet bekend, maar het werk dient (vanwege de ZRG) 1 januari 2015 te zijn afgerond. De planologische procedures waren in 2006 al doorlopen. Wel gaan we samen met de provincie nog informatie verstrekken over de werkzaamheden. We hebben na ons besluit al een informatieve brief verzonden en begin september staat een informatiebijeenkomst gepland.

Met dit raadsvoorstel informeren we u tevens over ons besluit om de BomenEffectAnalyse vast te stellen en ter kennis te brengen van uw raad. Binnen het plan kan niet al het te verwijderen groen worden gecompenseerd. Dat heeft vooral te maken met de aard van het werk; het verbeteren van de doorstroming door de aanleg van meer m²'s wegen leidt tot minder ruimte voor m²'s groen. We hebben besloten om met de provincie in gesprek te gaan over het compenseren van het groen buiten de projectgrenzen. Ons uitgangspunt daarbij is volledige compensatie. We zullen u op een later moment informeren over de uitkomsten van dat gesprek.

0. Inhoudsopgave.

In deze nota gaan we nader in op

1. totstandkoming project;
2. periode 2006-2010;
3. inhoud van het project;
4. financiële paragraaf;
5. planning;
6. communicatie/participatie.

Als bijlage hebben we schetsen van het ontwerp bijgevoegd.

1. Totstandkoming project.

In november 2006 heeft uw raad het raadsvoorstel "reconstructie van de kruising Noordelijke Ringweg - Bedumerweg (project Vernieuwing Noordzeebrug)" vastgesteld. U hebt daarbij krediet beschikbaar gesteld voor de uitvoering van het project.

Het ongelijkvloers maken van de kruising bij de Bedumerweg is onderdeel van het beleid om alle kruisingen op de Groninger ringwegen ongelijkvloers te maken. In het raadsvoorstel van november 2006 is het ontwerp van de nieuwe kruising, de planologische procedure en bewonersoverleg beschreven. De kosten van het ongelijkvloers maken worden gedragen door de gemeente en provincie Groningen. In het raadsvoorstel is het financiële kader aangegeven.

Het ongelijkvloers maken van de kruising Bedumerweg/Noordelijke Ringweg is een van de twee onderdelen van een groter project namelijk het project Vernieuwing Noordzeebrug. Het andere onderdeel is het verhogen en verbreden van de Noordzeebrug. De provincie Groningen is belast met deze brugvervangingen. De kosten worden gedragen door het Rijk, de commissie Bodemdaling en de provincie. De beide deelprojecten hebben een dermate grote samenhang dat besloten is ze samen te laten opgaan onder de naam "Vernieuwing Noordzeebrug".

In 2006 hebt zowel u als de provincie Groningen een besluit genomen.

Uw besluit over de uitvoering en financiering van het project Vernieuwing Noordzeebrug en dat van de Provinciale Staten vormden een vervolg op het realisatiebesluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 2004 en op het besluit van de commissie Bodemdaling door aardgaswinning (beide financiers van het project, samen met provincie en gemeente).

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

3

2. Ontwikkelingen periode 2006 – 2010.

In vervolg op uw uitvoeringsbesluit en kredietverstrekking van november 2006 is gewerkt aan de voorbereiding van het aanbestedingscontract en aan de grondverwerving. Men verwachtte destijds dat de uitvoering rond 2008 zou kunnen starten maar dat is niet gelukt. De grondverwerving bleek veel meer tijd te kosten dan verwacht. De uitvoering van het project Noordzeebrug is hierdoor sterk gestagneerd. Op 1 oktober 2010 zijn alle gronden door de provincie, via onteigening, verworven.

Vervolgens kon de planontwikkeling weer worden opgestart. Samen met de provincie hebben we het plan nader uitgewerkt. Het gaat daarbij vooral om vormgeving en inpassing. Functioneel, verkeerskundig en qua plangrenzen hebben zich ten opzichte van het plan waarover u in 2006 hebt besloten geen wezenlijke wijzigingen voorgedaan.

Voor het project is een geactualiseerde raming opgesteld (prijsspeil 2010). Met dit raadsvoorstel stellen wij u zoals aangegeven voor aanvullend krediet beschikbaar te stellen. Parallel hieraan zal ook bij de provincie besluitvorming plaatsvinden voor aanvullende financiering. De commissie Bodemdaling gaat uit van nacalculatie, zij zijn geïnformeerd over de stand van zaken. Het Rijk is inmiddels akkoord met de aan hun gevraagde hogere bijdrage.

3. Inhoud van het project.

Uitgangspunt voor het ontwerp in 2006 was de voorkeursvariant zoals vastgelegd in de Planstudie Vaarweg Lemmer-Delfzijl. In deze variant komt er een nieuwe hoge brug over het Van Starckenborghkanaal in combinatie met een ongelijkvloerse kruising aan de zuidzijde (Bedumerweg). De meeste aansluitingen van de onderliggende wegenstructuur op de ringweg gaan via een nieuwe rotonde bij de ongelijkvloerse kruising. Met het ongelijkvloers maken vervallen de VRI's op de Bedumerweg en de ringweg.

Stedenbouwkundige inpassing

Na afweging van alle denkbare modellen is uiteindelijk gekozen voor een model met een hoge vaste brug met een ongelijkvloerse aansluiting op de Bedumerweg. Aan de stedenbouwkundige inpasbaarheid ervan is met behoud van de in het gebied aanwezige ruimtelijk functionele kwaliteiten bijzondere aandacht besteed. Daarnaast biedt dit model ook nog een aantal ruimtelijke kansen voor de stad op deze plek.

- De entree van de stad kan opnieuw worden vormgegeven op de kruising weg - water. Een hoogteaccent met voldoende hoogte als oriëntatiepunt markeert zowel vanuit het landschap als vanuit de stad de overgang stad - landschap en voegt een oriëntatiepunt aan de stad toe.
- De verkeersknoop moet meer zijn dan asfalt en restruimte. Een samenhangende vormgeving draagt bij aan de beleving en betekenis van deze belangrijke stadsentree. Daarbij is het uitgangspunt de overgang van landschap naar stad aan weerszijden van het kanaal goed zichtbaar te maken.
- De lange lijn van de stad over het oorspronkelijke tracé van het Boterdiep kan worden hersteld.
- Door de opening van het viaduct een grote maat te geven kan het bestaande industrieterrein De Hoogte ruimtelijk beter gekoppeld worden aan het ruimtelijke systeem en het netwerk van de bestaande stad. Dit biedt kansen voor een upgrading van dit industrieterrein in de stad.
- Er ontstaat ruimte om bij het bestaande driehoekige plein van de West Indische Buurt meer kwaliteit aan de bestaande openbare ruimte toe te voegen.

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

4

- De as van de Noordelijke Ringweg blijft nagenoeg op de plek waar hij op dit moment ook al ligt, daarmee houdt de weg afstand tot de bestaande woonbebouwing van De Hoogte maar staat het ook de ontwikkeling van Cortingborgh niet in de weg.

Fietsers: rolpad.

Bij de uitwerking van het plan Noordzeebrug is nadrukkelijk aandacht besteed aan het fietsverkeer. De brug over het Van Starkenborghkanaal wordt, zoals hiervoor beschreven, verhoogd. Fietsers komend vanaf Bedumerweg of Groningerweg zouden hierdoor een groter hoogteverschil dan voorheen moeten overbruggen.

De helling is vanaf de Groningerweg minder steil omdat het fietspad langer is tot aan het hoogste punt van de brug. Aan de Bedumerwegzijde is het slechts een kort stuk tot aan het hoogste punt. De hellingshoek is hier te hoog om goed te kunnen fietsen. In de het voorstel uit 2006 is hiervoor al een oplossing aangegeven namelijk het rolpad. Door met de fiets op het rolpad te gaan staan kan het hoogteverschil van circa 9 meter comfortabel worden overbrugd.

In het raadsvoorstel 2006 is ook een rolpad aan de noordzijde opgenomen. Hier is nogmaals kritisch gekeken naar de wenselijkheid en noodzaak een rolpad aan te leggen. Een laaggelegen fietspad (tussen Groningerweg naar rolpad) ingeklemd tussen talud en bosschages wordt als sociaal onveilig beschouwd. Bovendien is het aan de noordzijde mogelijk gebleken de helling van het fietspad terug te brengen naar 2,5% (zuidzijde 3,1%), met toepassing van een tussenplateau. Dit is door onze verkeerskundigen als voldoende comfortabel beoordeeld. Ter vergelijking: het Emmaviaduct, komend vanaf de Parkweg, heeft een helling van 2,5 %, zonder tussenplateaus. Door deze aanpassingen kan het rolpad aan de noordzijde komen te vervallen.

Daarnaast hebben we na overleg met Noorderhoogebrug de kruising afrit/Groningerweg veiliger voor fietsers vormgegeven; er is meer ruimte voor de fiets en er komt een middenberm waardoor de fietser in twee stappen kan oversteken.

Tunnel.

Naast de verbetering van de fietsstructuur ter plaatse van de Groningerweg is een fietstunnel naast de tunnel Winsumerweg in het contract meegenomen. Deze fietstunnel is als optie in het contract Noordzeebrug gevoegd: als na aanbesteding blijkt dat deze tunnel binnen het projectbudget past, wordt deze ook uitgevoerd. Het voordeel hiervan is, dat er slechts eenmalig verkeersmaatregelen op de ringweg noodzakelijk zijn. De weg wordt hiermee vrijgemaakt om langs de N361 ter plaatse van de Winsumerweg in de toekomst een fietspad aan te leggen.

Ecologie.

In het raadsvoorstel in 2006 is geen expliciete aandacht besteed aan ecologie en bomen. Door de vertraging ontstond een kans om de uitgangspunten vanuit de Stedelijke Ecologische Structuur (zoals door u vastgesteld in 2008) te vertalen in het plan. Het beleid hiervoor betreft handhaven en versterken van ecologische verbindingen. Genetische uitwisseling en klimaatopwarming vragen om duurzame goed functionerende kerngebieden en ecologische verbindingen tussen groengebieden. Bij infrastructurele projecten geldt daarom de opdracht de barrièrewerking zoveel mogelijk op te heffen.

Daarnaast is het Doelsoortenbeleid Noord vastgesteld. Het gaat daarom in dit project om vitale verbindingen als randvoorwaarde voor leefplaatsen van amfibieën, muizen, marsters, egels en vlinders.

Concrete ecologische oplossingen Noordzeebrug en Hunzezone.

Het gebied van de ongelijkvloerse kruising is dé barrière tussen de Koningslaagte en de groene

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

5

schil van het Berlagetracé (naast Oosterhamriklaan), onderdeel van Groen in de Krachtwijken en de cultuurhistorisch waardevolle Hunzezone. Voor beide gebieden is er nu een unieke kans om verbonden te worden met het buitengebied de Koningslaagte. De gebieden kunnen met elkaar worden verbonden door onder de Winsummerweg een faunapassage aan te brengen. Deze passage vormt namelijk de "Noordelijke Ecologische Stadspoort".

Het knooppunt Noordzeebrug (opritten, afritten, kanalen) bestaat uit 10 deelbarrières. Zeven van de noodzakelijke maatregelen vallen binnen het tracéontwerp van de Noordzeebrug. Het betreft drie wegp passages (concept raming € 45.000,-), twee fauna uittreedplaatsen (€ 10.000,-) en 2 geleidingsstructuren (€ 10.000,-) excl. groen en BTW.

Naast de passage onder de Winsummerweg zijn nog drie wegp passages (bij de op- en afritten westzijde Van Starckenborghkanaal) noodzakelijk om beide verbindingen te ontsnipperen.

Extra ondersteunende ecologische maatregelen zijn een paaivoorziening voor vissen met ijsvogelwand en fauna-uittreedplaatsen in het Boterdiep voor de Hunzezone met een totale raming van € 22.500,-. De paaivoorziening creëert in de boezemwaterstructuur van het kanaal met harde kaden niet alleen voortplantingsmogelijkheden voor vissen maar ook gelijk een fauna-uittreedplaats voor grondgebonden dieren.

"Meeliften" met de werkzaamheden van het project Noordzeebrug zien we als een unieke en wellicht éénmalige kans om onderdelen van de SES uit te voeren. Door de maatregelen op te nemen in de aanbesteding kunnen we ze relatief goedkoop uitvoeren.

Bomen.

Vanuit onze in 2009 opgestelde groenstructuurvisie Groene Pepers is het groen langs de Ringweg "basisgroen". Als groen uit de basisstructuur gekapt wordt, moet deze volgens de groenstructuurvisie één op één worden gecompenseerd, tenzij er een dringende reden is dit niet te doen. Voor het project hebben we een BomenEffectAnalyse (BEA, januari 2011) op laten stellen, die we als bijlage bij dit voorstel hebben gevoegd.

Op basis van het bijgevoegde Groenplan en een bijgestelde bomenlijst (bijgevoegd) hebben we geïnventariseerd wat moet wijken en wat na de reconstructie wordt aangeplant. Zowel BEA als aangepaste lijst hebben we vastgesteld.

De gevolgen op basis van het ontwerp zijn zoals gezegd in de BEA, in lijsten en op tekeningen aangegeven. De gevolgen zijn in onderstaande tabel samengevat.

De genoemde aantallen kunnen na detaillering van het ontwerp (op uitvoerings-/besteksniveau) globaal met 20% positief of negatief afwijken. De hierna opgegeven aantallen/oppervlakte zijn globaal omdat de analyse is gemaakt op basis van het nader te detailleren groenplan.

	behouden	verplanten	Kappen	planten	saldo
bomen totaal (stuks)	54	16	116	145	29
<i>bomen <20 cm (stuks)</i>	<i>54</i>	<i>10</i>	<i>16</i>		
<i>bomen >20 cm (stuks)</i>		<i>6</i>	<i>100</i>		
Houtopstand(boschage in m2)	31957		15435	7835	-7600

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

6

De ontwerpkeuzes (afweging tussen groen, verkeer en stedenbouw, vanuit de hoofdpdracht om een ongelijkvloerse aansluiting te realiseren), zoals in 2006 zijn gemaakt, lieten nog wel ruimte voor ecologische optimalisaties zoals hiervoor aangegeven, maar niet voor het volledig compenseren van het groen. De hoeveelheid bomen wordt wel ruim gecompenseerd (+29 st.) maar er resteert (ruim) onvoldoende ruimte om de te kappen houtopstanden (bosschages) te compenseren. Daarnaast is één van de te kappen bomen monumentaal.

Op basis van onze regels ("Nota Kapbeleid 2010") mag vanwege een dringende reden toch worden gekapt. Deze situatie hebben we gewaardeerd als dringende reden. We hebben aan de hand van BEA en groenplan de groenbelangen adequaat en zorgvuldig in beeld gebracht en een integrale afweging gemaakt. Zoals in de samenvatting aangegeven gaan we met de provincie in gesprek over mogelijke compensatie van groen buiten de projectgrenzen, waarbij ons uitgangspunt is om het verloren groen volledig te compenseren. We zullen u op een later moment informeren over de uitkomst van die gesprekken.

Bij het uitwerken van het groenplan zullen de soorten en maten van de beplanting nader worden aangegeven. Er worden bomen van de eerste grootte geplant die meer dan 18 meter hoog worden. Belangrijk voor het goed groeien van bomen is de inrichting van een volwaardige ondergrondse groeiplaatsinrichting. De grootte van deze groeiplaats bepaalt hoe oud de bomen kunnen worden. Deze ondergrondse groeiplaats zal per boom in dit project minimaal 50 m3 groot zijn. In dit stadium is niet aan te geven waar de kabels en leidingen komen te liggen. Het genoemde groenplan is leidend bij de vaststelling van het kabels- en leidingentracé. Met de uitwerking van het tracé waar deze kabels en leidingen komen te liggen wordt rekening gehouden met de benodigde groeiplaatsinrichting.

Geluidsschermen.

De reconstructie van de Noordzeebrug leidt slechts tot een beperkte toename van het geluid, waardoor aanvullende maatregelen niet noodzakelijk zijn. Wel bestaat al jaren een probleem met betrekking tot huidige geluidsoverlast voor Noorderhoozebrug, zoals we u in ons raadsvoorstel uit 2006 hebben gemeld. Destijds is al een voorschot gedaan op financiering, maar de bedragen zijn tot nu toe niet door u als krediet verstrekt. Dat doen we met dit raadsvoorstel.

We hebben één en ander ook met de omwonenden gecommuniceerd. Door gemeente en provincie zijn in 2009 per brief toezeggingen gedaan aan de Werkgroep geluid Noorderhoozebrug.

Toegezegd is om langs de weg, aan de noordkant van het Van Starckenborghkanaal, de geluidhinder terug te dringen. Hiervoor zijn verschillende maatregelen aangegeven namelijk:

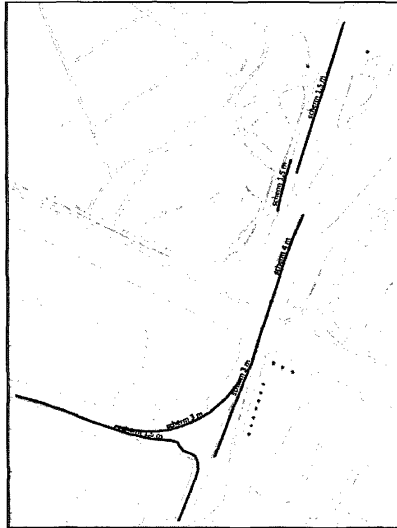
- het verlagen van de snelheid van 100 km/uur naar 70 km/uur. Deze maatregel is al uitgevoerd;
- plaatsen van twee geluidsschermen aan de westkant, van resp. 300 meter langs de hoofdrijbaan en 100 meter langs de oprit, beide 1,50 meter hoog.

De plaatsing van deze schermen wordt meegenomen in de aanbesteding van het project Noordzeebrug. De financiering is zoals in 2006 ook is aangegeven wel losgekoppeld van het (rijks)project; de kosten worden door provincie en gemeente gedragen.

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

7

In de onderstaande figuur een overzicht van de geluidsschermen die geplaatst zullen worden.



Figuur 1: overzicht van de te plaatsen geluidsschermen

Juridische procedures.

Planologische procedure.

In 2006 is via een artikel 19 lid 2 WRO procedure de mogelijkheid gegeven de aanpassingen in het gebied mogelijk te maken. De uitgangspunten zoals verwoord in het raadsvoorstel van november 2006 hebben sindsdien geen wezenlijke veranderingen ondergaan.

Realiseringsovereenkomst.

Een van de voorwaarden voor het instemmen met de reconstructie was het aangaan van een realiseringsovereenkomst met de provincie over de Noordzeebrug/kruising Bedumerweg. Daarin willen we de afspraken borgen die we met de provincie maken. De provincie stelt de concept-realiseringsovereenkomst op en na akkoord zullen we hem waarschijnlijk dit najaar ondertekenen.

4. Financiële paragraaf.

De raming die de grondslag vormt voor het realisatiebesluit van de Minister bedraagt € 28,58 mln., incl. BTW, op basis van prijspeil 2002. Aansluitend is de raming aangepast op basis van prijspeil 2005, waarbij ook een bezuinigingsoperatie werd doorgevoerd (na ons besluit destijds om geen ISV-bijdrage ad € 1 miljoen voor het project in te zetten, bedroeg het budget € 27,58 miljoen). Deze geactualiseerde raming kwam uit op € 28,5 mln. incl. BTW (prijspeil 2005), die als uitgangspunt geldt voor de gemeentelijke en provinciale besluitvorming destijds.

Het project kent zoals gezegd vier financiers; naast provincie en gemeente ook het Rijk en de commissie Bodemdaling. Omdat als gevolg van prijsontwikkeling het destijds beschikbaar gestelde krediet op dit moment onvoldoende is, is een voorstel gedaan aan partijen voor een

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

8

nieuwe kostenverdeling. Het Rijk is inmiddels akkoord en de commissie Bodemdaling is in dit kader niet relevant omdat zij uitgaat van nacalculatie.

Voor het project is een nieuwe volledig geactualiseerde raming opgesteld volgens een op verzoek van RWS aangepaste methodiek. Het betreft een probabilistische raming (eerdere ramingen waren deterministisch), die uitkomt op € 35,43 mln. incl. BTW (prijsspeil 2010). Dit komt overeen met een toename van € 6,93 mln., ofwel circa 24,3% ten opzichte van de raming van 2005².

Bovenstaande toename wordt voor het overgrote deel veroorzaakt door de in 2007 geconstateerde toename van de kosten voor grondverwerving en de consequenties van prijsontwikkeling. Voor een klein deel is de kostenstijging het gevolg van de nadere uitwerking van de plannen zoals voor groen en ecologie.

Insteek van alle partijen is de kostentoeename te verdelen naar rato van de oorspronkelijke relatieve bijdragen van partijen aan het project (dat wil zeggen . Rijk 49,8%; commissie Bodemdaling 13,5%; provincie 27,7% en gemeente 9,0%). Door uit te gaan van nacalculatie gaat de commissie Bodemdaling hier in feite altijd al vanuit.

Voor ons als gemeente betekent dit dat we de bijdrage van € 2.076.740,-- moeten verhogen met € 667.008,-- naar een totaalbedrag van € 2.743.748,--.

Bovenstaande insteek wijkt af van het uitgangspunt in 2006. Destijds werd er van uitgegaan dat de regio geen indexatie toe zou passen. Deze opstelling zien we - zeker met de nu geconstateerde prijsontwikkeling - als onhoudbaar.

Financiering.

Als aangegeven komt de geactualiseerde raming uit op een bedrag van € 35,43 mln. incl. BTW (prijsspeil 2010). Op basis hiervan en van de oorspronkelijke bijdragen van partijen en rekening houdend met een "werkelijk" BTW-percentages van 15,7%³ leidt dit tot de volgende aangepaste financiering door partijen, voor in totaal € 30,62 mln. excl. BTW.

	financiering (o.b.v. realisatiebesluit*) incl. BTW	financiering (aangepast) incl. BTW	financiering (aangepast) excl. BTW
Rijksbijdrage	€ 13.740.000	€ 17.651.000	€ 15.256.000
Bodemdalingsbijdrage	€ 3.730.000	€ 4.792.000	€ 4.142.000
bijdrage regio	€ 10.110.000	€ 12.987.000	€ 11.224.000
Totaal:	€ 27.580.000	€ 35.430.000	€ 30.622.000

*) : rekening houdend met wegvallen van onze ISV-bijdrage

Tabel 1: financiering.

²): de door het Rijk gehanteerde IBOL-index over dezelfde periode komt uit op 5,67%; de GWW-index (index Grond-, Weg- en Waterbouw) van het CBS op 22,48%.

³): op een deel van kosten (onroerend goed en engineering) is geen BTW van toepassing, zodat het "werkelijk" BTW-percentages beduidend lager ligt dan 19%.

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

9

Financiële gevolgen gemeente.

Onze bijdrage bestaat uit een deel bijdrage in de aanleg van de nieuwe infrastructuur en onze bijdrage in de planbegeleiding. De dekking van deze bijdrage wordt gefinancierd uit een gedeelte (incidenteel) nieuw beleid en BDU subsidie.

De gemeente stelt hiervoor jaarlijks € 454.000,-- beschikbaar bij vaststelling van de begroting. Hetzelfde bedrag wordt jaarlijks binnen de BDU gereserveerd.

In onderstaand overzicht zijn de bijdragen van gemeente en provincie opgenomen. Het betreft hier zowel de bijdragen waartoe partijen hebben besloten in 2006 als de beoogde aanvullende bijdragen van partijen. Zowel de oorspronkelijke als aanvullende bijdragen ringweggelden zijn afgestemd met de andere ringwegprojecten (met als meest recente de Oostelijke Ringweg) en voor wat betreft de gemeente ook met de RegioTram.

	besluitvorming 2006	aanvullend 2010	totaal (excl. BTW)
aandeel gemeente			
Eigen middelen (ringweg)	€ 1.038.370	€ 333.504	€ 1.371.874
totaal gemeente:	€ 1.038.370	€ 333.504	€ 1.371.874
aandeel provincie			
eigen middelen (ringweg)	€ 2.595.928	€ 833.761	€ 3.429.689
onderh. bijdrage vaarweg	€ 294.105	€ 94.461	€ 388.566
bijdrage engineering	€ 932.733	€ 299.575	€ 1.232.308
totaal provincie:	€ 3.822.766	€ 1.227.797	€ 5.050.563
BDU (o.b.v. gem.)	€ 1.038.370	€ 333.504	€ 1.371.874
BDU (o.b.v. prov.)	€ 2.595.928	€ 833.761	€ 3.429.689
totaal BDU:	€ 3.634.298	€ 1.167.265	€ 4.801.563
Totaal regio:			€ 11.224.000

Tabel 2: bijdragen gemeente en provincie (bedragen excl. BTW).

Gemeentelijk krediet.

Het voorgaande laat zien dat de gemeente een aanvullende bijdrage levert aan het project van € 667.008,-- excl. BTW. Van dit bedrag komt 50% (€ 333.504,--) uit eigen middelen (ringweggelden) en 50% uit BDU. Naast de bijdrage aan de provincie zijn wat betreft ons eigen krediet nog de volgende zaken aan de orde:

- *Geluidsschermen.*

De raming van de aan de bewoners Noorderhoogebrug toegezegde geluidsschermen bedraagt circa € 213.000,--. Deze kosten worden betaald door gemeente en provincie.

- *Plankosten.*

Het project Noordzeebrug heeft een aanzienlijk langere doorlooptijd dan eerder gedacht. Ook bleek bij de herstart dat nog vele punten niet waren afgerond. De plankosten, toegekend in 2006, zijn hierdoor niet meer voldoende. Geraamd wordt dat totaal circa € 359.000,-- aan plankosten nodig is. Ten opzichte van 2006 zijn de plankosten hiermee € 161.000,-- hoger.

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

10

- *Bijdrage BCF reserve.*

In de begroting van 2006 was rekening gehouden met een bijdrage aan de BCF reserve van € 197.630,--. Op grond van het bestuursakkoord "Samen aan de Slag" tussen de VNG en het Rijk zijn alle subsidies die afkomstig zijn van het Rijk exclusief BTW geworden. Voor de begroting van het project heeft dit tot gevolg dat de bijdrage aan de BCF reserve van € 197.630,-- is komen te vervallen. Daarnaast wordt de BDU-bijdrage netto uitgekeerd en is daardoor € 197.630,-- lager.

In totaliteit ontstaat de volgende begroting:

	Begroting 2006	Wijziging 2011	Begroting 2011
KOSTEN alle bedragen in euro's			
Bijdrage aan provincie Groningen	2.060.740	667.008	2.727.748
Correctie bijdrage provincie Groningen *	-	16.000	16.000
Gemeentelijke (plan)kosten	197.630	161.137	358.767
BCF egalisereserve	197.630	-197.630	--
Geluidsschermen	-	213.000	213.000
Totaal	2.456.000	859.515	3.315.515

* Correctie bijdrage provincie Groningen komt doordat in de begroting 2006 een bijdrage is opgenomen die € 16.000,-- lager is dan was overeengekomen met de provincie.

Dekkingsparagraaf (waarnaar wordt verwezen in het dictum)

BESTAANDE DEKKING alle bedragen in euro's

Nieuw beleid 2007, Ringwegen	216.000	-	216.000
Nieuw beleid 2008, Ringwegen	454.000	-	454.000
Nieuw beleid 2009, Ringwegen	454.000	-	454.000
Nieuw beleid 2010, Ringwegen	104.000	-	104.000
BDU 2006	216.000	110.853	326.853
BDU 2007	454.000	-72.487	381.513
BDU 2008	454.000	-131.996	322.004
BDU 2009	104.000	-104.000	-
Totaal dekking begroting 2006	2.456.000	-197.630	2.258.370

AANVULLENDE DEKKING alle bedragen in euro's

Nieuw beleid 2010, Ringwegen	-	350.000	350.000
Programma V&V,			
Bijdrage ringwegenproject Hoendiep-WRW	-	87.091	87.091
Bijdrage Provincie Groningen,			
geluidsschermen	-	65.000	65.000
ISV-SDC Noorddijk, geluidsschermen	-	100.000	100.000
Gemeente Groningen, bijdrage MD			
geluidsschermen	-	40.000	40.000
BDU 2009 (aanvullend)	-	59.512	59.512
BDU 2010 (aanvullend)	-	195.542	195.542
BDU 2012 (aanvullend)	-	160.000	160.000
Totaal	-	1.057.145	1.057.145

Totaal Dekking	2.456.000	859.515	3.315.515
-----------------------	------------------	----------------	------------------

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

11

Begrotingswijziging.

Begrotingswijziging voor investeringskrediet			
Aanvullend krediet Noordzeebrug			
Betrokken dienst(en)	ROVEZ		
Soort wijziging	uittrekken investeringskrediet		
Tijdsplanning krediet	2011-2013		

Financiële begrotingswijziging			
	Uitgaven	Inkomsten	Saldo
7.3	860	860	0
Auto			0
			0
Totalen begrotingswijziging	860	860	0

Risico's.

Provincie en gemeente zijn overeengekomen dat de gemeente nog eenmaal een aanvullende bijdrage aan het project geeft. Deze bijdrage is taakstellend. Het voorgaande heeft geen betrekking op eventuele scopewijzigingen. Deze komen voor rekening van de belanghebbende partij(en). Uitzondering hierop is de fietstunnel parallel aan de Winsumerweg. Over deze scopewijziging zullen we, indien de tunnel niet financieel haalbaar blijkt, aanvullende afspraken met de provincie maken.

Beheer en onderhoud.

De gemeente wordt dan wel blijft eigenaar van delen van de wegen. In de bijgevoegde tekening zijn de beheergrenzen aangegeven. Iedere partij draagt de beheerkosten van de eigen gronden. Provincie en gemeente delen de kosten voor beheer en onderhoud van het rolpad. De kosten voor beheer en onderhoud worden betaald uit onze reguliere middelen.

5. Planning en aanbesteding.

De aanbestedingsprocedure en de procedure voor de omgevingsvergunning voor bouw en kap wordt door de provincie geregeld. Het werk wordt aanbesteed op basis van de Europese procedure voor aanbesteding met voorafgaande selectie volgens de ARW-2005 (Aanbestedingsreglement Werken 2005). Richting gegadigden is hierbij een voorbehoud gemaakt dat voortzetting van de aanbestedingsprocedure alleen en niet eerder plaatsvindt, dan nadat Provinciale Staten, Rijk en gemeente hebben ingestemd met aanvullende financiering.

Bij een voorspoedig verloop van deze besluitvorming kan de gunning van het werk naar verwachting medio 2012 plaatsvinden en de start van de grootschalige civieltechnische werkzaamheden kort daarna. Voor de opleverdatum wordt in dat geval eind 2014 aangehouden.

De uitvoering van voorbereidende werkzaamheden, zoals de sloop van aangekochte panden, verlegging van kabels en leidingen ten behoeve van deze werkzaamheden is inmiddels gestart of wordt op korte termijn begonnen.

6. Communicatie.

De communicatie richting omgeving is weer opgestart. We hebben voor de zomer een persbericht uitgebracht en de omgeving geïnformeerd. Begin september organiseren provincie en gemeente een openbare informatieavond. Daarnaast wordt vanuit het project ook op andere wijzen bewoners, ondernemers en andere betrokkenen geïnformeerd.

Alle communicatie heeft een informerend karakter. Alle partijen hebben het plan in 2006 of eerder al goedgekeurd (mede op basis van de informatieavonden destijds).

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

12

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

- I. de herziene investeringsbegroting van het project Noordzeebrug vast te stellen en de totale kosten te bepalen op € 3.315.515,-;
- II. de kosten te dekken zoals aangegeven in de financiële paragraaf van dit raadsvoorstel;
- III. voor het project Noordzeebrug voor de jaren 2012 en 2013 een aanvullend krediet van € 859.515,- beschikbaar te stellen. Het totaal beschikbaar gestelde krediet komt daarmee uit op € 3.315.515,-;
- IV. de gemeentebegroting 2011 te wijzigen.

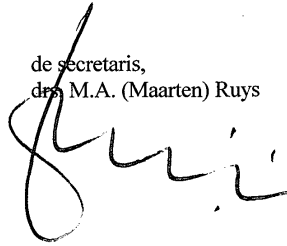
Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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

ba



l.s.

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

BIJLAGE

YN

Groenplan Noordzeebrug

Definitief juni 2011

Aanleiding

Vanwege het opwaarderen van de vaarweg Lemmer-Delfzijl wordt de brug over het Van Starckenborgkanaal aangepast. Het planontwerp is tot stand gekomen in nauw overleg tussen Provincie en Gemeente Groningen. Dit geldt zowel voor de hoofdlijnen (o.a. waar de benodigde extra ruimte voor de ongelijkvloerse kruising aan zuidzijde wordt gevonden) als voor de detailuitwerking van het plan.

Het ontwerp is ontstaan uit een afweging van functionaliteit, verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid, landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing en realisatiekosten.

Het planontwerp, waarvan de principes zijn vastgelegd in de Planstudie Vaarweg Lemmer-Delfzijl, bestaat uit een hoge vaste brug in combinatie met een ongelijkvloerse kruising aan zuidzijde. De doorvaarthoogte wordt aangepast van iets minder dan 6,5 m nu, naar 9,1 m in de nieuwe situatie. Door het maken van een nieuwe hoge vaste brug vinden zowel scheepvaart (4-laags containers) als wegverkeer ongehinderd doorgang (geen brugopeningen).

Ten zuiden van de zuidelijke toerit (aan het eind van de Bedumerweg) komt een rotonde te liggen. Alle aansluitingen van de onderliggende wegstructuur op de Noordelijke Ringweg lopen via deze rotonde, met uitzondering van de oprit vanaf de Bedumerweg richting Eemshaven. De aansluiting van de Bedumerweg naar bedrijventerrein De Hoogte loopt eveneens via de rotonde. Met het ongelijkvloers maken van de kruising vervalt de VRI in de ringweg (aansluiting v.d. Hoopstraat) en aan het eind van de Bedumerweg. Evenals in de huidige situatie kan het fietsverkeer zowel aan de zuid- als aan de noordzijde van de Plataanlaan via een tunnel de ringweg kruisen.

Ook aan de stedenbouwkundige inpassing van het project is de nodige aandacht besteed, ondermeer door het rechttrekken van de bestaande bocht in de Bedumerweg. De inrichting van taluds en restruimten zal sober worden uitgevoerd. Door de reconstructie van de kruising zal de doorstroming op de Noordelijke Ringweg verbeteren. Hetzelfde geldt voor het verkeer van en naar de Bedumerweg. Ook is de verwachting dat deze reconstructie de verkeersveiligheid ten goede zal komen.

De aanpassingen hebben gevolgen voor de inrichting van de plek en daarmee ook voor het aanwezige groen.

Voorliggend groenplan geeft, op basis van al aanwezige onderzoeken en bestaand beleid, inzicht in de gevolgen van deze herinrichting voor het groen. Inzichtelijk wordt gemaakt welk groen er dient te verdwijnen en wat er teruggeplant kan worden. Dit is zichtbaar in 2 tekeningen:

- Overzicht te kappen, handhaven of verplanten bomen en te rooien en handhaven bosplantsoen
- Ontwerp groenplan

Daarnaast is, op basis van de beschikbare lijsten uit de BEA, een overzicht opgesteld van de te verwijderen, te verplanten en te handhaven bomen en oppervlaktes bosplantsoen.

Dit overzicht is als tabel bijgevoegd, evenals een tabel die inzicht geeft in de verhouding te verwijderen en terug te planten bomen en bosplantsoen/heesters.

Onderstaande tekst geeft een beknopte toelichting op de gemaakte keuzes in het groenplan.

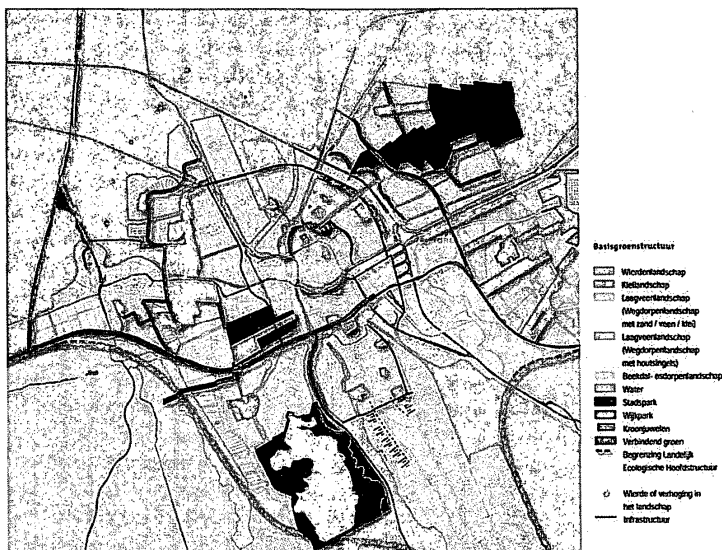
Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

Uitgangspunten (beleid en onderzoeken)

Als basis voor het groenplan dient het gemeentelijk beleid ten aanzien van groen, bomen en ecologie. Daarnaast hebben al gemaakte documenten als uitgangspunt gediend. Hieronder wordt per document kort toegelicht wat dit betekent voor het groenplan.

Groene Pepers

In de groenstructuurvisie van Groningen, "Groene Pepers", wordt een basisgroenstructuur voor de stad Groningen onderscheiden. In deze structuur wordt het groen langs de ringweg aangemerkt als 'verbindend groen'. Daarnaast vormt de Bedumerweg één van de 'groene vingers' van de stad.



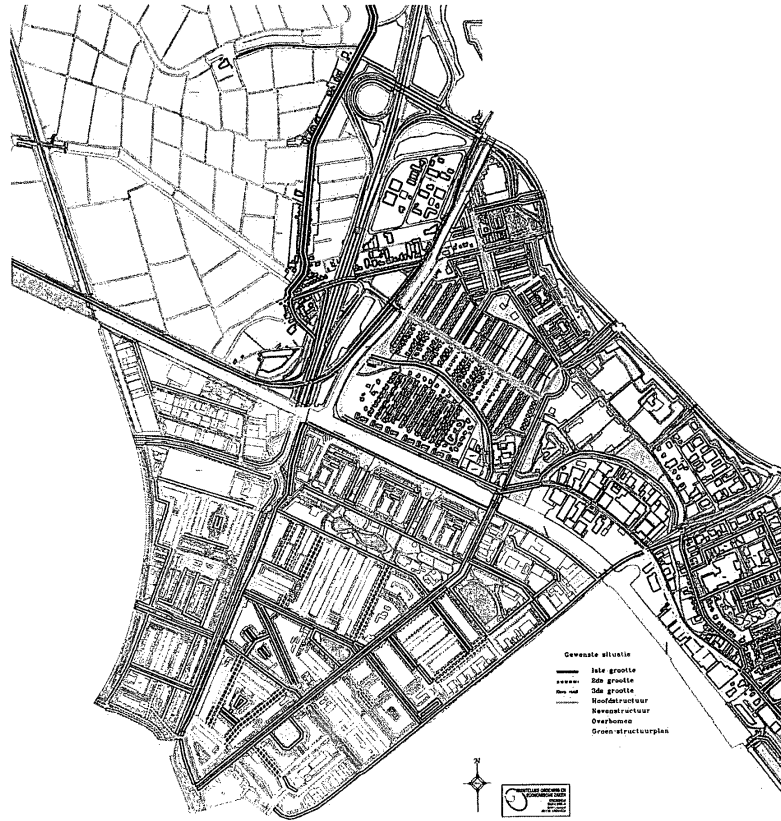
Uitgangspunt van de groenstructuurvisie is dat de intensivering van het stedelijk gebied niet zal leiden tot een substantiële afname van het groenareaal. Wanneer, zoals in het geval van de aanpassing van de Noordzeebrug, de basisgroenstructuur door planvorming wordt aangetast, dient dit gecompenseerd te worden. Deze compensatie krijgt bij voorkeur een plek in of direct nabij het plangebied.

Boomstructuurplan

De stedelijke bomenstructuur is vastgelegd in het gemeentelijk boomstructuurplan. Onderstaand kaartje laat het boomstructuurplan zien voor het gebied rondom de Noordzeebrug. Hier zijn twee hoofdstructuren te onderscheiden, beide met bomen van de eerste orde van grootte, te weten:

- langs de Bedumerweg een (grotendeels drie)dubbele structuur
 - langs de ringweg ten oosten van de verkeersknoop een dubbele hoofdstructuur
- Indien planvorming tot gevolg heeft dat bomen die onderdeel zijn van een hoofd- of nevenstructuur gekapt moeten worden, dan dienen deze structuren in het inrichtingsplan hersteld te worden.

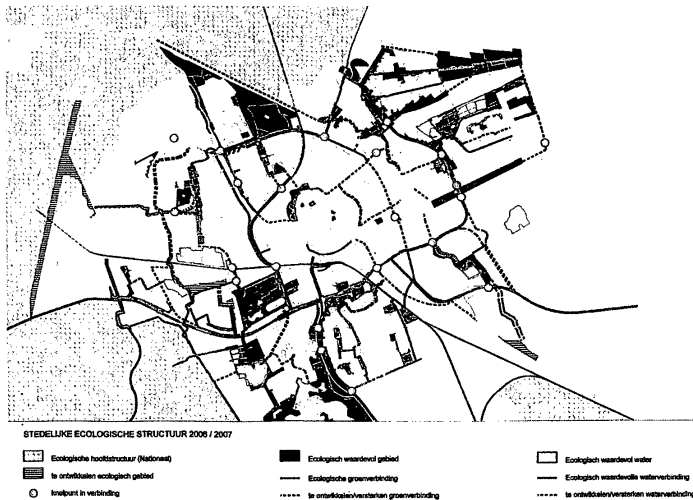
Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug



Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

SES

In de Stedelijke Ecologische Structuur, kortweg SES, staat de aansluiting van de ringweg op de Bedumerweg aangeduid als knelpunt in een verbinding. Onderstaand kaartje laat dit zien. Daarnaast is gesteld dat de zone tussen de ringweg en de nieuwe woonwijk Cortinghborg als ecologische zone ingericht dient te worden. Deze zone wordt vervolgens verbonden met het gebied juist ten noorden van de Winsummerweg. Daarvoor worden ecoduikers en fauna-uittreeplaatsen aangelegd. Eisen zijn gesteld in het contract. Oplossingen worden meegenomen in de uitvoering van het plan en getoetst door o.a. de gemeente.



Nota kapbeleid

Het gemeentelijk kapbeleid is vastgelegd in de nota kapbeleid, dat onderdeel is van de algemene plaatselijke verordening van de gemeente (bijlage 12). In deze nota staan de voorwaarden benoemd waaronder een omgevingsvergunning 'activiteit vellen van een houtopstand' (voorheen: kapvergunning) verleend kan worden.

Voor alle bomen met een stamdoorsnede groter dan 20 cm (gemeten op 1,30 m boven maaiveld) geldt "niet kappen, tenzij". Daarbij worden drie mogelijke redenen onderscheiden om een dergelijke vergunning te verlenen: 'overlast', 'dringende reden' en 'kwaliteit'.

In het geval van de aanpassing van de Noordzeebrug en omgeving is er sprake van een ruimtelijke ontwikkeling. Dan is de Bomeneffectanalyse (BEA) of de groenparagraaf het toetsingskader. De BEA of groenparagraaf geldt daarbij als een dringende reden voor het verlenen van de vergunning, wanneer de BEA of groenparagraaf is vastgesteld door het College en de Raad is geïnformeerd. Naast de vergunningsplicht voor het kappen van een boom is ook het kappen van een houtopstand vergunningplichtig.

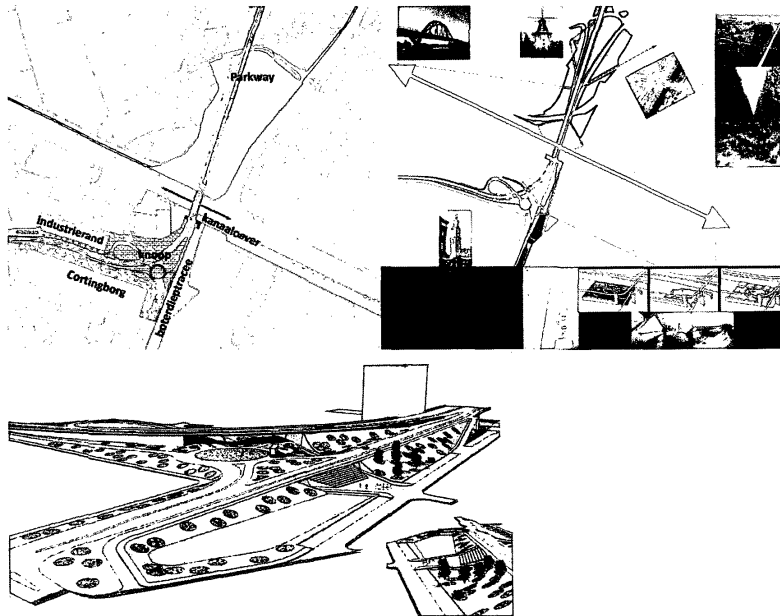
In principe geldt dat voor elke te kappen boom een nieuwe boom wordt geplant.

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

Beeldkwaliteitsplan Noordeloos

In opdracht van de Provincie Groningen heeft BureauNoordeloos een Definitief Ontwerp/Beeldkwaliteitsplan opgesteld voor de Noordzeebrug. Hierin wordt uitgegaan van de volgende concepten:

- Aan de noordzijde van het Van Starckenborghkanaal wordt het bestaande landschap behouden. In de groenopstanden wordt een aantal vizieren aangelegd richting markante plekken in de omgeving.
- Aan de zuidzijde wordt in contrast met de noordzijde een nieuw, glooiend en plooiend, artificieel stedelijk landschap opgeworpen. De hellingen zijn vloeiend en glad afgewerkt met een gebonden granulaair grof materiaal in kleur, geperforeerd met begroeide gaten. Die perforaties kunnen worden gebruikt voor de afwatering en worden ingeplant met bomen (ruwe berk) en dichte hoge grassen of wintergroene bodembedekkers.



Analyse, concepten en impressies (BureauNoordeloos)

Verkeerskundig ontwerp

Het verkeerskundig ontwerp van de Provincie Groningen is gebruikt als basis voor het groenplan. Dit ontwerp is gebaseerd op bovenstaand principe uit het beeldkwaliteitsplan met drie verschillende niveaus: maaiveldniveau, het niveau van de brug en daartussen het niveau van de rotonde. De ontwerptekeningen (tek.nr. VO-0709-02 en VO-0709-03, getekend 10-03-2011 en 15-05-2011) zijn als ondergrond voor het groenplan gebruikt.

BEA Danphe

In opdracht van de Provincie Groningen heeft Danphe bv (Erik R.P. Platje) een bomeneffectanalyse, kortweg BEA, opgesteld. Deze BEA heeft als input gediend voor het groenplan.

De BEA biedt inzicht in:

- De actuele conditie en structurele kwaliteit van de bomen en boombeplantingen.
- Het toekomstperspectief van de bomen en boombeplantingen als gevolg van de inrichtingsmaatregelen en de consequenties voor hun instandhouding.

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

- Te voorziene schade aan de bomen en boombeplantingen als gevolg van de inrichtingsmaatregelen en de consequenties voor hun instandhouding.
- Mogelijke inrichtingsalternatieven en beschermende maatregelen.

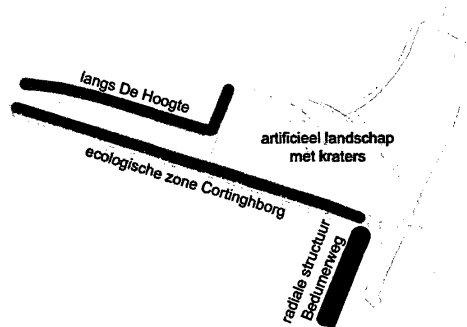
Groenontwerp

In het groenplan worden de hierboven benoemde uitgangspunten vanuit beleid en bestaande documenten in principe als uitgangspunten gehanteerd. Dit resulteert in een aantal keuzes, die hieronder beknopt worden toegelicht.

Bijgevoegde kaart met het groenontwerp geeft een beeld van het totale ontwerp met de groeninrichting zoals deze in dit groenplan wordt voorgesteld.

De basisgedachte achter het groenontwerp is het maken van heldere en consequente keuzes, aansluitend bij het beeldkwaliteitsplan. Dit resulteert in verschillende zones:

- Rondom de verkeersknoop een afwijkend beeld van een artificieel landschap met kraters.
- Voor het overige aan de zuidzijde aansluiten bij bestaande stedelijke structuren:
 - Ecologische zone langs Cortinghborg en naar het noorden van de Winsumerweg
 - Noordzijde ringweg/ De Hoogte
 - Oostzijde ringweg / plein in verlengde Oosterhamriklaan
 - Bedumerweg als stedelijke radiaal
- Aan de noordzijde uitgaan van het bestaande landschap, met her en der (nieuwe) vizieren op markante elementen. *De te onderscheiden zones aan de zuidzijde*



Hieronder wordt per zone puntsgewijs toegelicht wat de karakteristiek is en welke keuzes er in het groenplan zijn gemaakt.

Afwijkend beeld artificieel landschap

- Gebonden granulaire grof materiaal met kraters.
- In de kraters deels bomen (berken) en grassen (*Carex morrowii* 'Ice Dance'). De bomen staan los verspreid over het hele gebied

In het beeldkwaliteitsplan staat bij de beschrijving van de concepten een artificieel landschap ingetekend en in en rondom de gehele knoop. De impressies laten echter een beeld zien waarbij het middenland van de rotonde geheel met bodembedekkers is ingeplant. Hoewel dit tot gevolg heeft dat de rotonde qua verschijning compleet los staat van de rest van de verkeersknoop, is in overleg met Provincie toch besloten de rotonde inderdaad in te planten met bodembedekkers. De voorkeur gaat uit naar het siergras *Carex morrowii* 'Ice Dance' die ook in de kraters wordt toegepast.

Ecologische zone Cortinghborg

- Afscherming van nieuwe woonwijk: afwisselend beeld, jaarrond.
- Bomen (els, wilg en linde) en heesters (rode kornoelje, rode kamperfoelie, sleedoorn, vuilboom en gelderse roos), dit zijn inheemse soorten, variërend in hoogte, verschijningsvorm, kleur, blad etc.
- Eventueel her en der een kruidmengsel toepassen.
- Voorstel is om het talud naar het water overal gelijk te houden, eventueel licht glooiend, i.v.m. met de beperkte ruimte en geringe wateroppervlak. Gezien de geringe hoeveelheid water in de

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

waterpartij, kan deze zone beschouwd worden als een wadi-achtige zone, waarbij het waterpeil varieert al naar gelang de hoeveelheid neerslag die er valt.

Bedumerweg als stedelijke radiaal

Doorgaande boomstructuur (hoofdstructuur boomstructuurplan) aan de westzijde wordt zo ver mogelijk doorgezet. Deze bomenrij staat in gras en fungeert tevens als groene rand van de nieuwe wijk Cortinghborg.

Noordzijde ringweg/De Hoogte:

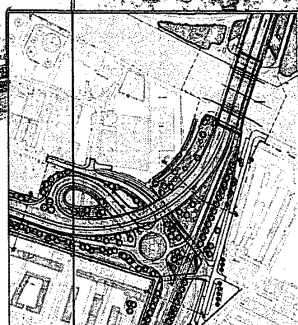
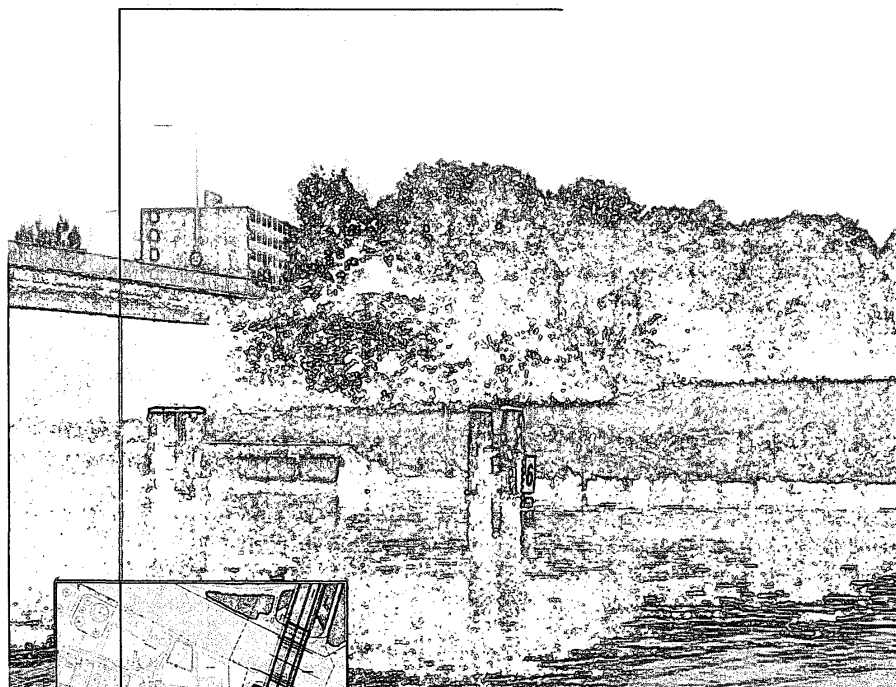
- Het bestaande fietspad verdwijnt. Het voorstel is om in de ontstane zone tussen weg en (achterkant van) bedrijven een nieuwe groenstructuur neer te zetten, bestaande uit bomen (plataan, linde en esdoorn).
- De bomen in het gras worden om de hoek van het bedrijventerrein doorgeplant. Daarna begint de halfverharding.

Oostzijde ringweg / plein in verlengde Oosterhamriklaan:

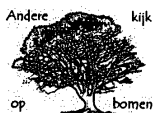
- Her en der enkele boomgroepen, aan het nieuwe water en in het gras.
- Bestaande zuilhaagbeuken langs het parkeerterrein verplanten in nieuwe lijn langs het parkeren (in 'driehoek') en langs de parkeerplaats van de Curacaostraat.



BIJLAGE 4N



Noordzeebrug, Groningen bomeneffectanalyse



danphe bv
rapport 10-769
januari 2011

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug



Inhoud	blad
Inleiding.....	1
Doelstelling.....	1
1 Beplantingen.....	2
2 Groenstructuur.....	4
3 Inrichting.....	5
4 Groenplan.....	6

Bijlagen: bomenlijst en bomenkaart.

Inleiding

De Noordzeebrug in Groningen wordt verhoogd. Tegelijkertijd worden de kruising aan de zuidzijde en de aansluitingen aan de noordzijde van de brug gereconstrueerd. Binnen de invloedssfeer van het werk staan ruim 220 individueel beheerde bomen, provinciale en gemeentelijke. Op en langs de taluds bevinden zich diverse oppervlaktegewijs beheerde beplantingen. De provincie Groningen heeft Danphe bv de opdracht verstrekt de kwaliteit van de boombeplantingen in beeld te brengen, de consequenties van de reconstructie voor het toekomstperspectief van de bomen in te schatten en, voor zover mogelijk, aan de hand van inrichtingsadviezen te duiden hoe eventuele negatieve gevolgen voor de boombeplantingen kunnen worden afgewend of gecompenseerd. Het Groenplan Noordzeebrug (Grontmij; januari 2011) geldt daarbij als uitgangspunt.

Doelstelling

Deze rapportage biedt inzicht in:

- de actuele conditie en structurele kwaliteit van de bomen en boombeplantingen;
- het toekomstperspectief van de bomen en boombeplantingen onder ongewijzigde condities;
- te voorziene schade aan de bomen en boombeplantingen als gevolg van de inrichtingsmaatregelen en de consequenties voor hun instandhouding;
- mogelijke inrichtingsalternatieven en beschermende maatregelen. De uitwerking van die alternatieven tot op besteksniveau valt buiten de reikwijdte van deze analyse.

15-jaars criterium

Voor dit rapport geldt als uitgangspunt dat de afwegingen ten aanzien van de instandhouding en bescherming van de bomen worden gebaseerd op het 15-jaar criterium. Alternatieve inrichtingsopties zijn alleen dan zinvol, indien de instandhouding en verdere ontwikkeling van de bomen voor minimaal 15 jaar is gewaarborgd.

Erik R.P. Platje, 18 januari 2011

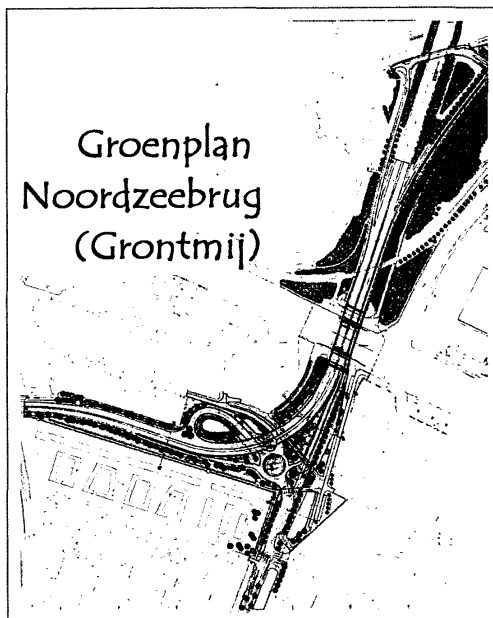
Noordzeebrug - BEA		R10-769
Opdrachtgever	Provincie Groningen Wegen en Kanalen Afdeling Wegbeheer De heer W.G. Arends Postbus 610 9700 AP Groningen	
<i>Danphe bv</i> Zuiderdiep 557 7876 BH Valthermond		
tel: 0599-661667	w: anderekijkopbomen.blogspot.com	
fax: 0599-661004	e: eplatje@cs.com	

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

1 Beplantingen

Het werkgebied omvat de Noordzeeweg vanaf Noorderhoogbrug tot waar de Plataanlaan het spoor kruist. De brug wordt verhoogd. De huidige T-splitsing Noordzeeweg-Plataanlaan-Bedumerweg net ten zuiden van het kanaal wordt drastisch herzien. De aansluitingen ten noorden van het Van Starckenborghkanaal worden alleen aangepast. De gecompliceerde fietsverbindingen over en onder de brug maken onderdeel uit van de herinrichting.

Soort	Aantal
Amerikaanse es	3
Els	5
Es	119
Esdoorn	17
Goudes	3
Grauwe abeel	9
Grootbladige linde	71
Haagbeuk	3
Hartbladige els	2
Hollandse iep	17
Hollandse linde	79
Meidoorn	3
Noordse esdoorn	19
Plataan	10
Populier	76
Ratelpopulier	1
Schietwilg	29
Sierappel	1
Veldesdoorn	13
Witte abeel	5
Zuilhaagbeuk	10
Totaal	495



Rond de brug is een grote diversiteit aan boombeplantingen aanwezig. Er zijn bijna 500 bomen opgenomen die een individueel beheer kennen. Dit zijn solitaire, bomenrijen en –groepen, maar ook diverse karakteristieke overstaanders in de singels en bosjes. De bomen en de opgenomen kenmerken zijn terug te vinden in de bijlagen. Al het kaartmateriaal in dit rapport is ter beschikking gesteld door de provincie Groningen.

Bijna de helft van de bomen valt binnen de directe invloedssfeer van het werk. De overige bomen staan aan de rand van het werkgebied en langs de toegangswegen.

Foto 1: Iepen langs de Winsumerweg (N361) en op de achtergrond singelbeplanting en op de taluds van de N370.



Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

De grote diversiteit vinden we ook terug in de oppervlaktegewijs beheerde beplantingen. Ten noorden van het van Starckenborghkanaal betreft het bos en singelbeplantingen. Ten zuiden van het kanaal gaat het voornamelijk om hakhout met overstaanders. De overstaanders zijn terug te vinden in de bomenlijst. Op de kade van het Boterdiep is een dichte randbeplanting aanwezig die bestaat uit natuurlijke opslag van els en wilg dat met regelmaat wordt afgezet.



Houtopstanden	Samenstelling	Opp. (m ²)	
H1	Es, esdoorn, els, schietwilg	12490	Rand werk
H2	Es, schietwilg	4311	Rand werk
H3	Es, els, esdoorn	2504	Talud
H4	Es, els, esdoorn	1192	Talud
H5	Els, schietwilg (hakhout)	250m ¹	Buiten werk
H6	Populier (es)	2040	Buiten werk
H7	Es, els, esdoorn	2463	Buiten werk
H8	Populier (es)	412	Buiten werk
H9	Es (els, esdoorn)	590	Rand werk
H10	Es, els, esdoorn	970	Rand werk
H11	Es, els, esdoorn	1100	Buiten werk
H12	Es, els	125	Buiten werk
H13	Veldesdoorn, es, linde, haagbeuk	400	Buiten werk
H14	Es, els, esdoorn	946	Talud
H15	Es, els, esdoorn	1432	Talud
H16	Es	734	Talud
H17	Es, esdoorn, els	2350	Buiten werk
H18	Populier, schietwilg (es)	1994	Buiten werk
H19	Hakhout; bomen individueel	1100	Buiten werk
H20	Hakhout; bomen individueel	300	Buiten werk
H21	Hakhout; linde, schietwilg	2225	Kruispunt
H22	Hakhout; bomen individueel	1465	Kruispunt
H23	Hakhout; bomen individueel	1710	Talud
H24	Hakhout; bomen individueel	460	Kruispunt
H25	Hakhout; bomen individueel	965	Kruispunt
H26	Hakhout; bomen individueel	1514	Kruispunt
H27	Hakhout; bomen individueel	450	Kruispunt
H28	Hakhout; bomen individueel	660	Kruispunt
H29	Hakhout; bomen niet individueel	1890	Sloot
		48792m ²	

De oppervlaktes van de beplantingen zijn gemeten op basis van luchtfoto's (bron Groenplan).



Foto 2: Centraal op de foto het bosje tussen de Winsumerweg en Noordzeeweg.

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

2 Groenstructuur

In de groenstructuurvisie 'Groene Pepers' van de gemeente Groningen staan de meeste beplantingen in het projectgebied aangegeven als basis- of nevengeenstructuren. Uitzonderingen vormen de meeste beplantingen op de taluds van de N370.

In het bomenstructuurplan van de gemeente wordt de gewenste groenstructuur verfijnd. Langs alle wegen in het plangebied zijn bomen van de 1^e orde-grootte (>12m hoog) gewenst. De provinciale weg N361 en het zuidelijk deel van de N370 is onderdeel van de hoofdbomenstructuur; de overige wegen zijn aangemerkt als nevengeenstructuur. Het gedeelte van de N370 ten noorden van het Van Starckenborghkanaal is niet geclassificeerd.



De gemeente Groningen heeft in haar Algemene Plaatselijke Verordening regels voor het verstrekken van kapvergunningen opgenomen (APV 2009; afdeling 3: het bewaren van houtopstanden). Het uitgangspunt van de verordening is dat er niet zonder een dringende reden wordt gekapt. Dit kan een politiek besluit zijn. Voor de waardevolle en monumentale bomen zijn criteria opgesteld. Een boom is waardevol, wanneer deze een stamdoorsnede van minstens 20cm heeft, in een goede tot redelijke conditie verkeert, zich kan ontwikkelen tot een monumentale boom en aan één van de volgende criteria voldoet:

- **Onderdeel van een hoofdstructuur** (ecologisch-/groen-/bomenstructuur). De boom maakt onderdeel uit van een hoofdstructuur. Hiervoor zijn de gemeentelijke themakaarten leidend.
- **Vervangbaarheid.** Een boom is waardevol als een andere boom de functie binnen 10-15 jaar op deze plaats of in de directe omgeving niet kan overnemen (middels herplant).
- **Beeldbepalend waardevol.** De boom is waardevol als deze zichtbaar is vanaf de openbaar terrein en hij een bijdrage geeft aan de kwaliteit van de openbare ruimte.
- **Cultuurhistorische waardevol** De boom is cultuurhistorisch waardevol als deze een rol heeft gespeeld in de geschiedenis van zijn omgeving. Te denken valt aan bomen die herinneren aan gebeurtenissen of bomen die een bepaald punt markeren of gedenkbomen.
- **Ecologisch waardevol.** De boom is ecologisch waardevol als deze, los van de ecologische structuur, een belangrijke ecologische waarde bezit. Te denken valt aan een boom met nestelplaatsen voor vogels, slaapplekken voor vleermuizen e.d..
- **Dendrologisch waardevol** De boom is dendrologisch waardevol als de soort in Nederland zeldzaam of zeer zeldzaam is. Het boek 'Nederlandse dendrologie' van dr. B.K. Boom is hiervoor richtinggevend
- **Educatief waardevol.** De boom is educatief waardevol als deze een rol speelt in het onderwijs- en opvoedkundig proces. Hier geldt dat bijvoorbeeld voor bomen op een speelveld, langs een slootkant of in een park.
- **Overig waardevol** Naast de genoemde waarden kan de boom nog meer belangen vertegenwoordigen waardoor deze waardevol is. Te denken valt aan verkeersgeleiding, speelwaarde en attractiewaarde.

Alle bomen en beplantingen zijn getoetst aan de bovenstaande criteria. Het resultaat van de toetsing is weergegeven in de bomenlijst. Het merendeel wordt aangemerkt als waardevol, omdat ze:
- deel uit maken van belangwekkende gemeentelijke groenstructuren en/of
- voldoen aan de minimumeis voor de afmetingen van de boom (stamdoorsnede minstens 20cm).
Alleen bomen met een stamdoorsnede van minder dan 20cm en bomen met een beperkt toekomstperspectief zijn niet als waardevol aangemerkt. Bomen die in aanmerking komen voor het predicaat monumentaal staan langs het fietspad bij Noorderhoogebrug (essen) en de N361 (voornamelijk populieren). Geen van die bomen bevindt zich binnen de directe invloedssfeer van het werk.

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

3 Inrichting

Ten noorden van het van Starckenborghkanaal voorziet het planontwerp in verbetering van de op- en afritten naar de N361. Aan de zuidzijde van het van Starckenborghkanaal staat een complete herinrichting van de kruising en het fietspadstelsel op het programma.

Met het huidige planontwerp als uitgangspunt zal het duidelijk zijn dat er door de reconstructie een flink aantal bomen en beplantingen zal moeten wijken. Aan de noordzijde van het kanaal betreft het relatief geringe aantallen bomen, maar vanwege de aanpassingen aan de taluds (grondverzet) zullen de singels op de taluds moeten worden geruimd. Ten zuiden van het kanaal zijn de aanpassingen aan de verhardingen zo rigoreus dat de meeste bomen en beplantingen verwijderd moeten worden.

Gevolgen

De consequenties van het huidige planontwerp zijn verstrekkend als het gaat om het effect op de boombeplantingen. Ongeveer 130 bomen buiten bosverband en de aanwezige singels zullen worden geveld, omdat ze op een plaats staan waar verhardingen of groot grondverzet zijn gepland. De gevolgen voor de oppervlaktegewijs beheerde beplantingen zijn minder ingrijpend, behalve waar het singels betreft die op de taluds van de Noordzeeweg zijn aangeplant. Let wel: deze aantallen gelden voor een herinrichting die op conventionele wijze wordt uitgevoerd.



Soort	Buiten werk (gering risico)	Rand werk (groot risico)	Vellen - Grondverzet	Vellen - Verharding
Amerikaanse es				3
Bolesdoorn		6		
Els				5
Es	56	14	12	36
Esdoorn	2	5	6	4
Goudes				3
Grauwe abeel	3		6	
Grootbladige linde	69			
Haagbeuk	1		2	
Hartbladige els	1			1
Holl.iep	13	4		
Holl.linde	52	15		12
Meidoorn	3			
Noordse esdoorn				13
Plataan	2	2		6
Populier	50	1	9	8
Ratelpopulier	1			
Schietwilg	14		8	1
Sierappel		1		
Veldesdoorn	13			
Witte abeel	1			
Zuilhaagbeuk				10
Totalen:	281	48	43	102
Singel, hakhout en bos (m ²)	23714	8583	8756	7739

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

4 Groenplan

Op de volgende bladen worden de reconstructie en de gevolgen voor de beplantingen in gedeeltes behandeld. Daar vindt ook de afweging plaats of instandhouding van de aanwezige boombeplantingen haalbaar is of niet. Bij de afwegingen worden het Groenplan en de keuze voor de harde inrichting aangehouden. Waar mogelijk worden boomsparende maatregelen of inrichtingsalternatieven voorgesteld. De aanbevelingen gelden voor alle bomen, ook voor bomen met een stamdoorsnede van minder dan 20cm.

Soort	Buiten werk	Afscherming	Begeleiding	Verplanten	Vellen (inrichting)
Amerikaanse es					3
Bolesdoorn		6			
Els					5
Es	56	11	5		46
Esdoorn	2	4	1		10
Goudes					3
Grauwe abeel	3				6
Grootbladige linde	69				
Haagbeuk	1				2
Hartbladige els	1				1
Holl.iiep	13	2	2		
Holl.linde	52	14	1	1	11
Meidoorn	3				
Noordse esdoorn			13		
Plataan	2		2	3	3
Populier	50	1			17
Ratelpopulier	1				
Schietwilg	14				9
Sierappel		1			
Veldesdoorn	13				
Witte abeel	1				
Zuilhaagbeuk				10	
Totalen	281	39	24	14	116
Aantal bomen dunner dan 20cm				10	16
Aantal bomen dikker dan 20cm				4	100
Singel, hakhout en bos (m ²)	23714	8583	0	0	16495

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

Hieronder volgt een korte omschrijving van de aanbevelingen. In de bomenlijst is terug te vinden welke aanbevelingen er voor een bepaalde boom geldt.

Buiten werk:

Veel bomen staan buiten de directe invloedssfeer van het werk. Daardoor zijn geen nadelige effecten te verwachten en zijn er in principe geen maatregelen noodzakelijk. De kolom advies is daarom leeg gebleven. Mocht tijdens het werk blijken dat de bomen toch op de één of andere manier betrokken raken (omleidingroutes, op- en overslag materiaal of iets dergelijks), dan zijn de aanbevelingen uit de algemene leidraad voor de boombescherming op de volgende bladen van toepassing.

Boomtechnisch beheer:

In de kolom advies zijn hier en daar aanbevelingen terug te vinden die niet direct te maken hebben met de voorgestelde herinrichting. Het gaat dan om maatregelen die vallen onder het reguliere beheer van boombeplantingen, zoals vellen, nader onderzoek of snoemaatregelen.

Afscherming:

De maatregel afscherming wordt voorgesteld voor bomen die binnen het werkgebied staan, maar die niet hoeven te leiden van de werkzaamheden. Het voorstel is om rondom die bomen, 2 meter buiten de verticale kroonprojectie, een permanent hekwerk te plaatsen, waarmee de groeiplaats effectief van de werkzaamheden wordt afgeschermd. Dit betekent ook dat het hekwerk een semi-permanent karakter krijgt. Op- en overslag van materialen en berijden met materieel is niet toegestaan. Binnen het hekwerk mag alleen worden gewerkt onder begeleiding van en op aanwijzing van een boomdeskundige.

Begeleiding:

Een aantal bomen zal door de werkzaamheden schade oplopen. Duurzame instandhouding is mogelijk, onder meer door de werkzaamheden in de nabijheid (lees: onder) die bomen in samenwerking met een boomdeskundige uit te voeren. Daarbij bestaat dan de mogelijkheid de schade zo gering mogelijk te houden. Bij een onzorgvuldige aanpak is de kans groot dat blijvende schade aan de bomen wordt toegebracht, bijvoorbeeld wanneer met de bak van een mobiele kraan wortels tot aan de stamvoet worden afgescheurd. De schade kan worden beperkt door de wortels voortijdig op deskundige wijze af te zetten.

Verplanten:

Verplanten is een maatregel die wordt voorgesteld wanneer een aangepaste inrichting niet tot de mogelijkheden behoort en de betreffende boom zich wat betreft formaat en kwaliteit goed leent voor een verplanting. Soms een kleine verschuiving in het dwarsprofiel voldoende om de boom te behouden.

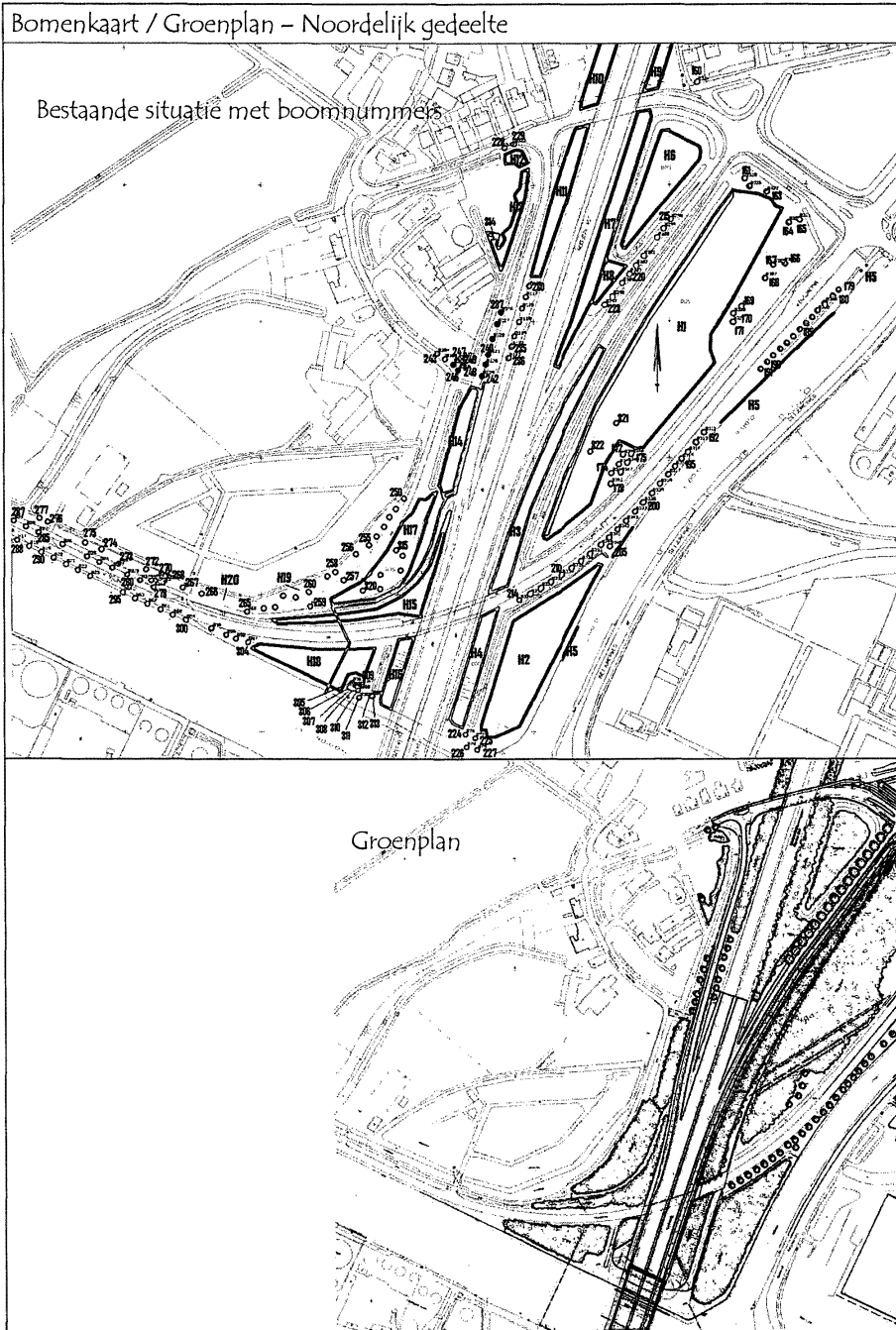
Vellen / Vervangen:

Verstrekkende wijzigingen aan het plantontwerp worden in dit rapport niet voorgesteld. De reconstructie is zo ingrijpend dat veel bomen en beplantingen moeten wijken voor de nieuwe verhardingen, taluds of sloten. In dit geval wordt vervanging van de bomen voorgesteld; uiteraard in de zin van compensatie omdat vervanging op dezelfde plek niet mogelijk is. Het gaat in totaal om 116 bomen. 100 bomen hebben een stamdoorsnede van meer dan 20cm. 16 bomen hebben een stamdoorsnede van minder dan 20cm. Geen daarvan verdient het predicaat monumentaal.

Toelichting kaartmateriaal:

- In de bomenkaart zijn de bomen en beplantingen die moeten wijken voor de herinrichting **rood** gekleurd. Bomen die vanuit beheertechnisch oogpunt geveld moeten worden zijn eveneens in **rood** weergegeven.
- Bomen en beplantingen die met eenvoudige middelen in stand kunnen worden gehouden (afscherming, instructie) zijn **groen** ingetekend.
- Bomen die eenvoudig kunnen worden verplant zijn **oranje** gekleurd.

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug


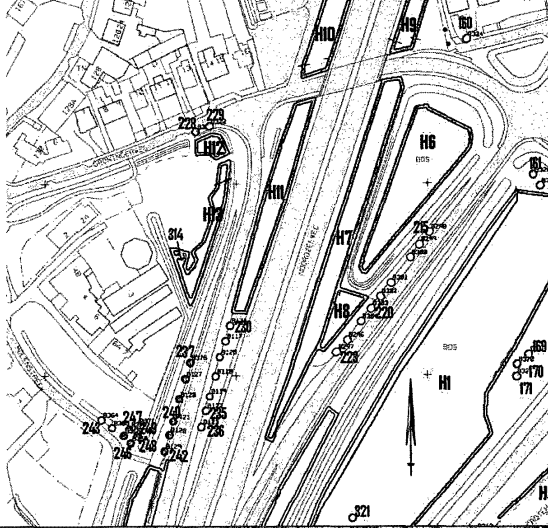


Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

Noorderhoogebrug

Aanleg:
De op- en afrit wordt aangepast. Onderdeel van die aanpassing vormt een profielvernaauwing van de T-splitsing bij de oprit aan de westzijde. Alleen nabij de convergentie van de stroken worden de taluds van de N370 gewijzigd.

Consequenties:
De singels H7 en H11 blijven intact, evenals de boombeplantingen in Noorderhoogebrug (foto links). De bomenrijen langs de oprit kunnen bij een zorgvuldige aanpak van het werk worden gespaard. Dit gaat niet op voor de populieren nr.215 t/m 223 (foto rechts).



Inrichting:

- vervangen van de rij populieren/essen 215-223 conform het voorstel in het Groenplan. Omdat het om bomen gaat zijn opgegroeid die op taluds ligt verplanting niet voor de hand (foto rechts);
- instandhouden van de bomen in de singel nabij de molen van Noorderhoogebrug. De bomen zullen van de werkzaamheden afgeschermd moeten worden. Het verdient aanbeveling de werkzaamheden aan de verharding bij de esdoorns 230-242 alleen onder deskundige begeleiding (bomenwacht) uit te laten voeren.


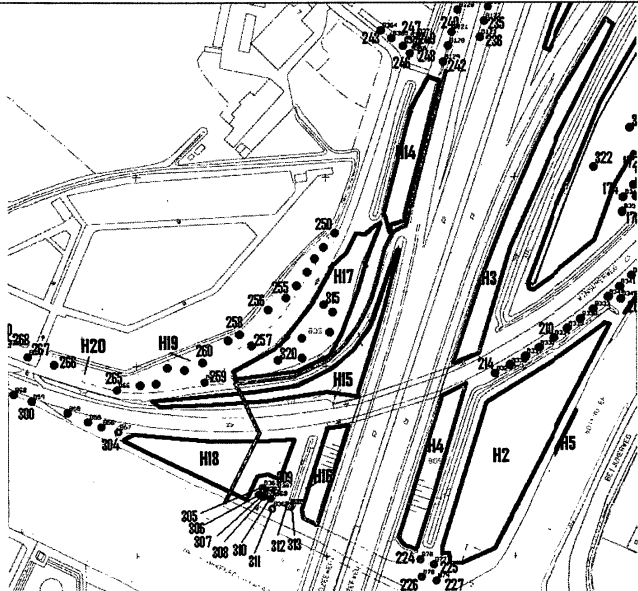
Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

Van Starckenborghkanaal, noordzijde

Aanleg:
Nabij het kanaal strekken de taluds van de verhoogd liggende weg een stuk verder dan in de huidige situatie.

Groenplan:
In het Groenplan wordt uitgegaan van vervanging van de beplantingen op en nabij de bestaande taluds aan de oostzijde. Een gedeelte van de singel H16 op het talud aan de westzijde vervalt.

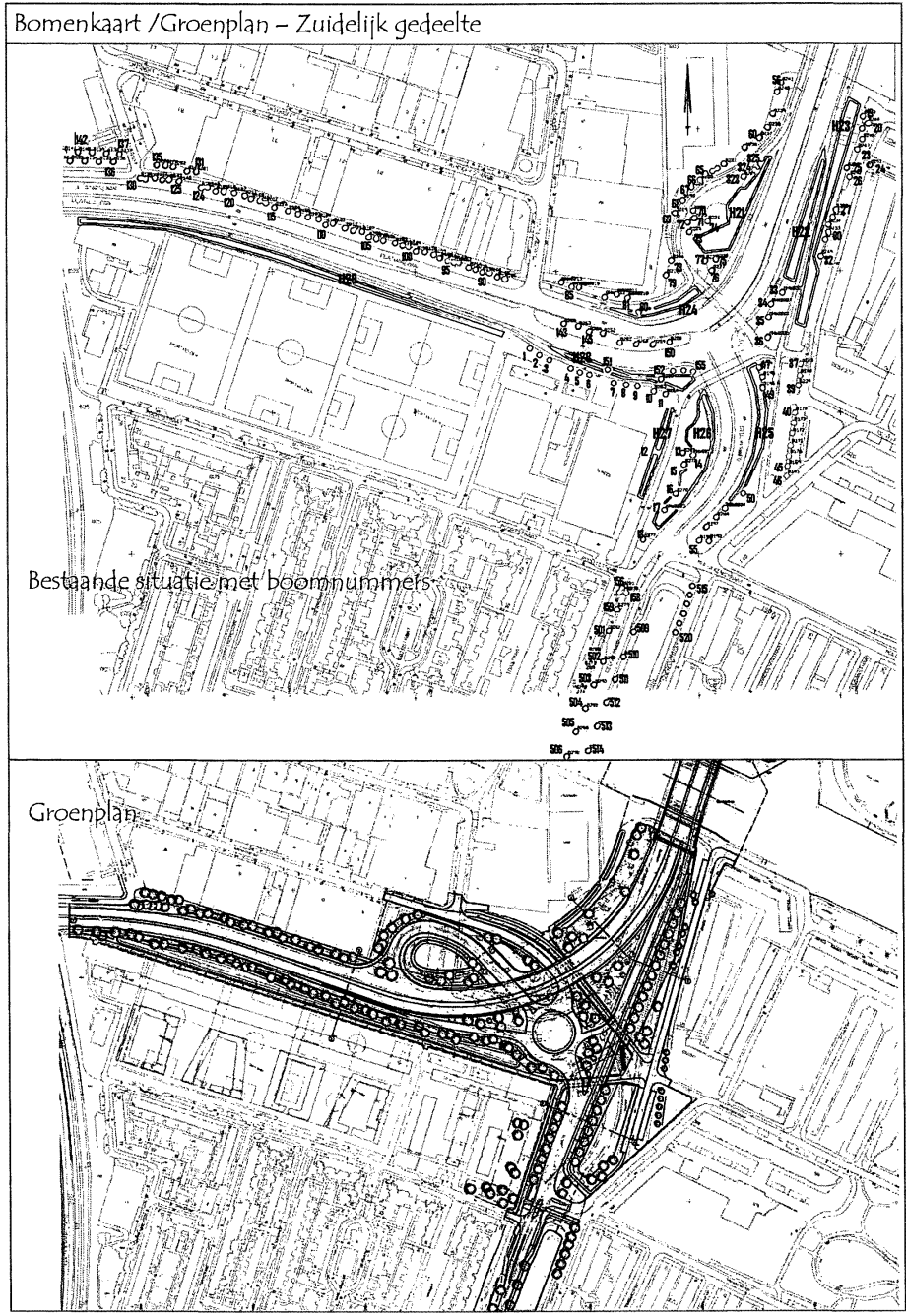
Consequentie:
De singels op de taluds aan de oostzijde zullen moeten worden vervangen in verband met grootschalig grondverzet. De boomgroepen aan weersijden van de brug worden verwijderd.



Inrichting:

- vervangen van de singelbeplantingen op het talud aan de oostzijde en het verwijderen van een gedeelte van de singel aan de westzijde, conform het voorstel in het groenplan;
- verwijderen van de populieren 224-227 onderaan de brug;
- verwijderen van breuk- en windworpgevaarlijke bomen in en onder het talud aan de westzijde (foto links).

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug




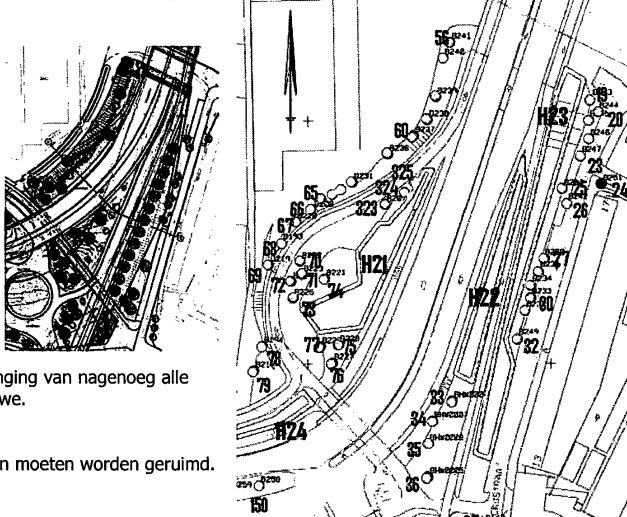
Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

Van Starckenborghkanaal, zuidzijde

Aanleg:
De situatie aan de zuidzijde van het kanaal wijzigt door de reconstructie op een ingrijpende wijze. In het gedeelte tussen het kanaal en de T-splitsing kan maar een enkele boom gehandhaafd blijven. Alle overige bomen en beplantingen moeten wijken in verband met de gewijzigde ligging van de verhardingen en de (opgehoogde) taluds.

Groenplan:
Het Groenplan gaat uit van vervanging van nagenoeg alle bomen en beplantingen door nieuwe.

Consequentie:
De meeste bomen en beplantingen moeten worden geruimd.



Inrichting:

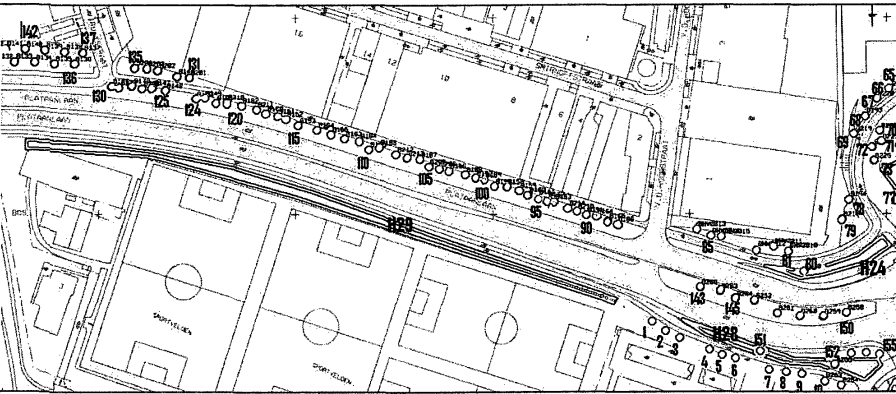
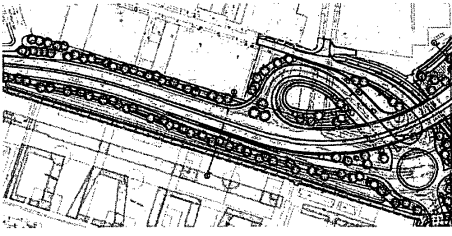
- een aantal bomen is geschikt voor hergebruik op korte afstand van de huidige plantlocatie (bijvoorbeeld de essen 323-325). Veel bomen, met name de overstaanders in het hakhout, komen vanwege een te slechte kwaliteit niet in aanmerking voor een verplanting. Daar komt bij dat de wortelkluif van bomen die op taluds zijn opgegroeid ongunstig van vorm zijn. Hergebruik is beperkt tot taluds die op een min of meer vergelijkbaar afschot zijn aangelegd;
- een es langs de ventweg aan de oostzijde zou kunnen worden gespaard. De boom loopt wel het risico bij werkzaamheden aan de bestrating wortelschade op te lopen. Het verdient aanbeveling om, indien ervoor wordt gekozen om deze boom in stand te houden, de werkzaamheden aan de straat onder deskundige begeleiding plaats te laten vinden.

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug


Plataanlaan, noordzijde

Aanleg:
Aan de noordzijde van de Plataanlaan is ruimte benodigd voor de nieuwe bocht in de Noordzeeweg met een ongelijkvloerse kruising en de bijbehorende in- en uitvoegstroken. De verspringende bomenrij gaat voor het grootste gedeelte verloren. Ook de strook hakhout op het talud (H24) gaat verloren.

Groenplan:
Alle beplantingen worden vervangen. Vier bomen, drie platanen en een linde, worden verplant.



Consequentie:
Langs het oostelijk deel van de Plataanlaan worden alle bomen geruimd.


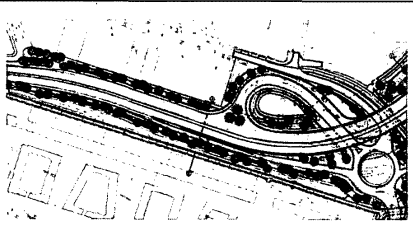


Inrichting:

- een aantal bomen leent zich wat betreft omvang en kroonkwaliteit goed voor verplanting. De bomen kunnen na de reconstructie een nieuwe plek krijgen. De essen 143 t/m 150 (middenberm) zijn als gevolg van de aanwezigheid van beschadigingen minder geschikt.

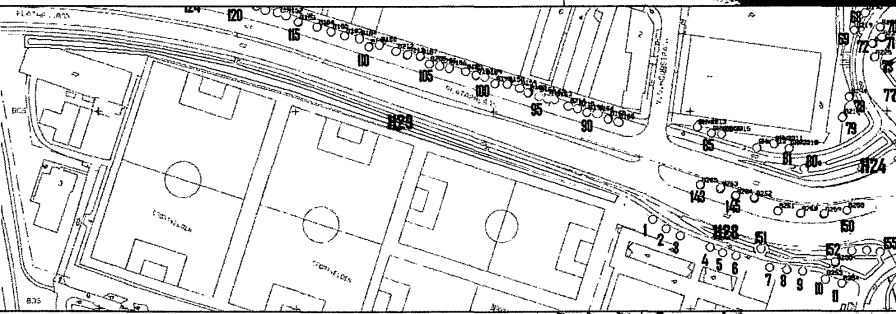
Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

Plataanlaan, zuidzijde



Aanleg:
Ook aan de zuidzijde van de Plataanlaan komt een uitvoegstrook te liggen. In de plaats van een fietspad komt er tussen de Plataanlaan en de nieuwe wijk een sloot te liggen.

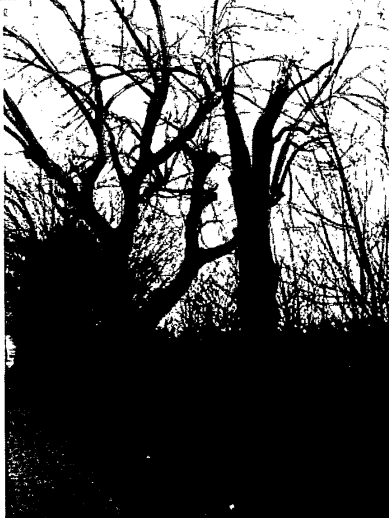
Groenplan:
Het Groenplan voorziet in vervanging van alle aanwezige bomen door een verspringende rij bomen van verschillende soorten en afmetingen.



Consequentie:
Vervanging van de alle bomen aan de zuidzijde van de Plataanlaan, inclusief de singel tussen weg en de sportvelden.

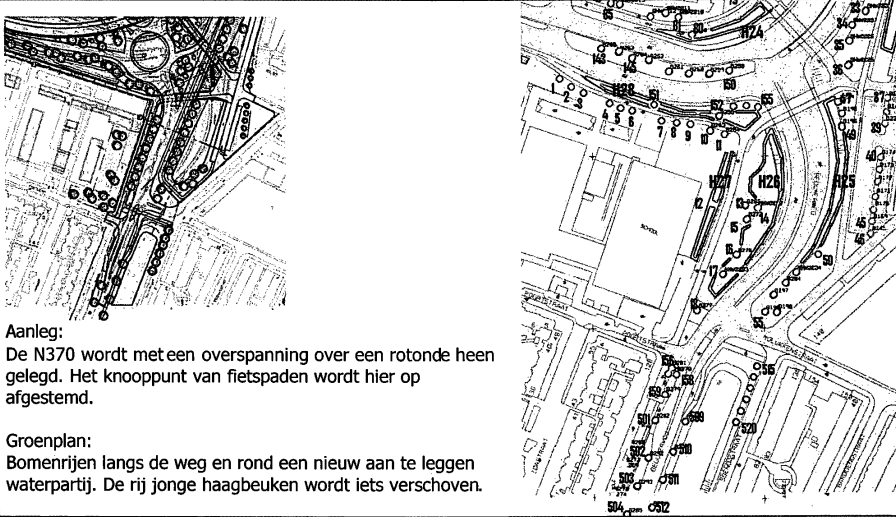
Inrichting:

- De bomen in de singel H29 zijn van een zo slechte kwaliteit, dat ze in de inventarisatie niet als individuele bomen zijn opgenomen (foto rechts). Veel bomen zouden vanuit veiligheidsoverwegingen direct moeten worden verwijderd. Herplant is dus in ieder geval aan de orde. In het Groenplan komt daarvoor een rij bomen in de plaats.
- Eén van de mooiste bomen in dit plan, wilg nr.1, staat op een plek waar het fietspad komt te liggen (foto rechtsboven). De wilg verkeert in een niet zo heel goede conditie en is structureel verzwakt. Het is daarom niet verantwoord om al te veel in de instandhouding van deze boom te investeren.




Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

Bedumerweg



Aanleg:
De N370 wordt met een overspanning over een rotonde heen gelegd. Het knooppunt van fietspaden wordt hier op afgestemd.

Groenplan:
Bomenrijen langs de weg en rond een nieuw aan te leggen waterpartij. De rij jonge haagbeuken wordt iets verschoven.



Consequentie:
De meeste bomen binnen het werk moeten worden geruimd. De lindes aan weerszijden van de Bedumerweg en de karakteristieke bolesdoorns langs de Soendastraat blijven ongemoeid.


Inrichting:

- de haagbeuken nr.37 t/m 46 op de parkeerplaats kunnen goed worden gebruikt voor aanplant in de nieuwe situatie. Door de goede kwaliteit van de bomen loont het de moeite om ze in depot te zetten en bij voltooiën van het civieltechnische werk weer opnieuw aan te planten. Omdat de bomen opnieuw in de verharding komen te staan is het wel noodzakelijk om voldoende ondergrondse groeiruimte te realiseren;

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

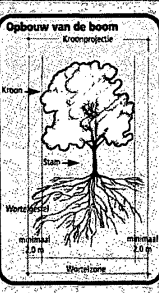
Aanbevelingen
<p>Onderstaande aanbevelingen zijn niet terug te vinden in de bomenlijst, maar gelden als algemeen advies.</p> <p>Boombeschermingplan: Het verdient aanbeveling om het opstellen van een boombeschermingplan onderdeel uit te laten maken van de aanbesteding. Het boombeschermingplan dient tijdens de reconstructie als leidraad voor de uitvoering.</p> <p>Instructie / Directievoering: Instructie en directievoering zijn onlosmakelijk verbonden met een effectieve boombescherming, zeker bij een omvangrijk project als dit waarbij valt te verwachten dat er veel verschillende partijen zullen worden ingeschakeld.</p> <p>Boeteclausule: Een boeteclausule is een instrument dat kan worden ingezet om beschadiging van te handhaven bomen te voorkomen. Een boeteclausule treedt in werking bij beschadigingen aan snoei van takken of kap van wortels die dikker zijn dan 5cm, tenzij daarvoor uitdrukkelijk toestemming is verkregen. Voor stambeschadigingen gelden geen minimum afmetingen.</p>
Overig
<p><u>Te handhaven beplanting:</u> Alle aanwezige beplanting waarvan niet nadrukkelijk is aangegeven dat deze verwijderd moet of mag worden.</p> <p><u>Wortelzone:</u> Twee meter buiten de horizontale kroonprojectie van de boom. De directie kan de zone nader aangegeven.</p> <p><u>Gebruik:</u> Alle gebruik, voor zover niet in het bestek uitdrukkelijk voorgeschreven, van de wortelzone (zoals plaatsing van bouwketen, containers e.d., gebruik als gronddepot, werkstrook, opslag en/of overslag bouwmaterialen en/of vrij gekomen materialen, verkeer, parkeren en graafwerkzaamheden) is uitdrukkelijk verboden.</p> <p><u>Toestemming:</u> De opdrachtgever kan in afwijking van voorgaande toestemming verlenen voor nader te omschrijven gebruik. Hieraan kunnen voorwaarden worden verbonden..</p>

Boombescherming op bouwlocaties



Stadswerk

Opbouw van de boom

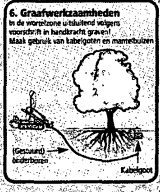


Lét op!
Voordat bouwwerkzaamheden beginnen, aandacht voor de volgende voorschriften:

Algemeen
De voorschriften voor de bescherming van bomen dienen op de bouwlocatie toegepast te zijn.
De te treffen maatregelen dienen voor de uitvoering van de werkzaamheden in overleg met de boombeheerder en vervolgens met de directie te worden vastgesteld (zie Standaard R.A.W. toelichtingen).
De aannemer is verplicht zijn medewerkers op deze voorschriften te wijzen en zorg te dragen voor de inachtneming daarvan.

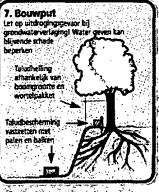
Schade
Bij beschadiging van wortels, takken en/of stam is de aannemer verplicht dit onmiddellijk aan de boombeheerder en de directie te melden. Verstoring bijgraven kan grotere schade in vervolgperiode betekenen danwel voortbomen.
Toegebrachte schade dient de veroorzaker te vergoeden.
De hoorns van het schadeloosheidswerk (bepaald door de aard en omgeving van de toegebrachte schade en de boomwaarde volgens de "Nederlandse Vereniging van Taxateurs van Bomen" (NVTB) voor de waardebeoordeling van bomen.

6. Grafwerkzaamheden



In de wortelzone uitsluitend volgens voorlichting in handreikingsplan.
Maak gebruik van lateringen en aandrukken.

7. Bouwput

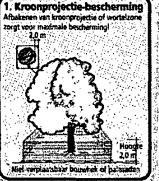


Let op uitdijingskracht bij grondwaterverhoging! Water geven kan schade veroorzaken.
Uitsluitend gebruik van bouwgrouten en wortelputten.
Tubusbescherming plaatsen met radiaal boren.

Beschermingscode:

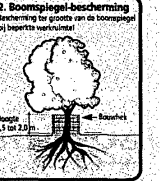
1. Voortijdig op bouw-/loopactiviteiten moeten de te handhaven bomen met de werkelijke kroonprojectie op tekening staats samengeroepen.
2. Neem voor de start van de werkzaamheden contact op met de boombeheerder over de te nemen beschermingsmaatregelen.
3. Meerdere grafwerkzaamheden binnen de kroonprojectie is verboden.
4. Voorboren bodemverdichting onder de kroonprojectie door transport, opslag van materialen a.d.
5. Snoeien van takken en wortels dikker dan 5 cm doorsnede uitsluitend na overleg met de boombeheerder en vervolgens laten uitvoeren door vakkundige boomverzorgers (Europese Treeworkers).

1. Kroonprojectie-bescherming



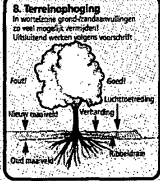
Makken van kroonprojectie of wortelzone nog voor medische bodemboring.

2. Boomspiegel-bescherming



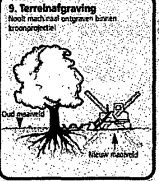
Bescherming te groot van de boomspiegel bij heurte werkzaamheden.

8. Terreinhoging



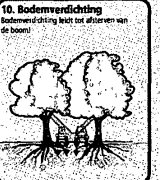
In de wortelzone grondverhogingen in wel mogelijke gevallen.
Uitsluitend werken volgens voorlichting.

9. Terreinafgraving




Hooflucht met grondverhoging binnen kroonprojectie.

10. Bodemverdichting



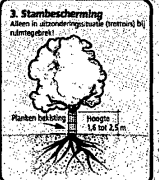
Bodemverdichting leidt tot afsterven van de boom!

11. Bodemverdichting




Geen bodemverdichting toestaan op het wortelgebied.
Uitsluitend handmatig toestaan.

3. Stambescherming



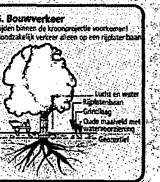
Alleen in uitzonderingsgevallen (bromen) bij nabijgelegen.

4. Bouwplaats




Gien bouwlocatie op het werkgebied plaatsen bomen binnen de kroonprojectie is niet toegestaan.

5. Bouwwerker



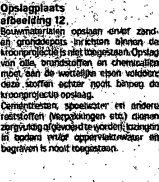
Rijen binnen de kroonprojectie voortaan! Noodzakelijk verkeer alleen op een rijtjebaan toestaan.

11. Opslagplaats



Geen opslag van materialen binnen de kroonprojectie.

12. Opslagplaats



Opslagplaats
Bouwlocatie en opslag onder andere zand en gruisstoffen in rijtjebaan binnen de kroonprojectie is niet toegestaan. Opslag van o.a. bouwstoffen en chemische middelen kan de wortelzone van de boom schade veroorzaken. Opslag van deze stoffen onder een laag van kroonprojectie is toegestaan. Opslag van deze stoffen op plaatsen en andere plaatsen (overstapelingen etc.) dienen zorgvuldig afgedekt te worden. Boringen in bodem voor openbare water en begraven is nooit toegestaan.

Terrein aanpassingen afbeelding 8-9
Terreinhogingen en afgravingen binnen de kroonprojectie zijn alleen bij uitzondering toegestaan, en dan uitsluitend indien voorgeschreven (besluit) in overleg met de boombeheerder en de directie volgens de toelichting van de directie. Ophoping of afgraving leidt tot afsterven van boomwortels door schade of aardstofbreuk.

Boombescherming afbeelding 1-2-3
Bomen op een voorterrein dienen zodanig met geschikte materialen beschermd te worden (niet verplaatsbare bouwhekken of palen), houden schuttingen, schuifoverlatten (etc.) zodat beschadigingen aan de wortelzone, stam en kroon uitgesloten zijn. Bij bijzondere omstandigheden moet bescherming van de boomspegel of minimaal een stambescherming aangebracht worden om zoveel mogelijk beschadigingen te voorkomen.
Indien de voorgeschreven maatregelen niet voldoende zijn, moet de aannemer dit direct melden aan de boombeheerder en de directie.

Bouwplaats/Bouwwerker afbeelding 4-5
Binnen de kroonprojectie mogen geen "bomen" en directiebomen staan.
Tijdelijke bouwwegen binnen de kroonprojectie zijn uitsluitend toegestaan indien deze zijn voorgeschreven (besluit) in overleg met de boombeheerder en de directie.
Gebruik van rijtjebaan (rijtjebaan, hout of kunststof) en/of andere voorzieningen zijn niet toegestaan.

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

Bijlage 1: Bomenlijst

Nr.	Soort	IMAG-Code	Plant-jaar	Hoogte	Kroon- door- sneede	Stam- door- sneede (cm)	Conditie	Blijvende gebreken	Tijdelijke gebreken	Waardevol (>20cm)	Monumentaal (>50 jaar)	Verplantbaar	Werk	Groenplan	Opmerking
1	Schietwilg	SAALBA	1950	18-24 m	15 m	120-125	Slecht	Hotte	Dode takken	Ja	Ja		Sloot	Vellen	Aanleg Sloot
2	Es	FREWGLOR	1980	12-15 m	8 m	30-35	Redelijk			Ja		Ja	Sloot	Vellen	Aanleg Sloot
3	Es	FREWGLOR	1980	12-15 m	8 m	30-35	Redelijk			Ja		Ja	Sloot	Vellen	Aanleg Sloot
4	Es	FREWGLOR	1980	12-15 m	8 m	30-35	Redelijk			Ja			Sloot	Vellen	Aanleg Sloot
5	Es	FREWGLOR	1980	12-15 m	10 m	40-45	Redelijk			Ja			Sloot	Vellen	Aanleg Sloot
6	Es	FREWGLOR	1980	6-9 m	4 m	15-20	Matig			Nee			Sloot	Vellen	Aanleg Sloot
7	Schietwilg	SAALBA	1983	18-24	22 m	95-100	Matig		Dode takken	Ja			Sloot	Vellen	Aanleg Sloot
8	Esdoorn	ACPSEUDO	1995	12-15 m	8 m	25-30	Redelijk			Ja		Ja	Sloot	Vellen	Aanleg Sloot
9	Esdoorn	ACPSEUDO	1995	6-9 m	6 m	25-30	Redelijk	Scheefstand		Ja		Ja	Sloot	Vellen	Aanleg Sloot
10	Esdoorn	ACPSEUDO	1995	6-9 m	8 m	25-30	Redelijk			Ja		Ja	Sloot	Vellen	Aanleg Sloot
11	Esdoorn	ACPSEUDO	1995	9-12 m	8 m	25-30	Redelijk			Ja		Ja	Sloot	Vellen	Aanleg Sloot
12	Esdoorn	ACPSEUDO	1988	9-12 m	8 m	20-25	Redelijk	Scheefstand		Ja			Sloot	Vellen	Aanleg Sloot
13	Populier	POEROBUS	1973	18-24 m	22 m	85-90	Redelijk		Dode takken	Ja			Kruispunt	Vellen	Heinrichting
14	Plataan	PLACERLF	1988	9-12 m	10 m	25-30	Redelijk			Ja			Kruispunt	Vellen	Heinrichting
15	Plataan	PLACERLF	1988	9-12 m	12	25-30	Redelijk			Ja			Kruispunt	Vellen	Heinrichting
16	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	10 m	35-40	Redelijk								Zie H26
17	Es	FREWGLOR	1989	9-12 m	10 m	35-40	Redelijk								Zie H26
18	Es	FREWGLOR	1989	9-12 m	10 m	35-40	Redelijk			Ja			Kruispunt	Vellen	Heinrichting
19	Es	FREWGLOR	1988	12-15 m	8 m	25-30	Redelijk								Zie H23
20	Es	FREWGLOR	1988	12-15 m	8 m	25-30	Redelijk								Zie H23
21	Es	FREWGLOR	1988	12-15 m	8 m	25-30	Redelijk								Zie H23
22	Es	FREWGLOR	1988	12-15 m	8 m	25-30	Redelijk								Zie H23
23	Es	FREWGLOR	1988	12-15 m	8 m	25-30	Redelijk								Zie H23
24	Es	FREWGLOR	1988	12-15 m	10 m	45-50	Matig	Slamschade	Kroonschade	Ja			Rand werk	Begeleiding	Zie H23
25	Grauwe abeel	POCANESC	1988	18-24 m	26 m	70-75	Redelijk								Zie H23
26	Es	FREWGLOR	1988	12-15 m	12 m	25-30	Redelijk	Slamschade							Zie H23
27	Grauwe abeel	POCANESC	1988	18-24 m	18 m	55-60	Redelijk	Slamschade							Zie H23
28	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	12 m	25-30	Redelijk								Zie H23
29	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	12 m	25-30	Redelijk								Zie H23
30	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	12 m	25-30	Redelijk								Zie H23
31	Grauwe abeel	POCANESC	1988	9-12 m	12 m	25-30	Redelijk								Zie H23
32	Grauwe abeel	POCANESC	1988	18-24 m	22 m	55-60	Redelijk		Wortelgordruk						Zie H23
33	Esdoorn	ACPSEUDO	1983	12-15 m	8 m	25-30	Redelijk	Plaktoesl							Zie H22

Danphe

Rapport 10-697-Noordzeebrug

Blad 18

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzebrug

Bijlage 1: Bomenlijst

Nr.	Soort	IMAG-Code	Plant-jaar	Hoogte	Kroon-door-sneede (cm)	Stam-door-sneede (cm)	Conditie	Blijvende gebreken	Tijdelijke gebreken	Waardevol (>20cm)	Monumentaal (>50 jaar)	Verplantbaar	Werk	Groenplan	Opmerking
34	Schietwilg	SAALBA	1983	0	0	0									Geveld
35	Schietwilg	SAALBA	1983	0,6 m	0	40-45	nb	Knotboom							Zie H22
36	Schietwilg	SAALBA	1983	9-12 m	12 m	40-45	Matig	Scheurrot							Zie H22
37	Zuilhaagbeuk	CABFFONT	1996	6-9 m	2 m	10-15	Matig		Wortelopdruk	Nee		Ja	Herinrichting	Verplanten	
38	Zuilhaagbeuk	CABFFONT	1996	6-9 m	2 m	10-15	Matig		Wortelopdruk	Nee		Ja	Herinrichting	Verplanten	
39	Zuilhaagbeuk	CABFFONT	1996	6-9 m	2 m	10-15	Matig		Wortelopdruk	Nee		Ja	Herinrichting	Verplanten	
40	Zuilhaagbeuk	CABFFONT	1996	6-9 m	2 m	10-15	Matig		Wortelopdruk	Nee		Ja	Herinrichting	Verplanten	
41	Zuilhaagbeuk	CABFFONT	1996	6-9 m	2 m	10-15	Matig		Wortelopdruk	Nee		Ja	Herinrichting	Verplanten	
42	Zuilhaagbeuk	CABFFONT	1996	6-9 m	2 m	10-15	Matig		Wortelopdruk	Nee		Ja	Herinrichting	Verplanten	
43	Zuilhaagbeuk	CABFFONT	1996	6-9 m	2 m	10-15	Matig		Wortelopdruk	Nee		Ja	Herinrichting	Verplanten	
44	Zuilhaagbeuk	CABFFONT	1996	6-9 m	2 m	10-15	Matig		Wortelopdruk	Nee		Ja	Herinrichting	Verplanten	
45	Zuilhaagbeuk	CABFFONT	1996	6-9 m	2 m	10-15	Matig		Wortelopdruk	Nee		Ja	Herinrichting	Verplanten	Buiten project
46	Zuilhaagbeuk	CABFFONT	1996	6-9 m	2 m	10-15	Matig		Wortelopdruk	Nee		Ja	Herinrichting	Verplanten	Buiten project
47	Hollinde	TIEUROP	1983	9-12 m	8 m	25-30	Redelijk			Ja			Herinrichting	Vellen	In H25
48	Hollinde	TIEUROP	1983	12-15 m	10 m	25-30	Redelijk								In H25
49	Haagbeuk	CABETULU	1983	9-12 m	10 m	20-25	Redelijk								In H25
50	Es	FREWGLOR	1989	15-18	12 m	35-40	Redelijk								
51	Es	FREWGLOR	1990	9-12 m	6 m	20-25	Redelijk			Ja			Herinrichting	Vellen	
52	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	8 m	25-30	Redelijk			Ja			Herinrichting	Vellen	
53	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	8 m	25-30	Redelijk			Ja			Herinrichting	Vellen	
54	Es	FREWGLOR	1990	9-12 m	10 m	25-30	Redelijk			Ja			Herinrichting	Vellen	
55	Es	FREWGLOR	1990	9-12 m	10 m	25-30	Redelijk			Ja			Herinrichting	Vellen	
56	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	6 m	20-25	Redelijk			Ja			Grondverzet	Vellen	
57	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	6 m	20-25	Redelijk	Plaktsel		Ja			Grondverzet	Vellen	
58	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	6 m	20-25	Redelijk	Plaktsel		Ja			Grondverzet	Vellen	
59	Es	FREWGLOR	1988	12-15 m	6 m	20-25	Redelijk			Ja			Grondverzet	Vellen	
60	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	8 m	30-35	Redelijk			Ja			Grondverzet	Vellen	
61	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	10 m	30-35	Redelijk			Ja			Grondverzet	Vellen	
62	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	10 m	30-35	Redelijk			Ja			Grondverzet	Vellen	
63	Haagbeuk	CABETULU	1985	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk	Plaktsel		Nee			Grondverzet	Vellen	Talud
64	Esdoorn	ACPSEUDO	1985	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Grondverzet	Vellen	Talud
65	Haagbeuk	CABETULU	1985	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Grondverzet	Vellen	Meesstamig
66	Populier	POBEROLI	1988	15-18 m	12 m	35-40	Redelijk			Ja			Grondverzet	Vellen	

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

Bijlage 1: Bomenlijst

Nr.	Soort	IMAG-Code	Plant-jaar	Hoogte	Kroon-door-sneede (cm)	Stam-door-sneede (cm)	Conditie	Blijvende gebreken	Tijdelijke gebreken	Waardevol (>20cm)	Monumentaal (>50 jaar)	Verplantbaar	Werk	Groenplan	Opmerking
67	Grauwe abeel	POCANESC	1988	15-18 m	18 m	70-75	Redelijk			Ja			Grondverzet	Vellen	
68	Esdoorn	ACPSEUDO	1988	9-12 m	3 m	20-25	Matig	Stamschade		Ja			Grondverzet	Vellen	
69	Grauwe abeel	POCANESC	1988	15-18 m	18 m	70-75	Redelijk			Ja			Grondverzet	Vellen	
70	Grauwe abeel	POCANESC	1988	18-24 m	20 m	75-80	Redelijk		Dode takken	Ja			Grondverzet	Vellen	
71	Grauwe abeel	POCANESC	1988	18-24 m	20 m	75-80	Redelijk		Dode takken	Ja			Grondverzet	Vellen	
72	Grauwe abeel	POCANESC	1988	18-24 m	20 m	75-80	Redelijk		Dode takken	Ja			Grondverzet	Vellen	
73	Grauwe abeel	POCANESC	1988	18-24 m	20 m	80-85	Redelijk		Dode takken	Ja			Grondverzet	Vellen	Zie H21
74	Hollinde	TIEUROOP	1988	12-15 m	8 m	30-35	Redelijk	Scheefstand						Vellen	Zie H21
75	Schietwilg	SAALBA	1983	15-18 m	12 m	70-75	Matig	Scheur						Vellen	Zie H21
76	Schietwilg	SAALBA	1983	15-18 m	16 m	75-80	Matig		Dode takken					Vellen	Zie H21
77	Schietwilg	SAALBA	1983	15-18 m	16 m	75-80	Matig		Dode takken	Ja			Grondverzet	Vellen	
78	Hartlels	ALCORDAT	1983	9-12 m	5 m	15-20	Redelijk			Nee			Kruispunt	Vellen	Talud
79	Schietwilg	SAALBA	1983	15-18 m	12 m	45-50	Redelijk			Ja			Kruispunt	Vellen	
80	Ratelpopulier	POTREMUL	1983	18-24 m	12 m	45-50	Redelijk							Vellen	Zie H24
81	Goudes	FREJASPI	2003	0-6 m	3 m	10-15	Redelijk			Nee		Ja	Kruispunt	Vellen	
82	Goudes	FREJASPI	2003	0-6 m	3 m	10-15	Redelijk			Nee		Ja	Kruispunt	Vellen	
83	Goudes	FREJASPI	2003	0-6 m	3 m	10-15	Redelijk			Nee		Ja	Kruispunt	Vellen	
84	Ames	FRARAYWO	2003	6-9 m	3 m	10-15	Redelijk			Nee		Ja	Kruispunt	Vellen	
85	Ames	FRARAYWO	2003	0-6 m	3 m	10-15	Redelijk			Nee		Ja	Kruispunt	Vellen	
86	Ames	FRARAYWO	2003	0-6 m	3 m	10-15	Redelijk			Nee		Ja	Kruispunt	Vellen	
87	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	6 m	20-25	Redelijk			Ja		Ja	Kruispunt	Vellen	
88	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	6 m	20-25	Redelijk			Ja		Ja	Kruispunt	Vellen	
89	Plataan	PLAGERLF	1988	12-15 m	10 m	25-30	Redelijk			Ja		Ja	Kruispunt	Verplanten	
90	Esdoorn	ACPSEUDO	1988	12-15 m	8 m	20-25	Redelijk			Ja		Ja	Kruispunt	Vellen	
91	Els	ALSPAETH	1988	15-18 m	10 m	30-35	Redelijk			Ja		Ja	Kruispunt	Vellen	
92	Els	ALSPAETH	1988	15-18 m	10 m	30-35	Redelijk			Ja		Ja	Kruispunt	Vellen	
93	Plataan	PLAGERLF	1988	12-15 m	8 m	20-25	Redelijk			Ja		Ja	Kruispunt	Verplanten	
94	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	6 m	15-20	Redelijk			Nee		Ja	Kruispunt	Vellen	
95	Plataan	PLAGERLF	1988	9-12 m	8 m	20-25	Redelijk			Ja		Ja	Kruispunt	Verplanten	
96	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	6 m	15-20	Redelijk			Nee		Ja	Kruispunt	Vellen	
97	Hollinde	TIEUROOP	1988	6-9 m	6 m	15-20	Redelijk	Scheefstand		Nee		Ja	Kruispunt	Vellen	
98	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	8 m	25-30	Redelijk			Ja		Ja	Kruispunt	Vellen	
99	Hollinde	TIEUROOP	1988	9-12 m	6 m	20-25	Redelijk		Lage takken	Ja		Ja	Kruispunt	Vellen	

Blad 20

Rapport 10-697-Noordzeebrug

Darphe

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzebrug

Bijlage 1: Bomenlijst

Nr.	Soort	IMACS-code	Plant-jaar	Hoogte	Kroon- door- snede	Stam- door- snede (cm)	Conditie	Blijvende gebreken	Tijdelijke gebreken	Waardevol (>20cm)	Monumentaal (>50 jaar)	Verplantbaar	Werk	Groenplan	Opmerking
100	Hollinde	TIEUROP	1988	9-12 m	6 m	20-25	Redelijk			Ja		Ja	Kruispunt	Verplanten	Buiten project
101	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	6 m	15-20	Redelijk			Nee			Rijbaan	Vellen	
102	Esdoorn	ACPSEUDO	1988	9-12 m	8 m	20-25	Redelijk	Stamschade		Ja			Rijbaan	Vellen	
103	Plataan	PLACERLF	1988	9-12 m	8 m	20-25	Redelijk			Ja			Rijbaan	Vellen	
104	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	6 m	20-25	Redelijk			Ja			Rijbaan	Vellen	
105	Hollinde	TIEUROP	1988	9-12 m	8 m	25-30	Redelijk			Ja			Rijbaan	Vellen	
106	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	6 m	20-25	Redelijk			Ja			Rijbaan	Vellen	
107	Hollinde	TIEUROP	1988	12-15 m	14 m	35-40	Redelijk		Lage takken	Ja			Rijbaan	Vellen	
108	Els	ALSPAETH	1988	12-15 m	12 m	35-40	Redelijk		Lage takken	Ja			Rijbaan	Vellen	
109	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	8 m	25-30	Redelijk			Ja			Rijbaan	Vellen	
110	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	8 m	25-30	Matig	Bastwoekening		Ja			Rijbaan	Vellen	
111	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	6 m	20-25	Redelijk			Ja			Rijbaan	Vellen	
112	Hollinde	TIEUROP	1988	9-12 m	8 m	20-25	Redelijk	Scheefstand		Ja			Rijbaan	Vellen	
113	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	8 m	25-30	Matig			Ja			Rijbaan	Vellen	
114	Es	FREWGLOR	1988	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Rijbaan	Vellen	
115	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	6 m	20-25	Redelijk			Ja			Rijbaan	Vellen	
116	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Rijbaan	Vellen	
117	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Rijbaan	Vellen	
118	Hollinde	TIEUROP	1988	6-9 m	3 m	15-20	Slecht			Nee			Rijbaan	Vellen	
119	Els	ALSPAETH	1988	12-15 m	12 m	35-40	Redelijk			Ja			Rijbaan	Vellen	
120	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	8 m	25-30	Redelijk			Ja			Rijbaan	Vellen	
121	Els	ALSPAETH	1988	12-15 m	14 m	35-40	Redelijk			Ja			Rijbaan	Vellen	
122	Es	FREWGLOR	1988	12-15 m	8 m	25-30	Redelijk			Ja			Rijbaan	Vellen	
123	Esdoorn	ACPSEUDO	1988	9-12 m	4 m	15-20	Matig			Nee			Rijbaan	Vellen	
124	Esdoorn	ACPSEUDO	1988	9-12 m	8 m	25-30	Redelijk			Ja			Rijbaan	Vellen	
125	Plataan	PLACERLF	1988	9-12 m	10 m	20-25	Redelijk			Ja			Rand werk	Begeleiding	
126	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	6 m	20-25	Redelijk			Ja			Rand werk	Begeleiding	
127	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	6 m	20-25	Redelijk			Ja			Rand werk	Begeleiding	
128	Hollinde	TIEUROP	1988	9-12 m	6 m	20-25	Redelijk			Ja			Rand werk	Begeleiding	
129	Esdoorn	ACPSEUDO	1988	9-12 m	8 m	25-30	Redelijk			Ja			Rand werk	Begeleiding	
130	Esdoorn	ACPSEUDO	1988	9-12 m	8 m	25-30	Redelijk			Ja			Rand werk	Begeleiding	
131	Esdoorn	ACPSEUDO	1988	9-12 m	10 m	30-35	Matig			Ja			Rand werk	Afsterming	
132	Sterappel	MAJDOWNI	1988	0-6 m	3 m	15-20	Redelijk			Nee			Rand werk	Afsterming	

Danphe

Rapport 10-697-Noordzebrug

Blad 21

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

Bijlage 1: Bomenlijst

Nr.	Soort	IMAG-code	Plantjaar	Hoogte	Kroondoorsnede (cm)	Stamdoorsnede (cm)	Conditie	Blijvende gebreken	Tijdelijke gebreken	Waardevol (>20cm)	Monumentaal (>50 jaar)	Verplantbaar	Werk	Groenplan	Opmerking
133	Hollinde	TIEUROP	1978	12-15 m	8 m	30-36	Redelijk	Scheefstand		Ja			Rand werk	Afsterming	
134	Esdoorn	ACPSEUDO	1978	12-15 m	8 m	35-40	Redelijk	Plaksel	Dode takken	Ja			Rand werk	Afsterming	
135	Esdoorn	ACPSEUDO	1978	12-15 m	10 m	35-40	Redelijk	Plaksel		Ja			Rand werk	Afsterming	
136															
142	Populier	POEROBUS	1970	>24 m	20 m	75-80	Redelijk			Ja			Rand werk	Afsterming	
143	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	6 m	20-25	Redelijk			Ja			Kruispunt	Vellen	
144	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	6 m	20-25	Redelijk	Hole		Ja			Kruispunt	Vellen	
145	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	6 m	20-25	Redelijk			Ja			Kruispunt	Vellen	
146	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Kruispunt	Vellen	
147	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	6 m	20-25	Redelijk			Ja			Kruispunt	Vellen	
148	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	6 m	20-25	Redelijk			Ja			Kruispunt	Vellen	
149	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	6 m	20-25	Redelijk			Ja			Kruispunt	Vellen	
150	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	4 m	20-25	Matig	Stemschade		Ja			Kruispunt	Vellen	Zie H28
151	Valdesdoorn	ACCAMPES	1980	9-12 m	8 m	15-20	Redelijk								Zie H28
152	Plataan	PLACERLF	1988	9-12 m	14 m	30-35	Redelijk								Zie H28
153	Valdesdoorn	ACCAMPES	1980	6-9 m	6 m	25-30	Goed								Zie H28
154	Es	FREXGELS	1980	9-12 m	7 m	25-30	Goed								Zie H28
155	Es	FREXGELS	1980	9-12 m	7 m	25-30	Goed								Zie H28
156	Hollinde	TIEUROP	1988	9-12 m	8 m	25-30	Redelijk			Ja			Rijbaan	Vellen	
157	Hollinde	TIEUROP	1988	9-12 m	8 m	25-30	Redelijk			Ja			Rijbaan	Vellen	
158	Hollinde	TIEUROP	1988	9-12 m	8 m	25-30	Redelijk			Ja			Rijbaan	Vellen	
159	Hollinde	TIEUROP	1988	9-12 m	8 m	25-30	Redelijk			Ja			Rijbaan	Vellen	
160	Es	FREXGELS	1980	12-15 m	13 m	40-45	Matig			Ja	Ja		Rand werk	Afsterming	
161	Es	FREXGELS	1970	12-15 m	12 m	35-40	Redelijk			Ja			Rand werk	Afsterming	
162	Es	FREXGELS	1970	15-18 m	10 m	30-35	Redelijk	Plaksel		Ja			Rand werk	Afsterming	
163	Es	FREXGELS	1970	15-18 m	12 m	30-35	Redelijk			Ja			Rand werk	Afsterming	
164	Hollep	ULLOBEL	1975	15-18 m	4 m	25-30	Matig			Ja			Rand werk	Afsterming	
165	Hollep	ULLOBEL	1975	15-18 m	4 m	30-35	Matig			Ja			Rand werk	Afsterming	
166	Es	FREXGELS	1985	6-9 m	3 m	15-20	Matig			Nee			Buiten werk		
167	Es	FREXGELS	1985	6-9 m	2 m	15-20	Matig			Nee			Buiten werk		
168	Es	FREXGELS	1985	9-12 m	2 m	15-20	Matig			Nee			Buiten werk		
169	Populier	POEROBUS	1975	>24 m	14 m	55-60	Redelijk		Dode takken	Ja			Buiten werk		

bladz 22

Rapport 10-697-Noordzeebrug

Danpie

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

Bijlage 1: Bomenlijst

Nr.	Soort	IMAG-Code	Plant-jaar	Hoogte	Kroon-door-smede (cm)	Stam-door-smede (cm)	Conditie	Blijvende gebreken	Tijdelijke gebreken	Waardeval (>20cm)	Monumentaal (>50 jaar)	Verplantbaar	Werk	Groenplan	Opmerking
170	Populier	POEROBUS	1975	>24 m	14 m	55-60	Redelijk		Dode takken	Ja			Buiten werk		
171	Populier	POEROBUS	1980	>24 m	14 m	65-70	Redelijk		Dode takken	Ja			Buiten werk		
172	Schietwilg	SAALBA	1980	18-24 m	12 m	65-70	Slecht		Dode takken	Nee			Buiten werk		Watermerksziekte
173	Schietwilg	SAALBA	1980	18-24 m	12 m	65-70	Slecht		Dode takken	Nee			Buiten werk		Watermerksziekte
174	Schietwilg	SAALBA	1980	18-24 m	12 m	65-70	Slecht	Hole	Dode takken	Nee			Buiten werk		Watermerksziekte
175	Schietwilg	SAALBA	1980	18-24 m	12 m	65-70	Slecht		Dode takken	Nee			Buiten werk		Watermerksziekte
176	Schietwilg	SAALBA	1980	18-24 m	12 m	65-70	Slecht		Dode takken	Nee			Buiten werk		Watermerksziekte
177	Schietwilg	SAALBA	1980	18-24 m	12 m	65-70	Slecht		Dode takken	Nee			Buiten werk		Watermerksziekte
178	Schietwilg	SAALBA	1980	18-24 m	12 m	65-70	Slecht	Plakwiel	Dode takken	Nee			Buiten werk		Watermerksziekte
179	Es	FREXCELS	1980	9-12 m	4	20-25	Redelijk			Ja			Buiten werk		
180	Es	FREXCELS	1980	9-12 m	6 m	20-25	Redelijk			Ja			Buiten werk		
181	Es	FREXCELS	2000	6-9 m	6 m	<10	Redelijk			Nee			Buiten werk		
182	Es	FREXCELS	1980	9-12 m	4	20-25	Redelijk			Ja			Buiten werk		
183	Es	FREXCELS	1980	12-15 m	8	20-25	Redelijk			Ja			Buiten werk		
184	Populier	POEROBUS	2000	12-15 m	4	20-25	Redelijk			Ja			Buiten werk		
185	Populier	POEROBUS	2000	12-15 m	4	20-25	Redelijk			Ja			Buiten werk		
186	Es	FREXCELS	1980	9-12 m	4	20-25	Redelijk			Ja			Buiten werk		
187	Es	FREXCELS	2000	0-6 m	3	15-20	Matig			Nee			Buiten werk		
188	Es	FREXCELS	2000	0-6 m	3	15-20	Matig			Nee			Buiten werk		
189	Es	FREXCELS	2000	0-6 m	3	15-20	Matig			Nee			Buiten werk		
190	Es	FREXCELS	2000	0-6 m	3	15-20	Matig			Nee			Buiten werk		
191	Es	FREXCELS	2000	0-6 m	3	15-20	Matig			Nee			Buiten werk		
192	Populier	POEROBUS	1975	18-24 m	10 m	55-60	Redelijk	Stamschade		Ja			Buiten werk		
193	Populier	POEROBUS	1975	18-24 m	10 m	35-40	Redelijk			Ja			Buiten werk		
194	Populier	POEROBUS	1975	18-24 m	10 m	35-40	Redelijk		Lage takken	Ja			Buiten werk		
195	Populier	POEROBUS	1986	18-24 m	10 m	30-35	Redelijk			Ja			Buiten werk		
196	Populier	POEROBUS	1986	18-24 m	10 m	30-35	Redelijk			Ja			Buiten werk		
197	Hollep	ULPLANTI	1976	15-18 m	8 m	45-50	Goed			Ja			Buiten werk		
198	Hollep	ULPLANTI	1976	15-18 m	10 m	45-50	Goed	Stamschade		Ja			Buiten werk		
199	Hollep	ULPLANTI	1976	15-18 m	10 m	45-50	Goed			Ja			Buiten werk		
200	Hollep	ULPLANTI	1976	15-18 m	10 m	45-50	Goed			Ja			Buiten werk		
201	Hollep	ULPLANTI	1976	15-18 m	8 m	45-50	Goed			Ja			Buiten werk		
202	Hollep	ULPLANTI	1976	15-18 m	10 m	45-50	Goed		Lage takken	Ja			Buiten werk		

Danpfe

Rapport 10-697-Noordzeebrug

Blad 23

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzebrug

Bijlage 1: Bomenlijst

Nr.	Soort	IMAG-Code	Plant-jaar	Hoogte	Kroon-door-sneede	Stam-door-sneede (cm)	Conditie	Blijvende gebreken	Tijdelijke gebreken	Waardevol (>20cm)	Monumentaal (>50 jaar)	Verplantbaar	Werk	Groenplan	Opmerking
203	Holliep	ULPLANTI	1976	15-18 m	10 m	45-50	Goed			Ja			Buiten werk		
204	Populier	POEROBUS	1986	18-24 m	14 m	55-60	Redelijk	Wilgenhoutrups	Dode takken	Ja			Buiten werk		Knooboom
205	Populier	POEROBUS	1986	18-24 m	14 m	55-60	Redelijk		Dode takken	Ja			Buiten werk		
206	Populier	POEROBUS	1986	18-24 m	14 m	55-60	Redelijk		Dode takken	Ja			Buiten werk		
207	Holliep	ULPLANTI	1976	15-18 m	8 m	30-35	Redelijk		Lage takken	Ja			Buiten werk		
208	Holliep	ULPLANTI	1976	15-18 m	8 m	35-40	Redelijk			Ja			Buiten werk		
209	Holliep	ULPLANTI	1976	15-18 m	8 m	35-40	Redelijk			Ja			Buiten werk		
210	Holliep	ULPLANTI	1976	15-18 m	9 m	45-50	Redelijk		Lage takken	Ja			Buiten werk		
211	Holliep	ULPLANTI	1976	15-18 m	8 m	35-40	Redelijk		Lage takken	Ja			Buiten werk		
212	Holliep	ULPLANTI	1976	15-18 m	8 m	35-40	Redelijk		Lage takken	Ja			Buiten werk		
213	Holliep	ULPLANTI	1976	15-18 m	8 m	35-40	Redelijk			Ja			Rand werk	Begeleiding	Grondverzet
214	Holliep	ULPLANTI	1976				Redelijk			Ja			Rand werk	Begeleiding	Grondverzet
215	Populier	POEROBUS	1985	18-24 m	10 m	45-50	Redelijk		Lage takken	Ja			Afrit	Vellen	Grondverzet
216	Populier	POEROBUS	1985	18-24 m	10 m	45-50	Redelijk		Lage takken	Ja			Afrit	Vellen	Grondverzet
217	Populier	POEROBUS	1985	18-24 m	10 m	45-50	Redelijk		Lage takken	Ja			Afrit	Vellen	Grondverzet
218	Populier	POEROBUS	1985	18-24 m	10 m	40-45	Redelijk		Lage takken	Ja			Afrit	Vellen	Grondverzet
219	Populier	POEROBUS	1985	18-24 m	10 m	45-50	Redelijk		Lage takken	Ja			Afrit	Vellen	Grondverzet
220	Populier	POEROBUS	1985	18-24 m	10 m	45-50	Redelijk		Lage takken	Ja			Afrit	Vellen	Grondverzet
221	Populier	POEROBUS	1985	18-24 m	15 m	55-60	Redelijk		Lage takken	Ja			Afrit	Vellen	Grondverzet
222	Es	FREXCELS	1985	12-15 m	7 m	20-25	Redelijk			Ja		Ja	Afrit	Vellen	Grondverzet
223	Es	FREXCELS	1985	18-24 m	7 m	20-25	Redelijk			Ja		Ja	Afrit	Vellen	Grondverzet
224	Populier	POEROBUS	1976	>24 m	12 m	60-65	Redelijk		Dode takken	Ja			Talud	Vellen	Grondverzet
225	Populier	POEROBUS	1976	>24 m	14 m	65-70	Redelijk	Wilgenhoutrups	Dode takken	Ja			Talud	Vellen	Grondverzet
226	Populier	POEROBUS	1976	>24 m	12 m	60-65	Redelijk		Dode takken	Ja			Talud	Vellen	Grondverzet
227	Populier	POEROBUS	1976	>24 m	12 m	60-65	Redelijk		Dode takken	Ja			Talud	Vellen	Grondverzet
228	Es	FREXCELS	1983	12-15 m	8 m	20-25	Redelijk			Ja			Rijbaan	Begeleiding	
229	Es	FREXCELS	1983	12-15 m	8 m	20-25	Redelijk			Ja			Rijbaan	Begeleiding	
230	Noordse esdoorn	ACPLATAN	1975	12-15 m	10 m	30-35	Redelijk			Ja			Rijbaan	Begeleiding	
231	Noordse esdoorn	ACPLATAN	1980	6-9 m	2m	15-20	Redelijk			Nee		Ja	Rijbaan	Begeleiding	
232	Noordse esdoorn	ACPLATAN	1975	12-15 m	10 m	30-35	Redelijk	Stamvetschade		Ja			Rijbaan	Begeleiding	
233	Noordse esdoorn	ACPLATAN	1985	9-12 m	2m	15-20	Redelijk			Nee		Ja	Rijbaan	Begeleiding	
234	Noordse esdoorn	ACPLATAN	1980	9-12 m	8m	20-25	Redelijk			Ja		Ja	Rijbaan	Begeleiding	
235	Noordse esdoorn	ACPLATAN	1975	12-15 m	8m	20-25	Redelijk			Ja		Ja	Rijbaan	Begeleiding	

Danphe

Rapport 10-697-Noordzebrug

Blad 24

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzebrug

Bijlage 1: Bomenlijst

Nr.	Soort	IMAG-Code	Plant-jaar	Hoogte	Kroon-door-sneede	Stam-door-sneede (cm)	Conditie	Blijvende gebreken	Tijdelijke gebreken	Waardevol (>20cm)	Monumentaal (>50 jaar)	Verplantbaar	Werk	Groenplan	Opmerking
236	Noordse esdoorn	ACPLATAN	1975	12-15 m	8 m	20-25	Redelijk			Ja		Ja	Rijbaan	Begeleiding	
237	Noordse esdoorn	ACPLATAN	1970	15-18 m	8 m	20-25	Redelijk			Ja		Ja	Rijbaan	Begeleiding	
238	Noordse esdoorn	ACPLATAN	1970	15-18 m	10 m	30-35	Redelijk	Stamvoetschade		Ja		Ja	Rijbaan	Begeleiding	
239	Noordse esdoorn	ACPLATAN	1985	9-12 m	4 m	15-20	Redelijk		Lage takken	Nee		Ja	Rijbaan	Begeleiding	
240	Noordse esdoorn	ACPLATAN	1990	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk		Lage takken	Nee		Ja	Rijbaan	Begeleiding	
241	Noordse esdoorn	ACPLATAN	1970	15-18 m	10 m	30-35	Redelijk		Lage takken	Ja			Rijbaan	Begeleiding	
242	Noordse esdoorn	ACPLATAN	1970	15-18 m	10 m	30-35	Redelijk		Lage takken	Ja			Rijbaan	Begeleiding	Rijbaan verlegd
243	Es	FREXCELS	1970	15-18 m	14 m	40-45	Redelijk			Ja			Rand werk	Afwerking	
244	Es	FREXCELS	1970	15-18 m	14 m	40-45	Redelijk			Ja			Rand werk	Afwerking	
245	Es	FREXCELS	1970	15-18 m	9 m	25-30	Matig			Ja			Rand werk	Afwerking	Meerstemmig
246	Es	FREXCELS	1970	15-18 m	9 m	25-30	Matig			Ja			Rand werk	Afwerking	Meerstemmig
247	Es	FREXCELS	2006	0-6 m	1 m	<10	Redelijk			Nee			Rand werk	Afwerking	Meerstemmig
248	Es	FREXCELS	2006	0-6 m	1 m	<10	Redelijk			Nee			Rand werk	Afwerking	
249	Es	FREXCELS	2006	0-6 m	1 m	<10	Redelijk			Nee			Rand werk	Afwerking	
250	Es	FREWGLOR	1960	15-18 m	16 m	60-65	Redelijk	Wijgenhoutruys	Dode takken	Ja	Ja		Buiten werk	Afwerking	
251	Es	FREWGLOR	1985	15-18 m	10 m	30-35	Redelijk			Ja			Buiten werk		
252	Es	FREWGLOR	1960	15-18 m	16 m	60-65	Redelijk	Scheur/MHR	Dode takken	Ja	Ja		Buiten werk		
253	Es	FREWGLOR	1960	15-18 m	16 m	60-65	Redelijk		Dode takken	Ja	Ja		Buiten werk		
254	Es	FREWGLOR	1960	15-18 m	16 m	60-65	Redelijk		Dode takken	Ja	Ja		Buiten werk		
255	Es	FREWGLOR	1960	15-18 m	16 m	60-65	Redelijk		Dode takken	Ja	Ja		Buiten werk		
256	Es	FREWGLOR	1960	15-18 m	16 m	60-65	Redelijk		Dode takken	Ja	Ja		Buiten werk		
257	Veldesdoorn	ACCAMPES	1980	9-12 m	8 m	25-30	Redelijk		Dode takken	Ja	Ja		Buiten werk		
258	Veldesdoorn	ACCAMPES	1980	9-12 m	6 m	25-30	Redelijk		Dode takken	Ja	Ja		Buiten werk		
259	Es	FREXCELS	1980	12-15 m	7 m	30-35	Matig		Dode takken	Ja	Ja		Buiten werk		
260	Es	FREWGLOR	1985	15-18 m	10 m	30-35	Redelijk			Ja			Buiten werk		
261	Handlels	ALC-ORDAT	1980	9-12 m	4 m	20-25	Matig			Ja			Buiten werk		
262	Es	FREXCELS	1985	15-18 m	7 m	25-30	Redelijk	Dode takken	Dode takken	Ja			Buiten werk		
263	Es	FREXCELS	1985	15-18 m	7 m	25-30	Matig		Dode takken	Ja			Buiten werk		
264	Es	FREXCELS	1985	15-18 m	7 m	25-30	Matig		Dode takken	Ja			Buiten werk		
265	Es	FREXCELS	1960	15-18 m	5 m	20-25	Redelijk		Dode takken	Ja	Ja		Buiten werk		
265	Es	FREXCELS	1985	15-18 m	7 m	20-25	Redelijk			Ja			Buiten werk		
265	Es	FREXCELS	1985	15-18 m	7 m	20-25	Redelijk		Dode takken	Ja			Buiten werk		Naast 265
266	Es	FREXCELS	1950	18-24 m	15 m	50-55	Matig		Dode takken	Ja	Ja		Buiten werk		

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

Bijlage 1: Bomenlijst

Nr.	Soort	IMAC-Code	Plant-jaar	Hoogte	Kroon-door-sneede (cm)	Stam-door-sneede (cm)	Conditie	Blijvende gebreken	Tijdelijke gebreken	Waardeval (>20cm)	Monumentaal (>50 jaar)	Verplantbaar	Werk	Groenplan	Opmerking
266	Es	FREXCELS	2006	0-6 m	1 m	<10	Redelijk			Nee			Buiten werk		Naast 266
267	Es	FREXCELS	1950	18-24 m	18 m	75-80	Redelijk		Dode takken	Ja	Ja		Buiten werk		
268	Populier	POEMARIL	1950	>24 m	22 m	120-125	Redelijk		Dode takken	Ja	Ja		Buiten werk		
269	Populier	POEMARIL	1950	>24 m	22 m	120-125	Redelijk		Dode takken	Ja	Ja		Buiten werk		
270	Populier	POEMARIL	1950	>24 m	15 m	80-85	Redelijk		Dode takken	Ja	Ja		Buiten werk		
271	Populier	POEMARIL	1950	>24 m	22 m	120-125	Redelijk		Dode takken	Ja	Ja		Buiten werk		
272	Populier	POEMARIL	1950	>24 m	18 m	100-110	Redelijk		Dode takken	Ja	Ja		Buiten werk		
273	Populier	POEMARIL	1950	>24 m	22 m	135-140	Redelijk		Dode takken	Ja	Ja		Buiten werk		
274	Populier	POEMARIL	1950	>24 m	22 m	120-125	Redelijk		Dode takken	Ja	Ja		Buiten werk		
275	Populier	POEMARIL	1950	>24 m	22 m	120-125	Redelijk		Dode takken	Ja	Ja		Buiten werk		
276	Es	FREXCELS	1980	18-24	14 m	55-60	Redelijk		Dode takken	Ja	Ja		Buiten werk		
277	Es	FREXCELS	1980	18-24	14 m	55-60	Redelijk		Dode takken	Ja	Ja		Buiten werk		
278	Grootblinde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
279	Grootblinde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
280	Grootblinde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
281	Grootblinde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
282	Grootblinde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
283	Grootblinde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
284	Grootblinde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk	Stamschade		Nee			Buiten werk		
285	Grootblinde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
286	Grootblinde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
287	Grootblinde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
288	Grootblinde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
289	Grootblinde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
290	Grootblinde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
291	Grootblinde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
292	Grootblinde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
293	Grootblinde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
294	Grootblinde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
295	Grootblinde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
296	Grootblinde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
297	Grootblinde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		

Danphe

Rapport 10-697-Noordzeebrug

blad 26

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzebrug

Bijlage 1: Bomenlijst

Nr.	Soort	IMAG-code	Plant-jaar	Plant-hoogte	Kroon-door-sneede (cm)	Stam-door-sneede (cm)	Conditie	Blijvende gebreken	Tijdelijke gebreken	Waardevol (>20cm)	Monumentaal (>50 jaar)	Verplantbaar	Werk	Groenplan	Opmerking
298	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
299	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
300	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
301	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
302	Witte abeel	POALBA	1980	18-24 m	11m	55-60	Redelijk			Ja			Buiten werk		
303	Populier	POEROBUS	1980	18-24 m	11m	55-60	Redelijk			Ja			Buiten werk		
304	Schietwilg	SAALBA	1976	15-18 m	8 m	75-80	Matig	Holle	Dode takken	Nee	Nee				Breukgevaar
305	Populier	POEROBUS	1976	>24 m	16 m	50-55	Redelijk		Dode takken	Ja			Talud	Vellen	
306	Schietwilg	SAALBA	1976	18-24 m	10 m	60-65	Matig	Holle	Dode takken	Nee			Talud	Vellen	
307	Populier	POEROBUS	1976	>24 m	16 m	50-55	Redelijk		Dode takken	Ja			Talud	Vellen	
308	Schietwilg	SAALBA	1976	18-24 m	6 m	45-50	Matig	Watermerksiekte	Dode takken	Ja			Talud	Vellen	
309	Populier	POEROBUS	1976	>24 m	18 m	55-60	Redelijk	Stamschaade	Dode takken	Ja			Talud	Vellen	
310	Populier	POEROBUS	1976	>24 m	16 m	50-55	Redelijk		Dode takken	Ja			Talud	Vellen	
311	Schietwilg	SAALBA	1976	0-6 m	3 m	45-50	Redelijk	Knotboom		Ja			Talud	Vellen	
312	Schietwilg	SAALBA	1976	0-6 m	3 m	35-40	Redelijk	Knotboom		Ja			Talud	Vellen	
313	Schietwilg	SAALBA	1976	0-6 m	3 m	45-50	Redelijk	Knotboom		Ja			Talud	Vellen	
314	Valdesdoom	ACCAMPES	1970	12-15 m	12 m	40-45	Goed	Plaktoetsel	Lage takken	Ja				Vellen	Zie H13
315	-														
322	Schietwilg	SAALBA	1970	18-24 m	15 m	70-80	Slecht	Kroonschaade	Afakeling						Zie H1 / H17
323	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	10 m	35-40	Redelijk								Zie H22
324	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	10 m	35-40	Redelijk								Zie H22
325	Es	FREWGLOR	1988	9-12 m	10 m	35-40	Redelijk								Zie H22
326	Es	FREWGLOR	1988	12-15 m	20 m	75-80	Redelijk		Dode takken	Ja			Buiten werk		
327	Es	FREWGLOR	1988	12-15 m	18 m	75-80	Redelijk		Dode takken	Ja			Buiten werk		
328	Populier	POEROBUS	1988	>24 m	18 m	145-150	Matig	Schimmelaantasting		Ja			Buiten werk		
329	Populier	POEROBUS	1988	>24 m	14 m	115-120	Matig			Ja			Buiten werk		
330	Populier	POEROBUS	1988	>24 m	18 m	115-120	Matig			Ja			Buiten werk		
331	Populier	POEROBUS	1988	>24 m	18 m	145-150	Matig			Ja			Buiten werk		
332	Populier	POEROBUS	1988	>24 m	18 m	115-120	Matig			Ja			Buiten werk		
333	Populier	POEROBUS	1988	>24 m	18 m	115-120	Matig			Ja			Buiten werk		
334	Populier	POEROBUS	1988	>24 m	18 m	145-150	Matig			Ja			Buiten werk		
335	Populier	POEROBUS	1988	>24 m	18 m	145-150	Matig		Dode takken	Ja			Buiten werk		

Danphe

Rapport 10-497-Noordzebrug

blad 27

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

Bijlage 1: Bomenlijst

Nr.	Soort	IMAC-code	Plant-jaar	Plant-hoogte	Kroon-door-sneede (cm)	Stam-door-sneede (cm)	Conditie	Blijvende gebreken	Tijdelijke gebreken	Waardevol (>20cm)	Monumentaal (>50 jaar)	Verplantbaar	Werk	Groenplan	Opmerking
336	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
337	Populier	POEROBUS	1988	>24 m	24 m	145-150	Matig			Ja			Buiten werk		
338	Populier	POEROBUS	1988	>24 m	18 m	115-120	Matig			Ja			Buiten werk		
339	Populier	POEROBUS	1988	>24 m	16 m	115-120	Matig			Ja			Buiten werk		
340	Populier	POEROBUS	1988	>24 m	18 m	115-120	Matig			Ja			Buiten werk		
341	Populier	POEROBUS	1988	>24 m	20 m	145-150	Matig		Dode takken	Ja			Buiten werk		
342	Populier	POEROBUS	1988	>24 m	20 m	125-130	Matig		Dode takken	Ja			Buiten werk		
343	Populier	POEROBUS	1988	>24 m	20 m	125-130	Matig		Dode takken	Ja			Buiten werk		
344	Grootbl.linde	TIPLATYP	1992	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
345	Grootbl.linde	TIPLATYP	1997	0-6 m	2 m	10-15	Redelijk			Nee			Buiten werk		
346	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	0-6 m	2 m	10-15	Redelijk			Nee			Buiten werk		
347	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	0-6 m	2 m	10-15	Redelijk			Nee			Buiten werk		
348	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
349	Es	FRENGLOR	1988	12-15 m	20 m	75-80	Redelijk		Dode takken	Ja			Buiten werk		
350	Meidoorn	CRPMAJOR	1988	0-6 m	2 m	15-20	Matig		Dode takken	Nee			Buiten werk		
351	Veldesdoorn	ACCESRI	1988	6-9 m	3 m	15-20	Matig			Nee			Buiten werk		
352	Veldesdoorn	ACCESRI	1988	9-12 m	3 m	15-20	Matig			Nee			Buiten werk		
353	Meidoorn	CRPMAJOR	1988	6-9 m	3 m	15-20	Matig	Holle		Nee			Buiten werk		
354	Veldesdoorn	ACCESRI	1988	9-12 m	4 m	20-25	Matig		Dode takken	Nee			Buiten werk		
355	Veldesdoorn	ACCESRI	1988	9-12 m	4 m	20-25	Matig		Worteloptuk	Ja			Buiten werk		
356	Meidoorn	CRPMAJOR	1988	6-9 m	3 m	15-20	Matig		Worteloptuk	Nee			Buiten werk		
357	Plataan	PLACERLF	1988	12-15 m	14 m	30-35	Redelijk		Worteloptuk	Ja			Buiten werk		
358	Holl.linde	TIEUROP	1978	15-18 m	10 m	45-50	Redelijk			Ja			Buiten werk		
359	Holl.linde	TIEUROP	1978	15-18 m	14 m	45-50	Redelijk			Ja			Buiten werk		
360	Holl.linde	TIEUROP	1978	15-18 m	12 m	35-40	Redelijk			Ja			Buiten werk		
361	Holl.linde	TIEUROP	1978	15-18 m	12 m	35-40	Redelijk			Ja			Buiten werk		
362	Holl.linde	TIEUROP	1978	15-18 m	12 m	35-40	Redelijk			Ja			Buiten werk		
363	Holl.linde	TIEUROP	1978	15-18 m	12 m	35-40	Redelijk			Ja			Buiten werk		
364	Holl.linde	TIEUROP	1978	15-18 m	8 m	45-50	Matig			Ja			Buiten werk		
365	Holl.linde	TIEUROP	1978	15-18 m	10 m	45-50	Redelijk	Stamschade		Ja			Buiten werk		
366	Holl.linde	TIEUROP	1978	15-18 m	10 m	45-50	Redelijk			Ja			Buiten werk		
367	Holl.linde	TIEUROP	1978	15-18 m	12 m	35-40	Redelijk		Dode takken	Ja			Buiten werk		
368	Holl.linde	TIEUROP	1978	12-15 m	10 m	45-50	Redelijk		Klimop	Ja			Buiten werk		

Damph

Rapport 10-697-Noordzeebrug

blad 28

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

Bijlage 1: Bomenlijst

Nr.	Soort	IMAC-Code	Plant-jaar	Hoogte	Kroon- doorsnede	Stam- doorsnede (cm)	Conditie	Blijvende gebreken	Tijdelijke gebreken	Waardeval (>20cm)	Monumentaal (>50 jaar)	Verplantbaar	Werk	Groenplan	Opmerking
369	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
370	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
371	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
372	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
373	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
374	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
375	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
376	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
377	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
378	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
379	Veldesdoorn	ACCAMPES	1970	12-15 m	12 m	45-50	Redelijk			Ja			Buiten werk		
380	Veldesdoorn	ACCAMPES	1970	12-15 m	12 m	45-50	Redelijk			Ja			Buiten werk		
381	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
382	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
383	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
384	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
385	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
386	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
387	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
388	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
389	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
390	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
391	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
392	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
393	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
394	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
395	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
396	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
397	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
398	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
399	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
400	Grootbl.linde	TIPLATYP	1983	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
401	Grootbl.linde	TIPLATYP	1983	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		

Danphe

Rapport IO-697-Noordzeebrug

Blad 29

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzebrug

Bijlage 1: Bomenlijst

Nr.	Soort	IMAG-Code	Plant-jaar	Hoogte	Kroon- doorsnede (cm)	Stam- doorsnede (cm)	Conditie	Blijvende gebreken	Tijdelijke gebreken	Waardevol (>20cm)	Monumentaal (>50 jaar)	Verplantbaar	Werk	Groenplan	Opmerking
402	Populier	POEMARIL	1960	>24 m	16 m	80-85	Redelijk			Ja	Ja		Buiten werk		
403	Populier	POEMARIL	1960	>24 m	16 m	80-85	Redelijk			Ja	Ja		Buiten werk		
404	Populier	POEMARIL	1960	>24 m	16 m	80-85	Redelijk			Ja	Ja		Buiten werk		
405	Populier	POEMARIL	1960	>24 m	16 m	80-85	Redelijk			Ja	Ja		Buiten werk		
406	Populier	POEMARIL	1960	>24 m	18 m	80-85	Redelijk			Ja	Ja		Buiten werk		
407	Grootbl.linde	TIPLATYP	1983	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
408	Populier	POEMARIL	1960	>24 m	16 m	80-85	Redelijk			Ja	Ja		Buiten werk		
409	Populier	POEMARIL	1960	>24 m	18 m	80-85	Redelijk	Stamschade		Ja	Ja		Buiten werk		
410	Populier	POEMARIL	1960	>24 m	16 m	80-85	Redelijk			Ja	Ja		Buiten werk		
411	Populier	POEMARIL	1960	>24 m	16 m	80-85	Redelijk			Ja	Ja		Buiten werk		
412	Velidesdoom	ACCAMPES	1980	12-15 m	14 m	40-45	Redelijk			Ja			Buiten werk		
413	Populier	POEMARIL	1960	>24 m	16 m	80-85	Redelijk			Ja	Ja		Buiten werk		
414	Velidesdoom	ACCAMPES	1970	12-15 m	10 m	25-30	Redelijk			Ja			Buiten werk		
415	Es	FREWGLOR	1968	12-15 m	16 m	70-75	Redelijk		Dode takken	Ja			Buiten werk		
416	Populier	POEROBUS	2007	>24 m	20 m	145-150	Matig		Dode takken	Ja			Buiten werk		
417	Holl.linde	TIEUROP	2007	0-6 m	2 m	<10	Redelijk			Nee			Buiten werk		
418	Holl.linde	TIEUROP	2007	0-6 m	2 m	<10	Redelijk			Nee			Buiten werk		
419	Holl.linde	TIEUROP	2007	0-6 m	2 m	<10	Redelijk			Nee			Buiten werk		
420	Holl.linde	TIEUROP	2007	0-6 m	2 m	<10	Redelijk			Nee			Buiten werk		
421	Holl.linde	TIEUROP	2007	0-6 m	2 m	<10	Redelijk			Nee			Buiten werk		
422	Holl.linde	TIEUROP	2007	0-6 m	2 m	<10	Redelijk			Nee			Buiten werk		
423	Populier	POEROBUS	1970	>24 m	14 m	75-80	Redelijk		Dode takken	Ja			Buiten werk		
424	Populier	POEROBUS	1970	>24 m	14 m	75-80	Redelijk		Dode takken	Ja			Buiten werk		
425	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
426	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
427	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
428	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk			Nee			Buiten werk		
429	Holl.linde	TIEUROP	1987	6-9 m	3 m	15-20	Redelijk						Buiten werk		
437	-														
438	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	0-6 m	2 m	<10	Redelijk	Kroonschade					Buiten werk		
439	Grootbl.linde	TIPLATYP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk						Buiten werk		

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

Bijlage 1: Bomenlijst

Nr.	Soort	IMAGS-Code	Plant-jaar	Hoogte	Kroon-door-sneede (cm)	Stam-door-sneede (cm)	Conditie	Blijvende gebreken	Tijdelijke gebreken	Waardeval (>20cm)	Monumentaal (>50 jaar)	Verplantbaar	Werk	Groenplan	Opmerking
440	Hollinde	TIEUROP	1987	6-9 m	4 m	15-20	Redelijk						Buiten werk		
463															
501	Plataan	PLACERIF	1980	12-15 m	10 m	35-40	Redelijk			Ja			Rand werk	Begeleiding	Bushalle
502	Hollinde	TIEUROP	1980	15-18 m	12 m	40-50	Goed		Lage takken	Ja	Ja		Rand werk	Afsterming	
508															
509	Hollinde	TIEUROP	1980	12-15 m	11 m	35-40	Goed		Lage takken	Ja	Ja		Rand werk	Afsterming	
514															
509	Bolesboom	ACPGLOBO	1980	9-12 m	11 m	35-40	Redelijk			Ja			Rand werk	Afsterming	
514															
H1	Es, esdoorn, els, schietwilg		12,5a	18-24 m		30-40				Nee			Rand werk	Deels vellen	Rand
H2	Es, schietwilg		43,1a	>24		30-40				Nee			Rand werk		
H3	Es, els, esdoorn		28a	15-18		25-30				Ja			Talud	Vellen	Grondverzet
H4	Es, els, esdoorn		11,9a	15-18		25-30				Ja			Talud	Vellen	Grondverzet
H5	Els, schietwilg		250m	12-15		25-30				Ja			Buiten werk		
H6	Populier (es)		20,4a	>24		50-60				Ja			Buiten werk		
H7	Es, els, esdoorn		24,6a	15-18		25-30				Ja			Buiten werk		
H8	Populier (es)		4,1a	>24		50-60				Ja			Buiten werk		
H9	Es (els, esdoorn)		5,9a	15-18		35-40				Ja			Rand werk	Afsterming	
H10	Es, els, esdoorn		9,7a	12-15		25-30				Ja			Rand werk	Afsterming	
H11	Es, els, esdoorn		11a	12-15		25-30				Ja			Buiten werk		
H12	Es, els		1,25a	15-18		35-40				Ja			Buiten werk		
H13	Veldesboom, es, linde, haagbeuk		4a	12-15		30-35				Ja			Buiten werk		
H14	Es, els, esdoorn		9,5a	12-15		20-25				Ja			Talud	Afsterming	Deels
H15	Es, els, esdoorn		14,3a	15-18		20-25				Nee			Talud	Afsterming	Deels
H16	Es		7,3a	12-15		20-25				Ja			Talud	Deels vellen	
H17	Es, esdoorn, els		23,5a	12-16		30-35				Ja			Buiten werk		
H18	Populier, schietwilg (es)		19,9a	>24		50-60				Nee			Buiten werk		
H19	Hakhout; bomen individueel		11a	12-15		30-35				Ja			Buiten werk		
H20	Hakhout; bomen individueel		3a							Ja			Buiten werk		
H21	Hakhout, linde, schietwilg		22,2a	12-15		30-35				Nee			Kruispunt	Vellen	Afgezet door gasunie

Danphe

Rapport 10-697-Noordzeebrug

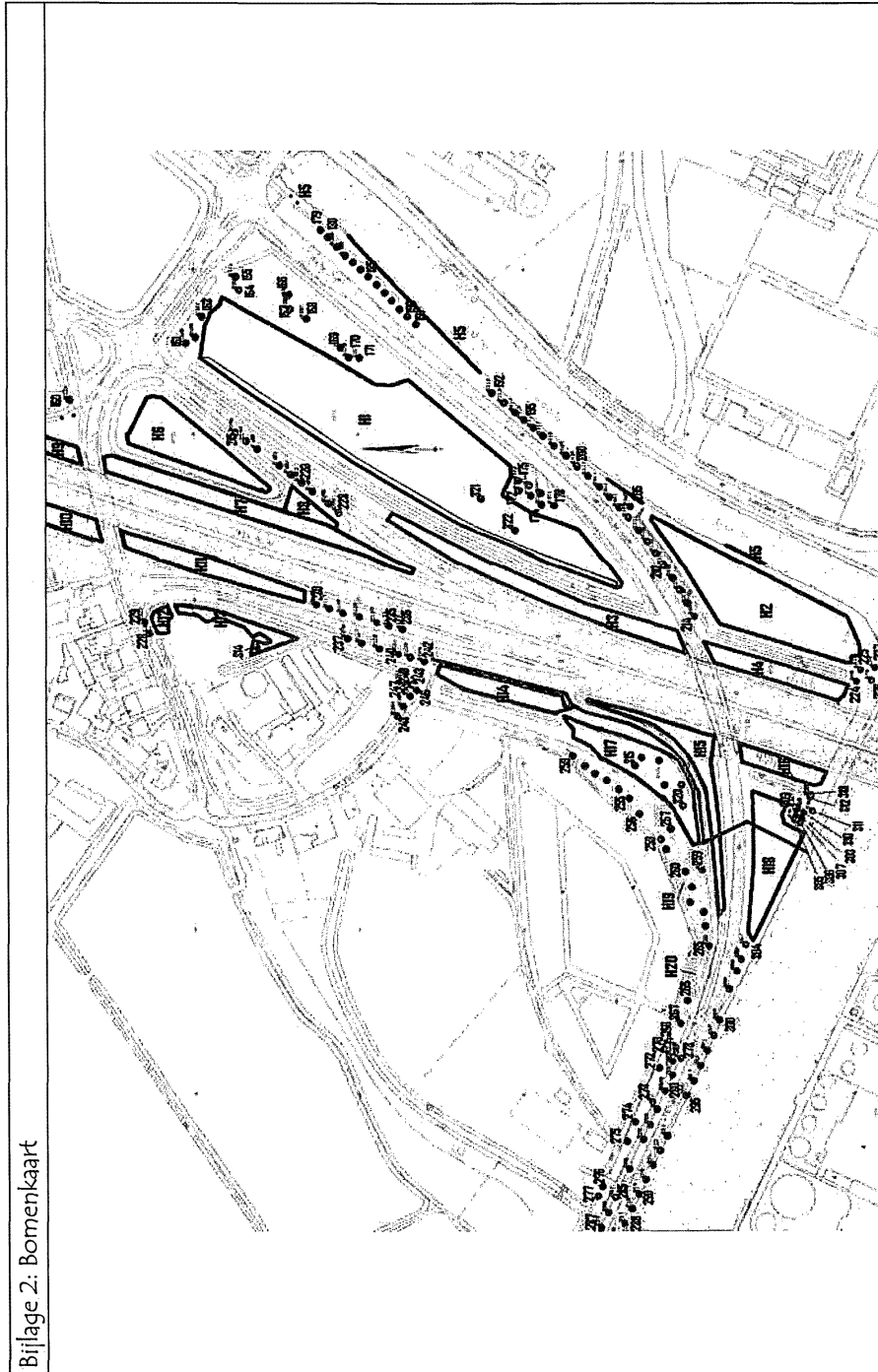
blad 31

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

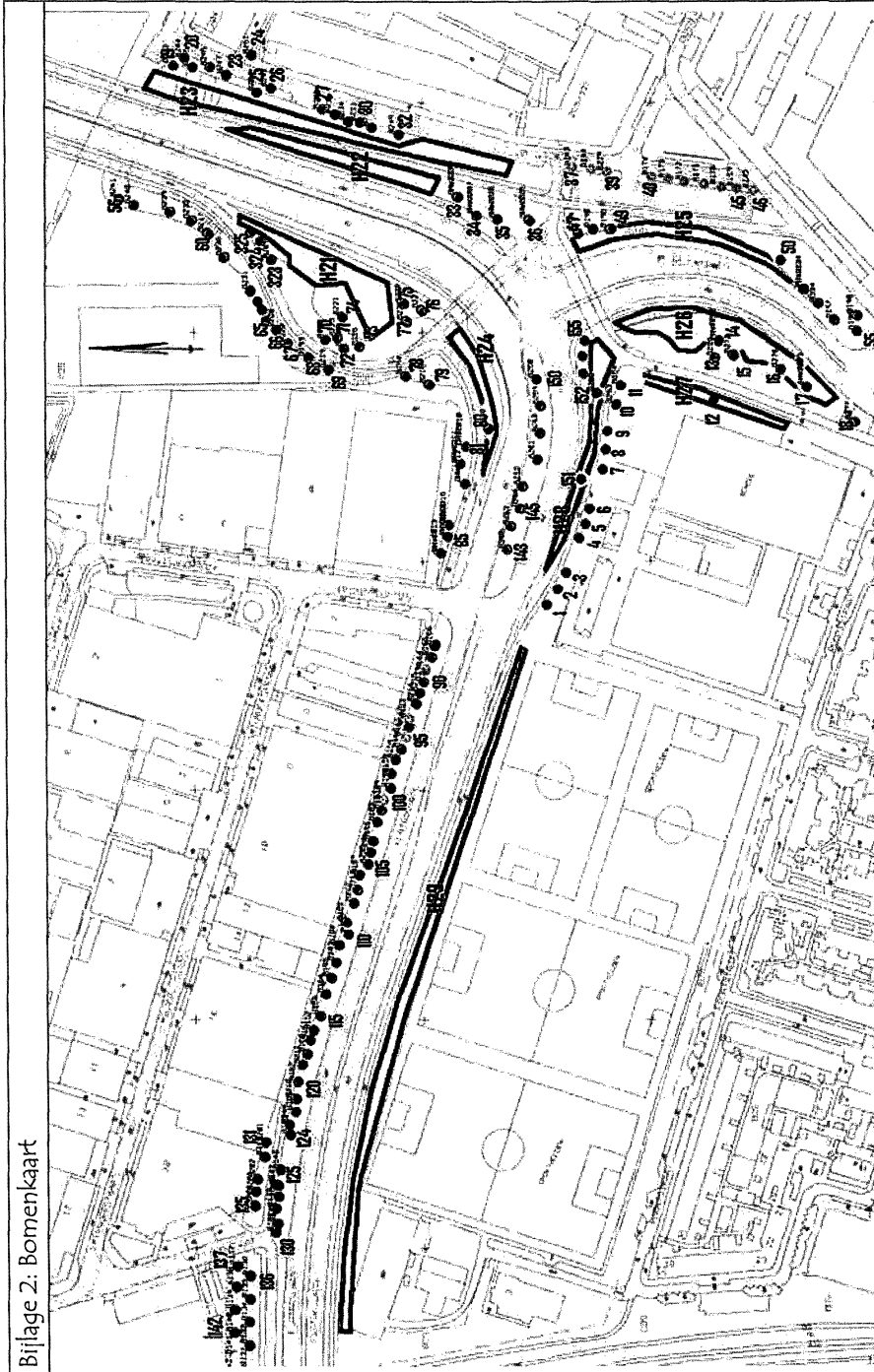
Bijlage 1: Bomenlijst

Nr.	Soort	IMAG-Code	Plant-jaar	Hoogte	Kroon-door-snedes (cm)	Stam-door-snedes (cm)	Conditie	Blijvende gebreken	Tijdelijke gebreken	Waardevol (>20cm)	Monumentaal (>50 jaar)	Verplantbaar	Werk	Groenplan	Opmerking
H22	Hakhout; bomen individueel		14,6aa	2,00						Ja			Kruispunt	Vellen	
H23	Hakhout; bomen individueel		17,1a	2,00						Ja			Talud	Vellen	
H24	Hakhout; bomen individueel		4,6a	2,00						Ja			Kruispunt	Vellen	
H25	Hakhout; bomen individueel		9,6a	2,00						Ja			Kruispunt	Vellen	
H26	Hakhout; bomen individueel		15,1a	2,00						Ja			Kruispunt	Vellen	
H27	Hakhout; bomen individueel		4,5a	2,00						Ja			Kruispunt	Vellen	
H28	Hakhout; bomen individueel		6,6a	2,00						Ja			Kruispunt	Vellen	
H29	Hakhout; bomen niet ind.		18,9a	> 24			Slecht	Aftakeling		Nee	Nee		Spot	Vellen	

Voor de conditieklassen werd het model van Roloff (A. Roloff, 2001: Baumkronen) aangehouden, een indeling op basis van de knop- of bladbezetting en twijgontwikkeling. De conditieklassen **goed** geeft bomen weer die nog volop zijn gericht op expansie van het kroonvolume. In de conditieklassen **redelijk** vinden we bomen waarvan de ontwikkeling stagneert (gebreken, aantastingen, ouderdom, groeiplaats). Wanneer de stagnatie in de ontwikkeling van het twijghout leidt tot slijf van takken en takken worden de kronen ijler. De bomen zijn niet meer in staat om te investeren in uitbreiding van het kroonvolume. Een iets ijlere kroon leidt tot de indeling in de conditieklassen **matig** (regressie). Uitgebreide twijg- en taksterfte wordt als **slecht** geklassificeerd (aftakeling).



Bijlage 2: Bomenkaart



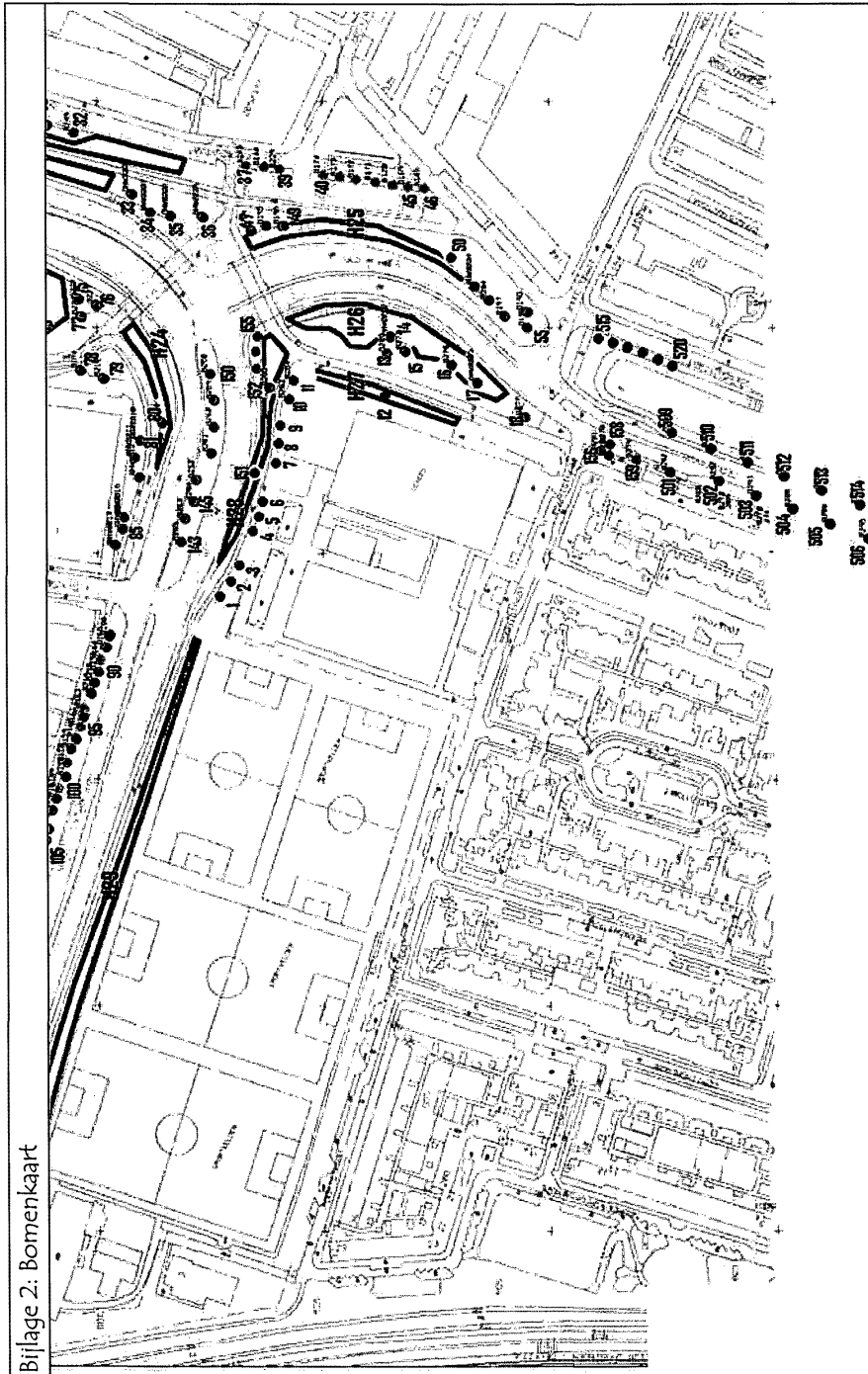
Bijlage 2: Bomenkaart

Danphe

Rapport 10-697-Noordzeebrug

blad 34

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug



blad 35

Rapport IO-697-Noordzeebrug

Danphe

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzebrug

BIJLAGE

GROENPLAN NOORDZEEBRUG							
Overzicht te kappen, handhaven of verplanten bomen en re rooien en handhaven bosplantsoen behorende bij de tekening Groenplan Noordzebrug juni 2011							
nr.	soort	conditie	waardevol (>20cm)	Monumentaal (>50 jaar)	verplanten < 20cm	kappen >20cm dsn	opmerkingen
1	Schietwilg	Slecht	Ja	Ja		1	
2	Es	Redelijk	Ja			1	
3	Es	Redelijk	Ja			1	
4	Es	Redelijk	Ja			1	
5	Es	Redelijk	Ja			1	
6	Es	Matig	Nee			1	
7	Schietwilg	Matig	Ja			1	
8	Eldoorn	Redelijk	Ja			1	
9	Eldoorn	Redelijk	Ja			1	
10	Eldoorn	Redelijk	Ja			1	
11	Eldoorn	Redelijk	Ja			1	in H27*
12	Eldoorn	Redelijk	Ja			1	
13	Populier	Redelijk	Ja			1	
14	Plataan	Redelijk	Ja			1	
15	Plataan	Redelijk	Ja			1	
16	Es	Redelijk	Ja			1	in H26*
17	Es	Redelijk	Ja			1	in H26*
18	Es	Redelijk	Ja			1	
19	Es	Redelijk	Ja			1	in H23*
20	Es	Redelijk	Ja			1	in H23*
21	Es	Redelijk	Ja			1	in H23*
22	Es	Redelijk	Ja			1	in H23*
23	Es	Redelijk	Ja			1	in H23*
24	Es	Matig	Ja			1	
25	Grauwe abeel	Redelijk	Ja			1	in H23*
26	Es	Redelijk	Ja			1	in H23*
27	Grauwe abeel	Redelijk	Ja			1	in H23*
28	Es	Redelijk	Ja			1	in H23*
29	Es	Redelijk	Ja			1	in H23*
30	Es	Redelijk	Ja			1	in H23*
31	Es	Redelijk	Ja			1	in H23*
32	Grauwe abeel	Redelijk	Ja			1	in H23*
33	Eldoorn	Redelijk	Ja			1	in H22*
35	Schietwilg	nb	Nee				in H22*
36	Schietwilg	Matig	Nee				in H22*
37	Zuilhaagbeuk	Matig	Nee		1		

4N

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzebrug

nr.	soort	conditie	waardevol (>20cm)	Monumentaal (>50 jaar)	verplanten < 20cm >20cm	kappen < 20cm dsn >20cm dsn	behouden	opmerkingen
38	Zuilhaagbeuk	Matig	Nee		1			
39	Zuilhaagbeuk	Matig	Nee		1			
40	Zuilhaagbeuk	Matig	Nee		1			
41	Zuilhaagbeuk	Matig	Nee		1			
42	Zuilhaagbeuk	Matig	Nee		1			
43	Zuilhaagbeuk	Matig	Nee		1			
44	Zuilhaagbeuk	Matig	Nee		1			
45	Zuilhaagbeuk	Matig	Nee		1			
46	Zuilhaagbeuk	Matig	Nee		1			
47	Holl.linde	Redelijk	Ja			1		
48	Holl.linde	Redelijk	Ja			1		
49	Haagbeuk	Redelijk	Ja					in H25*
50	Es	Redelijk	Ja					in H25*
51	Es	Redelijk	Ja					in H25*
52	Es	Redelijk	Ja			1		
53	Es	Redelijk	Ja			1		
54	Es	Redelijk	Ja			1		
55	Es	Redelijk	Ja			1		
56	Es	Redelijk	Ja			1		
57	Es	Redelijk	Ja			1		
58	Es	Redelijk	Ja			1		
59	Es	Redelijk	Ja			1		
60	Es	Redelijk	Ja			1		
61	Es	Redelijk	Ja			1		
62	Es	Redelijk	Ja			1		
63	Haagbeuk	Redelijk	Nee			1		
64	Esdoorn	Redelijk	Nee			1		
65	Haagbeuk	Redelijk	Nee			1		
66	Populier	Redelijk	Ja					
67	Grauwe abeel	Redelijk	Ja			1		
68	Esdoorn	Matig	Ja			1		
69	Grauwe abeel	Redelijk	Ja			1		
70	Grauwe abeel	Redelijk	Ja			1		
71	Grauwe abeel	Redelijk	Ja			1		
72	Grauwe abeel	Redelijk	Ja			1		
73	Grauwe abeel	Redelijk	Ja			1		
74	Holl.linde	Redelijk	Ja					in H21*
75	Schietwilg	Matig	Ja					in H21*
76	Schietwilg	Matig	Ja					in H21*
77	Schietwilg	Matig	Ja			1		
78	Harbl.els	Redelijk	Nee					
79	Schietwilg	Redelijk	Ja			1		
80	Ratelpopulier	Redelijk	Ja					
81	Goudes	Redelijk	Nee			1		in H24*
82	Goudes	Redelijk	Nee			1		

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

nr.	soort	conditie	waardevol (>20cm)	Montumentaal (>50 jaar)	verplanten < 20cm >20cm	kappen < 20cm dsn >20cm dsn	behouden	opmerkingen
83	Goudes	Redelijk	Nee			1		
84	Ames	Redelijk	Nee			1		
85	Ames	Redelijk	Nee			1		
86	Ames	Redelijk	Nee			1		
87	Es	Redelijk	Ja			1		
88	Es	Redelijk	Ja			1		
89	Plataan	Redelijk	Ja		1			
90	Esdoorn	Redelijk	Ja			1		
91	Eis	Redelijk	Ja			1		
92	Eis	Redelijk	Ja			1		
93	Plataan	Redelijk	Ja		1			
94	Es	Redelijk	Nee			1		
95	Plataan	Redelijk	Ja		1			
96	Es	Redelijk	Nee			1		
97	Holl.linde	Redelijk	Nee			1		
98	Es	Redelijk	Ja			1		
99	Holl.linde	Redelijk	Ja			1		
100	Holl.linde	Redelijk	Ja		1			
101	Es	Redelijk	Nee			1		
102	Esdoorn	Redelijk	Ja			1		
103	Plataan	Redelijk	Ja			1		
104	Es	Redelijk	Ja			1		
105	Holl.linde	Redelijk	Ja			1		
106	Es	Redelijk	Ja			1		
107	Holl.linde	Redelijk	Ja			1		
108	Eis	Redelijk	Ja			1		
109	Es	Redelijk	Ja			1		
110	Es	Matig	Ja			1		
111	Es	Redelijk	Ja			1		
112	Holl.linde	Redelijk	Ja			1		
113	Es	Matig	Ja			1		
114	Es	Redelijk	Nee			1		
115	Es	Redelijk	Ja			1		
116	Es	Redelijk	Nee			1		
117	Es	Redelijk	Nee			1		
118	Holl.linde	Slecht	Nee			1		
119	Eis	Redelijk	Ja			1		
120	Es	Redelijk	Ja			1		
121	Eis	Redelijk	Ja			1		
122	Es	Redelijk	Ja			1		
123	Esdoorn	Matig	Nee			1		
124	Esdoorn	Redelijk	Ja			1		
125	Plataan	Redelijk	Ja			1		
126	Es	Redelijk	Ja			1		
127	Es	Redelijk	Ja			1		

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

nr.	soort	conditie	waardevol (>20cm)	Monumentaal (>50 jaar)	verplanten < 20cm >20cm	kappen < 20cm dsn >20cm dsn	behouden	opmerkingen
128	Holl.linde	Redelijk	Ja				1	
129	Esdooen	Redelijk	Ja				1	
130	Populier	Redelijk	Ja				1	
131	Esdooen	Matig	Ja				1	
132	Sierappel	Redelijk	Nee				1	
133	Holl.linde	Redelijk	Ja				1	
134	Esdooen	Redelijk	Ja				1	
135	Esdooen	Redelijk	Ja				1	
143	Es	Redelijk	Ja		1			
144	Es	Redelijk	Ja			1		
145	Es	Redelijk	Ja			1		
146	Es	Redelijk	Nee					
147	Es	Redelijk	Ja			1		
148	Es	Redelijk	Ja			1		
149	Es	Redelijk	Ja			1		
150	Es	Matig	Ja			1		
151	Velddoorn	Redelijk	Ja					in H28*
152	Plataan	Redelijk	Ja					in H28*
153	Velddoorn	Goed	Ja					in H28*
154	Es	Goed	Ja					in H28*
155	Es	Goed	Ja					in H28*
156	Holl.linde	Redelijk	Ja			1		
157	Holl.linde	Redelijk	Ja			1		
158	Holl.linde	Redelijk	Ja			1		
159	Holl.linde	Redelijk	Ja			1		
172	Schietwilg	Slecht	Nee				1	in H1* Beheermaatregel, knotten
173	Schietwilg	Slecht	Nee				1	in H1* Beheermaatregel, knotten
174	Schietwilg	Slecht	Nee				1	in H1* Beheermaatregel, knotten
175	Schietwilg	Slecht	Nee				1	
176	Schietwilg	Slecht	Nee				1	
177	Schietwilg	Slecht	Nee				1	
178	Schietwilg	Slecht	Nee				1	
192	Populier	Redelijk	Ja				1	
193	Populier	Redelijk	Ja				1	
194	Populier	Redelijk	Ja				1	
195	Populier	Redelijk	Ja				1	
196	Populier	Redelijk	Ja				1	
197	Holl.lep	Goed	Ja				1	
198	Holl.lep	Goed	Ja				1	
199	Holl.lep	Goed	Ja				1	
200	Holl.lep	Goed	Ja				1	
201	Holl.lep	Goed	Ja				1	

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzebrug

nr.	soort	conditie	waardevol (>50cm)	Monumentaal (>50 jaar)	verplanten < 20cm >20cm	kappen < 20cm dsn >20cm dsn	behouden	opmerkingen
202	Holl.lep	Goed	Ja				1	
203	Holl.lep	Goed	Ja				1	
204	Populier	Redelijk	Ja				1	
205	Populier	Redelijk	Ja				1	
206	Populier	Redelijk	Ja				1	
207	Holl.lep	Redelijk	Ja				1	
208	Holl.lep	Redelijk	Ja				1	
209	Holl.lep	Redelijk	Ja				1	
210	Holl.lep	Redelijk	Ja				1	
211	Holl.lep	Redelijk	Ja				1	
212	Holl.lep	Redelijk	Ja				1	
213	Holl.lep	Redelijk	Ja				1	
215	Populier	Redelijk	Ja			1		
216	Populier	Redelijk	Ja			1		
217	Populier	Redelijk	Ja			1		
218	Populier	Redelijk	Ja			1		
219	Populier	Redelijk	Ja			1		
220	Populier	Redelijk	Ja			1		
221	Populier	Redelijk	Ja			1		
222	Es	Redelijk	Ja			1		
223	Es	Redelijk	Ja			1		
224	Populier	Redelijk	Ja			1		
225	Populier	Redelijk	Ja			1		
226	Populier	Redelijk	Ja			1		
227	Populier	Redelijk	Ja			1		
228	Es	Redelijk	Ja				1	
229	Es	Redelijk	Ja				1	
230	Noordse esdoorn	Redelijk	Ja				1	
231	Noordse esdoorn	Redelijk	Nee				1	
232	Noordse esdoorn	Redelijk	Ja				1	
233	Noordse esdoorn	Redelijk	Nee				1	
234	Noordse esdoorn	Redelijk	Ja				1	
235	Noordse esdoorn	Redelijk	Ja		1		1	
236	Noordse esdoorn	Redelijk	Ja				1	
237	Noordse esdoorn	Redelijk	Ja				1	
238	Noordse esdoorn	Redelijk	Ja				1	
239	Noordse esdoorn	Redelijk	Nee		1		1	
240	Noordse esdoorn	Redelijk	Nee				1	
241	Noordse esdoorn	Redelijk	Ja				1	
242	Noordse esdoorn	Redelijk	Ja				1	
305	Populier	Redelijk	Ja			1		
306	Schietwilg	Matig	Nee			1		
307	Populier	Redelijk	Ja			1		

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzebrug

nr.	soort	conditie	waardevol (>50cm)	Monumentaal (>50 jaar)	verplanten < 20cm	>20cm	kappen < 20cm dsn	>20cm dsn	behouden	opmerkingen
308	Schietwilg	Matig	Ja				1			
309	Populier	Redelijk	Ja				1			
310	Populier	Redelijk	Ja				1			
311	Schietwilg	Redelijk	Ja				1			
312	Schietwilg	Redelijk	Ja				1			
313	Schietwilg	Redelijk	Ja				1			
314	Veldestoorn	Goed	Ja							in H13*
323	Es	Redelijk	Ja							in H21*
324	Es	Redelijk	Ja							in H21*
325	Es	Redelijk	Ja							in H21*
H1	Es, esdoorn, els, schietwilg		Nee				1060	11430		
H2	Es, schietwilg		Nee					4311		
H3	Es, els, esdoorn		Ja				2504			
H4	Es, els, esdoorn		Ja				1192			
H6	Populier (es)		Ja					2040		
H7	Es, els, esdoorn		Ja					2463		
H8	Populier (es)		Ja					412		
H9	Es (els, esdoorn)		Ja					590		
H10	Es, els, esdoorn		Ja					970		
H11	Es, els, esdoorn		Ja					1100		
H12	Es, els		Ja					125		
H13	Veldestoorn, es, linde, haagbeuk		Ja					400		
H14	Es, els, esdoorn		Ja					946		
H15	Es, els, esdoorn		Nee					1432		
H16	Es, Els		Ja				400	334		
H17	Es, esdoorn, els		Ja					2350		
H18	Populier, schietwilg (es)		Nee					1994		
H21	Hakhout, linde, schietwilg		Nee				2225			
H22	Hakhout, bomen individueel		Ja				1465			
H23	Hakhout, bomen individueel		Ja				1710			
H24	Hakhout, bomen individueel		Ja				460			
H25	Hakhout, bomen individueel		Ja				965			
H26	Hakhout, bomen individueel		Ja				1514			
H27	Hakhout, bomen individueel		Ja				450			
H28	Hakhout, bomen individueel		Ja				660			
H29	Hakhout, bomen niet ind.	Slecht	Nee				1890			
Totaal bomen (aantal):					10	6	16	100	54	
Totaal bosplantsoen (m2):					0	0	0	16495	30897	

Raadsvoorstel - Aanvullende kredietaanvraag Noordzeebrug

nr.	soort	conditie	waardevol (>20cm)	Monumentaal (>50 jaar)	verplanten < 20cm >20cm	kappen < 20cm dsn >20cm dsn	bijhouden	opmerkingen
	Deze bomenlijst is gebaseerd op de volgende documenten:							
	- bomeninventarisatie Noordzeebrug Groningen - Damphe bv - rapport 10-697 - september 2010							
	- (tekening) Vervanging Noordzeebrug Planontwerp zuidzijde - tek.nr. VO-0709-01 - getekend 22-09-2010 - Provincie Groningen							
	- (tekening) Vervanging Noordzeebrug Planontwerp noordzijde - tek.nr. VO-0709-02 - getekend 22-09-2011 - Provincie Groningen							
	- (tekening) Groenplan Noordzeebrug, overzicht te kappen, handhaven of verplanten... - Grontmij i.o.v. provinciale Groningen - juni 2011							
	- (tekening) Groenplan Noordzeebrug, - Grontmij i.o.v. provincie Groningen - juni 2011							

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2010 en begroting 2012

Bestuursdienst



RAADSVoorSTEL:

2010-2011

Ons kenmerk: MD 11.2680891

Registratienummer : GR 11.

Ingekomen op :

Onderwerp: ARCG jaarrapport 2010 en begroting 2012

Groningen, **29 JUL 2011**

Aan de raad,

De ARCG (Afvalbeheer Regio Centraal Groningen) is een gemeenschappelijke regeling (GR) van acht Groninger gemeenten die als doel heeft het gemeenschappelijk beheer van afvalstromen. Dit kan zowel de inzameling als de verwerking betreffen.

Overigens is het ARCG-bestuur, in het verlengde van de belangen van aangesloten gemeenten, ook actief als het gaat om landelijke ontwikkelingen. Voorbeelden daarvan zijn afspraken met betrekking tot bron- en nascheiding van kunststoffen, en de inzet voor het behoud en de uitbreiding van statiegeld.

Jaarlijks stelt het bestuur van de GR een begroting vast, die u als bijlage aantreft. Conform artikel 26 van de gemeenschappelijke regeling wordt deze toegezonden aan de raden van de deelnemende gemeenten. Bijgaande begroting is in de vergadering van het dagelijks bestuur van 7 juli 2011 besproken.

De begroting dient voor 15 juli aan Gedeputeerde Staten te worden aangeboden. Daarom hanteert het bestuur van de ARCG de volgende procedure:

- vaststelling van de begroting in de bestuursvergadering (heeft plaatsgevonden op 7 juli 2011);
- toezending aan de raden (via de colleges van B&W) met de mogelijkheid tot inbrenging van zienswijzen;
- verzending van de begroting aan Gedeputeerde Staten (voor 15 juli);
- bespreking zienswijzen in de bestuursvergadering (najaar 2011).

Het bestuur van de ARCG verzoekt u eventuele zienswijzen kenbaar te maken vóór 1 oktober 2011. Indien deze zienswijzen naar het oordeel van het bestuur tot aanpassing van de begroting leiden, worden deze met een begrotingswijziging doorgevoerd.

Het eveneens bijgevoegde jaarrapport 2010 van de gemeenschappelijke regeling is door het bestuur vastgesteld in de vergadering van 24 maart 2011. In overeenstemming met artikel 27 wordt het jaarrapport met daarin het jaarverslag en de jaarrekening ter kennisneming aan de raden van de deelnemende gemeenten toegezonden.

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2010 en begroting 2012

2

Aangezien er voor de begroting 2012 van de ARCG sprake is van een beperkte tariefsstijging (ca. 0,6%) en er voor het overige geen significante veranderingen die van invloed zijn op het beleid te melden zijn, stellen wij u voor de stukken voor kennisgeving aan te nemen.

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

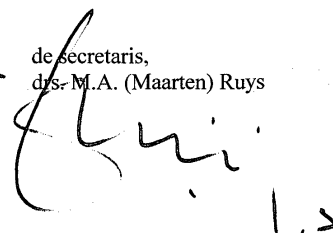
- I. kennis te nemen van het jaarrapport 2010 van de gemeenschappelijke regeling Afvalbeheer Regio Centraal Groningen (ARCG);
- II. kennis te nemen van de ontwerp-begroting 2012 van de gemeenschappelijke regeling Afvalbeheer Regio Centraal Groningen (ARCG);
- III. geen zienswijze kenbaar te maken aan het bestuur van de gemeenschappelijke regeling Afvalbeheer Regio Centraal Groningen (ARCG).

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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

ba

1.5

Raadsvoorstel - Begrotingswijziging tbv de sanering ter plaatse van het Helperplein

Bestuursdienst



RAADSVoorSTEL:

2010-2011

Ons kenmerk: MD 11.2538203

Registratienummer : GR 11.

Ingekomen op :

Onderwerp: Begrotingswijziging ten behoeve van de sanering ter plaatse van het Helperplein.

Groningen, - 4 AUG 2011

Aan de raad,

Op 18 november 2010 hebben wij uw raad geïnformeerd over de asbestverontreiniging in de tuinen van de woningen aan het Helperplein 6 t/m 34. We hebben daarbij aangegeven dat er geen risico's voor de bewoners zijn, maar dat zij wel met beperkingen te maken hebben. Het is onze bestuurlijke wens geweest om deze beperkingen weg te nemen.

Vanwege de complexe juridische vragen die hierin een rol spelen, hebben we onderscheid gemaakt tussen de aanpak van de voortuinen en van de achtertuinen. Voor de voortuinen heeft uw raad op 15 december 2010 een krediet beschikbaar gesteld van € 200.000,- vanuit de "reserve bodemsanering". Daarbij is aangegeven dat we met betrekking tot de achtertuinen bezig waren te onderzoeken of een mogelijke veroorzaker aansprakelijk kon worden gesteld.

We hebben ingeschat dat een formeel juridisch traject hiertoe misschien succesvol zou kunnen aflopen, maar dat de bewoners niet gebaat zouden zijn bij een langdurig juridisch traject. We hebben om die reden ingezet op een minnelijke oplossing tussen de gemeente en de vermeende veroorzaker. Dit is gelukt. Eén en ander impliceert echter dat ook voor de aanpak van de achtertuinen de gemeente kosten moet maken. De afspraak die met de vermeende veroorzaker is gemaakt, houdt in dat beiden de helft van de kosten van de sanering van de achtertuinen zullen dragen.

Om van de zijde van de gemeente aan deze afspraak te kunnen voldoen, wordt voorgesteld een bedrag van € 250.000,- (exclusief BTW) uit de "reserve bodemsanering" aan te wenden. Hiervoor is een begrotingswijziging noodzakelijk.

Raadsvoorstel - Begrotingswijziging tbv de sanering ter plaatse van het Helperplein

2

Begrotingswijziging 2011 Sanering Helperplein							
Betrokken dienst(en)	Milieudienst						
Naam voorstel	Sanering achtertuinen Helperplein						
Besluitvorming (orgaan + datum + nummer)	<titel en datum raad> (bij interne wijzigingen niet van toepassing)						
Incidenteel / Structureel	I						
Soort wijziging	Exploite						
Tijdsplanning krediet	2011						
Deel	Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
9.3	Onderhoud en beheer openbare Ruimte	250		-250		250	0
				0			0
	Totalen begrotingswijziging	250		-250	0	250	0
<i>Inhoudelijk toelichting op de begrotingswijziging</i>							
zie toelichting in raadsvoorstel							

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

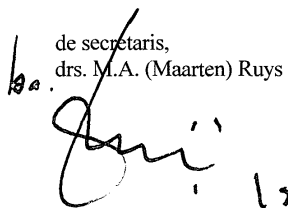
- I. een bedrag beschikbaar te stellen van € 250.000,-- (exclusief BTW);
- II. het bedrag voor het saneren van de achtertuinen Helperplein 6 t/m 34 te dekken uit de "reserve bodemsanering";
- III. de gemeentebegroting 2011 dienovereenkomstig te wijzigen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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



Raadsvoorstel - Nacalculatie containermanagement

Bestuursdienst



RAADSVORSTEL:

2010-2011

Ons kenmerk: MD 11.2651043

Registratienummer : GR 11.

Ingekomen op :

Onderwerp: Nacalculatie containermanagement

Groningen, - 4 AUG 2011

Aan de raad,

In een groot deel van de gemeente wordt het huishoudelijk afval ingezameld met behulp van minicontainers. In 2009 heeft uw raad ingestemd met het invoeren van containermanagement met behulp van chips. Hierbij willen wij u informeren over de voornaamste resultaten en bevindingen naar aanleiding van de implementatie van dit systeem, dat eind 2010 is afgerond.

Doelstellingen van dit project waren:

- het op orde brengen van de registratie van in gebruik zijnde huishoudelijke minicontainers;
- het innemen van (illegale) minicontainers waarvoor niet de geldende heffingen betaald worden;
- het tegengaan van diefstal van minicontainers;
- budgettair neutrale implementatie in de periode 2009 - 2010.

Geconcludeerd kan worden dat het systeem succesvol is geïmplementeerd en dat de beoogde doelstellingen overwegend gerealiseerd zijn.

In totaal zijn in het kader van het project bij 31.957 huishoudelijke aansluitingen 58.797 minicontainers voorzien van een chip met een uniek nummer. De chip- en containernummers zijn gekoppeld aan de betreffende gebruikersadressen (WOZ-objecten). Daarnaast zijn alle inzamelvoertuigen die betrokken zijn bij de inzameling van huishoudelijk GFT en/of restafval, voorzien van uitleesapparatuur. Minicontainers die niet beschikken over een chip (en daarmee niet geregistreerd staan bij de gemeente) worden per eind 2010 niet meer geledigd.

De implementatie heeft geleid tot:

- een stijging van het aantal geregistreerde "extra" minicontainers waarvoor bewoners een extra heffing behoren te betalen (+ 592 stuks).
- Het fysiek innemen van 3.450 illegale minicontainers.
- Een vermindering van de ingezamelde hoeveelheid restafval in de minicontainerwijken (-4%).

Raadsvoorstel - Nacalculatie containermanagement

2

- Vermindering van het aantal minicontainers dat jaarlijks vanwege diefstal/vermissing vervangen dient te worden (-700 stuks/jaar).
- Circa 40 bedrijven/instellingen zijn alsnog een contract/betalingsregeling aangegaan met de Milieudienst voor containers die binnen de huisvuilroutes werden aangeboden maar waarvoor voorheen niet werd betaald.

De totale kosten van de invoering van het systeem bedragen € 727.952,- excl. BTW. De kosten zijn hiermee hoger uitgevallen dan het oorspronkelijk geraamde en door de raad beschikbaar gestelde krediet (€ 604.425,- excl. BTW, raadsbesluit MD 08.1784592 d.d. 22-04-2009). Dit is gemeld in de tussenevaluatie naar aanleiding van de pilot (MD 10.2211971 d.d. 1-4-2010).

In de door u goedgekeurde begroting 2010 (I&F staat, routine-investeringen Milieudienst) hebben wij een (aanvullend) investeringsbedrag opgevoerd ten behoeve van containermanagement (€ 440.000,-). De meerkosten van het project zijn uit deze middelen gefinancierd. Formeel dient u echter alsnog goedkeuring te verlenen aan de meerinvestering daar het hier handelt om een beleidsmatige investering en niet om een routine-investering.

Financiën	Geraamd (€)	Werkelijk (€)	Toelichting
Kosten	604.425	727.952	
Door raad beschikbaar gesteld krediet	604.425	604.425	beleidsmatige investering
Meerkosten t.o.v. krediet raad		123.527	Meerkosten zijn gefinancierd uit investeringsruimte t.b.v. routine-investeringen (begroting 2010 / I&F-staat : € 440.000 t.b.v. "chipmanagement"). Meerinvestering is echter eveneens als beleidsmatige investering te beschouwen: vereist instemming van raad.
Effect op exploitatie	Geraamd (€/jr)	Werkelijk (€/jr)	Toelichting
Kapitaal- en overige exploitatielasten	139.766	148.153	
Extra baten / besparingen	(-) 139.766	(-) 184.410	
Netto effect	0	(-) 35.987	Voordeel oplopend naar € 45.500 /jr in 2015

Naast licht hogere kapitaallasten dan geraamd, blijkt de invoering ook tot hogere baten c.q. besparingen te leiden. Het betreft extra baten uit heffingen voor het gebruik van extra minicontainers, bedrijven die alsnog zijn gaan betalen voor gebruik van inzamel-diensten en om besparingen op afvalverwerkingskosten en kosten voor het vervangen van gestolen minicontainers.

Per saldo leidt de implementatie van het systeem structureel tot een lichte besparing van circa € 36.000,-/jaar (oplopend tot circa € 45.500,-/jaar in 2015; € 0,40 - € 0,45 per aansluiting per jaar). Het netto effect op de exploitatie valt daarmee iets gunstiger uit

Raadsvoorstel - Nacalculatie containermanagement

3

dan vooraf aangegeven. Het restant van de investeringsruimte t.b.v. chipmanagement zal niet worden benut en niet worden doorgeschoven naar de begroting 2012 e.v. Dit levert in 2011 een incidenteel exploitatievoordeel op van € 39.000,--. Omdat het investeringen/kosten betreft ten behoeve van de inzameling van huishoudelijk afval ("gesloten financiering") zullen de exploitatie-effecten ten goede worden gebracht van de afvalstoffenheffing.

Bewoners hebben op een positieve manier medewerking verleend aan de implementatie. Tijdens het gehele project is slechts een gering aantal klachten binnengekomen van bewoners. De klachten betroffen gebrekkige informatievoorziening door de telefonische informatielijn aan sommige bewoners, het betreden door de aannemer van privéterrein zonder toestemming van eigenaren en klachten/vragen met betrekking tot privacy-bescherming. Op het totaal aantal bechipte containers en betrokken aansluitingen is het aantal klachten echter als uiterst gering te beschouwen.

Inzake het thema privacybescherming hebben wij u nader geïnformeerd over de registratie, gebruik en bewaartermijn van gegevens die worden verzameld in het kader van container-management (MD 10.2231960 d.d. 29-04-2010).

Het is gebleken dat (een klein deel van) de in 2010 geleverde chips defect kan raken vanwege een ondeugdelijk onderdeel in de chip. Chips die uitval vertonen worden zo snel mogelijk door de leverancier vervangen (garantie). Bewoners zullen hiervan geen/nauwelijks overlast ondervinden. Verwachting is dat uiterlijk eind 2011 de problemen met geleverde chips verholpen zullen zijn.

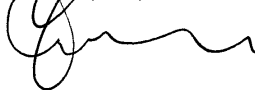
Een uitgebreidere nacalculatie van het gehele project is als bijlage bijgevoegd.

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

- I. de nacalculatie "Implementatie containermanagement" vast te stellen;
- II. een aanvullend krediet van € 123.527,54 excl. BTW beschikbaar te stellen ten behoeve van de meerkosten van het project. Het totaal beschikbaar gestelde krediet komt daarmee uit op € 727.952,-- excl. BTW;
- III. de extra kapitaallasten van € 8.387,-- te dekken binnen de reguliere begroting (deelprogramma afvalinzameling en verwerking).

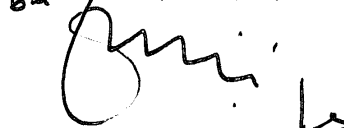
Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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

ba



Raadsvoorstel - Nacalculatie containermanagement

BIJLAGE

Nacalculatie implementatie containermanagement (minicontainers)

Samenvatting

Begin 2009 is besloten tot het fysiek en administratief opschonen van de bij huishoudens in gebruik zijnde minicontainers middels het invoeren van containermanagement (chipherkenning)¹. In 2009 is in eerste instantie een pilot uitgevoerd in de wijken Beijum, De Hunze en Starckenborg. In 2010 zijn alle overige huishoudelijke minicontainers in de stad voorzien van een chip.

In totaal zijn in het kader van het project bij 31.957 huishoudelijke aansluitingen 58.797 minicontainers voorzien van een chip met een uniek nummer. De chip- en containernummers zijn gekoppeld aan de betreffende gebruikers-adressen (WOZ-objecten). Daarnaast zijn alle inzamelvoertuigen die betrokken zijn bij de inzameling van huishoudelijk GFT en/of restafval, voorzien van uitlees-apparatuur. Minicontainers die niet beschikken over een chip (en daarmee niet geregistreerd staan bij de Milieudienst) worden per eind 2010 niet meer geledigd.

De totale kosten van de invoering van het systeem bedragen € 727.952,= excl. btw. De kosten zijn hiermee hoger uitgevallen dan het oorspronkelijk door de raad beschikbaar gestelde krediet (€ 604.425,= excl. btw). Dat de kosten hoger zouden uitvallen dan geraamd is in de tussenevaluatie naar aanleiding van de pilot reeds aan de raad gemeld. De meerkosten (€ 123.527,54 excl. btw) zijn gefinancierd vanuit beschikbare ruimte t.b.v. routineinvesteringen in de begroting 2010. Daar het hier gaat om een beleidsmatige investering en niet om een routinematige investering dient de raad alsnog formeel om instemming gevraagd te worden.

Ondanks de hoger uitgevallen kosten, leidt de implementatie van het systeem structureel tot een besparing van ± € 35.000 – € 40.000,=/jaar (€ 0,40 – 0,45 per aansluiting per jaar). Het netto effect op de exploitatie valt daarmee licht gunstiger uit dan vooraf geraamd.

De implementatie heeft geleid tot:

- Een stijging van het aantal geregistreerde 'extra' minicontainers waarvoor bewoners een extra heffing behoren te betalen (+ 592 stuks).
- Het fysiek innemen van 3.450 illegale minicontainers.
- Een vermindering van de ingezamelde hoeveelheid restafval in minicontainerwijken (-4%).
- Vermindering van het aantal minicontainers dat jaarlijks vanwege diefstal / vermissing en vervangen dient te worden (-700 stuks/jaar).
- Circa 40 bedrijven / instellingen zijn alsnog een contract/betalingsregeling aangegaan met de Milieudienst voor containers die binnen de huivuilroutes werden aangeboden maar waarvoor voorheen niet werd betaald.

Al met kan worden geconcludeerd dat het systeem succesvol is geïmplementeerd en dat de beoogde doelstellingen overwegend gerealiseerd zijn. Bewoners hebben op een positieve manier medewerking verleend aan de implementatie. Tijdens het gehele project is slechts een gering aantal klachten binnengekomen van bewoners (circa 10).

Het is gebleken dat (een gedeelte van) de chips die in 2010 zijn geleverd en aangebracht, mogelijk defect kunnen raken vanwege een ondeugdelijk onderdeel in de chips. Chips die uitval vertonen worden zo snel mogelijk door de leverancier vervangen. Verwachting is dat uiterlijk eind 2011 de problemen met geleverde chips verholpen zullen zijn.

¹ Dienstbesluit 27-01-2009 MD09.1798663, Collegebesluit 17-02-2009 MD08.1784590, Raadsbesluit 22-04-2009 MD08.1784592

Raadsvoorstel - Nacalculatie containermanagement

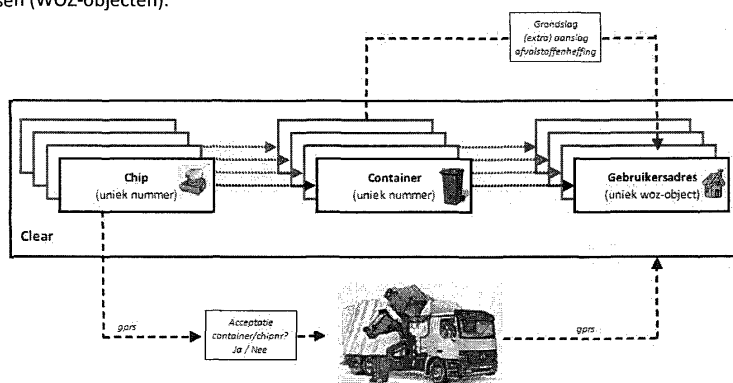
Nacalculatie implementatie containermanagement (minicontainers)

Inleiding

Begin 2009 is besloten tot het fysiek en administratief opschonen van de bij huishoudens in gebruik zijnde minicontainers middels het invoeren van containermanagement (chipherkenning)². In 2009 is in eerste instantie een pilot uitgevoerd in de wijken Beijum, De Hunze en Starckenborg. De resultaten en ervaringen daarvan zijn gerapporteerd in een tussentijdse evaluatie eind 2009/begin 2010³. In de periode mei – oktober 2010 zijn alle overige huishoudelijke minicontainers in de stad voorzien van een chip. In voorliggende eindevaluatie wordt ingegaan op de opzet, ervaringen en resultaten van het gehele project (pilot 2009 + overige mini's 2010). De evaluatie wordt afgesloten met een aantal conclusies en aanbevelingen.

Opzet

In totaal zijn in het kader van het project bij 31.957 huishoudelijke aansluitingen 58.797 minicontainers voorzien van een chip met een uniek nummer. In het beheerprogramma van de Milieudienst (Clear) zijn alle gechipte minicontainers geregistreerd bij/ gekoppeld aan de betreffende gebruikersadressen (WOZ-objecten).



Tevens zijn alle, bij de inzameling in Groningen van huishoudelijk restafval en GFT betrokken inzamelvoertuigen voorzien van apparatuur waarmee de (aanwezigheid en nummers van) chips herkend/gelezen kunnen worden. Containers die niet beschikken over een chip worden door de uitleesapparatuur op de wagens geweigerd. De uitleesapparatuur op de inzamelwagens wordt dagelijks via een GPRS-verbinding gevoed met een up-to-date databestand met chipnummers welke geblokkeerd zijn door de binnendienst ("blacklist", gestolen/vermiste containers e.d.). In totaal zijn in het kader van het project 10 inzamelvoertuigen voorzien van uitleesapparatuur.

In de periode augustus – december 2009 is een pilot uitgevoerd bij circa 6.000 aansluitingen in de wijken Beijum, De Hunze en Starckenborg. In de overige minicontainerwijken (circa 26.000 aansluitingen) is het systeem ingevoerd in de periode mei – dec 2010.

Voorafgaand aan de implementatie is via algemene media (krant, weekkranten, website e.d.) aandacht geschonken aan de invoering van containermanagement en zijn wijkverenigingen geïnformeerd. Daarnaast zijn alle aansluitingen die het betrof individueel aangeschreven. In deze brief is het hoe en waarom van het chippen aangegeven en stond de datum vermeld waarop men de

² Dienstbesluit MD09.1798663, Collegebesluit MD08.1784590, Raadsbesluit MD08.1784592
³ Dienstbesluit MD10.2200507, Collegebesluit MD10.2211970, Raadsbrief MD10.2211971

Raadsvoorstel - Nacalculatie containermanagement

container(s) waarover men volgens de registratie zou beschikken, aan de weg diende te plaatsen t.b.v. het chippen. In de brief en via algemene media zijn bewoners gewezen op een gratis telefonisch informatienummer waar men met eventuele vragen terecht kon. Ook konden bewoners op de gemeentelijke website nadere informatie rond het chippen vinden.

Het aanbrengen van de chips in minicontainers is hoofdzakelijk door een extern bedrijf verricht (Engels - DVL). Het externe bedrijf heeft hiertoe een databestand ontvangen met alle aansluitingen die volgens de Milieudienst over minicontainers zouden beschikken alsook hoeveel en welk type. Aansluitingen waarvan de verwachte minicontainers niet op de schriftelijk gemelde chipdatum aan de weg aangeboden stonden en/of niet door het bedrijf gevonden konden worden, zijn opnieuw aangeschreven en ingepland in zogeheten herstelrondes. Waar nodig zijn adressen tot drie keer toe aangeschreven en opnieuw ingepland.

Nadat het externe bedrijf (nagenoeg) alle containers had voorzien van chips, is door hen een bijgewerkt databestand opgeleverd. Dit databestand is in het beheersysteem van de Milieudienst (Clear) ingelezen ter vervanging van de bestaande registratie van minicontainers bij huishoudens.

Vervolgens is de uitleesapparatuur op de inzamelvoertuigen van de Milieudienst in gebruik genomen. Gedurende een aantal weken zijn containers die nog niet voorzien bleken van een chip nog wel gewoon geleidigd. Chauffeurs en beladers hebben in die periode waarschuwingstickers aangebracht op dergelijke minicontainers. Middels deze stickers alsook via de lokale media, wijkverenigingen en gemeentelijke website is bekend gemaakt dat vanaf een specifieke datum containers zonder chip niet meer geleidigd zouden worden en dat ongechipte containers ingenomen zouden worden. Na deze waarschuwingsperiode, waarin bewoners alsnog de mogelijkheid hadden om hun minicontainer te laten registreren & chippen, hebben extra innameploegen achter de huisvuilwagens aan gereden en zijn ongechipte containers die ter lediging stonden aangeboden ingenomen. Sindsdien melden zich nog beperkte aantallen bewoners met het verzoek of hun (extra) container alsnog voorzien kan worden van een chip opdat men deze kan blijven gebruiken. De Milieudienst heeft na de oplevering van de databestanden door het externe bedrijf dan ook zelf nog de nodige chips aangebracht in containers.

Periode implementatie	Pilot	Overige wijken	Totaal
	Aug – Dec 2009	Mei – Dec 2010	
Aantal aangeschreven aansluitingen	6.100	28.150	34.250
Feitelijk aantal huishoudelijke aansluitingen met mini ('s)	5.884	26.074	31.958
Aantal huishoudelijke mini's voorzien van chip	11.075	47.722	58.797
- door externe (Engels/DVL)	10.775	45.970	56.745
- door Milieudienst	300	1.752	2.052
Aantallen ingenomen (illegale) mini's:	± 1.100	± 2.350	± 3.450
- door externe (Engels/DVL)	360	650	± 1.000
- door Milieudienst / wijkposten	750 – 800	± 1.700	± 2.450
% Illegale mini's (ingenomen : gechipped)	± 10%	± 5%	± 6% (*)
Voertuigen voorzien van uitleesapparatuur	2	8	10 ⁽¹⁾
Vragen / meldingen bij telefonische infolijn	1.750	8.000	9.750
Aantal bedrijfsmini's gechipped	8	80	88
Aantal bedrijfsmini's alsnog betalend ⁽²⁾	± 10	± 30	± 40

(1) Los van het project containermanagement beschik(t)en enkele voertuigen (al) over uitleesapparatuur vanwege inzameling/chip-herkenning in omliggende (diftar-) gemeenten. In totaal beschikt de Milieudienst eind 2010 over 19 inzamelvoertuigen met uitleesapparatuur.

(2) Deze bedrijven zijn alsnog reinigingsrecht gaan betalen (lopen mee in huisvuilroutes) danwel hebben alsnog een contract afgesloten met de Milieudienst.

(*) Indien de mini's die alsnog als extra mini zijn aangemeld / geregistreerd worden meegenomen: 7% illegale mini's

Raadsvoorstel - Nacalculatie containermanagement

Eind december 2010 valt te beschouwen als moment waarop de implementatie is afgerond. Sindsdien rijden alle inzamelvoertuigen in principe hun inzamelroutes met de uitleesapparatuur 'aan' en worden ongechipte containers in principe niet meer geledigd (zie ook onder 'problemen chips').

Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp)

Op 1 juli 2010 is aan het college bescherming persoonsgegevens melding gedaan van de registratie van gegevens in het kader van (mini-)containermanagement. Gegevens die geregistreerd worden zijn:

- het type en aantal containers per individueel woz-object en
- de aanbiedingen / ledigingen van individuele containers (chipnummer, datum en tijd).

De gegevens worden bewaard gedurende vijf jaar.

Met betrekking tot het thema privacybescherming is de raad in 2009 en 2010 nader geïnformeerd over de registratie, gebruik en bewaartermijn van gegevens in het kader van containermanagement⁴.

Aanbesteding

Vuilverwerkingsregio Noord Groningen heeft in 2005-2006 een Europese aanbesteding gehouden ten behoeve van implementatie van containermanagement in diverse gemeenten. De gemeente Groningen heeft meegelift in deze aanbesteding. De aanbesteding heeft op 6 april 2006 geleid tot een meerjarig raamcontract (looptijd tot 6 april 2010).

Alle leveringen en diensten ten behoeve van de implementatie van containermanagement in Groningen zijn gegund conform en op grond van het vigerende raamcontract.

Klachten / meldingen

De implementatie van containermanagement heeft zowel tijdens de pilot als in de overige miniwijken in 2010 tot een zeer gering aantal klachten geleid (+ 10). Verwachting was dat met name het innemen van illegale, extra containers tot de nodige klachten zou gaan leiden. Dit is echter niet het geval gebleken. De ingekomen klachten betroffen:

- gebrekkige informatievoorziening door/via de telefonische informatielijn,
- privacybescherming,
- het betreden van privéterrein door de aannemer t.b.v. het bechikken van minicontainers zonder toestemming van de eigenaar en
- het (nog) niet bechipped zijn van containers door onjuiste registratie bij de Milieudienst / het externe bedrijf ondanks herhaalde melding daarvan door bewoners.

Alle klachten zijn naar tevredenheid van de klagers afgehandeld.

In totaal zijn er tijdens het project circa 10.000 telefonische meldingen/vragen binnengekomen bij het speciale 0800 - informatienummer. Het betrof algemene vragen over het hoe en waarom van containermanagement, meldingen van bewoners wiens container nog niet gechipped was, bewoners die onverhoopt geen informatie hadden ontvangen, verzoeken om het alsnog laten bechikken van extra containers e.d..

Hoewel in de communicatie rond het chippen is aangegeven dat het systeem niet werd ingevoerd met het oog op (toekomstige) diftar, speelde bij veel bewoners de angst / het vermoeden dat dit toch het geval was.

⁴ Raadsvragen PvdA-fractie (registratie van het gebruik van de ondergrondse afvalcontainers, 2009 – Nr.67), Beantwoording door college 17-11-2009, Brief college aan raad inzake bewaartermijn stortgegevens d.d. 29-04-2010 (MD 10.2231960).

Raadsvoorstel - Nacalculatie containermanagement

Evaluatie projectdoelen

Het project had een meerledig doel, te weten:

Administratief opschonen van uitstaande minicontainers bij huishoudens.

Deze doelstelling is gerealiseerd. Alle minicontainers die bij huishoudens in gebruik zijn ten behoeve van inzameling van restafval en/of gft, zijn middels een chip voorzien van een uniek nummer en administratief gekoppeld aan het feitelijke gebruikersadres (woz-object).

Volgens de bijgewerkte administratie staan eind 2010 bij huishoudens 760 'extra' containers geregistreerd waarvoor in principe een extra heffing van € 117,=/container per jaar geldt. Vóór aanvang van het project (medio 2008) stonden slechts 168 'extra' containers geregistreerd. De stijging (+ 592 stuks) leidt tot extra baten. In het pilotgebied zijn deze extra heffingen opgelegd met ingang van 2010, voor de overige wijken per 2011.

Gedurende de implementatie zijn ook de nodige bedrijven en instellingen naar voren gekomen die beschikten over minicontainers waarvoor tot dan toe niet werd betaald en die binnen de huisvuilroutes werden aangeboden / geledigd. Hen is de mogelijkheid geboden om container(s) te behouden mits zij alsnog betalende klant werden. Daarbij is zoveel mogelijk geprobeerd hen als contractklant te binden en de containers in specifieke bedrijfsafvalroutes op te nemen.

Minicontainers van bedrijven / instellingen die binnen huisvuilroutes geledigd blijven worden, zijn voorzien van specifieke chipnummers opdat deze herkenbaar en traceerbaar zijn als bedrijfsmini (i.v.m. kostentoekening). Daar waar bedrijven/instellingen niet bereid waren alsnog voor het behoud/gebruik van minicontainer(s) te gaan betalen, zijn de betreffende containers ingenomen.

Circa 40 bedrijven & instellingen zijn alsnog een contract / betalingsregeling (reinigingsrecht) aangegaan met de Milieudienst. De geschatte extra baten bedragen circa € 10.000,=/jr. Deze extra baten komen ten gunste van de commerciële inzamelactiviteiten. Voorzover bedrijfsmini's binnen huisvuilroutes geledigd worden (en daardoor oneigenlijk kosten opleveren voor het product inzameling huishoudelijk afval) kan op basis van de chipnummers en ledigingsregistraties achteraf een verrekening plaatsvinden van gemaakte inzamel-/verwerkingskosten tussen het product inzameling huishoudelijk afval en dat van bedrijfsafval.

Fysiek innemen van illegale minicontainers.

Deze doelstelling is (grotendeels) gerealiseerd. (extra) Minicontainers die in gebruik waren bij/door huishoudens en waarvoor niet de geldende heffing werd betaald, zijn tijdens het project ingenomen tenzij de gebruiker alsnog bereid was voor de extra container te gaan betalen. Tijdens de pilot zijn uit de wijken Beijum, Starckenborg en De Hunze circa 1.100 'illegale' mini-containers ingenomen. Verwachting o.b.v. de pilot was dat er mogelijk in totaal circa 5-6.000 illegale mini's uit de gehele stad ingenomen zouden worden.

Uiteindelijk zijn dit - na implementatie van het systeem in alle mini-containerwijken - er minder gebleken (totaal circa 3.500)⁵. Desondanks nog een aanzienlijk aantal, overeenkomend met circa drie volledige inzamelroutes. Rekening houdend met de illegale containers die alsnog door bewoners als extra container zijn aangemeld, blijkt dat vóór de implementatie circa 7% van alle uitstaande mini's als illegaal kan worden beschouwd.



Aangenomen wordt dat er nog een onbekend aantal illegale, ongechipte minicontainers achtergehouden is door bewoners. Vanwege het ontbreken van een chip worden deze containers echter

⁵ Dit aantal is exclusief de 592 (voorheen illegale) minicontainers welke door bewoners alsnog zijn aangemeld als 'extra' container.

Raadsvoorstel - Nacalculatie containermanagement

niet meer geaccepteerd door de huisvuilwagens. Verwachting is dat nog uitstaande illegale containers langzaam aan ook ingenomen / alsnog geregistreerd zullen worden.

Een beperkt deel van de illegale containers is tijdens de chiprondes ingenomen door het externe bedrijf. Het betrof mini's waarvan de bewoners zelf aangaven dat ze die niet meer wilden behouden. Tijdens de chiprondes zijn ook de nodige illegale mini's onbeheerd achtergelaten in de wijken. Deze containers zijn door de wijkposten geruimd. Het merendeel van de illegale containers is echter pas 'vrij' gekomen en door de Milieudienst ingenomen nadat de uitleesapparatuur op de inzamelvoertuigen in gebruik genomen is. Ingenomen containers zijn gecontroleerd op herbruikbaarheid en zijn deels opnieuw gebruikt / uitgezet. Het merendeel echter betrof oude, versleten containers en is afgevoerd naar kunststof-recyclers. Ongeveer 2/3 betrof restafval-containers en 1/3 gft-containers.

Tegengaan diefstal/vermissing mini's

Deze doelstelling is grotendeels gerealiseerd. Vóór de implementatie van containermanagement werden jaarlijks circa 1.000 minicontainers gemeld als gestolen / vermist. De vervangingskosten bedroegen jaarlijks zo'n € 30 – 35.000,-. Sinds het systeem met chipherkenning is ingevoerd valt een forse daling van het aantal meldingen van diefstal/vermissing te constateren. In de eerste maanden van 2011 (jan – mei) zijn 123 mini's aangemeld en vervangen vanwege diefstal/vermissing. Er van uitgaande dat dit beeld zo blijft, dienen er op jaarbasis nog slechts zo'n 300 minicontainers vervangen te worden; een daling met 70% ten opzichte van voorgaande jaren. Dit bespaart circa € 22.000 per jaar aan vervangingskosten⁶. De chipnummers van containers die als vermist/gestolen worden gemeld worden geblokkeerd (blacklist) waarna deze niet meer door inzamelvoertuigen worden geaccepteerd. Met behulp van uitleesapparatuur (voertuigen, handhelds) zijn verdwenen mini's op te sporen.

Budgetneutrale implementatie

Uitgangspunt van het raadsvoorstel zoals in 2009 geaccordeerd, was dat implementatie van het systeem qua exploitatie budgettair neutraal zou uitvallen. De extra exploitatiekosten als gevolg van investeringen en maatregelen t.b.v. containermanagement zouden terugverdiend worden door besparingen op verwerkingskosten, extra baten uit heffingen e.d.. Ook deze doelstelling is gerealiseerd (zie ook onder 'financiën').

Op basis van de werkelijke implementatiekosten en gebleken resultaten blijkt het financieel effect op de exploitatie licht positiever uit te vallen dan vooraf geraamd en blijkt het systeem structureel tot een besparing te leiden (circa € 0,45 - 50 per aansluiting/jr).

Implementatie in 2009 – 2010

Deze doelstelling is gerealiseerd.

Problemen met chips

Vanaf het moment dat eind 2010 de uitleesapparatuur op de inzamelvoertuigen in gebruik is genomen, bleken de nodige chips niet herkend/gelezen te kunnen worden. In eerste instantie is de oorzaak daarvoor gezocht in de afstelling van de uitleesapparatuur zelf. Nadat deze bij alle voertuigen was gecontroleerd en waar nodig beter was afgesteld e.d., ontstond het vermoeden dat er wellicht een probleem met geleverde chips zou kunnen bestaan. De leverancier is verzocht of de geleverde chips inderdaad technische mankementen vertoonden, wat de oorzaak zou kunnen zijn en welke gevolgen dit zou kunnen hebben. Begin maart 2011 is duidelijkheid verschaft door de leverancier dat er (in 2010) chips geleverd zijn die uitval kunnen vertonen. Dit zou komen doordat de fabrikant (Philips) een specifiek onderdeel in de chip heeft gewijzigd. Dit alternatieve onderdeel is gevoelig(er) voor temperatuur-wisselingen en kan hierdoor (rek/krimp) zijn werking tijdelijk / definitief verliezen. De leverancier heeft aangegeven dat mogelijk 5 – 10% van alle in 2010 geplaatste

⁶ Uitgaande van € 30,-/minicontainer aan vervangingskosten

Raadsvoorstel - Nacalculatie containermanagement

chips defecten zou kunnen gaan vertonen. Het probleem doet zich niet voor bij de chips die in 2009 zijn geplaatst.

Met de leverancier is afgesproken dat deze (vanaf 10 maart 2011) wekelijks op donderdagen defecte chips komt vervangen. Chauffeurs plakken tijdens inzamelroutes stickers op de deksels van containers waarvan de chip niet gelezen wordt. Hiermee worden eigenaren verzocht de betreffende container de eerstvolgende donderdag aan de weg te plaatsen ten behoeve van controle / wisseling van de chip. Dergelijke containers worden wel geleidigd opdat bewoners zo min mogelijk overlast ondervinden. Chauffeurs melden de betreffende adressen/containers aan de binnendienst van afdeling B&P, die op basis daarvan een herstellijst samenstelt voor de leverancier. De kosten die door de gemeente worden gemaakt in dit verband maakt zijn / worden in rekening gebracht bij de leverancier.

Sinds de oplevering van het chipbestand (oktober 2010) zijn inmiddels ruim 1.000 chips vervangen omdat deze niet/niet meer door de uitleesapparatuur worden herkend/gelezen. In de periode januari – half april dienden wekelijks circa 80 – 100 chips vervangen te worden. Sinds half april lopen de wekelijks te vervangen aantallen terug. Verwachting is dat het probleem met defecte chips in de loop van (uiterlijk eind) 2011 verholpen zal zijn. Mocht blijken dat het probleem zich onverhoopt langer en/of op grotere schaal voor blijft doen, dan zullen zo nodig alternatieve afspraken gemaakt worden met de leverancier over vervanging. Insteek is dat bewoners en Milieudienst hier zo min mogelijk overlast respectievelijk extra werk en kosten van ondervinden.

De uitleesapparatuur op de inzamelvoertuigen werkt naar behoren. Een enkel voertuig ondervindt zo nu en dan nog problemen met het uitlezen van chips welke niet veroorzaakt lijken te worden door de chips. In overleg met de leverancier van de uitleesapparatuur (Jama) worden deze problemen zo snel mogelijk worden verholpen.

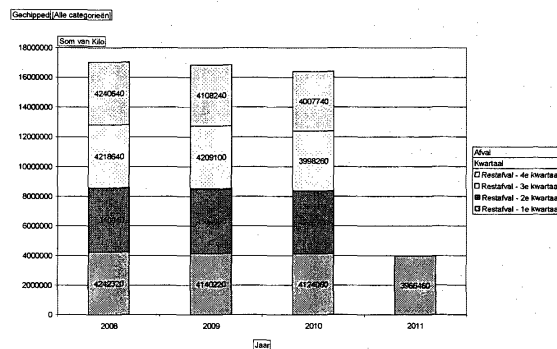
Effecten inzameling

De ervaring in andere gemeenten die containermanagement hebben ingevoerd is dat – mede door het innemen van illegale, extra containers - de ingezamelde hoeveelheid restafval licht terugloopt. Verwachting was dat dit in Groningen ook het geval zou zijn.

Inzameling restafval.

Ten opzichte van de situatie vóór invoering van containermanagement valt een terugloop te constateren van de hoeveelheid restafval die is ingezameld in de minicontainerwijken. De terugloop varieert per wijk (inzamelroute) en bedraagt gemiddeld gezien -4% ten opzichte van het vergelijkingsjaar 2008. Aangenomen wordt dat deze terugloop (grotendeels) het gevolg is van implementatie van containermanagement aangezien een dergelijke daling niet valt waar te nemen voor de wijken waar ondergronds wordt ingezameld.

In 2010 is uiteindelijk 640 ton restafval minder ingezameld in de minicontainer-wijken dan in 2008. De uitgespaarde verwerkingskosten bedragen circa € 88.000,= op jaarbasis. Aangenomen wordt dat de daling van het restafval mede gevolg is van het innemen van illegale, extra containers en een betere scheiding van deelstromen zoals papier/karton e.d..

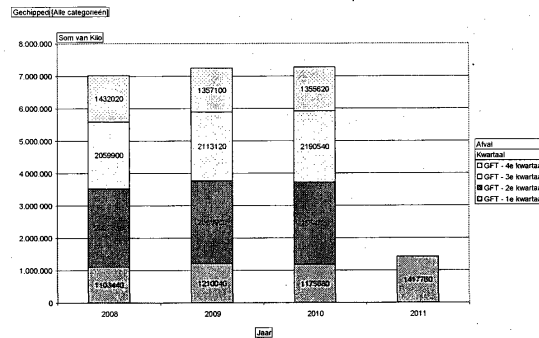


Raadsvoorstel - Nacalculatie containermanagement

Inzameling gft

Waar voor restafval een lichte daling valt te constateren, vertoont de ingezamelde hoeveelheid GFT ten opzichte van het vergelijkingsjaar 2008 (toevallig) een vergelijkbare stijging: bijna +4%.

Deze stijging valt grotendeels te verklaren door de uitbreiding van het mini-areaal sinds 2008 (nieuwbouwwoningen Peizerhoven, Reitdiep, Rijksweg e.d.). Ook is er in de periode 2008 – 2009 extra aandacht geweest in de communicatie naar bewoners over nut & noodzaak van scheiding van GFT.



In welke mate de invoering van containermanagement (het innemen van illegale grijze mini's wat noodzaakt tot een betere scheiding van gft) hier aan heeft bijgedragen is lastig in te schatten. Wanneer we er voor het gemak van uitgaan dat de stijging voor 50% het neveneffect is van invoering van containermanagement, dan heeft implementatie geleid tot een stijging van de verwerkingskosten voor GFT van circa € 7.500,= excl. btw/jaar⁷.

Vaker dan toegestaan aanbieden mini

De systemen op de inzamelvoertuigen registreren elke aanbieding / lediging van elke, individuele minicontainer. Met deze ledigingsdata is o.a. inzichtelijk te maken hoe frequent minicontainers worden aangeboden en daarmee ook of (en zo ja welke) minicontainers vaker worden aangeboden ter lediging dan is toegestaan (op grond van Afvalstoffenverordening: eens per week, alternerend rest/gft). Bekend is dat er bewoners zijn die:

- hun minicontainer meerdere keren op de aangegeven ledigingsdag aanbieden voor lediging,
- hun minicontainer op verschillende inzameldagen aan de weg plaatsen omdat er meerdere inzamelroutes langs/vlakbij hun woning komen.

Op deze manier kunnen bewoners meer / vaker afval kwijt, daar waar andere bewoners tegen betaling een extra minicontainer nemen.

Aan de hand van de ledigingsdata van de eerste drie maanden van 2011 is nagegaan hoe frequent dit feitelijk voorkomt. Enerzijds om te bezien of er aanleiding is het systeem op de voertuigen anders in te richten ("whitelist" versus "blacklist") danwel om richting bewoners hier eventueel actie op te ondernemen.

Het systeem van containermanagement is momenteel ingericht met een zogeheten 'blacklist'. Hierbij beschikken alle inzamelvoertuigen over eenzelfde lijst van (alleen de) geblokkeerde chipnummers. Zolang een bepaald chipnummer (en daarmee container) niet actief is geblokkeerd, wordt een gechipte container door alle voertuigen geaccepteerd en kan dus vaker per dag worden aangeboden alsook in verschillende inzamelroutes. Het systeem kan ook worden ingericht met een 'whitelist'. In dat geval bevat elk inzamelvoertuig een specifiek voor elke inzamelroute/-dag toegelaten chipnummers. Het werken met een whitelist kan voorkomen dat mini's vaker dan toegestaan worden geaccepteerd en geleidigd. Het maakt daarentegen de uitwisselbaarheid van inzamelvoertuigen echter lastiger en vergt meer administratieve inzet (inzamelroutes en daarbij behorende chipnummers continu up-to-date houden).

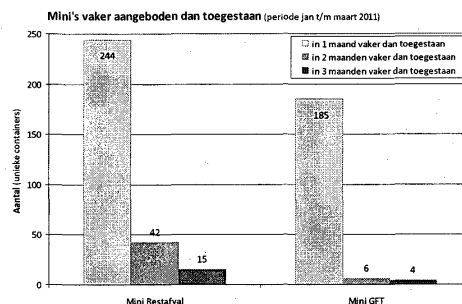
Uit de analyse van ledigingsdata blijkt dat het vaker dan toegestaan aanbieden van mini's op beperkte schaal voorkomt.

⁷ Stijging tonnage GFT 2010 t.o.v. 2008: 272 ton. Bij max. 50% effect containermanagement: 136 ton a € 54,=/ton = € 7.344,=.

Raadsvoorstel - Nacalculatie containermanagement

Het aantal containers dat met enige regelmaat (in 2 resp. 3 maanden geconstateerd) vaker dan toegestaan wordt aangeboden bedraagt 67. Daarvan blijken 19 containers elke maand vaker dan toegestaan aangeboden te worden. Op de totale aantallen uitstaande en wekelijks geledigde minicontainers is dit verwaarloosbaar.

Er is dan ook geen aanleiding om het systeem op de voertuigen (blacklist) te wijzigen. Wel wordt voorgesteld om – op basis van periodieke analyses van ledigingsdata (halfjaarlijks) – op te treden tegen gebruikers van mini's die zeer regelmatig vaker dan toegestaan worden aangeboden. In eerste instantie zouden deze aangeschreven kunnen worden met een waarschuwing. Indien na een dergelijke waarschuwing bepaalde mini's vaker blijven worden aangeboden zou er handhavend tegen opgetreden dienen te worden.



Financiën

In het oorspronkelijke raadsvoorstel is aangegeven dat de implementatie van containermanagement naar verwachting € 604.425,= excl. btw zou gaan kosten. Daarbij is aangegeven dat de invoering naar verwachting budgettair neutraal zou uitpakken qua exploitatie.

In de tussenevaluatie naar aanleiding van de pilot is gemeld dat de implementatiekosten hoger zouden uitvallen dan oorspronkelijk geraamd. Uitgaande van de ervaringen in de pilot werden de meerkosten geraamd op €135 – max. 165.000,= excl. btw. Daarbij is aangegeven dat de hierdoor hoger uitvallende kapitaalslasten naar verwachting gedekt zouden worden door eveneens hoger uitvallende besparingen resp. baten als gevolg van het project.

De uiteindelijke (externe) kosten t.b.v. invoering van containermanagement bedragen € 727.952,54 excl. btw⁸. De kosten zijn hiermee circa € 123.500 excl. btw hoger uitgevallen dan oorspronkelijk door college en raad beschikbaar gesteld. De meerkosten zijn daarmee binnen de range gebleven zoals aangegeven in de tussenevaluatie. De meerinvestering is gefinancierd vanuit beschikbare ruimte t.b.v. routineinvesteringen in de begroting 2010 (I&F-staat: € 440.000 "routineinvestering chipmanagement").

De hogere kosten ten opzichte van de oorspronkelijke raming komen hoofdzakelijk door:

- wezenlijk hogere kosten voor het frezen van oude minicontainers (geen chipnest) en het uitvoeren van herstelrondes,
- er is meer geïnvesteerd in uitleesapparatuur (reservevoertuig, extra handhelds) waarmee de aanwezigheid van chips op straat gecontroleerd kan worden,
- er zijn minder illegale minicontainers ingenomen door het externe bedrijf dan verwacht. Het gros van de illegale minicontainers diende te worden ingenomen door de gemeente zelf. Vanwege de extra inzet die dit vergde is in 2010 er voor gekozen om hiertoe extra uitzendkrachten in te zetten en extern bakwagens in te huren.

⁸ Het betreft alleen de externe kosten. Interne kosten zoals additionele inzet van eigen medewerkers van wijkposten, afdelingen B&P, IVM, IPC e.d. zijn hier niet in verdisconteerd.

Raadsvoorstel - Nacalculatie containermanagement

Kosten implementatie containermanagement (bedragen excl. btw)			
Onderdeel	Werkelijke kosten	Raming 2009	Toelichting
Aanschaf chips	€ 113.122,07	€ 122.018,23	
Montage/registratie op straat	€ 132.607,91	€ 143.953,39	
Stickers	€ 20.652,03	€ 19.879,79	
Uitleesapparatuur voertuigen	€ 167.051,72	€ 156.768,78	1 extra (reserve-) voertuig voorzien van uitleesapparatuur
Handhelds	€ 10.900,00	€ 4.159,47	3 extra handhelds aangeschaft t.b.v. MMT/Stadstoezicht
Innemen illegale mini's	€ 16.831,32	€ 10.595,59	Extra kosten 2010 door inhuur uitzendkrachten, externe bakwagens e.d..
Mailing	€ 39.952,96	€ 36.313,66	
Telefonische infolijn	€ 46.157,72	€ 32.720,56	Langere periode infolijn
Overige voorlichtingskosten	€ 1.779,06	€ 20.300,=	
ICT aanpassingen Clear	€ 12.000,=	€ 5.075,=	
Overig / onvoorzien	€ 166.897,74	€ 52.640,95	Met name meerkosten t.b.v. frezen chipnest in oude minicontainers + verzorgen herstelrondes
Totaal	€ 727.952,54	€ 604.425,40	
evaluatie pilot		+ € 135.000 – max 165.000,=	Verwachting meerkosten gehele project t.o.v. raming 2009 (o.b.v. ervaringen pilot: frezen oude mini's e.d.)
Totaal	€ 727.952,54	Max € 769.425,=	

De investeringen en aanvullende maatregelen t.b.v. containermanagement leiden jaarlijks tot extra exploitatiekosten (kapitaalslasten, extra administratieve inzet, onderhoudskosten e.d.). Anderzijds leidt de implementatie ook tot besparingen / extra baten. Hierbij moet worden gedacht aan:

- extra baten uit heffingen voor extra minicontainers,
- extra baten uit contracten / betalingsregelingen die alsnog met bedrijven zijn gesloten,
- vermindering van verwerkingskosten voor restafval,
- vermindering van kosten voor het uitzetten van vermiste/gestolen containers e.d.

Per saldo valt het netto effect op de exploitatie licht positief uit en levert het systeem vanaf 2010 structureel een besparing op van circa € 35 – 40.000,=/jr (€ 0,40 - 0,45/aansluiting.jr). Hiermee is de doelstelling dat het systeem budgettair neutraal ingevoerd zou worden gerealiseerd.

Effect containermanagement op exploitatie (€ /jaar)							
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Extra lasten	+ 49.800	+ 81.990	+ 148.153	+ 149.632	+ 151.148	+ 152.701	+ 154.292
Besparing/extra baten	-	- 110.425	- 184.140	- 187.923	- 191.785	- 195.726	- 199.750
Netto effect (totaal)	+ 49.800	- 28.435	- 35.988	- 38.291	- 40.637	- 43.026	- 45.459
Netto effect (per aansl)	+ 0,60	- 0,34	- 0,43	- 0,46	- 0,49	- 0,52	- 0,55

Daar het hier burgergerichte activiteiten betreft valt de btw die over de gepleegde investeringen in rekening is gebracht onder de btw-compensatieregeling. In totaal gaat het om een bedrag ter hoogte van € 138.310,98.

De benodigde meerinvestering t.b.v. het project dient formeel beschouwd te worden als een beleidsmatige investering. De raad stelt bij het vaststellen van de gemeentebegroting alleen de routineinvesteringen vast en niet de beleidsmatige investeringen, ténzij dit als apart besluit punt is opgenomen. Dit heeft voor wat betreft de meerinvestering t.b.v. de implementatie van containermanagement echter niet plaatsgevonden. Hoewel binnen de begroting 2010 binnen de routinematige investeringsmiddelen ruimte beschikbaar was om daaruit de meerkosten te financieren, dient formeel de raad alsnog achteraf verzocht te worden om hiermee in te stemmen.

Raadsvoorstel - Nacalculatie containermanagement

De resterende ruimte voor routineinvesteringen in 2010 t.b.v. chipmanagement is doorgeschoven naar de begroting 2011. De resterende investeringsruimte zal niet worden benut in 2011 en zal niet worden doorgeschoven naar 2012. Dit levert in 2011 een incidenteel exploitatievoordeel op van circa € 39.000,⁹.

Conclusies / aanbevelingen

Afgezien van de problemen met in 2010 geleverde chips, kan worden geconcludeerd dat het systeem succesvol en merendeels conform verwachtingen is geïmplementeerd. Bewoners / gebruikers van minicontainers hebben overwegend positief meegewerkt aan het bechikken van hun minicontainers. De implementatie heeft tot een uiterst gering aantal klachten geleid.

De uiteindelijke implementatiekosten bedragen € 727.952,54 excl. btw en zijn daarmee hoger uitgevallen dan oorspronkelijk geraamd. Per saldo leidt de invoering tot een structureel voordeel ter hoogte van ± 35.000 - € 40.000,-/jaar. Dit is gunstiger dan oorspronkelijk geraamd.

O.b.v. analyse van aanbodfrequenties is er vooralsnog geen noodzaak / aanleiding om over te gaan op gebruik van whitelist in plaats van (huidige) blacklist.

Aanbevelingen:

- Periodiek (halfjaarlijks) ledigingsdata analyseren op "aanbod vaker dan toegestaan". Aansluitingen waarvan blijkt dat deze frequent minicontainers vaker aanbieden dan toegestaan aanschrijven met waarschuwing en wijzen op mogelijkheid tot het nemen van extra minicontainer. Daar waar aansluitingen ook na waarschuwing aanhoudend minicontainers vaker blijven aanbieden, handhavend optreden op grond van de Afvalstoffenverordening (boete).
- Eind 2011 mede op basis van met dit systeem gegenereerde inzameldata (aanbiedfrequenties, inzameltijden e.d.) de mogelijkheden tot routeoptimalisatie te onderzoeken en waar mogelijk door te voeren.

⁹ Uitgaande van (€ 604.425 + € 440.000) - € 727.952 → restant investeringsruimte € 316.472, rente 4,8%, afschrijvingstermijn 10 jaar.

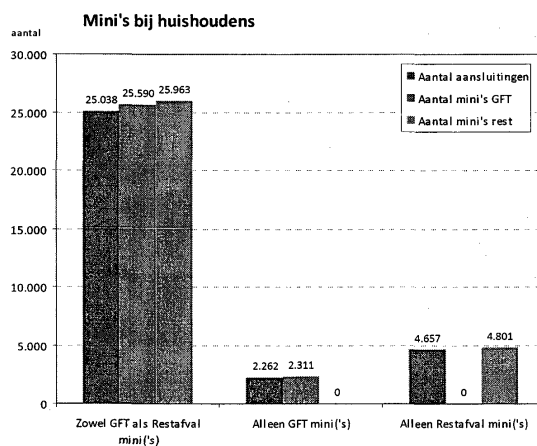
Raadsvoorstel - Nacalculatie containermanagement

Bijlage 1 Gechipte containers

Gebruikers	Type container	Aantal
Huishoudens	GFT 140 liter	11.056
	GFT 240 liter	16.966
	GFT 240 liter vrijstelling	5
	Totaal GFT containers	28.027
	<i>waarvan niet geregistreerd op uniek VGO-nr (*)</i>	126
	Aantal aansluitingen met (eigen) GFT mini	27.300
	Rest 240 liter	30.696
	Rest 240 vrijstelling	74
	Totaal containers	30.770
	<i>waarvan niet geregistreerd op uniek VGO-nr (*)</i>	6
	Aantal aansluitingen met (eigen) restafvalmini	29.695
Totaal aantal aansluitingen met 1 of meerdere (eigen) mini(s)	31.957	
Bedrijven/instellingen	GFT 140 liter	1
	GFT 240 liter	29
	Restafval 240 liter	58
	Totaal mini's bedrijfsafval	88
	Aantal bedrijven met mini	61
	<i>(betreft alleen mini's welke binnen huisvuilroutes worden geleid)</i>	

(*) Betreft minicontainers die door meerdere aansluitingen gezamenlijk gebruikt worden. Gezamenlijke mini's staan niet geregistreerd op VGO-nr. Wel is geregistreerd in Clear welke adressen hier gebruik van maken.

Stand van zaken 20 april 2011



Raadsvoorstel - Destructieverordening 2011

Bestuursdienst



RAADSVORSTEL:

2010-2011

Ons kenmerk: MD 11.2519619

Registratienummer : GR 11.

Ingekomen op :

Onderwerp: Destructieverordening

Groningen, - 8 AUG 2011

Aan de raad,

Er is er een nieuw hoofdstuk in de Gezondheids- en welzijnswet voor dieren (GWWD) opgenomen.

Dit hoofdstuk "niet voor menselijke consumptie bestemde dierlijke bijproducten" regelt het verwijderen van een overleden gezelschapsdier (dat is een huisdier; géén vee).

Daarnaast is de regeling dierlijke bijproducten van toepassing. De Destructiewet en het Destructiebesluit zijn vervallen.

Actualisering.

Omdat de Destructieverordening 2006 nog is gebaseerd op de Destructiewet en het Destructiebesluit, moet actualisering plaatsvinden.

Nieuwe verordening en aanverwante besluiten en regels.

De bijgevoegde nieuwe verordening en de door het college vast te stellen besluiten en nadere regels, veranderen inhoudelijk niet. Wel is nu in artikel 5 van de verordening duidelijker aangegeven dat een overleden gezelschapsdier mag worden begraven in de eigen tuin ("een terrein ter beschikking van de houder of eigenaar van het dier") of begraven op een daartoe aangewezen begraafplaats. Dit is gedaan omdat burgers vragen of dit is toegestaan. Deze mogelijkheid bestond ook al onder de oude verordening, maar was niet expliciet aangegeven.

De aanpassingen betreffen slechts het noemen van de van toepassing zijnde bepalingen en terminologie uit de GWWD.

Hiermee zijn de verordening en de nadere regels weer gebaseerd op de juiste grondslag.

Bijgevoegd is de Destructieverordening 2011.

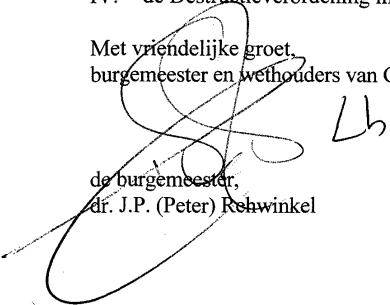
Raadsvoorstel - Destructieverordening 2011

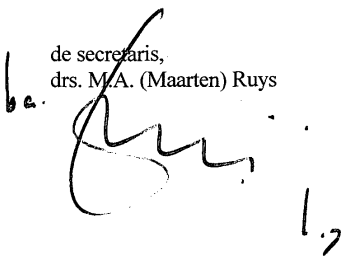
2

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

- I. de Destructieverordening 2011 vast te stellen;
- II. de Destructieverordening 2006 in te trekken;
- III. de vaststelling en inwerkingtreding van de Destructieverordening 2011, en de intrekking van de verordening van 2006 bekend te maken door plaatsing in het gemeenteblad en te publiceren in de Groninger Gezinsbode;
- IV. de Destructieverordening in werking te laten treden een dag na de bekendmaking.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,


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


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

Raadsvoorstel - Destructieverordening 2011

Bestuursdienst



- ONTWERP -

DESTRUCTIEVERORDENING

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN;

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van

Gelet op de Gezondheids- en welzijnswet voor dieren en de artikelen 147 en 148 van de Gemeentewet,

HEEFT BESLOTEN:

vast te stellen de Destructieverordening, welke verordening komt te luiden als volgt;

Artikel 1. Begripsomschrijvingen

Deze verordening verstaat onder:

- | | | |
|----|-------------------|--|
| a. | de wet | de Gezondheids- en Welzijnswet voor dieren; |
| b. | aangifteplichtige | degene, die als eigenaar of houder van een dood gezelschapsdier ingevolge de Wet verplicht is daarvan aangifte te doen; |
| c. | gezelschapsdieren | andere dieren dan slachtdieren, welke niet zijn bestemd of worden gehouden voor dierlijke of andere productie, en door de mens in of rond het huis worden gehouden en verzorgd; |
| d. | de ondernemer | de natuurlijke persoon of rechtspersoon aan wie of aan welke door onze Minister een erkenning als bedoeld in artikel 13, eerste lid, van de EG verordening nr. 1774/2002 is verleend; |
| e. | slachtdieren | eenhoevige dieren, runderen, schapen, geiten, varkens en pluimvee; |
| f. | verzamelplaats | een door het college aangewezen plaats waar de Dierenambulance en particulieren dode gezelschapsdieren naar toe brengen en waar vandaan de ondernemer de dode dieren vervoert naar het verwerkingsbedrijf. |

Artikel 2. Verzamelplaatsen

Het college wijst één of meer verzamelplaatsen aan, waar dode gezelschapsdieren in ontvangst worden genomen.

Raadsvoorstel - Destructieverordening 2011

Artikel 3. Aangifte en aanbieden van dode gezelschapsdieren

1. De aangifteplichtige doet van het hebben of houden van een dood gezelschapsdier zo spoedig mogelijk doch uiterlijk op de eerste werkdag volgend op de dag waarop het dier is overleden, melding (telefonisch) bij de Dierenambulance.
Het is ook toegestaan dat de aangifteplichtige zelf het dode gezelschapsdier op de eerste werkdag volgend op de dag waarop het dier is overleden brengt naar de verzamelplaats, en daar ter plekke melding doet van het dode gezelschapsdier.
2. De melding geschiedt onder opgave van de soort en hoeveelheid van de dode gezelschapsdieren, en bij melding aan de Dierenambulance van de plaats waar het zich bevindt.
3. Het is ook toegestaan dat de Dierenambulance dode gezelschapsdieren waarvan geen eigenaar of houder bekend is naar de verzamelplaats brengen.
4. Het college kan nadere regels stellen voor de plaats en wijze van aanbidding en de uren waarbinnen het aanbieden kan geschieden.
5. Het college kan een tarief vaststellen voor het aanbieden van dode gezelschapsdieren.

Artikel 4. Bedrijf of beroep

Deze verordening is niet van toepassing op dode gezelschapsdieren afkomstig uit een bedrijf of beroep.

Artikel 5. Begraven

Het in artikel 3 bepaalde, geldt niet voor zover artikel 81h, vierde lid van de Wet juncto artikel 2. 11, eerste lid van de Regeling dierlijke bijproducten 2011 van toepassing is. Dit houdt in dat het is toegestaan een dood gezelschapsdier te begraven op een terrein dat ter beschikking staat van de eigenaar of de houder van het dode gezelschapsdier of op een plaats die ingevolge een besluit van het college van burgemeester en wethouders daarvoor is toegelaten.

Artikel 6. Bewaren van dode gezelschapsdieren

De aangifteplichtige is gehouden, vermenging van materiaal van het dode gezelschapsdier met andere stoffen tegen te gaan.

Artikel 7. Mandaat

1. Het college is bevoegd om nadere regels vast te stellen.
2. Het college kan deze bevoegdheid mandateren.

Artikel 8. Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de dag na de dag van bekendmaking.
De Destructieverordening 2006 betreffende hetzelfde onderwerp wordt ingetrokken.

Raadsvoorstel - Deconstructieverordening 2011

Artikel 9. Citeertitel

De verordening kan worden aangehaald als de Deconstructieverordening 2011.

Gedaan te Groningen in de openbare raadsvergadering van

De griffier,

De voorzitter,

drs. A.G.M. (Toon) Dashorst.

dr. J.P. (Peter) Rehwinkel.

Raadsvoorstel - Destructieverordening 2011

Bestuursdienst



- ONTWERP -

AANWIJZINGSBESLUIT EN DE NADERE REGELS EN BESLUITEN

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN GRONINGEN;

Gelet op artikel 81 h van de Gezondheids- en welzijnswet voor dieren en artikel 2 en 3 van de Destructieverordening;

BESLUITEN:

vast te stellen:

- I. dat als verzamelplaats van destructiemateriaal de koelcellen van de Milieudienst op het terrein van de ARCG aan de Duinkerkenstraat 99 te Groningen, worden aangewezen;
- II. de Nadere regels en besluiten inhoudende:
 - a. het destructiemateriaal wordt op maandag t/m vrijdag tussen 8.00 uur en 16.30 uur, en op zaterdag van 11.00 uur tot 16.00 uur aangeboden bij de verzamelplaats;
 - b. het destructiemateriaal mag niet vermengd worden met ander materiaal. indien dit toch gebeurt, kunnen extra kosten die de vermenging met zich meebrengt in rekening worden gebracht;
 - c. het tarief voor het brengen van destructiemateriaal naar de verzamelplaats door particulieren zal € 7,- bedragen;
- III. dat het besluit tot aanwijzing van de verzamelplaats en de Nadere regels en besluiten, als hiervoren genoemd, een dag na bekendmaking in werking treden.

Vastgesteld bij besluit van burgemeester en wethouders van Groningen,

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

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

Raadsvoorstel - Bestemmingsplan Oostelijke Ringweg Beijum-Zuid

Bestuursdienst



RAADSVOORSTEL:

2010-2011

Ons kenmerk: RO 112709438

Registratienummer : GR 11.

Ingekomen op :

Onderwerp: Vaststelling bestemmingsplan Oostelijke Ringweg, Beijum-zuid

Groningen, **26 AUG 2011**

Aan de raad,

Inleiding.

Met dit raadsvoorstel stellen we u voor het bestemmingsplan Oostelijke Ringweg, Beijum-zuid vast te stellen. Het bestemmingsplan is opgesteld voor de aansluiting van de woonwijken De Hunze en (het zuidelijke deel van) Beijum op de Oostelijke Ringweg (ORG), met als doel deze aansluiting ongelijkvloers te maken en daarmee de capaciteit en doorstroming te verbeteren.

Het bestemmingsplan is nu zover dat het door uw raad kan worden vastgesteld.

Ter voorbereiding op deze vaststelling hebben we het plan zes weken ter inzage gelegd, van 10 juni tot en met 21 juli 2011. U bent hiervan per brief op de hoogte gesteld.

Tijdens deze periode is één zienswijze ingediend. Deze zienswijze sneed onderwerpen aan (o.a. hoogte geluidswal, groenontwerp) die niet worden vastgelegd in een bestemmingsplan, vandaar dat we formeel voorstellen deze zienswijze niet over te nemen. Wel komen provincie en gemeente de indieners tegemoet door het ontwerp voor een deel aan te passen naar aanleiding van de gemaakte opmerkingen. Voor de details verwijzen we naar de paragraaf in dit raadsvoorstel waar we inhoudelijk ingaan op de ingediende zienswijze.

Breder kader/geschiedenis.

Samen met de provincie werkt de gemeente aan het ongelijkvloers maken van de ORG. Er zijn vier kruispunten die worden aangepakt. In volgorde Lewenborg (nu in uitvoering), Beijum-zuid, Karding (in voorbereiding) en Groningerweg/Beijum-noord (uitwerking in voorbereiding).

De ontwerp-kaders zijn vastgelegd in het zogenaamde Eindbeeld zoals dat in 2009 is vastgesteld door zowel Provinciale Staten als uw raad. Dit eindbeeld is tot stand gekomen na een goed verlopen participatietraject, waarbij in sommige gevallen ontwerpen gezamenlijk met bewoners tot stand zijn gekomen. Ook is er een formeel inspraaktraject gevolgd.

Najaar 2010 heeft uw raad het gemeentelijk krediet beschikbaar gesteld voor alle vier de kruispunten (gemeente en provincie betalen elk mee aan de uitvoering, volgens een bepaalde verdeelsleutel).

Raadsvoorstel - Bestemmingsplan Oostelijke Ringweg Beijum-Zuid

2

De provincie voert de projectleiding en coördineert de burgerparticipatie. Hierbij doen we wel mee, waarbij we ons convenant met wijkorganisaties als leidraad hanteren. Als gemeente ontwerpen we mee bij de uitwerkingen en zijn we verantwoordelijk voor de planologische procedure. Dit traject verloopt in goede samenwerking.

Het ontwerp voor de aansluiting.

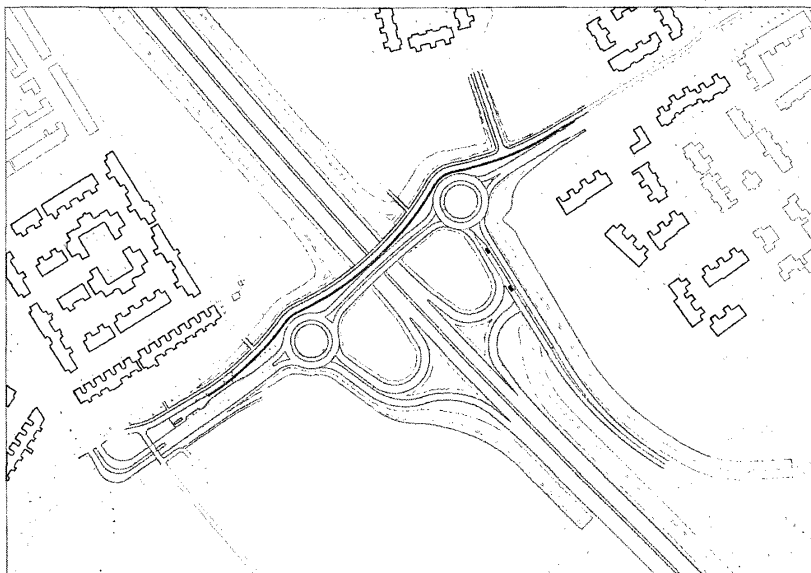
De aansluiting wordt vormgegeven als half klaverblad aan de zuidzijde van het fietsviaduct in de route Heerdenpad. De op- en afritten van het half klaverblad aan de oostzijde komen uit op de busbaan vanuit Kardinge. Busbaan en afrit gaan vanaf hier gecombineerd verder naar de Emingaheerd. De kruisingen van de op- en afritten met de Emingaheerd en Berlageweg worden uitgevoerd als rotondes. Rotondes zijn verkeersveiliger dan voorrangskruisingen en met verkeerslichten geregelde kruisingen. De as van de ringweg verschuift circa 8 meter naar het zuidwesten om ruimte te maken voor de op- en afritten aan de oostzijde. Doordat de nieuwe ringweg smaller is dan de huidige (smallere middenberm en het ontbreken van opstelvakken voor de verkeerslichten) verschuift de kant van het asfalt aan de Hunzezijde niet verder naar het westen. De Berlageweg wordt iets verlegd in zuidelijke richting. Hiermee wordt een rechte fietsoversteek gecreëerd over de Berlageweg waardoor automobilisten beter zicht hebben op het fietsverkeer.

Het bestaande fietsviaduct over de ringweg wordt afgebroken. De middenpeiler staat in de weg, het viaduct voldoet niet meer aan de huidige richtlijnen voor aanrijdbeveiliging en de viaducten passen niet in het vastgestelde ruimtelijk beeld voor de ringweg. Het nieuwe fietsviaduct wordt gecombineerd met het autoviaduct. Deze koppeling is tevens gewenst vanuit sociale veiligheid en zicht op het fietspad.

Aan weerszijden van de ringweg worden de geluidswallen verhoogd van circa 2 meter nu naar minimaal 4 meter boven de ringweg. Langs de busbaan wordt de geluidswal verlengd en verhoogd van circa 2 meter tot 3 meter boven de busbaan.

Raadsvoorstel - Bestemmingsplan Oostelijke Ringweg Beijum-Zuid

3



het wegontwerp



de nieuwe situatie gezien vanuit Beijum

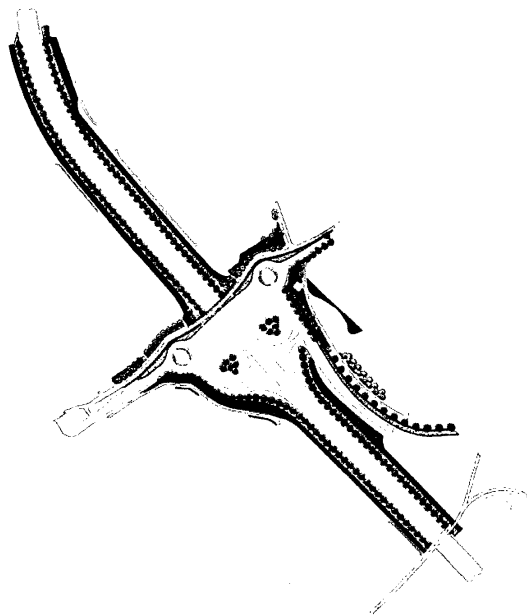
Het groenontwerp.

Gezien vanaf de weg is er een zone van twee meter voorzien van gras dat extensief beheerd wordt. Vier meter uit de kant van de weg wordt een bomenrij geplant bestaande uit drie soorten die gemengd geplant wordt. Bij de kruisingen loopt de boomstructuur met de op- en afritten mee tot aan de kruisende weg.

Raadsvoorstel - Bestemmingsplan Oostelijke Ringweg Beijum-Zuid

4

Onder de bomen tot boven aan de geluidswal wordt een bodembedekkende beplanting aangebracht zodat de boomkroon zich vrij in de ruimte kan ontwikkelen. Boven op de geluidswal wordt opgaand bosplantsoen aangebracht. Achter de eerste rij bosplantsoen komt een wildraster dat ervoor zorgt dat de zoogdieren niet de weg oversteken maar via ecoducten en faunatunnels de weg passeren. De toegepaste beplanting is van genetisch inheemse oorsprong.



het groenontwerp

De kruising krijgt een unieke inrichting zodat ze een eigen "adres" krijgt zoals ook de andere kruisingen op de Oostelijke Ringweg. In de kommen die tussen de op- en afritten ontstaan wordt een ecologisch oninteressant gebied gecreëerd waardoor de oversteekbewegingen van zoogdieren niet bevorderd worden. De ruimtes tussen de op- en afritten van het viaduct worden ingezaaid met een eenzijdige grassoort die extensief beheerd worden. Een aantal opvallende bomen van een exotische soort vormt een groep ter markering en "adressering" van de kruising. De rotondes en overige groenvakken krijgen een inrichting met lage beplanting die aansluit bij het stedelijke karakter van de omgeving.

Raadsvoorstel - Bestemmingsplan Oostelijke Ringweg Beijum-Zuid

5

Participatie.

Naast de participatie in het kader van de eindbeeldstudie zijn voor de uitwerking van het deelproject Beijum-zuid - De Hunze de bewoners en belanghebbenden vervolgens als volgt betrokken:

Overleg met direct omwonenden.

De direct omwonenden zijn per brief uitgenodigd om in een aantal sessies mee te denken over de uitwerking van de aansluiting Beijum-zuid - De Hunze. Hiervoor hebben zich circa 30 personen aangemeld.

Met deze groep is in 5 bijeenkomsten een aantal varianten (waaronder een bewonersvariant) uitgewerkt en bediscussieerd. Op basis hiervan is het ontwerp uit de eindbeeldstudie aangepast, resulterend in voorliggend ontwerp.

Inloopavond.

Op 10 januari 2011 is het resultaat van het overleg met de bewoners op een inloopavond gepresenteerd. Bewoners zijn per brief, via de Groninger Gezinsbode en via de website uitgenodigd.

Door de gekozen werkwijze is er draagvlak vanuit de omgeving voor het voorliggende ontwerp.

Bestemmingsplan.

De terinzagelegging van het bestemmingsplan heeft plaatsgevonden 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. Tijdens deze zienswijzeperiode, op 4 juli 2011, is een tweede inloopavond gehouden over het ontwerp van de reconstructie en over het ontwerp-bestemmingsplan. Deze avond werd bezocht door circa 60 personen.

Zienswijze

Van de gelegenheid om zienswijzen naar voren te brengen is gebruik gemaakt door de bewoners van een twaalfstal woningen aan de Bottemaheerd. Hun zienswijzen zijn identiek en daarom doen wij u één voorstel voor besluitvorming hierover.

De ingediende zienswijze is getoetst aan de Algemene wet bestuursrecht (artikel 3:16 en 6:9) op ontvankelijkheid. Zij is vóór 22 juli 2011 ontvangen en dus tijdig ingediend.

Inhoudelijke beoordeling zienswijze

De zienswijze bevat de volgende 4 onderdelen. Bij elke onderdeel doen wij u een voorstel voor een reactie. De reacties zijn geformuleerd in overleg met de provincie Groningen.

1. De hoogte van de geluidswal dient aangepast te worden aan het zgn. raaklijnmodel, toegepast op het dwarsprofiel van de ringweg. Dit in verband met geluidsoverlast in de slaapkamers van de Bottemaheerd.

Raadsvoorstel - Bestemmingsplan Oostelijke Ringweg Beijum-Zuid

6

Reactie:

Hoewel dit op grond van de Wet geluidhinder gezien niet verplicht is, zal de hoogte van de geluidswal worden aangepast aan het genoemde raaklijnmodel van de meest kritische woning aan de Bottemaheerd. Hierbij wordt rekening gehouden met inklinking. Omdat de hoogte van geluidswallen niet wordt vastgelegd in een bestemmingsplan, behoeft het plan geen aanpassing.

2. Verzocht wordt om een dichte en 's winters groen blijvende beplanting op de geluidswal, ter vermindering van geluidsoverlast.

Reactie:

De geluidwerendheid van beplanting is beperkt (volgens de Wet geluidhinder mag geen geluidwerende functie aan groen worden toegekend). Niettemin zal bij het bepalen van de soorten beplanting worden bekeken of het mogelijk en wenselijk is groenblijvende struiken en bomen toe te passen. Uitgangspunt hierbij is, dat inheemse soorten worden toegepast en dat dit past in het totale groenbeeld. Inheemse soorten worden toegepast omdat dit een geschikte leefomgeving biedt voor de in Nederland voorkomende dieren en insecten. Omdat beplantingssoorten niet wordt vastgelegd in een bestemmingsplan, behoeft het plan geen aanpassing.

3. Verzocht wordt om ZOAB (Zeer Open Asfalt Beton) of stil asfalt op de fly-over, ter reductie van de geluidsoverlast.

Reactie:

De fly-over wordt voorzien van stil asfalt sma 05. Tevens wordt er een afscherming van tussen de 1,1 en 1,4 meter hoog geplaatst op de fly-over en wordt naast het fietspad aan de wijkzijde een geluidswal van circa 1,2 meter aangebracht. Dit zijn allemaal extra maatregelen ten opzichte van de wettelijke verplichtingen op grond van de Wet geluidhinder. Wij zijn van mening dat hiermee het geluid voldoende wordt afgeschermd. Het te gebruiken type asfalt is overigens geen zaak die in het bestemmingsplan wordt vastgelegd.

4. Gevraagd wordt om een onderzoek naar het ondergronds brengen van de hoogspanningslijn tegelijk met de uitvoering van de reconstructie. Dit bespaart kosten.

Reactie:

Het aanpassen van de hoogspanningsleiding is geen onderdeel van dit project. Wij zullen de vraag bij de leidingbeheerder, TenneT, neerleggen. Het bestemmingsplan passen wij niet aan op dit verzoek.

De provincie Groningen komt de indieners in elke geval op de punten 1 en 3 tegemoet. Omdat de ingebrachte zienswijze echter niet leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan, stellen wij u voor de zienswijze niet over te nemen.

Raadsvoorstel - Bestemmingsplan Oostelijke Ringweg Beijum-Zuid

7

Ambtshalve wijziging.

Wij stellen u voor in artikel 4 van de regels van het bestemmingsplan één ambtshalve wijziging aan te brengen. Deze betreft de toegestane hoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, in de bestemming Verkeer. In het ontwerp-bestemmingsplan is hiervoor een hoogte van 6 meter opgenomen. Deze moet worden aangepast naar 8 meter in verband met de verdiepte ligging van de Oostelijke Ringweg. Hoogtes worden namelijk bepaald op basis van het aansluitende afgewerkte maaiveld en dat is in dit geval de voet van het te bouwen viaduct. Deze ligt 2 meter dieper dan de omgeving van de ringweg.

Grondexploitatie.

De provincie Groningen is initiatiefnemer van het plan en draagt de kosten van planontwikkeling en uitvoering. De gemeente draagt bij in kosten van planontwikkeling en een deel van de uitvoering. Tussen de provincie en de gemeente wordt over de plankosten en uitvoeringskosten een overeenkomst afgesloten. Kostenverhaal is hier dan ook niet aan de orde. Daarom is er geen noodzaak een exploitatieplan op te stellen.

Archeologie: borg Ulgersma.

Archeologisch onderzoek dat is uitgevoerd bij de voorbereiding van het bestemmingsplan heeft zich tevens gericht op de archeologische overblijfselen van de borg Ulgersma ter hoogte van het recreatiegebied Kardingse. Een gedeelte van het tracé loopt namelijk over de locatie van het terrein van de vroegere borg Ulgersma. Deze borg maakt deel uit van een gordel van borgen die lag tussen Oosterhoogebrug en Noorderhoogebrug. Op het oostelijke gedeelte van het terrein bleek dat er inderdaad nog gedempte omgrachting aanwezig is in de ondergrond. Bij twee boringen aan weerszijden hiervan is een bewoningslaag aanwezig vanaf 30 cm tot ongeveer een meter beneden maaiveld. Op dit terrein kunnen ook oudere resten in de bodem aanwezig zijn; het is zelfs zeer waarschijnlijk dat er zich nog resten van de gesloopte Ulgersmaborg en middeleeuwse voorgangers in de bodem bevinden. Wij onderzoeken - in samenwerking met de universiteit en de provincie - de mogelijkheden om in combinatie met de werkzaamheden voor de weg de ligging van de borg in het landschap herkenbaar te maken.

Financiën en planning

De aanleg van deze kruising past binnen de financiële kaders zoals tussen provincie en gemeente zijn afgesproken. We verwachten dat de uitvoering van Beijum-zuid volgend voorjaar kan starten en rond de jaarwisseling 2013/ 2014 gereed is.

Raadsvoorstel - Bestemmingsplan Oostelijke Ringweg Beijum-Zuid

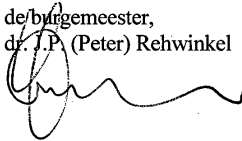
8

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

- I. de ingediende zienswijze niet over te nemen;
- II. de overwegingen en motiveringen overeenkomstig het raadsvoorstel over te nemen en het bestemmingsplan Oostelijke Ringweg, Beijum-zuid, digitaal vervat in het gml-bestand NL.IMRO.0014.BP500ORingwBeijumZ-vg01.gml en gebruikmakend van een ondergrond ontleend aan het Grootschalig Basis Bestand Groningen van juli 2011, gewijzigd ten opzichte van het ontwerp zoals dat ter inzage heeft gelegen, overeenkomstig het raadsvoorstel vast te stellen;
- III. 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



Raadsvoorstel - Evaluatie doorstromingsmaatregelen Zuidelijke Ringweg fase 1

Bestuursdienst



RAADSVOORSTEL:

2010-2011

Ons kenmerk: RO 11.2709423

Registratienummer : GR 11.

Ingekomen op :

Onderwerp: Evaluatie doorstromingsmaatregelen Zuidelijke Ringweg (fase 1)

Groningen, - 1 SEP 2011

Aan de raad,

Midden jaren negentig is de planvorming begonnen voor de doorstromingsmaatregelen Zuidelijke Ringweg Groningen 1e fase (ZRG-1e fase), ook wel de Langman-maatregelen genoemd. Om die maatregelen mogelijk te maken is in 2002 het Tracébesluit genomen. Eind dit jaar zullen nagenoeg alle maatregelen uit dat Tracébesluit zijn afgerond. De uitvoeringswerkzaamheden hebben zodanig plaatsgevonden dat waar mogelijk de wegen waaraan gewerkt werd geheel dan wel gedeeltelijk opengesteld bleven voor het verkeer. Desondanks was niet te voorkomen dat tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden soms lange wachtrijen op de bedrijventerreinen Zuidoost ontstonden. Vooral door de daar gevestigde ondernemers werd sterk aangedrongen op aanvullende maatregelen om in de toekomst gevrijwaard te worden van lange rijen wachtende auto's. Bij de ingebruikname van het Euvelgunnetracé zijn de "tijdelijke" aansluitingen met de Stavangerweg en de Osloweg op de Oostelijke Ringweg afgekoppeld. Hierdoor ontstonden "nieuwe" rijroutes die (her)ontdekt moesten worden om de bedrijven te kunnen bezoeken. De onvrede vanuit het bedrijfsleven was op dat moment groot. Daarom is op 25 november 2008 een bijeenkomst belegd om de situatie met de bedrijven te bespreken. Tijdens de bespreking is door RWS aan de ondernemers van de bedrijventerreinen Zuidoost beloofd dat er een evaluatie plaats zal vinden nadat alle maatregelen, genoemd in het Tracébesluit, uitgevoerd zijn. In 2010 zijn deze evaluatiegesprekken gevoerd. Betrokken partijen hierbij waren de VBZO, TLN, de provincie, RWS en de gemeente. Er is een inventarisatie gemaakt van aanvullende of corrigerende maatregelen. Een aantal maatregelen voortvloeiende uit de evaluatie is door RWS al uitgevoerd omdat deze direct meegenomen konden worden met lopend werk. Andere maatregelen moeten nog worden uitgevoerd. Een aantal van de voorgestelde maatregelen dient te worden getroffen aan het gemeentelijke wegennet. Voor deze maatregelen is een besluit vereist van uw raad.

Langman-maatregelen.

Om de doorstroming op de Zuidelijke Ringweg Groningen te verbeteren zijn in de periode vanaf 2004 in hoofdlijnen de volgende maatregelen uitgevoerd (nummering correspondeert met figuur 1).

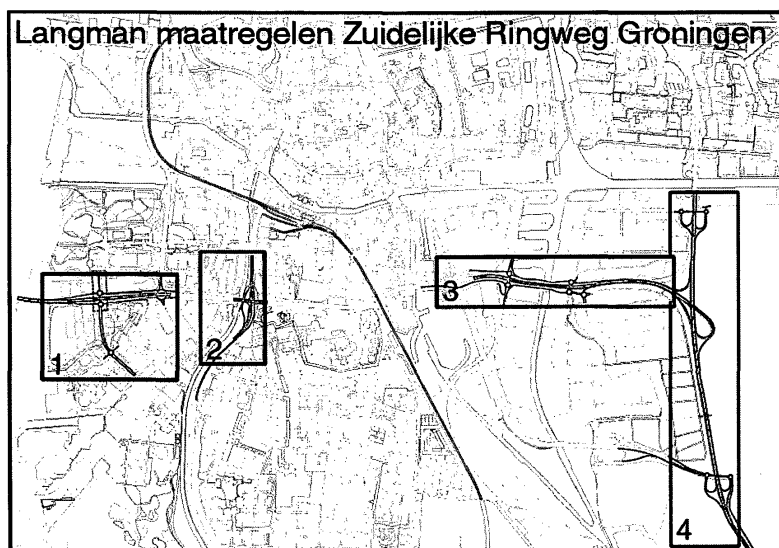
Westzijde (1):

- nieuwe aansluiting Laan Corpus den Hoorn gecombineerd met aanpassingen lokale wegenstructuur;

Raadsvoorstel - Evaluatie doorstromingsmaatregelen Zuidelijke Ringweg fase 1

2

- aanbrengen parallelstructuur tussen Laan Corpus den Hoorn en Vrijheidsplein Julianaplein (2);
 - realisatie van bypasses (tunnels) voor de richtingen Assen – Groningen (binnenstad) en visa versa
 - aanpassen kruispuntconfiguratie en verkeerslichtenregeling.
- Oostzijde: (3 en 4):
- aanbrengen parallelstructuur tussen Europaplein en Gotenburgweg (3);
 - realisatie Euvelgunnetracé en knooppunt Driebond (4).



Figuur 1. Langman-maatregelen

Eerste ervaringen en klachten.

Al vrij snel na de openstelling bleek dat de getroffen maatregelen niet overal het verwachte effect hebben gehad. Geconstateerd is:

- dat de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Zuidoost niet overal is verbeterd. De doorstroming op de nieuw aangelegde parallelstructuur tussen Europaplein en de Gotenburgweg laat te wensen over. Daarnaast is de ontsluitingsstructuur minder helder geworden, waardoor bezoekers zich slecht kunnen oriënteren;
- dat de doorstroming op de ZRG door de ingrijpende reconstructie van het Julianaplein als geheel niet is verbeterd. Dit is te wijten aan het terugbrengen van de linksafbeweging naar de binnenstad vanuit de richting Drachten. Deze beweging heeft een zeer negatief effect op de doorstroming;
- dat de verkeersafwikkeling rond de nieuwe aansluiting Laan Corpus den Hoorn tijdens de ochtend- en avondspits knelpunten oplevert. Dit leidt tot terugstuwning van verkeer tot op de A7 en heeft negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van het Stadspark en het gebied Corpus den Hoorn, waaronder het Martini Ziekenhuis;

Raadsvoorstel - Evaluatie doorstromingsmaatregelen Zuidelijke Ringweg fase 1

3

- dat de geluidsreductie van de geplaatste schermen voor de bewoners van de Laan van de Vrede niet afdoende is geweest als gevolg van reflectie van de schermen zelf.

VBZO, TLN (Transport en Logistiek Nederland), EVO (Vereniging van en voor verladers, ontvangers en eigen vervoerders, gespecialiseerd in logistiek), de Gasunie en tal van individuele ondernemers op de diverse bedrijventerreinen in Zuidoost hebben zich tot ons gewend met het verzoek om extra maatregelen te treffen die de bereikbaarheid verbeteren.

Moties.

Door uw raad is in juni 2010 een tweetal moties aangenomen te weten:

1. Het onduidelijke snelheidsregime op het Euvelgunnetracé. Deze motie is ingediend door CDA, Stadspartij, VVD, Student&Stad en ChristenUnie;
2. De bereikbaarheid van het bedrijventerrein Zuidoost, evenals de fietsbereikbaarheid vanuit Beijum en Lewenborg. Deze motie is ingediend door ChristenUnie, Stadspartij en CDA.

Deze moties zijn bij de evaluatie van de Langman-maatregelen betrokken.

Motie 1 is inmiddels uitgevoerd.

Werkgroep en participatie van belangenorganisaties.

Ten behoeve van de evaluatie van de Langman-maatregelen is op initiatief van RWS en gemeente een ambtelijke werkgroep gevormd, waarin ook provincie Groningen participeert. Deze werkgroep heeft per deelgebied (West, Julianaplein en Oost) afzonderlijke trajecten gevolgd. In deelgebied Oost is de VBZO bij het gehele evaluatieproces betrokken. Zij werden hierbij ondersteund door de logistieke organisaties TLN en EVO. In deelgebied West is overleg gevoerd met de Gasunie.

Nader onderzoek.

Om meer te weten te komen over de problematiek, de oorzaken en de mogelijke oplossingen is een aantal verkeerskundige onderzoeken in opdracht van RWS uitgevoerd, te weten:

1. quick scan aansluiting A7 - Laan Corpus den Hoorn (Oranjewoud, januari 2010);
2. quick scan parallelstructuur Zuidoost Groningen (Oranjewoud, april 2010);
3. onderzoek prestaties Julianaplein (Groene Golf Team, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, april 2010);
4. onderzoek prestaties Europaplein (Groene Golf Team, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, september 2010).

De bevindingen van deze onderzoeken zijn apart gerapporteerd. Voor zover relevant zijn de resultaten van deze onderzoeken nader uiteengezet bij de behandeling van de afzonderlijke deeltrajecten (West, Centraal en Oost).

Het totale maatregelenoverzicht van de evaluatie is in bijlage 1 opgenomen, inclusief de kosten voor de uitvoering en de voorgestelde verdeling van de kosten over de partijen.

Deeltraject West.

Om de doorstroming aan de westkant van de stad te verbeteren, zijn de volgende Langmanmaatregelen uitgevoerd:

- het doortrekken van de Laan Corpus den Hoorn in combinatie met de realisatie van de nieuwe gedeeltelijke aansluiting op de ZRG;
- het aanbrengen van een parallelstructuur naast de A7 tussen deze nieuwe aansluiting en het Vrijheidsplein;
- het afkoppelen van de Laan van de Vrijheid van het Vrijheidsplein. De ontsluitende functie van deze verbinding is door Laan Corpus den Hoorn overgenomen;
- het afkoppelen van de Concourslaan op de Westelijke Ringweg. Ook de auto-ontsluiting van het Stadspark is door de aansluiting Laan Corpus den Hoorn overgenomen.

Vanwege de milieueffecten zijn tevens aanvullende maatregelen tegen verkeerslawaaï getroffen in de vorm van geluidswallen, -schermen en stilasfalt. Bovendien zijn aanvullende groenmaatregelen genomen om deze infrastructurele ingrepen landschappelijk in te passen.

Hoewel de verkeersafwikkeling door deze maatregelen in totaliteit op het hoofdwegennet is verbeterd, doen zich vanaf het in gebruik nemen ervan (medio 2009) een aantal onvoorziene doorstromingsproblemen op het onderliggende wegennet voor.

Knelpuntenanalyse.

Mede aan de hand van een door het bureau Oranjewoud uitgevoerde quick scan is geconstateerd dat bijna op alle werkdagen zich congesties voordoen op de Laan Corpus den Hoorn (uitgezonderd de zomerperiode). Deze congesties zijn van directe invloed op de doorstroming op de nieuwe aansluiting op de ZRG, de botrotonde Laan Corpus den Hoorn. Tijdens de ochtendspits geeft dit terugstuwning op de afrit van de A7 vanuit de richting Drachten tot soms op de hoofdrijbaan van de A7. Dit heeft gevaarlijke situaties tot gevolg. De slechte doorstroming op de Laan Corpus den Hoorn is nadelig voor de bereikbaarheid van de bestemmingen binnen het gebied Corpus den Hoorn, waaronder het Martini Ziekenhuis. Bovendien levert dit sluipverkeer op via wegen die hiervoor minder geschikt zijn, zoals op de route Leonard Springerlaan - Paterswoldseweg.

In de avondspits ontstaan tevens afwikkelingsproblemen op de aansluitende tak vanaf het Stadspark. *Het autoverkeer heeft geen andere mogelijkheden om het Stadspark te verlaten, waardoor men soms langer dan één uur staat te wachten.* Ook geeft dit soms problemen voor de doorstroming op de noordelijke bypass (vanaf Vrijheidsplein richting Laan Corpus den Hoorn).

De afwikkelingscapaciteit van het ontwerp van het Tracébesluit 2002 is gebaseerd op verkeerscijfers die voor het jaar 2020 zijn geprognoseerd. Vergelijking met de huidige telcijfers leert dat deze prognosecijfers inmiddels al zijn gehaald of op een aantal locaties is overschreden. Zo blijkt dat het gebruik van de Laan Corpus den Hoorn hoger is dan wat destijds op basis van de verkeersmodellen werd verwacht. Uit nadere analyses en lokale verkenningen blijkt dat vooral de verwerkingscapaciteit op de rotonde Boerhaavelaan niet toereikend is. Tijdens de ochtendspits slaat de wachtrij hierdoor regelmatig terug tot op de A7. Ook heeft dit negatieve consequenties voor de verkeersafwikkeling op de botrotonde

Laan Corpus den Hoorn, omdat het afrijdende verkeer richting de rotonde Boerhaavelaan ook de overige richtingen belemmert. Deze verstoorde afwikkeling heeft ook nadelige gevolgen voor de uitwisseling tussen ZRG en de Westelijke Ringweg, waardoor de doorstroming van het regionale verkeer wordt gehinderd.

Tevens blijkt uit de analyse dat het noordelijk deel van de botrotonde Laan Corpus den Hoorn tijdens de avondspits zwaar wordt belast. Het huidige gebruik stemt nagenoeg overeen met de maximale capaciteit, waardoor de verkeerssituatie erg kwetsbaar is geworden voor verstoringen, bijvoorbeeld ten gevolge van de slechte verkeersafwikkeling op de Laan Corpus den Hoorn. Dit leidt bijna dagelijks tot "stremming" in de avondspits van de ontsluiting van het Stadspark, omdat dit gebied slechts door één enkele route wordt ontsloten.

Uit de analyse van de gesignaleerde knelpunten komt een aantal voor te stellen maatregelen naar voren. Zoals gemeld moet hierover besluitvorming in de daarvoor bevoegde gremia plaats gaan vinden. Als bijlage 1. is een tabel bijgevoegd waarin alle 9 voorgestelde maatregelen onder elkaar zijn gezet met daarachter de financiële consequenties voor de betrokken partijen. Door RWS is zoals genoemd inmiddels een aantal maatregelen uitgevoerd.

Ontsluiting Stadspark (maatregel 1).

De Langman-maatregelen hebben tijdens de avondspits een negatief effect gehad op de auto-ontsluiting van het Stadspark. Direct na openstelling heeft Gasunie dit bij RWS en gemeente aangekaart. In november 2010 is uw raad akkoord gegaan met de tijdelijke inzet van verkeersregelaars op de botrotonde Laan Corpus den Hoorn om een oplossing te bieden voor de problematiek van de verkeersontsluiting van het Stadspark. Afsproken is om deze oplossing na een half jaar samen met Gasunie, Rijkswaterstaat en Provincie Groningen te evalueren. De resultaten van deze evaluatie zijn verwerkt in een separate nota. De kosten van de inzet van de verkeersregelaars tot mei 2011 bedragen € 45.000,-- en zijn ten laste gebracht van het project.

Doorstroming rotonde Boerhaavelaan (maatregel 2).

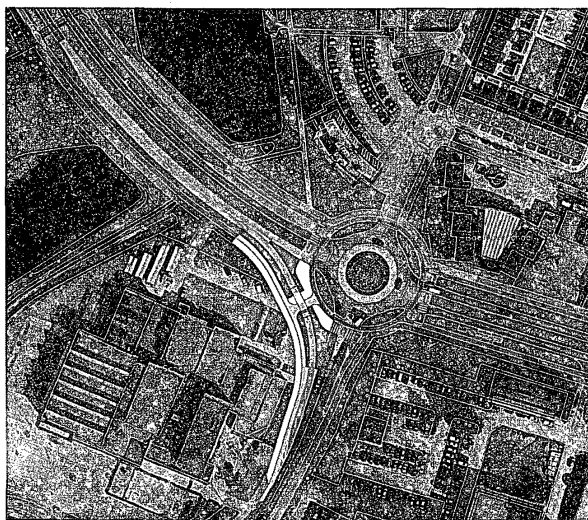
Teneinde de doorstroming op de Laan Corpus den Hoorn te verbeteren, wordt voorgesteld om bij de rotonde Boerhaavelaan een bypass aan te leggen voor het rechtsafslaande verkeer richting de Van Swietenlaan. Door deze bypass wordt een deel van het verkeer buiten de rotonde omgeleid (ca. 30-40% van het verkeer vanaf de A7), waardoor de conflictbelasting op de rotonde kleiner wordt en het verkeer dus vlotter wordt afgewikkeld. Deze maatregel zal de kans op terugstuwning tot op de A7 aanzienlijk reduceren en de bereikbaarheid van onder andere het Martini Ziekenhuis verbeteren.

De aanleg van deze bypass vergt relatief veel ruimte, omdat ook de gewenste veiligheidsmaatregelen voor het fietsverkeer dienen worden ingepast. Hiervoor is het gebruik een deel van de grond van het terrein van de voormalige ALO noodzakelijk. De gemeente is eigenaar van deze grond. In het voormalige ALO-gebouw zijn momenteel tijdelijke voorzieningen gehuisvest, waaronder de Boerhaaveschool. De entree van deze school is gelegen in het gebied dat voor de maatregel dient te worden verworven. Helaas is op korte termijn, in combinatie met de activiteiten in en om de school, de aanleg van deze maatregel geen optie. Over 1 à 2 jaar zal de school naar de geplande nieuwbouw op de

Raadsvoorstel - Evaluatie doorstromingsmaatregelen Zuidelijke Ringweg fase 1

6

Semmelweislocatie verhuizen. Op dat moment is het logisch de voorgestelde maatregel te effectueren.



Figuur 2. voorgestelde aanpassing rotonde Boerhaavelaan

Naast de evaluatie van de Langman-maatregelen spelen er in het gebied rond het Martini Ziekenhuis nog een tweetal zaken. Zo doet een werkgroep onderzoek naar een brede aanpak voor de problematiek rond de bereikbaarheid van het Martini Ziekenhuis en de doorstroming op Laan Corpus den Hoorn. Daarnaast zal er op termijn vanuit het project ZRG fase2 ook gekeken worden naar de ontsluiting Laan Corpus Den Hoorn/A7. Tevens zullen er dan ter voorbereiding op de totaalaanpak van fase 2 voorbereidende maatregelen moeten worden getroffen om het verkeer tijdens de aanleg te kunnen laten circuleren.

De kosten voor de realisatie van de bypass bedragen ca. € 500.000,--. RWS heeft toegezegd € 95.000,-- hieraan bij te willen dragen. Wij stellen voor het resterende deel de dekken uit de herziening Langman. Vanwege de beperkingen in de uitvoering op korte termijn en de mogelijke veranderingen in de omgeving als gevolg van nadere onderzoeken in het kader van de bereikbaarheid Martini Ziekenhuis en 2^e fase ZRG stellen wij voor € 500.000,-- te reserveren vanuit dit project ten behoeve van de totaal aanpak van de verkeersmaatregelen in het gebied.

Verlengen rechtsafvak afrit A7 vanuit richting Drachten (maatregel 3).

Door op de afrit meer bufferruimte te bieden wordt de kans op terugstuwning tot op de hoofdrijbaan van de A7 verkleind, wat een positieve uitwerking heeft op de verkeersveiligheid en de doorstroming op de ZRG. Het betreffende rechtsafvak voor de botrotonde Laan Corpus den Hoorn is eenvoudig te verlengen door de markering aan te passen (gaat ten koste van de vluchtstrook). Het overige verkeer kan hierdoor langer ongehinderd

Raadsvoorstel - Evaluatie doorstromingsmaatregelen Zuidelijke Ringweg fase 1

7

doorstromen.

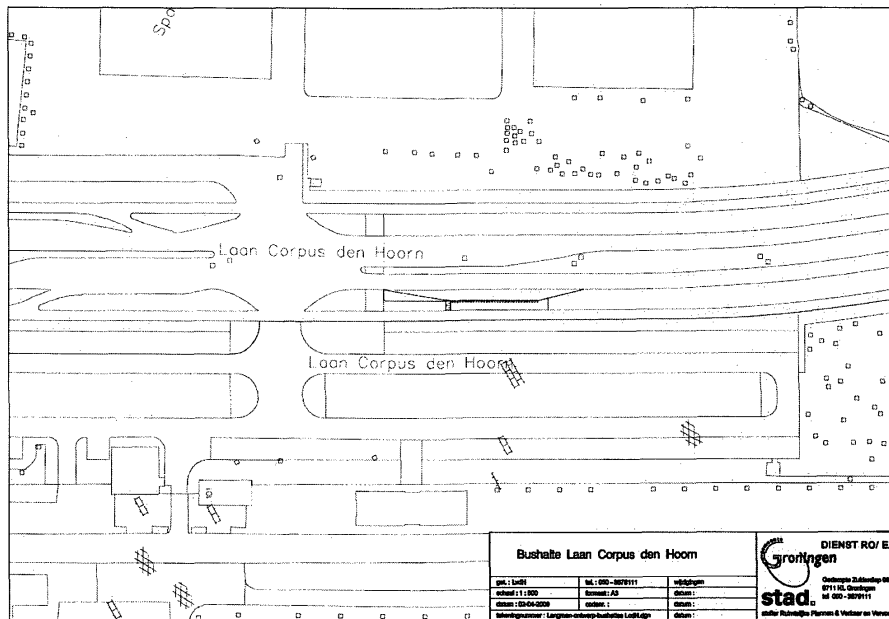
De kosten van deze maatregel zijn € 6.000,-- en komen volledig voor rekening van RWS.

Realisatie haltevoorzieningen bij botrotonde Laan Corpus den Hoorn (maatregel 4).

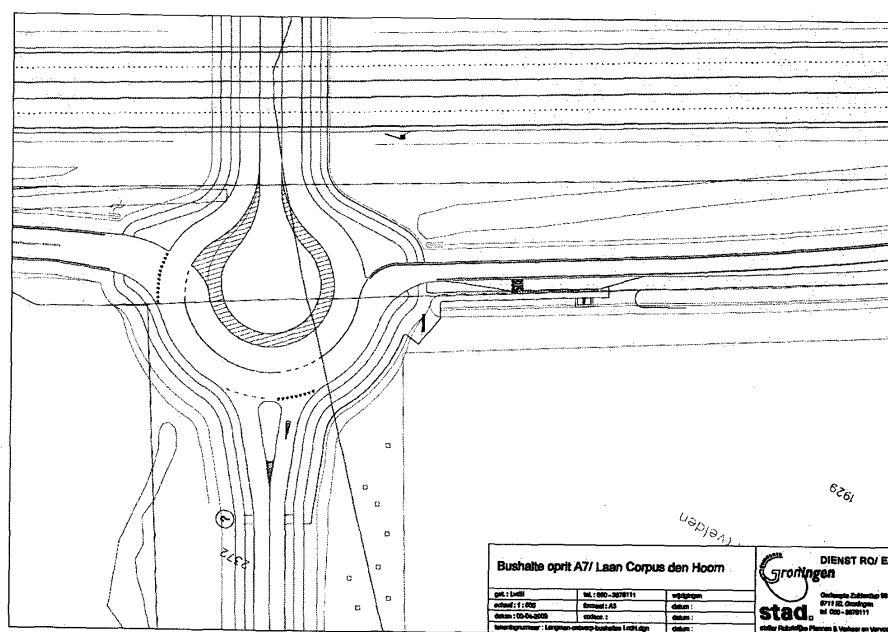
Door de Langman-maatregelen zijn een aantal busroutes die in het verleden via de Laan van de Vrijheid reden verschoven naar de Laan Corpus den Hoorn. Het betreft o.a. de buslijnen die via het Martini Ziekenhuis rijden. Recentelijk is hier ook de busverbinding tussen P+R Hoogkerk en het Martini Ziekenhuis aan toegevoegd. Ook zullen bij Hoogkerk nog aanvullende maatregelen worden getroffen om de bus rechtstreeks met de A7 te verbinden via een eigen op- en afrit. Voorts kan de bus op dit traject gebruik maken van de vluchtstrook, zodat sprake is van een betrouwbare en vlotte busverbinding.

Voor het verbeteren van de OV-bereikbaarheid van het Stadspark en de (sport)voorzieningen gelegen aan weerszijden van de Laan Corpus den Hoorn heeft het OV-bureau verzocht om per richting één bushalte toe te voegen. Voor de gebruikers ontstaat hierdoor een snelle en directe busverbinding met P+R Hoogkerk, als ook met de bestemmingen van de passerende regionale buslijnen.

De kosten voor de aanleg van de haltes bedragen € 195.000,--. De helft van dit bedrag wordt gesubsidieerd vanuit de Regiovisie Groningen Assen.



Figuur 3. voorgestelde bushalte Laan Corpus den Hoorn ter hoogte van de sportvoorzieningen



Figuur 4. voorgestelde aanpassing rotonde Boerhaavelaan

Extra geluidreducerende maatregelen Laan van de Vrede (maatregel 5).

Het geluidreducerend effect van de aanvankelijk aangebrachte schermen liet voor de woonbebouwing langs de Laan van de Vrede te wensen over. Naar aanleiding van klachten van de bewoners en een nader akoestisch onderzoek zijn in 2010 aanvullende maatregelen getroffen. Ter plaatse is op de oprit een stiller asfaltsoort aangebracht en zijn de geluidsschermen aangepast, waardoor de reflectie wordt verminderd.

Deze extra geluidreducerende maatregelen leverden een kostenpost op van € 175.000,- en zijn volledig door RWS betaald en uitgevoerd.

Deeltraject Centraal.

In het kader van Langman zijn op het Julianaplein de volgende maatregelen getroffen:

- het aanbrengen van een tweetal tunnels, waardoor beide rechtdoorgaande verkeersbewegingen op A28 en Emmaviaduct ongelijkvloers worden afgewikkeld;
- het wijzigen van de rijstrookindeling, inclusief het terugbrengen van de linksafslaande beweging vanuit de richting Drachten (conform eerder gemaakte afspraken).

Afkoppelen linksaffer Julianaplein (maatregel 6).

Over de gewenste evaluatiemaatregel op het Julianaplein hebben wij in juni 2010 een separaat besluit genomen, waarover u per brief bent geïnformeerd. Wij hebben vorig jaar ingestemd met het verzoek van Rijkswaterstaat om de linksafbeweging vanaf Drachten op te heffen. Fysiek ontstond hierdoor ruimte om de rijstrookindeling aan te passen, waardoor de afwikkelingscapaciteit van het Julianaplein met ruim 20% is vergroot. De uitvoering van deze maatregel is in december 2010 afgerond.

Om, als gevolg van deze maatregel, het verkeer vanaf de A7 vanuit Drachten richting de binnenstad via een alternatieve route te leiden en te faciliteren, is aanvullend met RWS het volgende afgesproken:

- aanpassen van de bewegwijzering Groningen-centrum via de route A7 aansluiting Corpus den Hoorn - Vrijheidsplein - Westelijke Ringweg - Hoendiep (uitvoeringskosten zijn voor RWS)
- leveren van een financiële bijdrage aan de realisatie van een bypass voor het rechtsafslaande verkeer op de rotonde Laan Corpus den Hoorn - Boerhaavelaan in de richting van de Van Swietenlaan. Door deze bypass zal ook de verkeersafwikkeling op de aansluiting van Laan Corpus den Hoorn op de A7 verbeteren, zodat de aantasting van de bereikbaarheid van de binnenstad vanuit de richting Drachten beperkt blijft.

De bypass is als onderdeel meegenomen binnen het totale evaluatiepakket aan de westkant van de Stad. RWS heeft een toezegging gedaan hieraan een bijdrage te leveren van € 95.000,--.

De kosten voor de genoemde aanpassingen aan het Julianaplein bedroegen € 350.000,-- en zijn betaald en uitgevoerd door RWS.

Verplaatsen bedieningspaneel VRI Julianaplein (maatregel 7).

Door de reconstructie van het Julianaplein is de kast met het bedieningspaneel van de verkeerslichten achter het geluidsscherm komen te staan. Dit paneel gebruikt de politie bij de handmatige bediening van de verkeerslichten bij bijvoorbeeld calamiteiten. Teneinde het zicht op de kruising te verbeteren, was het uit veiligheidsoverwegingen nodig dat de kast werd verplaatst.

De maatregel heeft € 48.000,-- gekost. RWS heeft deze maatregel uitgevoerd en betaald.

Verruiming spertijd Julianabrug (maatregel 8).

De Julianabrug over het Noord-Willemskanaal wordt tijdens de spitsuren van het wegverkeer niet bediend voor het scheepvaartverkeer. Op dit moment geldt een spertijd tussen 07.30-09.00 uur en 16.00-17.30 uur. In de huidige situatie is het daardoor mogelijk dat de Julianabrug om 17.30 uur wordt geopend, terwijl de avondspits voor het autoverkeer nog in volle gang is. Ten behoeve van de afwikkeling van het wegverkeer wordt voorgesteld om de spertijd van de Julianabrug uit te breiden naar 18.00 uur. Rijkswaterstaat heeft als wegbeheerder van de Zuidelijke Ringweg een officieel verzoek hiertoe gedaan bij de vaarwegbeheerder (Provincie Groningen).

Deze spertijdverruiming leidt niet tot extra kosten.

Deeltraject Oost.

Aan de oostkant van de stad bestonden de Langman-maatregelen uit:

- de aanleg van het Euvelgunnetracé en knooppunt Driebond, waardoor de route van de A7 naar buiten toe wordt verlegd. De voormalige verbinding via Europaweg is hierop ongelijkvloers aangesloten (aansluiting Westerbroek);
- de realisatie van nieuwe ongelijkvloerse aansluiting Driebondsweg op de Oostelijke Ringweg;
- het aanbrengen van een parallelstructuur naast de Beneluxweg tussen de (halve) aansluitingen van het Europaplein en de Gotenburgweg.

Volgens het Tracébesluit wordt ook de oostelijke op- en afrit van het Europaplein opgeheven. Deze maatregel is bij de uitvoering ter discussie komen te staan en handhaven van de op- en afrit maakt nu onderdeel uit van de evaluatie. De praktijk wees uit dat de parallelstructuur niet het beoogde effect heeft gehad op de doorstroming van het autoverkeer, waardoor de bereikbaarheid van Zuidoost mogelijk meer onder druk kwam te staan.

De belangenorganisatie VBZO is ontevreden over de genomen maatregelen uit het Langmanpakket en maakt zich zorgen over de autobereikbaarheid van het bedrijventerrein Zuidoost. Zij vinden de gewijzigde wegenstructuur niet helder. Bezoekers hebben moeite om delen van het bedrijventerrein te vinden. Dit geldt in hun optiek vooral voor de zichtlocaties die direct aan de zuid- en westzijde van de A7 zijn gelegen.

Daarnaast is in juni 2010 door de ChristenUnie, de Stadspartij en het CDA een motie ingediend over de bereikbaarheid van bedrijventerrein Zuidoost zowel per (vracht)auto als per fiets.

Knelpuntenanalyse.

Over het functioneren van de parallelstructuur tussen het Europaplein en de Gotenburgweg heeft het bureau Oranjewoud een quick scan uitgevoerd, mede in relatie tot het wel of niet handhaven van de op- en afrit direct ten oosten van het Europaplein.

Uit deze quick scan bleek dat de doorstromingsknelpunten op de parallelstructuur een duidelijke relatie hebben met de verkeerssituatie op het Europaplein en de beweegbare lage bruggen in de noordelijke en zuidelijke bypass van de parallelstructuur. De hieruit voortkomende wachtrijen slaan terug tot op de botrotonde Bornholmstraat en op de rotondes Gotenburgweg.

Fietsbereikbaarheid Zuidoost.

Het bedrijventerrein Zuidoost, en dan vooral het gedeelte Eemspoort, is per fiets relatief slecht bereikbaar vanuit de stadswijken Lewenborg en Beijum. De belangrijkste fietsverbinding tussen de stadswijken en het bedrijventerrein gaat via de Beneluxbrug.

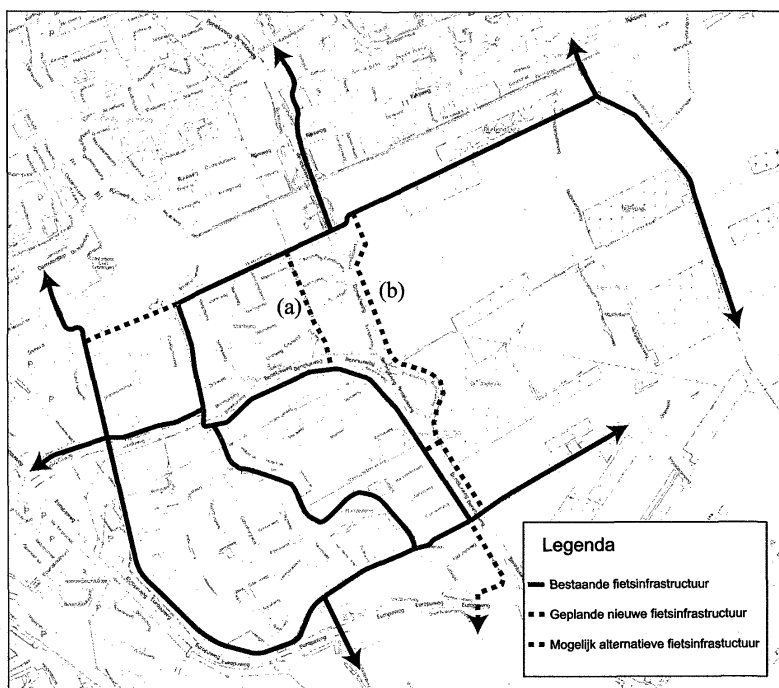
Alternatieve routes voeren via de Borgbrug en de inmiddels gerealiseerde Berlagebrug. In oost-westrichting loopt een tweetal fietspaden naar het bedrijventerrein, te weten langs de Driebondsweg en de Olgerweg. Op het bedrijventerrein sluiten de fietspaden aan op de vrijliggende fietspaden langs de Euvelgunnerweg en de Kielerbocht.

In het kader van de getroffen Langman-maatregelen en daarmee de realisatie van het Euvelgunnetracé en het knooppunt Driebond is de fietsinfrastructuur niet in positieve of negatieve zin veranderd. De Beneluxbrug blijft een belangrijke schakel in het fietsnetwerk.

Gelijktijdig met de realisatie van het Euvelgunnetracé is ter hoogte van de Verlengde Bremenweg een fietstunnel gerealiseerd in aansluiting op de toekomstige ontwikkeling voor Meerstad. Op dit moment wordt deze fietstunnel niet gebruikt, aangezien de aansluitende fietsinfrastructuur ontbreekt. Deze fietsinfrastructuur zal op termijn vanuit de ontwikkeling Meerstad worden aangelegd.

Alternatieven.

Om de fietsbereikbaarheid van Eemspoort uit noordelijke richting te verbeteren, is een nieuwe fietsverbinding noodzakelijk. Daarbij vormt het knooppunt Driebond een belangrijk obstakel. Er zijn twee opties voor een nieuwe fietsverbinding naar Eemspoort (zie figuur 2).



Figuur 2. Fietsnetwerk Zuidoost

De eerste mogelijkheid (optie a) is de realisatie van een fietstunnel in de Zuidelijke Ringweg, ongeveer in het verlengde van de Odenseweg. Hierdoor ontstaat een rechtstreekse

fietsroute tussen de Driebondsweg en de Kielerbocht die beide over een vrijliggend fietspad beschikken. De globale kosten van deze oplossing bedragen € 5 miljoen.

Een andere mogelijkheid (optie b) is de aanleg van een nieuw fietspad aan de oostzijde van het Euvelgunnetracé. Dit fietspad sluit aan de noordzijde aan op de Driebondsweg en aan de zuidzijde op de Olgerweg en de nu nog "ongebruikte" fietstunnel ter hoogte van de Verlengde Bremenweg. De kosten hiervan worden geraamd op circa € 1,5 miljoen.

Vooralsnog zijn wij van mening dat gezien de hoge kosten in deze periode van beperkt beschikbare middelen en waarin nadrukkelijk keuzes moeten worden gemaakt, de keuze voor deze 2 opties niet voor de hand ligt.

Optimalisatie VRI Europaplein (maatregel 9).

Nader onderzoek van het Groene Golf Team van RWS naar het functioneren van de verkeersregeling op het Europaplein heeft geleid tot een efficiëntere instelling van de verkeerslichten. De regeling is hierdoor beter afgestemd op de gewijzigde verkeersstromen die ontstaan zijn na de opening van het Euvelgunnetracé. Ook is de afstelling ten gunste van de Lübeckweg aangepast, waardoor de doorstroming op de parallelstructuur zowel direct als indirect is verbeterd. Deze maatregel was eenvoudig te nemen door de verkeersregelinstantie te herprogrammeren. RWS heeft deze maatregel inmiddels uitgevoerd.

Aanpassen brugopeningsregime Winschoterdiep (maatregel 10).

In de zomerperiode gaan de bruggen op de parallelstructuur ongeveer 2 tot 5 keer in de spitsperiode open. De gemiddelde openingsduur bedraagt 4 minuten. Na een brugopening duurt het nog geruime tijd voordat de verkeerssituatie weer is genormaliseerd. Vooral het verkeer op de rotonde Gotenburgweg ondervindt hiervan veel hinder, omdat de opstelruimte tot aan de brug beperkt is. Bekeken is of deze opstelruimte kan worden verruimd met een extra rijstrook, maar dit is alleen effectief te organiseren met ook een dubbele rijstrook op de brug. Dit is echter een kostbare maatregel (ca. € 2,5 tot € 3,0 miljoen) en is bovendien fysiek lastig inpasbaar. Er is verder gekeken naar andere oplossingen. Daaruit is de mogelijkheid van het beter reguleren van het brugopeningsregime als kansrijk naar voren gekomen. Over de nadere invulling zijn gemeente en provincie Groningen in overleg. In samenhang met de bedieningstijden van alle bruggen aan de oostkant van de stad, wordt bekeken of de bruggen slimmer bediend kunnen worden. Zo zijn er plannen om alle bruggen over het Winschoterdiep centraal vanaf de Oostersluis te gaan bedienen. Hierdoor ontstaan mogelijkheden om de bedieningstijden te verruimen, zodat het scheepvaartverkeer zich meer over de dag spreidt. Per saldo leidt dit tot minder openingen per uur (ook tijdens de spitsperiodes) en beperkt tevens de duur van de brugopeningen om de spertijden heen.

Handhaven en beperkt aanpassen op- en afrit Oostzijde Europaplein (maatregel 11).

Uit de analyse is gebleken dat op- en afrit Europaplein-A7 ter hoogte van Het Dagblad van het Noorden een belangrijke functie vervullen. Wanneer deze op- en afrit conform het Tracébesluit komen te vervallen, dan leidt dit tot extra verkeer op de parallelstructuur. Op de parallelstructuur is echter niet voldoende capaciteit aanwezig om dit extra verkeer op te vangen, waardoor de bereikbaarheid van Zuidoost via de parallelstructuur nog meer onder druk komt te staan. Voorgesteld wordt om de betreffende op- en afrit te handhaven tot de uitvoering van de 2^e fase ZRG. Voor deze wijziging van het Tracébesluit is door RWS met toestemming van het Rijk de hiervoor benodigde procedure doorlopen.

De huidige inrichting van de op- en afrit is afgestemd op de tijdelijkheid van deze

Raadsvoorstel - Evaluatie doorstromingsmaatregelen Zuidelijke Ringweg fase 1

13

aansluiting, waardoor zowel de afwerking als de inpassing voor een eindbeeldsituatie te wensen over laat. Gezien de plannen voor de 2^e fase ZRG waarbij voorgesteld wordt het knooppunt volledig op de schop te nemen wordt nu voorgesteld om de huidige situatie voorlopig te handhaven en slechts op punten die de verkeersveiligheid betreffen aan te passen. Ook dient de bewegwijzering op de hoofdwegenstructuur op het behoud van deze aansluiting te worden afgestemd.

Het beperkt aanpassen van de noordelijke aansluitingen is geraamd op € 50.000,-. Dit bedrag past binnen het al door uw raad beschikbaar gestelde krediet voor het volledig aanpassen van de situatie.

Aanpassen bewegwijzering (maatregel 12).

Naar aanleiding van bovengenoemde aanpassingen dient ook de bewegwijzering op het hoofdwegenet te worden aangepast. Indicatief is hiervoor in het overzicht een bedrag van € 150.000,- opgenomen. Deze kosten komen voor rekening van RWS.

Zoals vermeld is een aantal maatregelen voortvloeiend uit de evaluatie al door de verantwoordelijk wegbeheerder uitgevoerd. Een aantal resteert nog. Voor een deel is hiervoor besluitvorming door uw raad noodzakelijk. Het betreft de maatregelen:

- ontsluiting Stadspark (maatregel 1, de resultaten van evaluatie zijn in een separate nota verwerkt);
- doorstroming rotonde Boerhaavelaan (maatregel 2);
- realisatie twee bushaltes bij botrotonde Laan Corpus den Hoorn (maatregel 4);
- handhaven en beperkt aanpassen op- en afrit Oostzijde Europaplein (maatregel 11).

Financiële paragraaf.

De kosten voortvloeiend uit de evaluatie doorstromingsmaatregelen Zuidelijke Ringweg Groningen (fase 1) en welke voor rekening van de gemeente Groningen komen na instemming met de uitvoering door uw raad zijn als volgt opgebouwd:

Maatregel	Kosten	Dekking	
		Extern	Bijdrage gemeente
Doorstroming rotonde Boerhaavelaan	€ 500.000	€ 95.000	€ 405.000
Realisatie OV haltevoorzieningen bij botrotonde	€ 195.000	€ 97.500	€ 97.500
Aanpassen te handhaven op en afritten Europaplein	€ 50.000	€ 0	€ 50.000
	€ 745.000	€ 192.500	€ 552.500

Voor de doorstromingsmaatregelen Zuidelijke Ringweg Groningen 1^e fase is een krediet beschikbaar gesteld van € 34.748.000,- (besluit nr. 10, 26 maart 2008). We verwachten hier een vrijval te realiseren. In de staat V van 2010 en de eerste concepten van de herziening blijkt dat deze ruimte binnen het complex aanwezig is. De voorgestelde maatregelen, welke voor rekening van de gemeente komen, kunnen binnen begroting en het verstrekte krediet worden opgevangen. Wanneer u instemt met de voorgestelde maatregelen, komt dit ten laste van de vrijval. De resterende vrijval wordt toegevoegd aan de algemene middelen.

Voor een uitvoerige analyse, inclusief de hier genoemde kosten, en een herziene krediet-aanvraag komen wij aan het einde van 2011, begin 2012 met een raadsvoorstel bij u terug.

Raadsvoorstel - Evaluatie doorstromingsmaatregelen Zuidelijke Ringweg fase 1

14

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

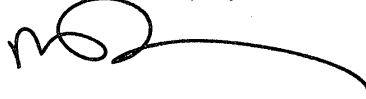
- I. in te stemmen met de maatregel 2. Verbeteren doorstroming rotonde Boerhaavelaan;
- II. in te stemmen met maatregel 4. Realisatie haltevoorzieningen bij botrotonde Laan Corpus den Hoorn;
- III. in te stemmen met maatregel 11. Handhaven en beperkt aanpassen op- en afrit Oostzijde Europaplein;
- IV. de kosten van deze maatregelen vast te stellen op € 745.000,-- en deze voor € 552.500,-- te dekken uit de post onvoorzien binnen de lopende exploitatie Langman (Zuidelijke Ringweg Groningen fase 1), een bijdrage van Rijkswaterstaat (€ 95.000,--) en een bijdrage van de Regio Groningen-Assen (€ 97.500,--).

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. P. (Peter) Rehwinkel



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



Raadsvoorstel - Evaluatie doorstromingsmaatregelen Zuidelijke Ringweg fase 1

BIJLAGE

Bijlage 1. Maatregelenoverzicht evaluatie doorstromingsmaatregelen Zuidelijke Ringweg Groningen (fase 1) Langman						
Maatregelen	Doel	Wegbeheerder (regie)	Kosten (all-in, excl. BTW)	RWS	Gemeente Groningen	Bijdrage RGA
West	1. Inzet verkeersregelaars op noordelijke bocht Laan Corpus den Hoorn november 2010 t/m april 2011 *nb1	Provincie Gemeente	€ 45.000,00		€ 45.000,00	
West	2. Verbeteren doorstroming rotonde Boerhaavelaan - Laan Corpus den Hoorn - Van Swietenlaan	Gemeente	€ 500.000,00	€ 95.000,00	€ 405.000,00	
West	3. Verlengen rechtsafvak op afrit A7 - Laan Corpus den Hoorn	RWS	€ 6.000,00	€ 6.000,00		
West	4. OV haltevoorzieningen rondom Botrolonde Laan Corpus den Hoorn - A7	RWS Gemeente	€ 195.000,00		€ 97.500,00	€ 97.500,00
West	5. Extra geluidreducerende maatregelen Laan van de Vrede	RWS	€ 175.000,00	€ 175.000,00		
Centraal	6. Afkoppelen linksafverkeer Drachten op Julianaplein	RWS	€ 350.000,00	€ 350.000,00		
Centraal	7. Verplaatsen bedieningspaneel VRI Julianaplein	RWS	€ 48.000,00	€ 48.000,00		
Centraal	8. Verming spijtijd Julianabrug tijdens de avondspits van 16.00 tot 17.30 uur naar 16.00 tot 18.00 uur	RWS Provincie Gemeente	Nihil			
Oost	9. Aanpassen parameters + onderhoudsmaatregelen VRI Europaplein	RWS Gemeente	Nihil (regulier beheer en onderhoud)			
Oost	10. Regulering brugopeningen Winschoterdief op bypasses Osloweg - Bergenweg.	Provincie Gemeente	Nihil (regulering vaark)			
Oost	11. Handhaven en gedeeltelijk aanpassen oostelijke op- en afrit Europaplein *nb1	RWS Gemeente	€ 50.000,00		€ 50.000,00	
Overall	12. Naar aanleiding van bovengenoemde maatregelen dient bewegwijzering op het hoofwegennet te worden aangepast	RWS Gemeente	€ 150.000,00	€ 150.000,00		
Totaal (incl. plankosten en V&T en excl. BTW)			€ 1.519.000,00	€ 824.000,00	€ 597.500,00	€ 97.500,00

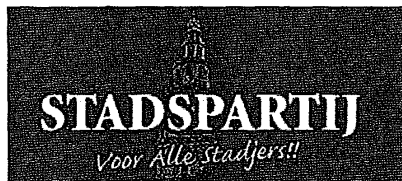
*nb1 deze kosten voor deze maatregelen zijn al verwerkt in het huidige krediet maar voor de volledigheid in het overzicht meegenomen.

Raadsvoorstel - Evaluatie doorstromingsmaatregelen Zuidelijke Ringweg fase 1

BIJLAGE

(37)

10
ChristenUnie



CDA

GRIFFIE	
reg.nr.	GR10.2305956
ingek.	- 1 JUL 2010
class.	- 2.07.51
te beh. door:	GR
kopie gez. aan:	

Bereikbaarheid bedrijventerrein Zuidoost

De Raad van de Gemeente Groningen in vergadering bijeen op 30 juni 2010 besprekende de Voorjaarsbrief 2011:

overwegend dat:

- de autobereikbaarheid van Zuidoost blijvend slecht is door onlogische afslagen, onduidelijke bebording en bij tijd en wijle slechte doorstroming
- in het verleden bij de totstandkoming van het tracé onvoldoende gerealiseerd wat de gevolgen zijn voor bedrijventerrein Zuidoost
- de fietsbereikbaarheid komende vanuit Beijum en Lewenborg slecht is doordat er langs de N46/A7 geen fietspad ligt maar wel een ongebruikte tunnel onder de A7
- dat het van belang is om bedrijvigheid in deze stad te koesteren
- dat het van belang is om fietsmobiliteit te stimuleren

van mening dat:

- er een nadere verkenning dient plaats te vinden over de auto- en fietsbereikbaarheid van bedrijventerrein Zuidoost met aspecten afslagen, bebording en doorstroming

besluit:

- het college te verzoeken aan de hand van een nota de raad hierover nader te informeren.

en gaat over tot de orde van de dag.

ChristenUnie

Stadspartij

CDA

Inge Jongman-Mollema

Robert Prummel

Jan Seton

Voor de motie: stemmen

Tegen de motie: stemmen

De motie is aanvaard/verworpen

21 8 = 7 + 1 = 4

Raadsvoorstel - Voortgangsrapportage veilige schoolomgeving en aanvraag uitvoer

Bestuursdienst



RAADSVOORSTEL:

2010-2011

Ons kenmerk: RO 11.2671560

Registratienummer : GR 11.

Ingekomen op :

Onderwerp: Voortgangsrapportage "veilige schoolomgeving" en aanvraag uitvoeringskrediet

Groningen, - 1 SEP 2011

Aan de raad,

Succesvolle schoolomgevingen.

Het is in een aantal jaren gebruikelijk geworden dat basisschoolkinderen veelal met de auto naar school worden gebracht. Dat de kinderen hierdoor minder risico lopen in het verkeer veroorzaakt echter juist verkeersonveilige situaties bij scholen. Het verbeteren van de verkeersveiligheid rondom scholen heeft de laatste jaren in Groningen dan ook veel aandacht gekregen. We willen kinderen al op jonge leeftijd ervaringen laten opdoen in het verkeer. Eerst begeleid door hun ouders, later zelfstandig. We willen een vergevingsgezinde omgeving creëren, zodat kinderen fouten kunnen maken zonder dat dit vervelende gevolgen heeft. Groningen vervult landelijk een voortrekkersrol in het verkeersveilig maken van de schoolomgeving. In de stad zijn op veel plaatsen al verkeersveilige schoolomgevingen zichtbaar. De diverse maatregelen hebben effect. Enerzijds leiden ze tot aangepast gedrag van weggebruikers en anderzijds tot een overzichtelijker verkeersbeeld voor kinderen. Ook het uitgebreide participatietraject werpt zijn vruchten af. De schooldirecties, ouders, politie en buurtbewoners zijn actief betrokken bij het vinden van oplossingen voor een verkeersveilige omgeving van hun school.

Voortgang.

Inmiddels hebben we 29 schoolomgevingen verkeersveilig ingericht. In juli/augustus 2011 worden bij 5 scholen maatregelen gerealiseerd. Dit betekent dat we in de zomervakantie 70% van de scholen hebben heringericht. Voor nog eens 5 scholen zit de planvorming in het afrondende stadium. Recentelijk zijn er 2 nieuwe scholen bijgekomen, waarmee we de planvorming zijn gestart. Op de reservelijst staan dan nog 7 scholen. De ambitie blijft om alle scholen verkeersveilig in te richten.

In de bijlage is een overzicht opgenomen met daarin de afgeronde scholen, de scholen die nu in de planvorming zitten en de scholen die op de reservelijst staan.

Raadsvoorstel - Voortgangsrapportage veilige schoolomgeving en aanvraag uitvoer

2

Financiën.

Het project "veilige schoolomgeving" omvat 48 basisschoolomgevingen. Onderstaande tabel geeft de beschikbaar gestelde middelen weer voor het project "veilige schoolomgeving".

Beschikbaar gesteld krediet middels raadsbesluit:		Dekking	
<i>VGR project "Veilige Schoolomgeving" (rd. 16-12-2009, 6g)</i>			
Aanpak schoolomgeving	€ 400.000	€ 150.000	Kleine verkeersmaatregelen
		€ 250.000	BDU
<i>MJP 2010-2013 (rd. 17-02-2010, nr. 6i)</i>			
Aanpak schoolomgeving	€ 175.000	€ 175.000	Kleine verkeersmaatregelen
<i>MJP 2009-2012 (rd. 25-03-2009, nr. 14)</i>			
Aanpak schoolomgeving	€ 275.000	€ 275.000	Kleine verkeersmaatregelen
<i>MJP V&V 2008 - 2011 (rd. 23-04-2008, nr. 9)</i>			
School & thuisroutes	€ 200.000	€ 200.000	Kleine verkeersmaatregelen
Aanpak schoolomgevingen	€ 225.000	€ 225.000	Kleine verkeersmaatregelen
<i>MJP V&V 2007-2010 (rd. 25-04-2007, nr. 6e)</i>			
Aanpak schoolomgeving	€ 225.000	€ 225.000	Kleine verkeersmaatregelen
<i>MJP V&V 2006 - 2009 (rd. 31-05-2006, nr. 13)</i>			
Aanpak schoolomgeving	€ 50.000	€ 50.000	Kleine verkeersprojecten
Totaal Krediet	€ 1.550.000	€ 1.550.000	

Het beschikbaar gestelde krediet middels de "Meerjarenprogramma's verkeer en vervoer" wordt gedekt uit middelen Nieuw Beleid (uit het budget "kleine verkeersmaatregelen en reconstructies" jaarschijven 2007 t/m 2010). Het krediet beschikbaar gesteld bij de voortgangsrapportage project "Veilige Schoolomgeving" (rd. 16-12-2009, nr. 6g) wordt gedekt voor € 250.000,-- BDU-subsidie en € 150.000,-- Nieuw Beleid. Dit betekent dat we in zijn totaliteit € 1.550.000,-- beschikbaar hebben voor 48 schoolomgevingen.

Nu een flink deel van de basisscholen is afgerond, schoolomgevingen in uitvoering zijn en we voor een aantal scholen plannen ontwikkelen, maken we de balans op. Deze balans geeft het beeld tot 01-06-2011. In totaal is er tot deze datum ca. € 1.310.000,-- aan de aanpak van schoolomgevingen uitgegeven. Gedurende het project bleek dat het realiseren van maatregelen bij scholen heeft geleid tot een hoger investeringsbedrag dan bij de start van het project was ingeschat. Door veranderende inzichten, aanvullende wensen ten aanzien van de noodzakelijk geachte maatregelen en een uitgebreid participatietraject zijn de kosten aanzienlijk hoger uitgevallen, waardoor we nu gemiddeld op ca. € 45.000,-- per school zitten.

We hebben geconstateerd dat er voor afronding van het gehele project onvoldoende budget is. Het totaal verwachte tekort bedraagt € 690.000,--. We hebben dan ook gezocht naar aanvullende financiële middelen. Deze hebben we deels gevonden door eigen gemeentelijke middelen uit het project P+R Zernike te onttrekken (en te compenseren met een aanvullende BDU-bijdrage) en in te zetten voor het project veilige schoolomgeving. In het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2011-2014 is besloten een bedrag van € 218.842,-- en een bedrag van € 200.000,-- toe te voegen aan

Raadsvoorstel - Voortgangsrapportage veilige schoolomgeving en aanvraag uitvoer

3

het budget schoolomgevingen. Met dit raadsvoorstel vragen wij uw raad voor dit budget een aanvullend uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen. We komen bij de begroting 2012 terug op de dekking van het resterende tekort.

	<i>Kosten</i>	<i>Krediet</i>
Uitgaven tot 01-06-2011	€ 1.310.000	
Verwachte uitgaven tot 01-10-2011	€ 390.000 ¹	
Verwachte uitgaven tot 31-12-2011	€ 225.000 ²	
TOTAAL VERWACHTE UITGAVEN³	€ 1.925.000	
Krediet tot nu toe		€ 1.550.000
Budget Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2011-2014		€ 218.842
Budget Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2011-2014		€ 200.000
TOTAAL KREDIET		1.968.842
Restant voor vervolgfase 7 scholen	€ 43.000	

Begrotingswijziging.

Begrotingswijziging voor investeringskrediet

Veilige schoolomgeving

Betrokken dienst(en)	RO/EZ
Soort wijziging	uittrekken investeringskrediet
Tijdsplanning krediet	2011-2012

Financiële begrotingswijziging		Uitgaven	Inkomsten	Saldo
7.5	Verkeersveiligheid	419		-419
				0
	Totale begrotingswijziging	419	0	-419

¹ Dit zijn de kosten van de maatregelen, die bij 9 scholen in de periode mei-oktober 2011 zijn/worden gerealiseerd.

² Vijf scholen in planvormingsfase.

³ Totaal verwachte uitgaven exclusief de 7 scholen op de reservelijst.

Raadsvoorstel - Voortgangsrapportage veilige schoolomgeving en aanvraag uitvoer

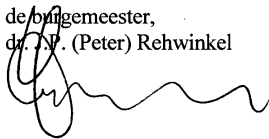
4

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

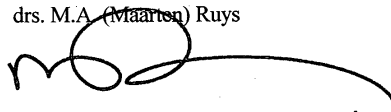
- I. voor het project veilige schoolomgeving de totale kosten met € 418.842,- te verhogen en nader te bepalen op € 1.968.842,-;
- II. de extra kosten te dekken uit nieuw beleid, 4 x 100 duizend structureel 2007-2010 voor kleine verkeersmaatregelen;
- III. voor het project veilige schoolomgeving een aanvullend uitvoeringskrediet voor de jaren 2011 en 2012 beschikbaar te stellen van € 418.842,-. Het totaal beschikbaar gestelde krediet komt daarmee uit op € 1.968.842,-;
- IV. de gemeentebegroting 2011 dienovereenkomstig te wijzigen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. P. (Peter) Rehwinkel



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



Raadsvoorstel - Voortgangsrapportage veilige schoolomgeving en aanvraag uitvoer

Afgeronde scholen

	school	locatie	Afgeronde maatregelen
1	Borgmanschool	Warmoesstraat / Oosterpoort	Verbeteren oversteek Meeuwerderweg
2	Driebond	Woldweg / Driebond	Stopverbod, verbeteren oversteek
3	Karrepad	Molukkenstraat / Korrewegwijk	Stopverbod, verbeteren oversteek, K&R
4	Borgmanschool	Jacobijnerstraat / Binnenstad	Verbeteren oversteek
5	De Ploeg	Zuiderweg / Hoogkerk	Stopverbod, verbeteren oversteek
6	De Tamarisk	Van Ketwich Verschuurlaan / De Wijert	Verbeteren oversteek
7	Rehobothschool	Margrietstraat / Hoogkerk	Stopverbod, K&R, verbeteren oversteek
8	Bisschop Bekkersschool	Siriusstraat / Paddepoel	Stopverbod, K&R, éénrichtingverkeer
9	Boerhaaveschool, Van Swietenlaan	Van Swietenlaan / Corpus den Hoorn	Verbeteren looproute en zichtbaarheid
10	Anne Frankschool	De Sanstraat / Hoogkerk	Stopverbod / K&R, verbeteren looproutes
11	De Zaaier	Dierenriemstraat / Tuinwijk	Stopverbod, taxistandplaatsen
12	Brederschool	Ina Boudierplantsoen / De Wijert	Verbeteren oversteken voetgangers en fietsers
13	De Starter	Parkweg / Corpus den Hoorn Noord	Verbeteren fietsoversteek
14	Nassauschool	Nassaulaan / Oranjewijk	Verbeteren oversteek Prinsesseweg
15	Borgman	Nwe Kijk in 't Jatstraat (aanv. maatregelen) / Binnenstad	Verbeteren oversteek
16	De Vlint	Maresiusstraat / Gravenburg	Verbeteren fiets- en looproutes, aanpassen parkeerring.
17	De Hoeksteen	Maresiusstraat / Gravenburg	Verbeteren fiets- en looproutes, aanpassen parkeerring.
18	't Kompas	Kiel / Lewenborg	Stopverbod, verbeteren oversteek, K&R
19	De Swoaistee	Kiel / Lewenborg	Stopverbod, verbeteren oversteek, K&R
20	De Vlint	Vuursteenlaan / Vinkhuizen	Verbeteren oversteek
21	De Heerstee	Bentismaheerd / Beijum	Verbeteren oversteek, stopverbod
22	Haydyschool	Haydnlaan / Helpman	Stopverbod, verbeteren oversteken, scheiden langzaam en snelverkeer
23	Groningse Schoolvereniging	Sweelincklaan / Helpman	Stopverbod, verbeteren oversteken, scheiden langzaam en snelverkeer
24	De Wegwijzer	Prunusstraat / Selwerd	Stopverbod, verbeteren diverse oversteken, K&R
25	De Hoeksteen	Siersteenlaan / Vinkhuizen	Verbeteren diverse oversteken, K&R, éénrichtingsverkeer
26	De Vlint	Siersteenlaan / Vinkhuizen	Verbeteren diverse oversteken, K&R, éénrichtingsverkeer
27	De Tweemaster	Valreep / Lewenborg	Stopverboden, verbeteren oversteken, éénrichtingsverkeer
28	De Beijumkorf	Fultsemaheerd / Beijum	Verbeteren fietsoversteek
29	De Triangel	Rodekruislaan / Corpus den Hoorn	Verbeteren oversteek, stopverbod

Scholen vastgesteld; nog uitvoeren

	scholen	Locatie / wijk	maatregelen	verwachte realisatie
30	Boerhaaveschool	Veenweg / Corpus den Hoorn Zuid	Afsluiting	Juli / augustus

Raadsvoorstel - Voortgangsrapportage veilige schoolomgeving en aanvraag uitvoer

			keerlus, verbeteren oversteek	2011
31	De Tamarisk (in combinatie met 3 spec. ond. scholen)	Canadalaan / Corpus den Hoorn Noord	Taxistandplaatsen cq kort parkeerplaatsen, verbeteren verkeerscirculatie, stopverbod	Juli / augustus 2011
32	Annie M.G. Schmidtschool	Radiumstraat / Vinkhuizen	Verbeteren oversteek, stopverbod, K&R	Juli / augustus 2011
33	De Tamarisk	Coendersweg / Helpman	sep 2010	Juli / augustus 2011
34	Joh. Calvijnschool	Froukemaheerd / Beijum	Verbeteren oversteek, toegankelijk maken extra schoolingang	Juli / augustus 2011

Scholen (in afrondende) planvormingsfase

	scholen	Locatie	maatregelen	verwachte realisatie
35	De Doefmat	Isebrandtsheerd / Beijum	Verbeteren oversteek, K&R, stopverbod	herfst 2011
36	Oosterhogebrugschool	Madeliefstraat / Oosterhoogebrug	K&R, stopverbod, verbeteren looproutes	herfst 2011
37	Siebe Jan Boumaschool	Oliemulderstraat / Oosterparkwijk	K&R verbeteren oversteek	herfst 2011
38	Siebe Jan Boumaschool	Vinkenstraat / Oosterparkwijk	Verbeteren oversteek	herfst 2011
39	De Petteflet	Jacob v. Ruysdaelstraat / Kostverloren	K&R	herfst 2011
40	De Beijumkorf Honingraat	Jataldaheerd / Beijum	Verbeteren oversteek	herfst 2011
41	Dom Helder Camara	Onnemaheerd / Beijum	PM	PM

Restant scholen

	scholen	Locatie	start	Realisatie
42	Catamaran	Vaargeul / Lewenborg	PM	PM
43	Karrepad	Oldebarneveltlaan / De Hoogte	PM	PM
44	De Kleine Wereld	Rosensteinlaan / Oosterparkwijk	PM	PM
45	De Kleine Wereld	Celebesstraat / Korrewegwijk	PM	PM
46	St. Michaelschool	Butjesstraat / Binnenstad	PM	PM
47	De Pendinghe	Eikenlaan / Selwerd	PM	PM
48	Vrije School	Merwedestraat / Rivierenbuurt	PM	PM

Collegebrief - Regiotram businesscase

.
. .
.

Bestuursdienst

Telefoon (050) 367 87 01/ Ludwig van Duren
Onderwerp Actualisatie business case



De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Datum **2 1 JUL 2011**

Bijlage(n) div.

Ons kenmerk RO11.2663368

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Bij brief van 2 december 2010 hebben wij u toegezegd een actualisatie te maken van de business case van het project RegioTram. Op 21 april jl. hebben wij u hierover tussentijds geïnformeerd. Daarbij hebben wij u bericht dat op dat moment voldoende informatie beschikbaar was om een indicatieve plafondprijs vast te stellen ten behoeve van de aanbesteding van het project, maar nog niet voldoende voor een meer volledige actualisatie. Inmiddels is een meer complete actualisatie van de business case gereed. Die treft u bijgaand aan. Ook bijgevoegd is een second opinion op deze actualisatie, opgesteld door PWC.

De business case geeft inzicht in alle uitgaven en inkomsten van het project RegioTram. Dat wil zeggen: de kosten van investeringen, exploitatie en risico's, de opbrengsten uit kaartverkoop en abonnementen en de beschikbare dekking van gemeente, provincie en regio. In de business case voor het project RegioTram is berekend wat het kost om de twee geplande tramlijnen aan te leggen en te exploiteren, op basis van een geïntegreerd contract voor ontwerp, bouw, beheer, financiering en exploitatie (DBFMO). De business case heeft betrekking op een periode van ruim 25 jaar: exploitatie gedurende 22,5 jaar, plus drie jaar voor de bouw en aanleg en de voorbereiding daarvan.

De business case heeft het karakter van een voorspelling van de te verwachten werkelijkheid, op basis van alle beschikbare inzichten en de best mogelijke inschatting van de financiële risico's die aan het project verbonden zijn. Het doel van de business case is het geven van inzicht in de financiële haalbaarheid van het project en het

SE.4.C

.
. .
.

Collegedebrief - Regiotram businesscase

Volgvel I

inzichtelijk maken van financiële onzekerheden en risico's. Daarnaast dient de business case voor het bepalen van de zogenaamde plafondprijs voor de aanbesteding. Dat is het maximale bedrag dat beschikbaar is voor de vergoeding voor de opdrachtnemer van het DBFMO-contract.

Er is op diverse gebieden nader onderzoek gedaan, met als resultaat een beter inzicht in belangrijke kosten en baten. Daarbij gaat het vooral om:

- exploitatiekosten en –opbrengsten;
- kosten van onderhoud en vervanging van infrastructuur en materieel;
- de restwaarde van infrastructuur en materieel;
- baten van zogenaamde financial engineering.

De business case is, zonder rekening te houden met financial engineering ten opzichte van de versie van juli 2010, met ongeveer € 8 miljoen verbeterd. Daarmee resulteert de business case exclusief financial engineering bij de huidige inzichten in een tekort van ruim € 9 miljoen.

Rekening houdend met de mogelijke baten uit financial engineering resulteert de business case op dit moment in een beperkt tekort (ongeveer € 3 miljoen) of een beperkt overschot (eveneens € 3 miljoen).

In de second opinion concludeert PWC dat:

- de gehanteerde aannames, voor over traceerbaar en herleidbaar, consistent zijn met de achtergrond documentatie;
- de gehanteerde aannames merendeels plausibel zijn;
- de aannames juist zijn overgenomen in het financieel model;
- de werking van het financieel model materieel juist is;
- de uitkomsten plausibel zijn.

De stuurgroep RegioTram heeft inmiddels besloten de aanbevelingen welke PWC in hun second opinion aangeven, over te nemen.

De business case is een dynamisch document: in de loop van de tijd kunnen veranderingen optreden in de factoren die van invloed zijn op het uiteindelijke financiële resultaat van het project. Deze veranderingen volgen wij nauwgezet. Begin 2012 en eind 2012 kunt u, conform een eerdere toezegging, nog een nieuwe versie van de business case tegemoet zien. De versie van begin 2012 vormt tevens de basis voor de definitieve plafondprijs, die van eind 2012 dient tevens ter beoordeling van de beste bieding en het besluit tot gunning van het project.

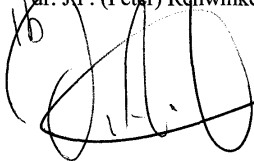
Collegedrief - Regiotram businesscase

Volgvel 2

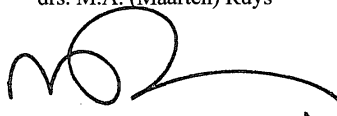
Voor een meer uitgebreide toelichting van de business case verwijzen wij u naar de managementsamenvatting. Wij vertrouwen erop u met deze brief voldoende te hebben geïnformeerd. Uiteraard zijn wij graag bereid tot een nadere toelichting. Ook het projectbureau RegioTram is u hierbij graag van dienst.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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



Collegedebrief - Regiotram businesscase

Actualisatie business case RegioTram

Datum: 18 juli 2011
Status: Definitief

Collegebrief - Regiotram businesscase



Actualisatie business case RegioTram

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting	3
1 Inleiding	7
2 Actualisatie kosten	8
2.1 Investering infrastructuur	8
2.2 Vervangingskosten	9
2.3 Overige exploitatiekosten	9
2.4 Planning	9
2.5 Indexering uitgaven	10
2.6 BTW	10
3 Actualisatie opbrengsten	11
3.1 Reizigersopbrengsten	11
3.2 Restwaarde	11
3.3 Dekking provincie, gemeente en regio	13
3.4 Financial engineering	13
3.5 Indexering inkomsten	13
4 Actualisatie risico's	15
4.1 Pure risico's	15
4.2 Normale ramingsonzekerheden	15
4.3 Algemene risico's	15
5 Resultaten	17
5.1 Conclusie	17
5.2 Basisscenario zonder financial engineering	17
5.3 Scenario's financial engineering	17
5.4 Onzekerheden in de business case	18
5.5 Indicatieve plafondprijs	18
BIJLAGE 1 OPBOUW BUSINESS CASE (exclusief financial engineering)	19

Collegiebrief - Regiotram businesscase



Actualisatie business case RegioTram

Managementsamenvatting

Betekenis en functie van de business case

Een business case geeft inzicht in alle uitgaven en inkomsten van een project. In het geval van de RegioTram zijn dat de kosten van investeringen, onderhoud en exploitatie en risico's, de opbrengsten uit kaartverkoop en abonnementen en de beschikbare dekking van gemeente, provincie en regio. In de business case voor het project RegioTram is berekend wat het kost om de twee geplande tramlijnen aan te leggen en te exploiteren, op basis van een geïntegreerd contract voor ontwerp, bouw, beheer, financiering en exploitatie (DBFMO). De business case heeft betrekking op een periode van ruim 25 jaar: exploitatie gedurende 22,5 jaar, plus drie jaar voor de bouw en aanleg en de voorbereiding daarvan.

De business case heeft het karakter van een voorspelling van de te verwachten werkelijkheid, op basis van alle beschikbare inzichten en de best mogelijke inschatting van de financiële risico's die aan het project verbonden zijn. Het doel van de business case is het geven van inzicht in de financiële haalbaarheid van het project en het inzichtelijk maken van financiële onzekerheden en risico's. Daarnaast dient de business case voor het bepalen van de zogenaamde plafonddprijs voor de aanbesteding. Dat is het maximale bedrag dat beschikbaar is voor de vergoeding voor de opdrachtnemer van het DBFMO-contract.

Door de plafonddprijs vast te leggen voorkomt de opdrachtgever dat het geheel van de investeringen en de exploitatie van het project duurder wordt dan begroot. Ook de financiële gevolgen van risico's die aan het project verbonden zijn wil de opdrachtgever zo goed mogelijk kennen, zodat die kunnen worden meegewogen bij het besluit het project te gaan uitvoeren. Ten aanzien van de risico's is het uitgangspunt dat die worden gedragen door de partij die ze het best kan dragen en beheersen. Dat betekent in de praktijk (en op hoofdlijnen) dat marktpartijen verantwoordelijk worden voor risico's die te maken hebben met de detaillering van het ontwerp, een deel van de financiering, de bouw en exploitatie van de tramlijnen en het beheer en onderhoud ervan. De opdrachtgever is verantwoordelijk voor risico's die te maken hebben met nieuwe bestuurlijke besluiten of keuzes en met risico's van gebeurtenissen die niet zijn te beïnvloeden, zoals de hoogte van de inflatie, of extremiteiten als oorlog of rampen. Deze risico's zijn deels in de business case begroot en zijn deels in beschouwing genomen bij de bepaling van het weerstandsvermogen van provincie en gemeente. Dat laatste betreft bijvoorbeeld onverzekerbare risico's, zoals de gevolgen van oorlogen of rampen.

De indicatieve (voorlopige) plafonddprijs is in april 2011 bepaald op 430 miljoen euro.¹ Het gaat hierbij om het bedrag dat de opdrachtgever bereid is te betalen voor het werk dat de opdrachtnemer zal uitvoeren op basis van het DBFMO-contract. Anders gezegd: het totaal van de beschikbare dekking, met aftrek van de kosten en risico's die de opdrachtgever zelf voor haar rekening neemt. De Gemeenteraad, Provinciale Staten en regio Groningen – Assen zijn hierover schriftelijk geïnformeerd bij brief van 21 april 2011.

Het voorlopige, niet bindende karakter van de plafonddprijs vloeit voort uit het stadium waarin de aanbestedingsprocedure verkeert. De drie geselecteerde consortia bereiden momenteel een plan van aanpak voor, dat de basis vormt voor de verdere fasen in de aanbesteding. Basis voor deze plannen van aanpak zijn de al vastgestelde beleidsdocumenten voor de tracés en voorlopige ontwerpen van de twee tramlijnen, en de financiële afspraken die gemeente, provincie en regio met elkaar hebben gemaakt. Dit pakket afspraken behoeft op enkele punten nog aanvulling. Zo zal in het najaar van 2011 worden

¹ Alle bedragen in deze notitie zijn uitgedrukt in Netto Contante Waarde op 1-1-2010 (NCW 1-1-2010). Dat is de economische vertaling van de toekomstige kasrekenen naar één moment in de tijd, in dit geval 1 januari 2010.

Collegiebrief - Regiotram businesscase



Actualisatie business case RegioTram

besloten over het voorlopig ontwerp voor de resterende tracédelen (de tracédelen 3 en 4). Mede op basis hiervan vindt ook in de komende periode nog nadere actualisatie plaats van de business case.

Begin 2012 zal de definitieve plafondprijs worden vastgesteld. Voor de deelnemende consortia vormt dat bedrag het plafond voor de bieding die zij medio 2012 moeten indienen. Met de beste bieder (prijs en kwaliteit) sluit de opdrachtgever vervolgens een contract. Dat staat gepland voor eind 2012. Doordat opdrachtgever en deelnemende consortia in voortdurende dialoog naar deze afronding toewerken, weten alle partijen waar zij aan toe zijn, en worden verrassingen uitgesloten. De deelnemende consortia weten dat zij een scherpe, maar realistische bieding moeten doen, waar zij voor de duur van het project aan gebonden zijn. De opdrachtgever heeft hierdoor meer zekerheid over de financiële haalbaarheid van het project, en.

Stand van zaken juli 2010

Uit de hierboven geschetste gang van zaken blijkt het dynamische karakter van de business case: die bevat altijd de laatste en beste inzichten, maar is nooit af, omdat ze een voorspelling behelst. Anders gezegd: de business case is gericht op het bieden van zoveel mogelijk financieel inzicht, kan in de loop van de tijd op steeds meer en steeds beter onderzoek worden gebaseerd, maar blijft per definitie ook onzekerheden bevatten.

Gemeenteraad, Provinciale Staten en Regio Groningen – Assen zijn in het najaar van 2010 geïnformeerd over de eerste businesscase van het project (van juli 2010). Op 2 december 2010 hebben Gemeenteraad, Provinciale Staten en Regio Groningen – Assen nadere schriftelijke informatie ontvangen over een bedrag van 17,5 miljoen euro aan verwachte rentebaten, dat in de eerste business case was opgenomen. Deze waren – in tegenstelling tot de overige uitgangspunten in de business case – nog niet voldoende onderbouwd. De colleges van Burgemeester en wethouders en Gedeputeerde Staten hebben toegezegd op ten minste drie momenten aanvullende informatie te zullen geven over de business case, en daarmee ook over de verwachte rentebaten:

- voor de start van de volgende fase van de aanbesteding;
- voor de start van de fase van de definitieve biedingen;
- voor de keuze van de beste bieding.

Stand van zaken juni 2011

Dit eerste moment is inmiddels gepasseerd. Op 21 april 2011 hebben Gemeenteraad en Provinciale Staten tussentijdse informatie ontvangen over de actualisatie van de business case. Die was toegespitst op de vaststelling van de indicatieve plafondprijs. Een meer uitgebreide herziening van de business case is nu ook gereed. Er is op diverse gebieden nader onderzoek gedaan, met als resultaat een beter inzicht in belangrijke kosten en baten. Daarbij gaat het vooral om:

- exploitatiekosten en –opbrengsten;
- kosten van onderhoud en vervanging van infrastructuur en materieel;
- de restwaarde van infrastructuur en materieel;
- baten van zogenaamde financial engineering.

Wat zijn de belangrijkste verschillen tussen de business case van juni 2011 en die van eind 2010?

Exploitatiekosten en -opbrengsten. Op grond van de huidige inzichten moet rekening worden gehouden met lagere reizigersopbrengsten. Die zijn vooral te herleiden tot aangekondigde beperkingen in het stelsel van studiefinanciering, die daling van het aantal studenten met een OV Studentenkaart tot gevolg zullen hebben.

Collegiebrief - Regiotram businesscase



Actualisatie business case RegioTram

Onderhoud en vervanging. Op grond van nieuwe gegevens (bron: HTM) zijn de onderhouds- en vervangingskosten verlaagd.

Restwaarde. Inmiddels is voldoende informatie beschikbaar (bron: HTM) om te komen tot een onderbouwde restwaarde van de investering in infrastructuur en materieel. Restwaarde is de economische waarde van tramvoertuigen en infrastructuur aan het einde van de contracttermijn van 22,5 jaar. Tot nu toe was de restwaarde bewust niet meegenomen in de businesscase, omdat de onderliggende informatie hierover onvoldoende zeker was. Inmiddels is duidelijk dat de levenswaarde van zowel trams als infrastructuur een levensuur hebben van ten minste 30 jaar.

Financial engineering. Ook de mogelijkheden tot financial engineering zijn verder uitgewerkt. Waarbij financial engineering staat voor de uitwerking van de afspraken over de publieke dekkingsbijdragen. Dat zijn de financiële bijdragen van partijen die direct (gemeente, provincie, Regio Groningen – Assen) of indirect (het rijk) aan het project meebetalen. Het gaat hierbij vooral om de optimalisatie van de timing van de bijdragen van gemeente en provincie en de te realiseren rente op geld dat uitstaat. Hierover bestaat nu meer duidelijkheid. Dat resulteert in een deel van de voordelen uit financial engineering.

Daarnaast gaat financial engineering over het omzetten van het rijksdeel van het Regio Specifiek Pakket (RSP) in een lange reeks betalingen, tegen aantrekkelijke voorwaarden. Hierover heeft het project RegioTram diverse gesprekken gevoerd met het Ministerie van Financiën en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M). Het Ministerie van Financiën heeft onlangs aangegeven hieraan niet te willen meewerken. Gemeente en provincie zullen de komende periode onderzoeken of alsnog de medewerking van het rijk kan worden verkregen. Maar in de business case is geen rekening gehouden met een mogelijk positief resultaat hiervan.

Dit betekent dat in de geactualiseerde business case geen rekening is gehouden met de volledige € 17,5 miljoen aan rentebaten die was verondersteld in de business case van juli 2010. Een deel kan wel worden meegenomen: de renteopbrengsten van de dekkingsbijdragen van gemeente en provincie zelf. Afhankelijk van de precieze uitwerking van de afspraken hierover gaat het hierbij om een bedrag van tussen € 6,5 en € 12,5 miljoen.

Daarnaast zijn indexering, basisrente, risicomarge en bouwplanning aangepast aan de meest actuele inzichten.

Tot besluit: de business case is onderworpen aan de beoordeling (second opinion) door een extern bureau: PwC (Price Waterhouse Coopers). Deze second opinion is als afzonderlijke rapportage bijgevoegd.

Conclusie

De business case is – zonder rekening te houden met financial engineering ten opzichte van de versie van juli 2010 - met ongeveer € 8 miljoen verbeterd. Daarmee resulteert de business case exclusief financial engineering bij de huidige inzichten in een tekort van ruim € 9 miljoen.

Rekening houdend met de baten uit financial engineering resulteert de business case op dit moment in een beperkt tekort (ongeveer 3 miljoen euro) of een beperkt overschot (eveneens 3 miljoen euro).

Het vervolg

De komende periode zal de business case verder worden geactualiseerd, zodat het mogelijk is de definitieve plafondprijs te baseren op de meest realistische informatie die op dat moment (begin 2012) beschikbaar is. De belangrijkste actualisaties die we op dit moment voorzien zijn:

- Actualisatie investeringskosten tracédelen III en IV
- Actualisatie bijbehorende risicowaardering tracédelen III en IV

Collegedrief - Regiotram businesscase



Actualisatie business case RegioTram

- Nadere analyse vervangingskosten
- Nadere optimalisatie financial engineering

Op basis van die actualisatie zal de definitieve plafondprijs worden vastgesteld. Dat garandeert dat de beschikbare dekking niet wordt overschreden.

Collegedebrief - Regiotram businesscase



Actualisatie business case RegioTram

1 Inleiding

In de afgelopen periode heeft het project RegioTram – in samenspraak met de provincie, de gemeente en de Regio Groningen Assen in de Werkgroep Financiën – gewerkt aan de actualisatie van de business case van juli 2010. In april zijn de Gemeenteraad en Provinciale Staten tussentijds geïnformeerd over actualisaties ten behoeve van de bepaling van een indicatieve plafondprijs. Deze notitie beschrijft de volledige actualisatie ten opzichte van de business case van juli 2010.

Collegebrief - Regiotram businesscase



Actualisatie business case RegioTram

2 Actualisatie kosten

2.1 Investering infrastructuur

Actualisaties 2010

Na de vaststelling van de business case van juli 2010, heeft de Stuurgroep besloten tot een tweetal wijzigingen. Het gaat hier om:

Wijzigingen	Financieel effect op de business case (x mio €, pp 1-1-2010)
Maatregelen trillingen en geluid	3,1
Nadeelcompensatie	-3,9

Deze aanpassingen zijn nu in de geactualiseerde business case opgenomen. Dit heeft een negatief effect op de business case van ongeveer € 0,8 mio (NCW 1-1-2010).

Actualisaties 2011

Uitgangspunt voor de business case van juli 2010 was de raming van de investeringskosten, die vorig jaar is vastgesteld en sluit op een bedrag van € 307,7 mio prijspeil 2010. Op het moment van deze actualisatie wordt de kostenraming voor de tracédelen III en IV op VO-niveau opgesteld. Omdat deze raming nog moet worden vastgesteld en vanwege de opdracht om een ontwerp te maken dat past binnen het taakstellend investeringsbudget van € 307,7 mio wordt voor deze actualisatie de laatst vastgestelde (en taakstellende) raming als input gebruikt.

Kosten opdrachtgevers

In de geactualiseerde business case zijn de kosten opdrachtgevers gewijzigd ten opzichte van de vorige business case. De omvang van de kosten is gelijk gebleven, maar de planning ervan is aangepast aan de meest actuele inzichten.

Wijzigingen kosten opdrachtgevers	Financieel effect op de business case (x mio €, NCW 1-1-2010)
Verwachte fasering van de plankosten wijkt af	-0,1
Spreiding vastgoedkosten over 4,5 jaar in plaats van 1,5 jaar	0,5
Overige bijkomende kosten een half jaar later	0,3
Niet-compensabele BTW in 2013 t/m 2015 in plaats van 2009 t/m 2015	0,1
Ramingsonzekerheden gerealiseerde opdrachtgeverskosten vervallen	0,9

Collegiebrief - Regiotram businesscase



Actualisatie business case RegioTram

2.2 Vervangingskosten

Daarnaast wijzigen de vervangingskosten. In de business case van juli 2010 gingen we er vanuit dat er in de eerste 5 jaren geen groot onderhoud plaats vindt. En ook dat de kosten in de periode van 5 tot 10 jaar na opleveringsdatum geleidelijk toenemen tot 100% van de kosten in de exploitatieberekening en daarna constant blijven. HTM adviseert voor dit moment uit te gaan om van het zesde jaar tot het dertiende jaar de vervangingskosten gestaffeld op te bouwen tot het bedrag zoals dat is opgenomen in de exploitatieberekening en dan dit bedrag continueren tot einddatum.

	1-4	5	6	7	8	9	10	11	12 e.v.
Maart 2011	0%	20%	40%	60%	80%	100%	100%	100%	100%
Juni 2011	0%	0%	14%	29%	43%	57%	71%	86%	100%

Gevolg is dat gedurende de exploitatieperiode van 22,5 jaar de vervangingsinvesteringen per saldo ongeveer 2 jaarschijven (€ 2,1 miljoen per jaar prijspeil 2010) worden verlaagd. Vooralnog is dit een voorzichtig uitgangspunt. HTM zal de komende periode (en dus voorafgaand aan de volgende actualisatie) aanvullende analyses maken. Deze wijziging zorgt ervoor dat de vervangingskosten met bijna € 2 mio (NCW 1-1-2010) dalen.

2.3 Overige exploitatiekosten

De exploitatieraming is in de afgelopen periode geactualiseerd door het projectbureau, in samenspraak met het OV-bureau en HTM. De actualisaties zijn overgenomen in de business case. De effecten op de kosten van de tram zijn:

- Een correctie op toegerekende indirecte kosten (ruim € 600.000 minder kosten per jaar)
- Het wegvallen van indirecte kosten over materieel (ruim € 75.000 minder kosten per jaar)

Een simulatie van aansluitingen van trein, tram en bus wordt nog uitgevoerd. Voorlopig houden we rekening met € 60.000 (p.p. 2010) per jaar aan meerkosten bij de tram en € 120.000 (p.p. 2010) per jaar aan meerkosten bij de bus. De kosten vallen hiermee per saldo ruim € 10 mio (NCW 1-1-2010) lager uit.

2.4 Planning

Momenteel wordt er gewerkt aan een nieuwe integrale planning. Wel is duidelijk dat de voorziene planning op een aantal punten aangepast zal worden. We gaan nu uit van de volgende ijkpunten in de planning.

	juli 2010	actualisatie	verschil
Start bouw lijn 1	01-jan-2013	1-1-2013	
Einde bouw /start test lijn 1	01-jul-2015	1-10-2015	+ 3 mnd
Einde test / start ingebruikstelling lijn 1	01-jan-2016	1-4-2016	+ 3 mnd
Start bouw lijn 2	01-jan-2013	1-4-2013	+ 3 mnd
Einde bouw /start test lijn 2	01-jan-2015	1-1-2016	+ 12 mnd
Einde test / start ingebruikstelling lijn 2	01-jul-2015	1-7-2016	+ 12 mnd
Einde exploitatiefase	31-dec-2037	30-sep-2038	+ 9 mnd
Oplevering gemeentelijke infrastructuur		1-1-2016	

Collegedebrief - Regiotram businesscase



Actualisatie business case RegioTram

2.5 Indexering uitgaven

Voor de verwachte kostenontwikkeling hanteren we het 10-jaars historisch gemiddelde van een aantal specifieke indices. De index-gegevens over 2010 zorgen voor een verhoging van deze verwachting. Dit heeft een negatief effect op de business case van ongeveer € 1,6 mio (NCW 1-1-2010).

2.6 BTW

In de kostenraming is op grond van de argumentatie (zoals opgenomen in de business case van juli 2010) rekening gehouden met 90% compensabele, dan wel aftrekbare BTW. In de nadere analyse van de BTW-druk voor zover die op dit moment reeds heeft plaatsgevonden is vast komen te staan dat de BTW in de exploitatiefase volledig compensabel zal zijn. Het effect hiervan is indicatief 2,7 mio (NCW, 1-1-2010) positief.

Collegiebrief - Regiotram businesscase



Actualisatie business case RegioTram

3 Actualisatie opbrengsten

3.1 Reizigersopbrengsten

Basis voor de uitgangspunten ten aanzien van reizigersopbrengsten is de exploitatieberekening van het projectbureau RegioTram (Exploitatie RegioTram, d.d. 2 mei 2010) en de afspraak dat de reizigersopbrengsten uit de tram en de extra inkomsten uit overige buslijnen worden aangewend voor het project.

De exploitatieberekening is gebaseerd op een vervoersmodel op basis van vervoersgegevens uit 2007, dat is geactualiseerd voor de vervoersgegevens tot en met 2009. Hoewel de vervoersstromen de afgelopen jaren een behoorlijke groei laten zien (indicatief 2% a 3% per jaar) is in de business case na 2020 (het basisjaar van de exploitatieberekening) niet uitgegaan van structurele reizigersgroei, mede vanwege onzekerheid in demografische ontwikkelingen en voorziene bezuinigingen in het OV. Wel is er een indexering voorzien (2,2%), die op basis van de werkelijke prijsontwikkeling in de afgelopen jaren (ruim 3%) als conservatief mag worden gezien.

De exploitatieraming is in de afgelopen periode geactualiseerd door het projectbureau, in samenspraak met het OV-bureau en HTM. De actualisaties zijn overgenomen in de business case. De effecten op de opbrengsten uit de tram zijn:

- Een toename van het aantal reizigers door autonome groei en optimalisatie van het netwerk ten opzichte van eerdere (conservatieve) ramingen
- De negatieve effecten van het kabinetsbeleid ten aanzien van langstudeerders
- Een correctie wegens het abusievelijk niet meenemen van de btw-afdracht over meeropbrengsten bij de invoering van de tram

Per saldo dalen de opbrengsten met zo'n € 13 mio (NCW 1-1-2010).

3.2 Restwaarde

In de business case worden het positieve netto exploitatieresultaat over een periode van 22,5 jaar meegenomen. De investeringen in infrastructuur en materieel hebben echter een langere levensduur. De restwaarde waarin we vanuit de business case geïnteresseerd zijn, is dus niet de boekwaarde of verkoopwaarde van materieel of infrastructuur na 22,5 jaar, maar de waarde van het 'uitbaatrecht' na de einddatum (22,5 jaar) van het DBFMO contract. De waarde hiervan is economisch te berekenen als de netto contante waarde van het exploitatieresultaat in deze jaren.

In de business case van juli 2010 was de restwaarde op basis van het voorzichtigheidsprincipe niet meegenomen. De exploitatieraming en de bijbehorende verwachte kwaliteit van infrastructuur en materieel bij 'teruglevering' waren hiervoor te onzeker. In een nadere toets op de exploitatiekosten door HTM en het OV-bureau is gebleken dat het in de business case voorziene onderhoudsregime uitgaat van voldoende kwaliteit bij 'teruglevering' van infrastructuur en materieel, zodat uit kan worden gegaan van een restwaarde over de periode na 22,5 jaar tot en met 30 jaar. Uiteraard moet dit kwaliteitsniveau dan ook tot uitdrukking komen in het DBFMO-contract, zodat de biedingen ook uitgaan van dit kwaliteitsniveau.

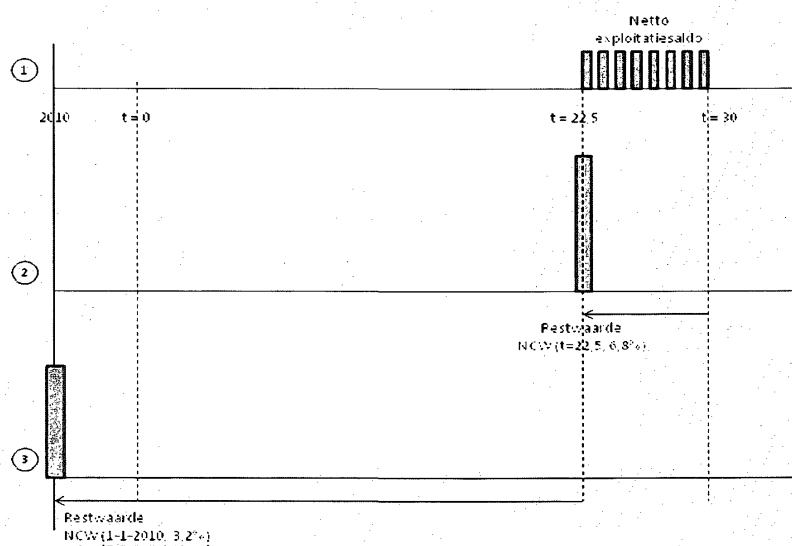
Collegedebrief - Regiotram businesscase



Actualisatie business case RegioTram

Uitgangspunt is dat het materieel – bij het voorziene onderhoudsregime – een levensduur van 30 jaar heeft. Ook na 30 jaar is het aannemelijk dat er – ook bij herinvestering – een netto restwaarde zal zijn. Uit voorzichtigheid is deze restwaarde (na 30 jaar) niet meegenomen in de business case.

Als restwaarde van de traminfrastructuur en het materieel gaan we uit van de netto contante waarde van de te verwachten kasstromen in de 7,5 jaren volgend op de einddatum van het DBFMO-contract (1). Eigenlijk is dit te vergelijken met de bieding die een partij op de einddatum van het DBFMO-contract zou doen om de tram nog 7,5 jaar te exploiteren. Om recht te doen aan het risicoprofiel van deze kasstromen zijn deze contant gemaakt naar de einddatum van het DBFMO-contract met de disconteringsvoet inclusief risico-opslag, zoals we die ook voor de DBFMO-contractant (WACC) hanteren (2). De hieruit voortvloeiende restwaarde is contant gemaakt naar 1 januari 2010 tegen de disconteringsvoet van 3,2% die ook voor de rest van de business case wordt gebruikt² (3). Schematisch ziet dit er als volgt uit. De restwaarde bedraagt € 13,6 mio (NCW 1-1-2010).



Het opnemen van deze restwaarde is economisch gezien juist. Als we deze niet meenemen, negeren we immers een deel van de waarde die met de investering in infrastructuur en materieel wordt gecreëerd. Budgettair gezien is de vraag welk op welke manier de kasstromen in de business case kunnen worden gerealiseerd. De waarde ligt immers na de einddatum van het DBFMO-contract, terwijl er behoefte is aan dekking van de bruto beschikbaarheidsvergoeding tijdens de looptijd van het DBFMO-contract. Dit vereist dat partijen de restwaarde niet alleen toerekenen aan de business case, maar ook meewerken aan een manier om dit tijdens de looptijd van het DBFMO-contract in kasstromen om te zetten.³

² De disconteringsvoet zelf is dus ook niet aangepast naar 3,3%. De reden hiervoor is dat de aanpassing van de disconteringsvoet de zeggingskracht van de NCW als indicator van de financiële haalbaarheid niet zou veranderen (vooral omdat de positieve en negatieve kasstromen grotendeels parallel lopen), terwijl de aanpassing wel een hoop verwarring zou creëren omdat alle NCW's van individuele kasstromen zouden veranderen.

³ De manier waarop hier invulling aan kan worden gegeven moet nader worden uitgewerkt. Een mogelijkheid is dat een lening aan het projectbureau wordt verstrekt tegen een rente van 3,2%/3,3%. Voor opdrachtgever leidt dit, uitgaande van de rentepercentages van de business case, niet tot aanvullende kosten.

Collegiebrief - Regiotram businesscase



Actualisatie business case RegioTram

3.3 Dekking provincie, gemeente en regio

De uitgangspunten voor de dekking vanuit de provincie, gemeente en regio zijn gebaseerd op het 'Raamwerk Regionaal financierings- en risicoafspraken' d.d. 10 februari 2009 en de aanvullende afspraken omtrent het aanvankelijke tekort van € 17,4 mio (NCW 1-1-2010). Hierin zijn geen wijzigingen voorzien, wel expliciteringen van uitgangspunten.

3.4 Financial engineering

Bij de totstandkoming van de eerste versie van de business case is een vereenvoudigde rekenkundige exercitie uitgevoerd, om de precieze financiële stromen van de publieke bijdragen na besluitvorming over de start van de aanbesteding van het project uit te werken. In deze actualisatie zijn de financiële stromen nader en geavanceerder uitgewerkt.

Onder financial engineering verstaan wij de uitwerking van de afspraken omtrent de publieke dekkingsbijdragen. Het gaat hierbij om afspraken over:

- het optimaliseren van de volgorde waarin de bijdragen worden ingezet, oftewel het eerst benutten van de ene bijdrage, voordat de andere wordt benut.
- het inzetten van de in de tijd uitgespreide bijdrage die de gemeente in de begroting heeft staan in plaats van de eenmalige betaling zoals overeengekomen.
- het 'op rente' wegzetten van bedragen vanaf het moment dat ze beschikbaar komen, oftewel het laten omvormen van de ene kasreeks in de andere ('platgeslagen') kasreeks. Dit kan bij de partij die de bijdrage beschikbaar stelt, bij het Rijk en in de markt. Onderdeel hiervan is eventuele betrokkenheid van het Ministerie van Financiën.

Het Ministerie van Financiën en het Ministerie van I&M hebben aangegeven niet mee te werken aan de conversie van het rijksdeel van de RSP-bijdrage (op basis van de beleidslijn die uitgaat van 4% vermeerderd met IBOI). We gaan er voor de business case vanuit dat de conversie niet doorgaat.⁴

Het niet doorgaan van de conversie van de Rijksbijdrage leidt ertoe dat het bedrag van € 17,5 mio (NCW 1-1-2010) aan rentebaten uit financial engineering – zoals dat in de business case van juli 2010 indicatief was voorzien – niet volledig kan worden gerealiseerd. Afhankelijk van de precieze uitwerking van de afspraken rondom de initiële bijdragen van provincie en gemeente bedraagt een inschatting van de resultaten van financial engineering tussen € 6,5 mio en € 12,5 mio (NCW 1-1-2010).

3.5 Indexering inkomsten

Ten aanzien van de indexering van de publieke bijdragen gaat de business case van juli 2010 uit van een gemiddelde Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI) van 1,8%. Inmiddels worden over de jaren 2009, 2010, 2011 en verder de volgende gerealiseerde en verwachte indices toegepast.⁵

	2009	2010	2011	2011 e.v.
IBOI	2,137%	0,839%	1,500%	1,800%
toegekende IBOI	2,137%	0,280%	1,500%	1,800%

⁴ Overigens zal project RegioTram wel verdere pogingen ondernemen om alsnog medewerking te krijgen, eventueel tegen andere voorwaarden.

⁵ Een tegenvallende toekomstige IBOI heeft overigens niet direct een negatief effect op de business case, omdat deze (met uitzondering van de discretionaire toekenning van IBOI voor het rijksdeel van de RSP-bijdrage) samenhangt met de kostenontwikkeling van investerings- en onderhoudskosten (die dan ook lager zal zijn).

Collegedebrief - Regiotram businesscase



Actualisatie business case RegioTram

IBOI is van toepassing op de aanvullende bijdragen van provincie en gemeente, toegekende IBOI op de RSP-bijdragen. Ten aanzien van de indexering van de reizigersopbrengsten en de extra opbrengsten bus, hanteren wij een actuele verwachting ten aanzien van de consumentenprijsindex (1,8%).

Collegedebrief - Regiotram businesscase



Actualisatie business case RegioTram

4 Actualisatie risico's

4.1 Pure risico's

Gegeven het uitwerkingsniveau van alle tracédelen en de risico-analyse hiervan, is de risicowaardering voor het project als geheel ongewijzigd.

4.2 Normale ramingsonzekerheden

De input voor de waardering van de normale ramingsonzekerheden is een probabilistische raming (oftewel een spreiding rondom de deterministische raming). De ramingen van de tracédelen 3 en 4 zijn nog niet volledig uitwerkt. Op basis van de huidige inzichten is er dan ook geen reden om de uitgangspunten van de business case van juli 2010 op dit punt te herzien. Wel komen de normale ramingsonzekerheden over de reeds gerealiseerde uitgaven te vervallen.

4.3 Algemene risico's

De algemene risico's worden in de business case – conform de aanbevelingen van de commissie risicowaardering - gewaardeerd in een voor risico's aangepaste marktconforme disconteringsvoet. De marktconforme waarde van de risico-opslag komt tot uiting in de Weighted Average Cost of Capital (WACC). Deze WACC bestaat uit een risicovrij deel en een risico opslag.

In de business case van juli 2010 hanteerden we een disconteringsvoet van 6,2% als indicatieve WACC voor de indicatieve bieding. Daarnaast gaven we aan wat de gevoeligheid van deze variabele is. De 6,2% die we als uitgangspunt hanteren, kan worden herleid naar een (gemiddelde gewogen) base rate van 3,2% en een risicoopslag van 3,0%. In de bepaling van deze WACC is rekening gehouden met Europese Investeringsbank (EIB) financiering (door de opdrachtnemer).

Op basis van de meeste actuele marktconforme financieringscondities hebben we de berekening van onze verwachte WACC geactualiseerd in ons vereenvoudigde model en getoetst aan actuele WACC's (van vergelijkbare projecten). Meest in het oog springende verschil ten opzichte van de financieringscondities van april 2010 is dat de EIB nu een liquiditeitsopslag van 70 basispunten hanteert, hetgeen de financieringscondities verzwakt ten opzichte van eerdere uitgangspunten.

De actualisaties komen uit op een hogere WACC, indicatief tussen de 6,5% en 7,0% bij een base rate die ongeveer gelijk is aan de base rate van april 2010.⁶ Hieruit is af te leiden dat de huidige inschatting van een marktconforme risico-opslag eerder tussen 3,25% en 3,75% dan de eerder aangenomen 3,0% bedraagt. Het effect van deze aanpassing in de disconteringsvoet bedraagt tussen de circa € 6,0 miljoen en € 18,0 miljoen nadelig (NCW 1-1-2010). Doordat rekening gehouden wordt met een herfinancieringsvoordeel op basis van dezelfde voorwaarden als in de business case van juli 2010⁷, wordt een deel van de met de hogere risico-opslag gemoeide extra financieringskosten gecompenseerd,

⁶ Interessant gegeven is dat momenteel de WACC inclusief en de WACC exclusief EIB nauwelijks van elkaar verschillen. De oorzaak hiervan ligt niet in de risico-opslagen (die nog steeds veel aantrekkelijker zijn dan die van commerciële banken), maar vooral in een aantal andere financieringscondities (waaronder die met betrekking tot debet tait en reserve accounts). Inzet van de gesprekken met de EIB zou dan ook moeten zijn om het financieel voordeel van EIB betrokkenheid te vergroten.

⁷ Uitgangspunt voor het financieel voordeel van herfinanciering blijft – net als in de business case van juli 2010 – dat herfinanciering plaatsvindt na afloop van de bouwfase, tegen de voorwaarden zoals die golden voor de crisis (voorzichtigheids halve zijn de condities voor herfinanciering als referentie gebruikt), waarbij de opdrachtgevers voor 75% meedelen in het voordeel.

Collegedebrief - Regiotram businesscase



Actualisatie business case RegioTram

waardoor het totale effect op de business case tussen de € 2,5 miljoen en € 7,6 miljoen nadelig bedraagt (NCW 1-1-2010).

Daarnaast heeft de rente zich ook ontwikkeld ten opzichte van vorig jaar, waardoor de (gemiddelde gewogen) base rate inmiddels afwijkt van de oorspronkelijke (gemiddelde gewogen) base rate. In deze actualisatie van de business case passen wij de (gemiddelde gewogen) base rate aan op basis van huidige marktgegevens. Hiertoe hebben we de 2-jaars en 15-jaars Interest Rate Swap uit de WACC berekening in de business case van juli 2010 geactualiseerd naar respectievelijk 2,296 % en 3,771 %⁸. Dit resulteert in een base rate van 3,3 % (in plaats van 3,2%). Dit heeft een negatief effect op de business case van € 1,0 miljoen (NCW 1-1-2010).

⁸ Het betreft de 2-jaars en 15-jaarsrente op de Euro IRS curve op 13 mei 2011 (bron: Website Wallich en Matthes, www.wallich.eu)

Collegebrief - Regiotram businesscase



Actualisatie business case RegioTram

5 Resultaten

5.1 Conclusie

De business case is – zonder rekening te houden met financial engineering ten opzichte van de versie van juli 2010 - met ongeveer € 8 miljoen verbeterd. Daarmee resulteert de business case exclusief financial engineering bij de huidige inzichten in een tekort van ruim € 9 miljoen.

Rekening houdend met de baten uit financial engineering resulteert de businesscase op dit moment in een beperkt tekort (ongeveer 3 miljoen euro) of een beperkt overschot (eveneens 3 miljoen euro).

5.2 Basisscenario zonder financial engineering

In het basisscenario veronderstellen we geen (positieve) effecten als gevolg van financial engineering. Concreet betekent dit dat de netto contante waarde van de dekking gelijk is aan die van de business case van juli 2010 (€ 313,8 miljoen NCW 1-1-2010)

Bij de huidige inzichten resulteert de business case zonder financial engineering bij de huidige inzichten in een tekort van ruim € 9 mio (NCW 1-1-2010). De onderbouwing van dit tekort is uitwerkt in bijlage 1.

5.3 Financial engineering

We kunnen op basis van de berekeningen van en de gesprekken over diverse mogelijkheden tot financial engineering rekening houden met een aantal financial engineering maatregelen. Het gaat hierbij vooral om:

- het optimaal timen van de inzet van bijdragen en het rekening houden met lange termijn rentebaten uit provinciaal beleggingsrendement of schatkistbankieren
- de toepassing van „platte kasreeksen” voor zowel de basisbijdrage van de gemeente als de risicobuffer grote investeringen zoals deze in de begroting zijn opgenomen.⁹

Hierbij is geen rekening gehouden met de conversie van de Rijksbijdrage tegen aantrekkelijke voorwaarden en nadere optimalisaties van financial engineering. Mochten we de komende periode op dit punt nog resultaten boeken, dan kan dat de business case nog verbeteren.

⁹ De gemeente is in principe bereid om de platte kasreeksen zoals opgenomen in haar begroting ter beschikking te stellen in plaats van de bedragen ineens. Een omzetting van de 30-jaars reeksen zoals voorzien in de gemeentelijke begroting in een 22,5 jarige reeks zoals benodigd voor de businesscase, zou een raadsbesluit vergen. Voorgesteld wordt om dit punt medio 2012 samen met een meer definitieve kasreeks (op basis van de inschrijvingen) voor te stellen.

Collegedebrief - Regiotram businesscase



Actualisatie business case RegioTram

5.4 Onzekerheden in de business case

Bij de berekening van de business case zijn veel onzekerheden en risico's gewaardeerd en geprijsd. Net als in voorgaande versies van de business case is er een aantal risico's en onzekerheden die niet op deze manier kan worden gewaardeerd:

1. Tot het einde van de aanbesteding zijn er onzekerheden ten aanzien van financieringscondities, markteffecten en meerwaarde. Deze risico's zijn overigens beheersbaar door de toepassing van een plafondprijs, oftewel een maximumprijs die de aanbestedder bereid is aan de opdrachtnemer te betalen.
2. Ook na gunning zullen risico's resteren ten aanzien van indexering, reizigersopbrengsten, herfinanciering en uiteraard de overige risico's van de opdrachtgevers. Deze risico's zijn in beschouwing genomen bij de bepaling van het weerstandsvermogen van provincie en gemeente.

Dit betekent dat de resultaten van de geactualiseerde business case weliswaar de beste inschattingen op dit moment zijn, maar tegelijk zijn omgeven met onzekerheid. En dus dat er sprake is van een bandbreedte van uitkomsten. De business case rapportage van juli 2010 geeft een indruk van deze bandbreedtes.

5.5 Indicatieve plafondprijs

In de aanbesteding zullen wij een plafondprijs hanteren. Deze plafondprijs geeft het bedrag aan waarboven geen inschrijvingen mogen worden gedaan. Inschrijvingen boven de plafondprijs zijn ongeldig en worden terzijde gelegd. Hiermee is de plafondprijs voor de opdrachtgevers ook een manier om de risico's in het project te beheersen.

De plafondprijs zal definitief worden vastgesteld bij de uitnodiging tot inschrijving, later tijdens het aanbestedingsproces. Om inschrijvers al vroeg in de aanbesteding zo veel mogelijk informatie te geven, hebben wij bij de aanvang van de plan van aanpakfase een indicatieve plafondprijs aangegeven. Dit is ook meteen een toets op onze ramingen en business case. Deze indicatieve plafondprijs heeft uitsluitend een informatieve functie. Gegadigden kunnen hieraan geen rechten ontleen.

Deze indicatieve plafondprijs hebben wij gebaseerd op de meest actuele informatie op dat moment (maart 2011), waarbij we nadrukkelijk rekening houden met de verdeling van kosten en risico's tussen opdrachtgevers en opdrachtnemer en de onzekerheden in de business case. De indicatieve plafondprijs is op € 430 mio (NCW 1-1-2010) vastgesteld.¹⁰

¹⁰ Hierover zijn Gemeenteraad en Provinciale Staten in april ook per brief geïnformeerd.

Collegiebrief - Regiotram businesscase



Actualisatie business case RegioTram

BIJLAGE 1 OPBOUW BUSINESS CASE (exclusief financial engineering)

BUSINESS CASE EXCLUSIEF FINANCIAL ENGINEERING	Business case Juli 2010 (x mio €, 3,2%, NCW 1-1-2010)	Business case Juni 2011 (x mio €, 3,2%, NCW 1-1-2010)	
Vorbereidingskosten opdrachtgever	39.3	39.5	De hogere indexering en herziening van de planning van de kosten veroorzaken een beperkt verschil.
Vastgoedkosten opdrachtgever	16.6	19.8	Aditionele kosten nadeelcompensatie worden voor een klein deel gecompenseerd door de verlengde planningsfase
Overige bijkomende kosten opdrachtgever	11.3	8.0	De lagere kosten voor maatregelen trilling en geluid zijn lager, worden deels gecompenseerd door hogere indexering. Daarnaast heeft de nieuwe planning van deze kosten een beperkt positief effect.
Pure risico's bouw opdrachtgever	7.7	7.7	
Normale ramingsonzekerheden opdrachtgever	5.5	4.6	De ramingsonzekerheden over de reeds gemaakte kosten komen te vervallen.
BTW	6.8	6.8	De nieuwe planning van de BTW-uitgaven (die betrekking heeft op een aantal specifieke kostenposten heeft een beperkt positief effect.
Piekbetaling	133.8	131.7	Door de langere bouwperiode, valt de piekbetaling later.
Bruto Beschikbaarheidsvergoeding	354.3	352.5	Het betreft een saldo effect. De verwachte Bruto Beschikbaarheidsvergoeding (BBV) stijgt door hogere financieringscondities (WACC) en de base rate, een hogere indexering van de investeringskosten en een langere bouwperiode, waardoor de financieringslasten toenemen. Daar staat tegenover dat de vervangingskosten en overige exploitatiekosten fors dalen, de BTW-druk over de exploitatieperiode komt te vervallen en de BBV wat later start, hetgeen een positief effect heeft op de NCW.
Meerwaarde	-14.6	-14.5	De meerwaarde is lager, doordat de (grondslag van de) beschikbaarheidsvergoeding lager is. De meerwaarde, uitgedrukt als een percentage van de betalingen aan de DBFMO-opdrachtnemer, daalt hierdoor.
Restwaarde na afloop DBFMO-contract	0	-13.6	Doordat voldoende vast is komen te staan dat het materieel aan het einde van de looptijd van de DBFMO-contract nog restwaarde zal hebben, is deze post opgenomen (2.8).
Totale uitgaven	560.7	542.4	
"Platgeslagen" dekking	313.8 ¹¹	313.8 ¹²	De rentebaten van financial engineering zijn in

¹¹ Dit bedrag is inclusief de toe te rekenen rentebaten (€ 32.2 mio - € 17.5 mio) en de aanvulling op het tekort van de business case (€ 17.4 mio). In dit bedrag zijn overigens ook marktbijslagen van € 25 mio prijspeil 2008 opgenomen (met als terugvaloptie aanvullende bijslagen van gemeente en provincie), zoals dit in de afspraken over het Raamwerk Regionaal is voorzien.

¹² Dit bedrag is de oude dekkingsreeks, exclusief de € 17.5 mio aan rentebaten uit financial engineering.

Collegiebrief - Regiotram businesscase



Actualisatie business case RegioTram

BUSINESS CASE EXCLUSIEF FINANCIAL ENGINEERING	Business case Juli 2010 (x mio €, 3,2%, NCW 1-1-2010)	Business case Juni 2011 (x mio €, 3,2%, NCW 1-1-2010)	
			de herziene business case vervallen en zijn apart in beeld gebracht.
Reizigersopbrengsten tram	188.3	173.9	De verwachte reizigersopbrengsten zijn fors gedaald in de actualisatie van de exploitatieberekening. Verder start de exploitatie later, hetgeen de NCW omlaag brengt. Bovendien neemt – door een eerdere start van lijn 1 en een gelijkblijvende contractperiode - het aantal perioden volledige reizigersopbrengsten af. Daarnaast is de indexering van de reizigersopbrengsten wat hoger.
Extra reizigersopbrengsten bus	27.1	24.1	De exploitatie start later, hetgeen de NCW verlaagt. Bovendien stijgen de kosten van busexploitatie. Hierdoor daalt de afdracht vanuit de extra reizigersopbrengsten bij de bus.
Eenmalige opbrengst "nieuw voor oud"	3.6	3.6	
Baten uit herfinancieringsvoordeel	10.5	17.5	De hogere financieringslasten bij aanvang in combinatie met gelijkblijvende financieringcondities bij herfinanciering maken het voordeel groter.
Totale inkomsten	533	529	
Saldo business case	-17,5	-0,1	

www.pwc.nl

Second Opinion Business Case RegioTram Groningen

A-2011-1232/PS/jp/ns
24 juni 2011



Inhoudsopgave

Management Summary	4
1. Inleiding	7
1.1. Achtergrond second opinion Regiotram Groningen	7
1.2. Opdrachtformulering	7
1.2.1. Doelstellingen second opinion	7
1.2.2. Reikwijdte van de opdracht	7
1.3. Leeswijzer	8
2. De aanpak	9
2.1. De gehanteerde methodiek	9
2.2. Het gehanteerde toetsingskader	10
3. De bevindingen	11
3.1. Historie business case Regiotram Groningen	11
3.2. Overview geactualiseerde business case	11
3.2.1. Investerings infrastructuur en materieel	11
3.2.2. Exploitatie	12
3.2.3. Bekostiging door overheden	12
3.2.4. Overig	12
3.3. Economische integriteit	13
3.3.1. Investerings infrastructuur en materieel	13
3.3.2. Exploitatie	14
3.3.3. Financiering	14
3.3.4. Overig	15
3.4. Technische integriteit	17
3.5. Data integriteit	18
3.6. Het oordeel	19
4. De aanbevelingen	20
4.1. Economische integriteit	20
4.2. Technische integriteit	20
4.3. Data integriteit	20

Collegedebrief - Regiotram businesscase

Second opinion Business Case RegioTram Groningen

A.	Geraadpleegde modellen	21
B.	Geraadpleegde (bron)documentatie	22
C.	Gehouden interviews	23
D.	Overzicht (on)bewerkte bron-documentatie in business case	24
E.	Schematische weergave financieel model	26

Collegebrief - Regiotram businesscase

Second opinion Business Case RegioTram Groningen

Management Summary

- 01 PwC heeft van 20 mei tot en met 17 juni 2011 een second opinion uitgevoerd op de eerste actualisatie van de business case van het project RegioTram Groningen, d.d. 1 juni 2011¹. In de geactualiseerde business case zijn verschillende actualisaties uitgevoerd door het projectbureau op basis van de aanbevelingen uit de vorige second opinion van AT Osborne (d.d. 31 augustus 2010), nieuwe informatie, verdere detaillering en onderbouwingen.
- 02 Met behulp van deze second opinion verkrijgen de Raad en Staten, de Stuurgroep, het College van B&W, het College van Gedeputeerde Staten en het projectbureau een oordeel over de juistheid en het realiteitsgehalte van de geactualiseerde business case. PwC is in het kader hiervan gevraagd een onafhankelijke second opinion te geven over:
- de consistentie met achtergronddocumentatie;
 - het plausibiliteitsgehalte van de gehanteerde aannames;
 - de juiste verwerking van de inputs van het financieel model;
 - de juiste werking van het financieel model (marginale toets); en
 - de plausibiliteit van de uitkomsten.
- 03 De second opinion is uitgevoerd op basis van een drietal integriteitstoetsen. Er hebben toetsen plaatsgevonden op het gebied van:
- Economische integriteit*: Is de business case een goede vertaling van de gestelde functionele eisen en uitgangspunten en zijn de gehanteerde aannames en uitkomsten plausibel?
 - Technische integriteit*: Is het gehanteerde rekenmodel rekenkundig juist?
 - Data integriteit*: Komen de gehanteerde (input)data overeen met de onderliggende informatie (juistheid, consistentie en volledigheid)?

Voor elk van deze integriteitstoetsen is een toetsingskader opgesteld.

- 04 De bevindingen met betrekking tot deze integriteitstoetsen, uitgewerkt in deze rapportage, vormen de basis voor ons oordeel met betrekking tot de gestelde vragen. Vraag b) en e) betreffende de plausibiliteit van de aannames en de uitkomsten worden met name beantwoord aan de hand van de economische integriteit en de data integriteit. Vraag d) betreffende de werking van het financieel model wordt beantwoord middels de toets op de technische integriteit en vraag a) en c) betreffende de consistentie van de achtergrondinformatie worden beantwoord op basis van de toets aan de data integriteit.

Economische integriteit

- 05 Ten aanzien van de gehanteerde aannames kan gesteld worden dat deze voor het merendeel plausibel zijn.
- 06 Aan de investeringen- en exploitatiekant is grotendeels het voorzichtigheidsprincipe gehanteerd met betrekking tot de aannames, wat wij plausibel achten bij deze business case. Een aandachtspunt is de gehanteerde vermogenskostenvoet, uitgedrukt in de WACC, in de business case.
- 07 De gehanteerde risico opslagen bij de bepaling van de WACC zijn van eenzelfde orde als de opslagen die gebruikelijk zijn bij recente weginfrastructuurprojecten die door het Rijk als DBFM in de markt zijn gezet. Dit betreffen projecten met een bewezen track record in Nederland, met een ervaren opdrachtgever op DBFM gebied en een standaardcontracteringswijze en contract. De risicoperceptie wordt door marktpartijen bij dergelijke wegprojecten als relatief laag gekwalificeerd. Het is de vraag of het project Regiotram op een vergelijkbare wijze gepercipieerd zal worden door de private (financiële) sector. Het betreft immers een binnenstedelijk project met veel raakvlakken, systeemrisico's in de exploitatiefase en met een opdrachtgever die nog over relatief weinig track record op het gebied van DBFMO beschikt. Op basis van deze vergelijking is PwC van mening dat de gehanteerde hoogte van de WACC zich aan de onderkant van de plausibele bandbreedte zou

¹ In Bijlage A en B is een overzicht opgenomen van de getoetste documenten

Collegiebrief - Regiotram businesscase

Second opinion Business Case RegioTram Groningen

kunnen bevinden. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de risicoperceptie van de private sector tevens bepaald wordt door de wijze waarop de risicoverdeling tussen opdrachtgever en opdrachtnemer in het DBFMO contract is geregeld.

- 08 Inventarisatie van de aannames in de business case leert dat van enkele aannames geen brondocumentatie beschikbaar is gesteld. Bij gebrek aan een gedetailleerde onderbouwing van deze relevante business case data kan PwC geen uitspraak doen over het plausibiliteitsgehalte van deze aannames. Dit betreffen met name de wijzigingen in de fasering van de bouw en de opbouw van de prijscomponent in de opbrengsten van de kaartverkoop. De mate van impact van deze onderwerpen bestempelen wij als niet materieel.² Voor zover wij hebben kunnen nagaan leiden de gehanteerde aannames tot plausibele uitkomsten. Ervan uitgaande dat de aannames waarover PwC niet de beschikking heeft gehad eveneens plausibel zijn, kan gesteld worden dat de verwerking van alle aannames en gegevens met behulp van deze business case leiden tot plausibele uitkomsten.
- 09 Het projectbureau gaat in de notitie "Actualisatie business case RegioTram", d.d. 1 juni 2011, uit van een referentiescenario zonder 'financial engineering'. Aanvullend wordt een scenarioanalyse gepresenteerd met financial engineering. De reguliere financial engineering gaat uit van lange termijn rentebaten uit publiek beleggingsrendement of schatkistbankieren en het toepassen van platte kasreeksen. PwC constateert dat de wijze waarop het schatkistbankieren en wijze waarop de platte kasreeksen toegepast worden plausibel zijn conform de economische principes. Over de hoogte van de initiële bijdrage van de provincie en gemeente is nog geen formeel uitsluitsel. PwC acht het, mede gelet op het voorzichtigheidsbeginsel plausibel dat het projectbureau in het referentiescenario uitgaat van een gelijke bijdrage van beide partijen van € 42 mln., prijspeil 2008. PwC acht het plausibel de mogelijkheden van financial engineering als scenarioanalyse te presenteren en een basisscenario op te stellen, waarin geen rekening gehouden is met financial engineering.
- 10 In de geactualiseerde business case zijn geen wijzigingen aangebracht in de omvang van de risico's. De gehanteerde methodiek van risicowaardering en de onderverdeling in pure risico's en spreidingsrisico's acht PwC plausibel. Hierbij dient opgemerkt te worden dat een aantal componenten aan de dekkingszijde van de business case is omgeven met een hogere mate van onzekerheid dan de andere elementen (alle aannames zijn immers omgeven met onzekerheden, zowel in positieve als in negatieve zin, de zogeheten variantie). Specifiek betreft dit de reizigersopbrengsten, de herfinancieringsvoordelen, de meerwaarde en de restwaarde. Deze specifiek hogere onzekerheden hadden specifiekere aandacht kunnen krijgen in de business case en de bijbehorende documentatie (gevoeligheidsanalyse), alwaar er nu alleen wordt uitgegaan van puntschattingen en in de bijbehorende rapportage alleen kwalitatief aandacht aan wordt besteed.

Technische integriteit

- 11 Op basis van de uitgevoerde toets op de technische integriteit is PwC van mening dat het financieel model logisch en transparant is opgebouwd, materieel correct functioneert en dat op een consistente wijze invulling wordt gegeven aan de doelstelling van de business case, te weten: inzicht geven in de kasstromen van het project RegioTram.
- 12 De onderlinge relaties tussen de diverse componenten van de business zijn een weerspiegeling van de (redelijkerwijs te verwachten) economische realiteit. Het model zelf is goed leesbaar en herleidbaar. De berekeningen zijn op een transparante en consistente manier vormgegeven en zorgen voor een juiste werking van het model. De in het model gehanteerde aannames worden op een juiste wijze verwerkt. Een zogenaamde "cockpit" ontbreekt, wat het draaien van verschillende scenario's met het model wel enigszins complex maakt.

² Betreffende de bouwfasering merken wij op dat de ontbrekende fasering van een aantal objecten slechts betrekking heeft op minder dan 1% van de investeringsomvang. Betreffende de prijscomponent van de reizigersopbrengsten is geen inzicht verkregen. Wel kan worden opgemerkt dat deze reizigersopbrengsten ten behoeve van de recente business case zijn geactualiseerd door het OV bureau en HTM. Deze reizigersopbrengsten zijn conservatief opgesteld als gevolg van het niet meenemen van de "trambonus" en het conservatief inschatten van tariefstijgingen. "Trambonus" wordt hierbij gedefinieerd als de groei van het aantal reizigers als gevolg van een kwaliteitsimpuls van het openbaar vervoer, zijnde het omzetten van buslijnen naar tramlijnen. Deze kwaliteitsimpuls is niet objectiveerbaar en derhalve niet meegenomen in de onderliggende vervoersmodellen en de hieruit volgende reizigersopbrengsten.

Collegedebrief - Regiotram businesscase

Second opinion Business Case RegioTram Groningen

Data integriteit

- 13 Met betrekking tot de brondocumentatie kunnen wij stellen dat de *onbewerkte* brondocumentatie consistent opgenomen is en juist verwerkt is in de business case.
- 14 Daarnaast is bepaalde brondocumentatie *bewerkt* alvorens opgenomen te worden in de business case. Dit betreft onder meer de exploitatiekosten voor de tram. De vastlegging van deze bewerkingslag is niet aangetroffen, maar wel te herleiden op basis van mondelinge gesprekken als weergegeven in bijlage C en economische principes. Van een klein gedeelte van de aannames is *geen brondocumentatie* beschikbaar gesteld. Een toets op de aansluiting van deze aannames op de brondocumentatie is derhalve niet mogelijk qua consistentie en juistheid. Dit betreffen echter niet-materiële data dan wel data waarbij expliciet het voorzichtigheidsprincipe is gehanteerd.

Oordeel

- 15 Op basis van de drie uitgevoerde integriteitstoetsen komt PwC tot het oordeel dat:
- 1) de gehanteerde aannames, voor zover traceerbaar en herleidbaar, consistent zijn met de achtergronddocumentatie;
 - 2) de gehanteerde aannames merendeels plausibel zijn; aandachtspunt is de hoogte van de WACC;
 - 3) de aannames juist zijn overgenomen in het financieel model;
 - 4) de werking van het financieel model materieel juist is; en
 - 5) de uitkomsten plausibel zijn.
- 16 De aansluiting met de achtergrondinformatie is traceerbaar (voor zover de brondocumentatie onbewerkt is) of herleidbaar (voor zover de brondocumentatie bewerkt is). Van een klein gedeelte van de aannames is geen brondocumentatie beschikbaar gesteld. Voor deze aannames is het derhalve niet mogelijk een oordeel te geven qua consistentie en juistheid. Dit betreffen echter niet-materiële data dan wel data waarbij expliciet het voorzichtigheidsprincipe is gehanteerd.

Aanbevelingen

- 17 Op basis van de uitgevoerde second opinion beveelt PwC aan de volgende verbeteringen aan te brengen in de business case, met het oog op de volgende fasen in het project:
- 1) Een aantal componenten van de business case is omgeven met een hogere mate van onzekerheid. Deze onzekerheid is momenteel niet specifiek vertaald in de business case, want er wordt alleen uitgegaan van puntschattingen. Het verdient aanbeveling om van deze componenten (en met name reizigersopbrengsten, herfinancieringsvoordelen, WACC, meerwaarde en restwaarde) op bandbreedtes door te rekenen in de business case en deze gevoeligheidsanalyse in de diverse rapportages op te nemen.
 - 2) Momenteel wordt de scenarioanalyse rondom financial engineering doorgerekend in verschillende spreadsheetmodellen. Aanbevolen wordt gebruik te maken van één spreadsheetmodel dat ten grondslag ligt aan de diverse besluiten. De foutgevoeligheid wordt op deze manier beperkt en daarmee tot een minimum beperkt. Daarbij wordt aanbevolen het model op bepaalde punten (zie detailrapportage) te flexibiliseren en te voorzien van een management cockpit.
 - 3) Ten aanzien van de onderliggende brondocumenten wordt aanbevolen één integraal business case dossier aan te leggen, waarin alle afspraken en bewerkingslagen zijn vastgelegd door brondocumenten, met bijbehorende autorisatie, eventuele second opinions en/of toetsen.

1. Inleiding

1.1. Achtergrond second opinion Regiotram Groningen

- ¹⁸ De Gemeente Groningen en de Provincie Groningen, hebben samen met de Regio Groningen-Assen in 2010 besloten om de Regiotram Groningen te gaan aanleggen. Deze Regiotram is een volwaardige maatregel ter verbetering van de bereikbaarheid in Noord-Nederland, en met name van de bereikbaarheid van de stad Groningen. In eerste instantie worden twee "stadslijnen" aangelegd en geëxploiteerd, op langere termijn (na 2020) zullen de trams verder de regio gaan inrijden.
- ¹⁹ Recent is de aanbesteding van de twee stadslijnen gestart. Het betreft de geïntegreerde aanbesteding van een DBFMO-contract dat voor de tramlijnen Hoofdstation Zernike (lijn 1) en Hoofdstation Kardinging (lijn 2) het ontwerp (Design), de bouw inclusief de levering van het rollend materieel (Build), de financiering (Finance), het onderhoud (Maintain) en het uitvoeren van het openbaar vervoer voor de nieuw aan te leggen tramlijnen voor een periode van 22,5 jaar (Operate).
- ²⁰ Centraal ijkpunt in dit traject is de *business case*. Door middel van het inzicht in de Netto Contante Waarde van alle relevante kasstromen in de tijd, wordt voor de besluitvormers inzicht gegeven in de financiële consequenties van het project. In relatie tot de beschikbare middelen (de dekking) leidt dit tevens tot inzicht in de betaalbaarheid van het project voor de opdrachtgevers.
- ²¹ Zo is het besluit tot aanbesteding door de opdrachtgevers mede gebaseerd op de eerste business case (juli 2010). Omdat de Raad en Staten in onderbouwd vertrouwen een dergelijk besluit wilden nemen, is destijds besloten een second opinion te laten uitvoeren op de business case. Ook in het vervolgtraject worden second opinions gewenst op de updates van de business case. In het kader hiervan is PwC gevraagd een second opinion uit te voeren op de eerste actualisatie van de business case van juni 2011. In deze business case zijn verschillende actualisaties uitgevoerd op basis van de aanbevelingen uit de vorige second opinion alsmede op basis van nieuwe informatie, verdere detaillering en onderbouwingen.

1.2. Opdrachtformulering

1.2.1. Doelstellingen second opinion

- ²² Met behulp van de second opinion, die PwC uitvoert, verkrijgen de Raad en Staten, Stuurgroep, College van B&W, College van Gedeputeerde Staten en het projectbureau een oordeel in de juistheid en het realiteitsgehalte van de business case. PwC is in het kader hiervan gevraagd een onafhankelijk oordeel te geven over:
- a) de consistentie met achtergronddocumentatie;
 - b) het plausibiliteitsgehalte van de gehanteerde aannames;
 - c) de juiste verwerking van de inputs van het financieel model;
 - d) de juiste werking van het financieel model (marginale toets); en
 - e) de plausibiliteit van de uitkomsten.
- ²³ Het oordeel over deze onderwerpen dient de opdrachtgevers en het projectbureau gevoel te geven over de degelijkheid en robuustheid van de business case RegioTram Groningen.

1.2.2. Reikwijdte van de opdracht

- ²⁴ Het onderzoek richt zich op het business case model, de bijbehorende rapportages en de onderliggende documentatie. De eventuele achterliggende modellen, behorend bij de input van de business case, maken geen deel uit van de scope van dit onderzoek. Dit betekent dat de output van deze modellen wel geverifieerd wordt (het betreft immers input voor de business case) echter de modellen zelf worden niet onderworpen aan toetsing.
- ²⁵ Betreffende het financiële business case model worden de bevindingen betreffende de doelstelling afgegeven. Deze bevindingen zijn gebaseerd op de verkregen modellen (zie bijlage A), de broninformatie en gegevens (zie bijlage B) en de gevoerde gesprekken/interviews (zie bijlage C). Er is geen accountantscontrole toegepast op de

Collegiebrief - Regiotram businesscase

Second opinion Business Case RegioTram Groningen

cijfermatige gegevens die gebruikt worden. Tevens heeft PwC geen zelfstandig onderzoek uitgevoerd naar de noodzakelijke investeringen in infra, systemen, materieel noch naar de exploitatie-uitgaven in infra, systemen en materieel. Tevens is geen zelfstandig marktonderzoek uitgevoerd naar de vervoerexploitatie. Tenslotte is geen zelfstandig onderzoek uitgevoerd naar de 'bankability' van de concept DBFMO-overeenkomst in de aanbesteding, noch naar de juridische en of fiscale haalbaarheid van het proces.

- 26 Dit rapport vormt een integraal geheel en kan niet in afzonderlijke delen worden gepubliceerd. De resultaten van de analyse, zoals uitgevoerd door PwC, kunnen slechts bij gebruik van het integrale rapport tot een juiste oordeelsvorming leiden.
- 27 Beoordeling van de technische integriteit van het financieel model heeft, ondanks de voorgestelde werkwijze bij de beoordeling, een beperkt karakter (marginale toets). Daardoor wordt niet gewaarborgd dat het model 100% rekenkundig juist is, wel dat het materieel voldoet aan de daaraan te stellen eisen.
- 28 PwC geeft in deze second opinion geen oordeel over informatie waarvan de brondocumentatie en / of onderbouwing niet ter beschikking is gesteld.
- 29 Het realiteitsgehalte van de gehanteerde aannames wordt niet onderzocht door middel van (nieuwe) zelfstandige marktonderzoeken. Wel is het *plausibiliteitsgehalte* van de business case beoordeeld (zie aanpak).

1.3. Leeswijzer

- 30 In hoofdstuk 2 wordt kort de gehanteerde aanpak van de second opinion beschreven. Belangrijk onderdeel van de aanpak is het gehanteerde toetsingskader. Dit vormt de basis van de toets op de technische-, data- en economische integriteit van de business case.
- 31 De bevindingen van de toets zijn weergegeven in hoofdstuk 3. Het hoofdstuk start met een overzicht van de geactualiseerde business case. De bevindingen worden vervolgens verder uitgewerkt naar bevindingen op het gebied van de technische integriteit van de business case (het model), de data-integriteit (de input van het model) en de economische integriteit (de relaties van de grootheden binnen de business case). Deze bevindingen resulteren in een oordeel over de in §1.2.1 genoemde onderwerpen.
- 32 Tot slot worden in hoofdstuk 4 aanbevelingen gegeven betreffende mogelijke verbeteringen in de business case in de komende tijd.
- 33 In de bijlagen is verdiepende informatie terug te vinden betreffende de aanpak, het gehanteerde bronmateriaal en het financieel model.

2. De aanpak

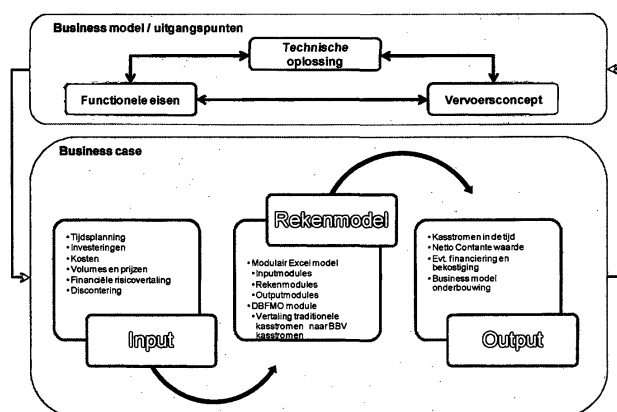
34 In dit hoofdstuk wordt kort beschreven op welke wijze de second opinion is uitgevoerd.

2.1. De gehanteerde methodiek

35 In het algemeen bestaat een infrastructurele business case uit een drietal componenten:

- 1) Aannames: dit betreffen de onderliggende uitgangspunten van de business case. Deze uitgangspunten vertalen zich als input in de business case.
- 2) Het rekenmodel: dit betreft de kwantitatieve vertaling van de aannames en de bijbehorende relaties tussen de verschillende onderdelen, investeringen, operationele kosten, opbrengsten en financiering/bekostiging. Dit komt samen in een spreadsheetmodel.
- 3) De uitkomsten: dit betreffen de kasstromen en de netto contante waarde van het project.

In de figuur 1 is schematisch een infrastructurele business case weergegeven.



Figuur 1: schematische weergave van een infrastructurele business case

36 Ook het project Regiotram Groningen heeft een dergelijke business case. De second opinion op deze business case is uitgevoerd op basis van een drietal integriteitstoetsen. Er zijn toetsen uitgevoerd op het gebied van:

- 1) *Technische integriteit*: Is het gehanteerde rekenmodel rekenkundig juist?
- 2) *Data integriteit*: Komen de gehanteerde (input)data overeen met de onderliggende informatie (juistheid, consistentie en volledigheid)?
- 3) *Economische integriteit*: Is de business case een goede vertaling van de gestelde functionele eisen en uitgangspunten en zijn de gehanteerde aannames en uitkomsten plausibel?

37 Om deze toetsen uit te voeren zijn in eerste instantie inventariserende gesprekken gevoerd met het projectteam en de leden van de financiële begeleidingsgroep, waarbij de opdrachtformulering en de voorgestelde aanpak is aangescherpt. Vervolgens zijn de ontvangen modellen (zie overzicht in bijlage A) en documentatie (zie overzicht in bijlage B) geanalyseerd en interviews gehouden met sleutelpersonen binnen het project (zie overzicht in bijlage C). Gebruik makend van het toetsingskader (zie paragraaf 2.2) zijn voor de drie integriteitsgebieden bevindingen opgesteld. Deze concept bevindingen zijn gedeeld met de opdrachtgever. Op basis van de additionele informatie is toegewerkt naar deze definitieve second opinion.

³⁸ De bevindingen met betrekking tot deze integriteitstoetsen, uitgewerkt in deze rapportage, vormen de basis voor ons oordeel met betrekking tot de gestelde vragen als geformuleerd in paragraaf 1.2.1. vraag a) en c) worden beantwoord op basis van de toets aan de data integriteit, vraag b) en e) worden beantwoord aan de hand van de economische integriteit en de data-integriteit. Vraag d) wordt beantwoord middels de toets op de technische integriteit.

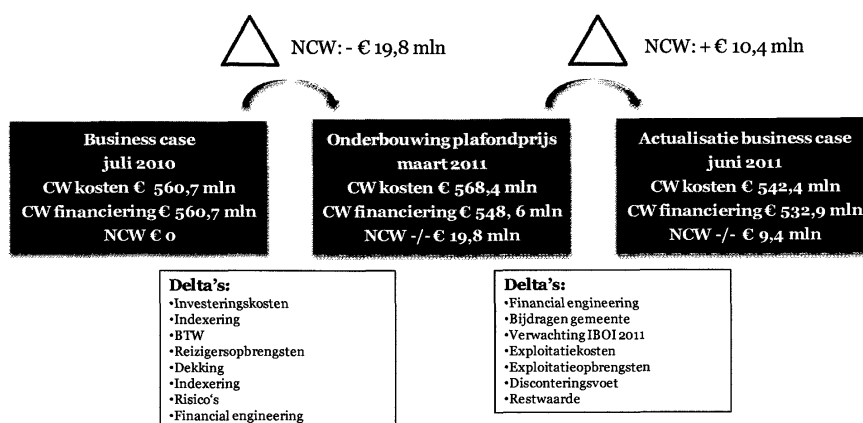
2.2. Het gehanteerde toetsingskader

³⁹ Om deze second opinion gestructureerd uit te voeren is een toetsingskader opgesteld waarlangs het onderzoek plaats heeft gevonden. Het toetsingskader is onderverdeeld in de drie integriteitsgebieden (technische-, data- en economische integriteit) en bevat per integriteitsgebied de onderdelen die getoetst worden. Per onderdeel zijn de bevindingen geregistreerd, op basis waarvan de second opinion is opgesteld. De detailregistratie van de bevindingen is separaat aan het projectbureau overhandigd.

3. De bevindingen

3.1. Historie business case Regiotram Groningen

⁴⁰ In juli 2010 is de eerste versie van de business case RegioTram Groningen opgesteld (Business Case Lijn 1 en 2 - Kosten en baten gedurende 25 jaar, uitgiftedatum september 2010). In december 2010 is door Raad en Staten een besluit genomen omtrent de dekking van het project en is de business case vastgesteld. Afgelopen maart is op basis van een geactualiseerde business case de indicatieve plafondprijs vastgesteld. In juni 2011 heeft een verdere actualisatie plaatsgevonden. In figuur 2 is dit proces schematische weergegeven evenals de waardeontwikkeling van de business case RegioTram Groningen. De door PwC uitgevoerde second opinion heeft betrekking op zowel de actualisatie van maart 2011 als de actualisatie van juni 2011.



Figuur 2: Waardeontwikkeling Business Case

3.2. Overview geactualiseerde business case

⁴¹ Aan de business case RegioTram Groningen liggen verschillende aannames ten grondslag. In deze paragraaf geven we hiervan een korte uiteenzetting.

3.2.1. Investerings infrastructuur en materieel

⁴² In het verleden is door PRC een kostenraming t.b.v. de aanleg van de infrastructuur opgesteld voor lijn 1 en 2. Lijn 1 betreft een Voorlopig Ontwerp (VO), lijn 2 een Schets Ontwerp (SO). Momenteel wordt het schetsontwerp van lijn 2 nader gedetailleerd, wat zal resulteren in een Voorlopig Ontwerp. In de geactualiseerde business case zijn de laatst vastgestelde ramingen als input gebruikt. Ten opzichte van eerste versie van de business case is een tweetal aanpassingen (maatregelen trillingen en geluid, nadeelcompensatie) doorgevoerd.

⁴³ In samenwerking met het OV bureau en HTM consultancy is door het projectbureau een dienstregeling opgesteld met een bijbehorende inschatting van de exploitatie. Op basis hiervan is voorzien dat er 13 trams aangeschaft moeten worden om de dienstregeling te kunnen rijden. Het betreft in eerste instantie lichte trams vanwege de aanname dat in de eerste jaren er niet de regio in gereden hoeft te worden. Vanaf 2020 is voorzien dat de tram de regio in gaat rijden. Op dat moment worden 3 lichte trams vervangen door zwaarder materieel.

⁴⁴ Op basis van de investeringen in infrastructuur en materieel incl. bijbehorende risico's en de exploitatiekosten die voor rekening komen van de opdrachtnemer en die deel uitmaken van de scope van de DBFMO-overeenkomst en de kosten voor financiering worden door middel van een disconteringsvoet van 3,2% bepaald

Collegiebrief - Regiotram businesscase

Second opinion Business Case RegioTram Groningen

wat de verwachte BBV is. De verkregen BBV reeks en de piekbetaling vormen onderdeel van de business case van het project RegioTram Groningen.

3.2.2. Exploitatie

- 45 De exploitatieperiode is 22,5 jaar vanaf ingebruikname lijn 1. Ten behoeve van de bepaling van de exploitatiekosten en –opbrengsten is een separaat exploitatiemodel³ opgesteld door het projectbureau. Hierbij is gebruik gemaakt van de kennis en expertise van het OV bureau en HTM consultancy. De resultaten uit dit exploitatiemodel vormen input voor de business case.
- 46 De exploitatie bestaat uit kosten voor beheer en onderhoud van de infrastructuur en de bijbehorende systemen, kosten voor de exploitatie van de tram (personeelskosten, onderhoud en verbruik voertuigen, verzekeringen en belasting) en indirecte kosten (bv. management, administratie, planning/beleid, controle & informatie, verkeersleiding & calamiteiten, kaartverkoop).
- 47 De reizigersopbrengsten bestaan uit een tweetal componenten, te weten directe opbrengsten van de tram en indirecte netto-opbrengsten als gevolg van wijzigingen in de busdienstregeling. De reizigersprognoses zijn gebaseerd op verkeersmodellen van Goudappel Coffeng. Daarnaast is aanvullend onderzoek gedaan door HTM consultancy en Bono Taphics. De tarieven zijn bepaald door het OV bureau.

3.2.3. Bekostiging door overheden

- 48 De bekostiging van het project RegioTram geschiedt door een bijdrage uit het mobiliteitsfonds (onderdeel RSP, € 117 mln. pp 2008), Gemeente Groningen (€ 50 mln. pp 2014, of 42 mln. pp 2008), Provincie Groningen (€ 50 mln. pp 2014, of € 42 mln. pp 2008), de regio (€ 20 mln. pp 2014) en een aanvullende bijdrage conform financierings- en risicoafspraken voor Raamwerk Regiorail (€ 74,2 mln. pp 2008). Over de hoogte van de initiële bijdragen van de gemeente en provincie is nog geen besluit genomen. Derhalve is in het basisscenario zonder financial engineering de (op het voorzichtigheidsprincipe gebaseerde) aanname gehanteerd dat beide overheden een initiële bijdrage doen van € 42 mln. (prijspeil 2008). Een initiële bijdrage ad. € 50 mln. in 2014 door beide partijen is als scenarioanalyse weergegeven.
- 49 De door de diverse overheden beschikbare bijdragen worden in de business case 'platgeslagen' in de tijd.

3.2.4. Overig

- 50 In de business case wordt gebruik gemaakt van de netto contante waarde methodiek. De nominale kasstromen worden op basis van een disconteringsvoet teruggerekend naar een bepaald datum. De disconteringsvoet is gebaseerd op de risicovrije rente, te weten 3,2%.
- 51 In de geactualiseerde business case zijn, overeenkomstig de versie van juli 2010, naast exploitatieopbrengsten en de bekostiging door overheden aanvullende bekostigingscomponenten opgenomen, te weten herfinancieringsvoordelen en meerwaarde. Additioneel is in de geactualiseerde business case een restwaardecomponent opgenomen.
- 52 De herfinancieringsvoordelen zijn gebaseerd op de gedachte dat na realisatie veelal sprake is van herfinanciering. Dit omdat op dat moment de bouwgerelateerde risico's uit het project grotendeels zijn verdwenen. De eventueel te bereiken herfinancieringsvoordelen worden toebedeeld aan de business case.
- 53 Het projectbureau verwacht door innovatieve aanbesteding via een DBFMO-contract een meerwaarde te realiseren. Op basis van de eerder uitgevoerde PPC wordt een meerwaarde tussen de 3% en 15% verwacht. Een meerwaarde van 3% is toegerekend aan de business case.
- 54 In de geactualiseerde business case van juni 2011 is een restwaardecomponent opgenomen ten aanzien van de infrastructuur en materieel. De restwaarde is bepaald door de contante waarde van het netto verdienpotentieel na de einddatum van het DBFMO-contract gedurende 7,5 jaar. Het netto verdienpotentieel is teruggerekend naar de einddatum van het DBFMO-contract op basis van de mogelijke private vermogenskostenvoet (WACC).

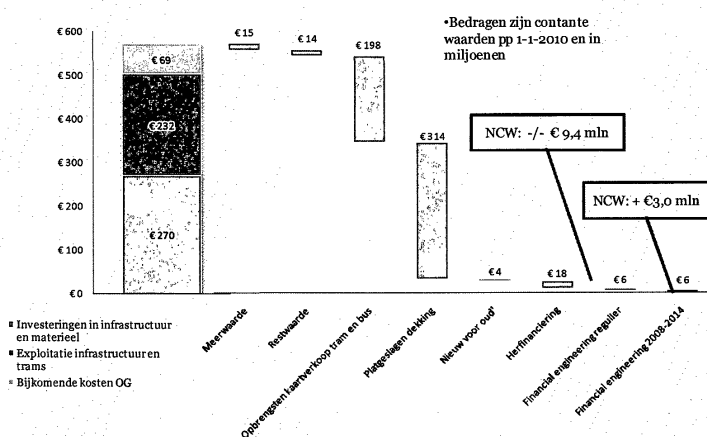
³ Het door het projectbureau opgestelde exploitatiemodel maakt geen deel uit van de door PwC uitgevoerd toets.

Collegiebrief - Regiotram businesscase

Second opinion Business Case RegioTram Groningen

Deze waarde is vervolgens door middel van de in de business case gehanteerde disconteringsvoet van 3,2% teruggerekend naar 1 januari 2010.

- 55 In de geactualiseerde business case zijn de voordelen van financial engineering niet opgenomen in de referentiecasse. Het effect van financial engineering wordt door het projectbureau gepresenteerd door separate scenarioanalyses.
- 56 In onderstaande figuur zijn de diverse componenten inclusief de waarde weergegeven zoals deze zijn berekend door het projectbureau.



Figuur 3: Dekkingsoverzicht BC RegioTram in netto contante waarde o.b.v. een discontovoet van 3,2%

3.3. Economische integriteit

3.3.1. Investerings infrastructuur en materieel

- 57 Momenteel vindt er een nadere detaillering plaats van de tracédelen 3 en 4 (Lijn 2). Zodra deze gereed is en besluitvorming hieromtrent heeft plaatsgevonden, wordt de investeringsraming herzien. In het kader van de actualisatie van de business case hebben zich met betrekking tot de investering in de infrastructuur twee wijzigingen voorgedaan, waartoe door de Stuurgroep in september 2010 is besloten. Met uitzondering van deze twee wijzigingen zijn er geen wijzigingen doorgevoerd, ook niet vooruitlopend op de aanstaande wijzigingen in investeringsraming voor de tracédelen 1 t/m 4. PwC acht het redelijk dat de wijzigingen pas doorgevoerd worden op het moment dat de actualisatie van de investeringsraming volledig is afgerond en besluitvorming hieromtrent heeft plaats gevonden.
- 58 In de actualisatie van maart 2011 zijn enkele mutaties doorgevoerd met betrekking tot de fasering van de kosten opdrachtgever, onder meer de vastgoedkosten. Deze kosten zijn over de totale realisatieperiode gespreid. Door het projectbureau is aangegeven dat het vastgoed inmiddels is aangekocht door de Gemeente en zo lang als nog mogelijk is economisch geëxploiteerd wordt. Het vastgoed wordt vrijgegeven ten behoeve van het project op het moment dat dit qua bouwplanning noodzakelijk is. Deze redeneerlijn rechtvaardigt de aangepaste vastgoedkasstroom en wij achten de verwerking ervan in de business case derhalve plausibel.
- 59 In de actualisatie van maart 2011 is de bouwplanning aangepast. Hierbij is de kanttekening gemaakt dat er gewerkt wordt aan een nieuwe integrale planning. De actualisatie in juni 2011 vermeldt dat er op basis van nadere uitwerkingen en nieuwe inzichten geen aanleiding is de bouwplanning van maart 2011 aan te passen. De integrale planning is niet aan PwC beschikbaar gesteld. Zonder een gedetailleerde onderbouwing van de

Collegiebrief - Regiotram businesscase

Second opinion Business Case RegioTram Groningen

wijziging in de planning kan PwC geen uitspraak doen over het plausibiliteitsgehalte van deze planningswijziging. Wel constateert PwC dat de gewijzigde planning opgenomen is in de business case.

- 60 De verwachte kostenontwikkeling is gebaseerd op gemiddelde gewogen indexcijfers. Deze indexcijfers worden bepaald op basis van de karakteristieken van het werk en de bijbehorende indexcijfers afgegeven door CBS en CROW. PwC heeft een gedetailleerde onderbouwing van de gehanteerde indexcijfers ontvangen. Op basis hiervan acht PwC de gehanteerde indexcijfers plausibel.
- 61 Nadere inventarisatie van de mate waarin de BTW in de exploitatiefase compensabel is, heeft geresulteerd in de aanname dat de BTW in de exploitatiefase volledig compensabel is. Dit wordt ondersteund door een extern belastingadviseur. Mede op basis hiervan lijkt het plausibel dat de BTW volledig compensabel zal zijn. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat PwC geen eigen onderzoek heeft gedaan naar de mate waarin de BTW in de exploitatiefase fiscaal compensabel is.
- 62 In de business case is ca. € 13 mln. separaat opgenomen t.b.v. risico's bouwkosten opdrachtgever en opslag ramingsonzekerheden. Daarnaast is in de indicatieve BBV een bedrag van ca. € 45 mln. t.b.v. risico's opdrachtnemer opgenomen en een opslag ramingsonzekerheden. In de geactualiseerde business case zijn geen wijzigingen aangebracht in de omvang van de risico's. De gehanteerde methodiek van risicowaardering en de onderverdeling in pure risico's en spreidingsrisico's acht PwC plausibel. Met betrekking tot de algemene risico's constateert PwC dat in de business case een verdeling tussen Opdrachtgever en Opdrachtnemer van 50-50 is gehanteerd. De onderbouwing hiervan is niet traceerbaar. Tijdens de contractering zal duidelijk zijn welke risicoverdeling zich zal manifesteren. Deze zal dan ook in de business case verwerkt dienen te worden.

3.3.2. Exploitatie

- 63 Een actualisatie van de exploitatieraming door het projectbureau in samenspraak met het OV-bureau en HTM heeft geresulteerd in een neerwaartse bijstelling van de geprognoseerde opbrengsten. Als belangrijkste reden wordt aangevoerd het negatieve effect van het kabinetsbeleid ten aanzien van langstudeerders. PwC onderschrijft vanuit voorzichtigheidsprincipe de visie van het projectbureau dat, ondanks dat de effecten van kabinetsbeleid zich nog niet geopenbaard hebben, deze worden meegenomen in de actualisatie van de exploitatieraming. Ook wordt de "trambonus"⁴ niet meegenomen in de geprognoseerde opbrengsten. PwC constateert dat met betrekking tot de reizigersopbrengsten het voorzichtigheidsprincipe gehanteerd is en op basis hiervan acht PwC dat de geprognoseerde reizigersopbrengsten plausibel zijn. Desondanks blijft de component reizigersopbrengsten met hoger dan gemiddelde onzekerheid omgeven. Deze specifieke onzekerheid komt in de vorm van een gevoeligheidsanalyse in onvoldoende mate tot uitdrukking in het financieel model en de bijbehorende notitie "Actualisatie business case RegioTram", d.d. 1 juni 2011.
- 64 Naar aanleiding van een update door HTM aan de kostenzijde van de business case zijn de exploitatiekosten neerwaarts bijgesteld. Belangrijkste oorzaak voor deze bijstelling ligt in de dubbeltelling van de overheadkosten ten behoeve van het beheer en vervanging van de infrastructuur. PwC heeft op basis van de door HTM aangeleverde gegevens vastgesteld dat HTM aangeeft dat er geen separate overhead toegerekend hoeft worden aan het beheer, onderhoud en vervanging van de infrastructuur.

3.3.3. Financiering

- 65 Om een uitspraak te kunnen doen over de netto contante waarde van alle in- en uitgaande kasstromen, worden de nominale kasstromen verdisconteerd op basis van een bepaalde discontovoet. Hiervoor wordt de risicovrije rente gehanteerd. Dat betekent dat de risico's in de kasstromen verwerkt moeten worden, immers in de discontovoet is geen risico-opslag opgenomen. Dit is het geval in de onderhavige business case. Daarnaast wordt vanuit het oogpunt van de private partij een indicatieve BBV berekend op basis van eveneens een discontovoet, het geëiste rendement op het totaal vermogen gebaseerd op een fictieve vermogensstructuur, de WACC. De actualisatie van de WACC heeft geresulteerd in een opwaartse bijstelling van de WACC naar 6,7% (indicatieve plafondprijs, maart 2011) respectievelijk 6,8% (actualisatie business case, juni 2011).

⁴ "Trambonus" wordt hierbij gedefinieerd als de groei van het aantal reizigers als gevolg van een kwaliteitsimpuls van het openbaar vervoer, zijnde het omzetten van buslijnen naar tramlijnen. Deze kwaliteitsimpuls is niet objectiveerbaar en derhalve niet meegenomen in de onderliggende vervoersmodellen en de hieruit volgende reizigersopbrengsten.

Collegiebrief - Regiotram businesscase

Second opinion Business Case RegioTram Groningen

- 66 De gehanteerde risico opslagen bij de bepaling van de WACC zijn van eenzelfde orde als de opslagen die gebruikelijk zijn bij recente weginfrastructuurprojecten die door het Rijk als DBFM in de markt zijn gezet. Dit betreffen projecten met een bewezen track record in Nederland en met een ervaren opdrachtgever op DBFM gebied alsmede een gestandaardiseerd contractaanbestedingsproces. De risicoperceptie zoals deze door de private markt gegeven wordt aan deze wegprojecten is derhalve als laag te kwalificeren. Het is de vraag of het project Regiotram op een vergelijkbare wijze gepercipieerd zal worden door de private (financiële) sector. Het betreft immers een binnenstedelijk project met veel raakvlakken, systeemrisico's in de exploitatiefase en met een opdrachtgever die nog over relatief weinig track record beschikt op het gebied van DBFMO. Op basis van deze vergelijking is PwC van mening dat de gehanteerde hoogte van de WACC zich aan de onderkant van de plausibele bandbreedte zou kunnen bevinden. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de risicoperceptie van de private sector tevens bepaald wordt door de wijze waarop de risicoverdeling tussen opdrachtgever en opdrachtnemer in het DBFMO contract is geregeld. Daarnaast is de WACC ontwikkeling omgeven met onzekerheid als gevolg van de aanhoudende onzekerheid op de financiële markten. De onzekerheid komt in de vorm van een gevoeligheidsanalyse in onvoldoende mate tot uitdrukking in het financieel model en de bijbehorende notitie "Actualisatie business case RegioTram", d.d. 1 juni 2011.
- 67 De bijdragen van provincie en gemeente worden geïndexeerd met de Index Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI). De RSP-bijdragen worden geïndexeerd met de toegekende IBOI. Vanwege het ontbreken van gegevens van 2011 wordt door het projectbureau uitgegaan van 1,5% over 2011. Ons is aangegeven dat het ministerie van I&M dit percentage als voorlopige indicatie heeft afgegeven. PwC acht deze indicatie plausibel omdat dit percentage in lijn ligt met het meerjarige gemiddelde van de afgelopen jaren. In de business case wordt vanaf 2012 gerekend met een percentage van 1,8%. PwC constateert op basis van de ontwikkeling van de IBOI in de afgelopen jaren dat hier niet het voorzichtigheidsbeginsel is gehanteerd. Op basis van de afgelopen jaren en vanuit voorzichtigheidsbeginsel bevindt het huidige percentage in de business case zich aan de bovenkant van de bandbreedte.
- 68 In de geactualiseerde versie van de business case wordt uitgegaan van een hogere basisrente, 3,3% i.p.v. 3,2%. Ten behoeve van de vergelijking met voorgaande versies en de gedachte dat het aanpassen van de disconteringsvoet de zeggingskracht van de NCW als indicator van de financiële haalbaarheid niet zou veranderen, is de discontovoet van de business niet aangepast. PwC acht dit plausibel.

3.3.4. Overig

- 69 De onrendabele top van het project RegioTram, zijnde het verschil in NCW termen tussen de reizigersopbrengsten (tram en bus), de toegezegde dekking door gemeente en provincie en de investeringen en operationele kosten, wordt gedekt door herfinancieringsvoordelen, meerwaarde en de restwaarde. PwC onderschrijft vanuit economische beginselen opname van deze componenten in de business case, maar wijst wel op de gevoeligheid van deze elementen.
- 70 In de geactualiseerde business case is voor het eerst een restwaardecomponent opgenomen. Uit een nadere toets op de exploitatiekosten door HTM en OV-bureau blijkt dat het in de business case voorziene onderhoudsregime uitgaat van voldoende kwaliteit bij overdracht van infrastructuur en materieel aan opdrachtgever en dat deze langer geëxploiteerd (minimaal 30 jaar) kan worden dan de in de eerste versie van de business case veronderstelde levensduur van 22,5 jaar. In tegenstelling tot de eerdere onzekerheid ten aanzien van het netto exploitatieresultaat en de hieruit voortvloeiende werkhypothese geen restwaardecomponent in de business case op te nemen, blijkt uit een nadere inventarisatie van HTM dat met meer zekerheid gesteld kan worden dat er een positief netto exploitatieresultaat resteert na einde DBFMO-contract. Op basis hiervan acht PwC het plausibel een restwaardecomponent op te nemen in de business case. De opname van een restwaardecomponent in de business case is een weerspiegeling van de economische realiteit. Tevens erkent PwC dat het voorzichtigheidsbeginsel is toegepast door geen restwaarde toe te rekenen voor de periode na 30 jaar.
- 71 De meerwaarde is gebaseerd op de verwachting dat er in het kader van innovatieve aanbesteding middels een DBFMO-contract lifecyclevoordelen worden gerealiseerd. Bij de actualisatie van de PPC (maart 2010) is een meerwaarde vastgesteld tussen de 3-15%. In de business case Regiotram is 3% meerwaarde opgenomen. PwC erkent dat het voorzichtigheidsbeginsel is toegepast. De mate van meerwaarde beïnvloedt de betaalbaarheid van het project RegioTram. De wijze waarop deze mate van meerwaarde zich in de toekomst manifesteert is

Collegiebrief - Regiotram businesscase

Second opinion Business Case RegioTram Groningen

onzeker. Deze onzekerheid komt in de vorm van een gevoeligheidsanalyse in onvoldoende mate tot uitdrukking in het financieel model en de bijbehorende notitie "*Actualisatie business case RegioTram*", d.d. 1 juni 2011.

- 72 In de business case wordt rekening gehouden met herfinancieringsvoordelen. Ons is aangegeven en in de praktijk ook gebleken dat bij private financiering na realisatie veelal sprake is van herfinanciering, vanwege het feit dat op dat moment de aan de bouw gerelateerde risico's grotendeels zijn verdwenen. De mate waarin herfinancieringsvoordelen zijn te behalen is gegeven de onzekere marktomstandigheden van de afgelopen jaren moeilijk te voorspellen. De economische recessie is nog niet ten einde en de situatie op de financiële markten is nog niet genormaliseerd en stabiel. PwC acht het plausibel reeds herfinancieringsvoordelen op te nemen in de business case. Echter de hogere onzekerheid omtrent de voordelen komt in de vorm van een gevoeligheidsanalyse in onvoldoende mate tot uitdrukking in het financieel model en de bijbehorende notitie "*Actualisatie business case RegioTram*", d.d. 1 juni 2011.
- 73 In de geactualiseerde business case wordt rekening gehouden met de mogelijkheid van financial engineering. Hiertoe is in tegenstelling tot de vorige versie van de BC (juli 2010) een drietal scenario's ontwikkeld:
- Scenario 1: Een herziene business case exclusief financial engineering⁵.
 - Scenario 2: Een herziene business case inclusief reguliere financial engineering + platte kasreeksen gemeente.
 - Scenario 3: Een herziene business case inclusief initiële bijdragen provincie en gemeente € 50 mln. pp 2014.
- 74 De aan PwC verstrekte business case modellen geven "*de herziene business case inclusief initiële bijdragen provincie en gemeenten € 50 mio pp 2014*" uit de notitie "*Actualisatie business case RegioTram*", d.d. 1 juni 2011 weer (scenario 3 uit de opsomming hierboven). De overige weergegeven business case scenario's zijn niet aan PwC beschikbaar gesteld in de vorm van een separaat financieel model. Op basis van een mondelinge toelichting en de voornoemde bijbehorende notitie is PwC in staat de onderlinge aansluiting van de diverse business case scenario's vast te stellen.
- 75 Het projectbureau gaat in de notitie "*Actualisatie business case RegioTram*", d.d. 1 juni 2011, uit van een referentiescenario zonder financial engineering. Scenario 2 en 3 worden als scenarioanalyse gepresenteerd. De reguliere financial engineering gaat uit van lange termijn rentebaten uit provinciaal beleggingsrendement of schatkistbankieren en het toepassen van platte kasreeksen. PwC constateert dat de wijze waarop het schatkistbankieren en de wijze waarop de platte kasreeksen toegepast worden plausibel zijn conform de economische principes. Over de hoogte van de initiële bijdrage van de provincie en gemeente is nog geen formeel uitsluitel. PwC acht het mede gelet op het voorzichtigheidsbeginsel plausibel dat het projectbureau in het referentiescenario uitgaat van een gelijke bijdrage van beide partijen van € 42 mln. pp 2008. PwC acht het plausibel de mogelijkheden van financial engineering als scenarioanalyse te presenteren en een basisscenario op te stellen, waarin geen rekening gehouden is met financial engineering.
- 76 Ten tijde van deze second opinion is van het ministerie van IM uitsluitel gekregen omtrent de mogelijke conversie van de Rijksbijdrage tegen aantrekkelijke voorwaarden. Het ministerie is niet voornemens mee te werken aan deze conversie. Derhalve is deze additionele financial engineering niet meegenomen in de scenarioanalyse. PwC acht dit plausibel.

⁵ Hierin wordt uitgegaan van bijdrage provincie en gemeente van € 42 mln. pp 2008

Collegiebrief - Regiotram businesscase

Second opinion Business Case RegioTram Groningen

77 In onderstaande figuur is een samenvatting gegeven van de bevindingen ten aanzien van de economische integriteit.

	Infrastructuur		Materieel		Reizigers		Financiering / overig				
	Traceerbaarheid	opinie	Traceerbaarheid	opinie	Traceerbaarheid	opinie	Traceerbaarheid	opinie			
Exploitatie					Aantallen reizigers	✓	✓	Meerwaarde	✓	✓	
					Exploitatiekosten	✓	✓	Restwaarde	✓	✓	
	Vervangings-investeringen	✓	✓	Vervangings-investeringen	✓	✓	Exploitatiekosten	✓	✓	✓	
	Onderhoud en beheer	✓	✓	Onderhoud en beheer	✓	✓	Opbrengsten kaartverkoop	~	~	BBV en piekbetaling	✓
Aanleg	Investeringen incl. risico's	✓	✓	Investeringen light rail trams	✓	✓		WACC	✓	!!	
	Bijkomende kosten OG en ON	✓	✓	Investeringen heavy rail trams	✓	✓		Dekking overheden	✓	✓	
	Fasering	~	~					Kasritme dekking	✓	✓	
	Prijsindices	✓	✓								

Legenda

Traceerbaarheid	Opinie
✓ = traceerbaar/herleidbaar	✓ = akkoord
~ = niet traceerbaar/niet herleidbaar	~ = geen opinie
	!! = aandachtspunt

Figuur 4: Bevindingen economische integriteit

3.4. Technische integriteit

- 78 De technische integriteitstoets is uitgevoerd op het spreadsheetmodel *Buca 5.23 Sc 1a DEF.xls*, welke door PwC is ontvangen op maandag 6 juni 2011 om 17.18. De architectuur van dit model is schematisch weergegeven in Bijlage E.
- 79 Onderliggende modellen als exploitatieraming, investeringsraming en bepaling van de disconteringsvoet, maken geen deel uit van het op technische integriteit getoetste model. Deze modellen dienen sec als input voor de business case.
- 80 In bijlage E is grafisch weergegeven wat de onderlinge relaties zijn tussen de verschillende componenten van het spreadsheetmodel. De complexiteit van het model is gegeven het aantal unieke formules en de transparantie van de diverse formules relatief beperkt. Wij kwalificeren de complexiteit van het model derhalve als 'gemiddeld'. Het aantal unieke formules komt neer op 4.705 formules (o.b.v. analyse met Operis Analys Kit). In totaal zijn er 7.314 regels aan programmacode in het model aangetroffen.
- 81 Omwille van de transparantie van de financial engineering is door het projectbureau ervoor gekozen om 4 separate spreadsheetmodellen te gebruiken. Deze modellen zijn niet aan elkaar gelinked. Een mogelijke wijziging in de business case wordt in 4 spreadsheets aangepast, wat de kans op fouten vergroot.
- 82 Het spreadsheetmodel wordt door ons als een transparant model gekwalificeerd. Het spreadsheetmodel is leesbaar en de foutgevoeligheid wordt door toepassing van de methodiek FiF9⁶ beperkt. In het spreadsheetmodel is geen 'cockpit' opgenomen, waarin in één oogopslag is te zien welke keuzes zijn gemaakt ten aanzien van de belangrijkste parameters en wat het effect is op de uitkomsten van het model. Daarnaast ontbreekt een werkblad waarin verwijzingen zijn opgenomen naar onderliggende brondocumentatie. Het model

⁶ FiF9 is een wereldwijd toegepaste modelleertechniek. Voor meer informatie: www.fif9.com.

Collegiebrief - Regiotram businesscase

Second opinion Business Case RegioTram Groningen

is ten aanzien van veranderingen in planning niet flexibel, wat het doorrekenen van planningsscenario's bemoeilijkt.

- 83 Het model bevat een tweetal macro's, ter bepaling van de BBV en het 'platslaan' van de kasreeksen. De werking en functionaliteit van de macro's is voldoende duidelijk om het risico van het gebruik van deze macro's als laag te kunnen kwalificeren. De macro's functioneren correct.

3.5. Data integriteit

- 84 PwC heeft van het projectbureau aan de business case ten grondslag liggende brondocumentatie ontvangen. Een gedeelte hiervan is onbewerkt overgenomen in de business case. Het ander gedeelte hiervan is met een bewerkingsslag overgenomen in de business case. In bijlage D is aangegeven welke brondocumentatie bewerkt dan wel onbewerkt is.
- 85 De beschikbaar gestelde brondocumentatie is grotendeels *onbewerkt*. De componenten van de business case waarvan de brondocumentatie onbewerkt en traceerbaar is, omvat de raming van de kosten voor de aanleg van de infrastructuur en een deel van de brondocumentatie ter onderbouwing van de kosten van exploitatie van de trams. De gegevens uit deze bronnen zijn voor het grootste gedeelte juist, volledig en consistent overgenomen, op twee kleine onderwerpen na⁷.
- 86 Daarnaast is bepaalde brondocumentatie *bewerkt* alvorens opgenomen te worden in de business case. De componenten van de business case waarvan de brondocumentatie bewerkt maar herleidbaar is omvat de raming van de kosten voor beheer en onderhoud van de infrastructuur en materieel, de vervangingsinvesteringen, de reizigersopbrengsten en het kasritme van de dekking⁸. PwC constateert dat er een bewerkingsslag heeft plaats gevonden op de ter beschikking gestelde brondocumentatie voordat deze in de business case is ingevoerd en dat de begeleidende duiding van de bewerkingsslag schriftelijk ontbreekt. PwC heeft kennis genomen van de toelichting van het projectbureau op deze bewerkingsslagen. Op basis van deze toelichtingen en op basis van economische principes zijn de bewerkingsslagen te herleiden en is er vast te stellen dat deze plausibel zijn.
- 87 De componenten van de business case waarvoor de brondocumentatie *niet traceerbaar* is omvat de aannames omtrent de IBOI, planning van bepaalde investeringen en prijscomponenten van de exploitatieopbrengsten. Er is voor deze componenten geen brondocumentatie beschikbaar gesteld. PwC is daardoor genooddaakt te constateren dat de brondocumentatie voor deze aanname niet herleidbaar is en kan derhalve geen uitspraken doen over de juistheid, volledigheid, consistentie en plausibiliteit van deze aanname op het gebied van data-integriteit.
- 88 De mate van impact van de fasering en de IBOI op de business case bestempelt PwC als niet materieel, terwijl bij de exploitatieopbrengsten expliciet het voorzichtigheidsprincipe is gehanteerd. Betreffende de bouwfasering heeft de ontbrekende fasering van een aantal objecten slechts betrekking op minder dan 1% van de investeringsomvang. Betreffende de prijscomponent van de reizigersopbrengsten is geen inzicht verkregen. Wel kan worden opgemerkt dat deze reizigersopbrengsten ten behoeve van de recente business case zijn geactualiseerd door het OV bureau en HTM. Deze reizigersopbrengsten zijn conservatief opgesteld als gevolg van het niet meenemen van de "trambonus" en het conservatief inschatten van tariefstijgingen.

⁷ Het betreft de posten kostentoedeling opdrachtnemer en startdatum bouw lijn 2.

⁸ Betreffende de fasering van de dekking is vanuit voorzichtigheidsbeginsel de aanname gedaan dat de Gemeente een eerste bijdrage a E42 mln ter beschikking stelt (pp 2008). De aangeleverde kasreeks aangeleverd door de Gemeente gaat uit van E50 mln (pp2014), wat meer dekking impliceert. Hierop is door het projectbureau een bewerkingsslag uitgevoerd teneinde op het E42 mln scenario uit te komen.

Collegedebat - Regiotram businesscase

3.6. Het oordeel

- 89 Op basis van de drie uitgevoerde integriteitstoetsen komt PwC tot het oordeel dat:
- de gehanteerde aannames zijn voor zover traceerbaar en herleidbaar consistent met de achtergronddocumentatie;
 - de gehanteerde aannames merendeels plausibel zijn; aandachtspunt is de hoogte van de WACC;
 - de aannames juist zijn overgenomen in het financieel model;
 - de werking van het financieel model materieel juist is; en
 - de uitkomsten plausibel zijn.
- 90 De aansluiting met de achtergrondinformatie is traceerbaar (voor zover de brondocumentatie onbewerkt is) of herleidbaar (voor zover de brondocumentatie bewerkt is). Deze informatie is consistent verwerkt in de business case. Van een klein gedeelte van de aannames is geen brondocumentatie beschikbaar gesteld. Voor deze aannames is het derhalve niet mogelijk een oordeel te geven qua consistentie. Dit betreffen echter niet-materiële data dan wel data waarbij expliciet het voorzichtigheidsprincipe is gehanteerd (zie § 3.5).
- 91 Ten aanzien van de *gehanteerde aannames* kan gesteld worden dat deze voor het merendeel plausibel zijn. Aan de investeringen- en exploitatiekant is grotendeels het voorzichtigheidsprincipe gehanteerd met betrekking tot de aannames, wat wij plausibel achten bij deze business case. Een aandachtspunt is de gehanteerde WACC in de business case. Op basis van de vergelijking met DBFM weginfrastructuurprojecten is PwC van mening dat de gehanteerde hoogte van de WACC zich aan de onderkant van de plausibele bandbreedte zou kunnen bevinden. Inventarisatie van de aannames in de business case leert dat van enkele aannames geen brondocumentatie beschikbaar is gesteld. Bij gebrek aan een gedetailleerde onderbouwing van deze relevante business case data kan PwC geen uitspraak doen over het plausibiliteitsgehalte van deze aannames (zie § 3.3 en § 3.5).
- 92 De aannames, voor zover traceerbaar (voor zover de brondocumentatie onbewerkt is) of herleidbaar (voor zover de brondocumentatie bewerkt is), zijn *juist overgenomen in het financieel model*. Van een klein gedeelte van de aannames is geen brondocumentatie beschikbaar gesteld. Voor deze aannames is het derhalve niet mogelijk een oordeel te geven qua juistheid. Dit betreffen echter niet-materiële data dan wel data waarbij expliciet het voorzichtigheidsprincipe is gehanteerd (zie § 3.5).
- 93 Op basis van de uitgevoerde technische integriteitstoets is PwC van mening dat het *financieel model logisch en transparant is opgebouwd, materieel correct functioneert* en dat op een consistente wijze invulling wordt gegeven aan de doelstelling van de business case, te weten: inzicht geven in de kasstromen van het project RegioTram. De onderlinge relaties tussen de diverse componenten van de business case zijn een weerspiegeling van de (redelijkerwijs te verwachten) economische realiteit. Geconstateerd kan worden dat het rekenmodel flexibeler ingericht kan worden om zodoende op een efficiënte wijze verschillende scenario's en gevoeligheidsanalyses te kunnen draaien. Het model faciliteert bijvoorbeeld niet het gebruik van datums die niet op de eerste danwel de laatste dag van een periode vallen (zie § 3.4).
- 94 Voor zover wij hebben kunnen nagaan leiden de gehanteerde aannames tot *plausibele uitkomsten*. Ervan uitgaande dat de aannames waarover PwC niet de beschikking heeft gehad eveneens plausibel zijn, kan gesteld worden dat de verwerking van alle aannames en gegevens met behulp van deze business case leiden tot plausibele uitkomsten. De uitkomsten van de business case zijn in lijn met de onderliggende aannames en het gehanteerde rekenmodel. De waarde van de businesscase is gebaseerd op puntschattingen en wordt uitgedrukt in netto contante waarde. Een aantal componenten aan de dekkingszijde van de business case, is omgeven met een hogere mate van onzekerheid dan de andere elementen (alle aannames zijn immers omgeven met onzekerheden, zowel in positieve als in negatieve zin, de zogeheten variantie). PwC heeft geconstateerd dat er omwille van het inzicht verkrijgen in deze hogere onzekerheid geen aanvullende gevoeligheidsanalyses zijn uitgevoerd in het financieel model en opgenomen in de bijbehorende notitie "*Actualisatie business case RegioTram*", d.d. 1 juni 2011 (zie § 3.3).

4. De aanbevelingen

4.1. Economische integriteit

- 95 Een aantal componenten van de business case is omgeven met een grotere mate van onzekerheid. Deze hogere onzekerheid is momenteel niet meegenomen in de business case, want er wordt uitgegaan van puntschattingen. Het verdient aanbeveling om van de dekkingcomponenten reizigersopbrengsten, herfinancieringsvoordelen, meerwaarde en restwaarde bandbreedtes door te rekenen in de business case en deze gevoeligheidsanalyse in de diverse rapportages op te nemen. Daarnaast verdient het tevens aanbeveling om voor wat betreft de WACC “versterkte dijkbewaking” toe te passen in de vorm van het doorrekenen van bandbreedtes om zodoende inzicht te verkrijgen in de gevoeligheid hieromtrent.
- 96 Zodra de nieuwe investeringsraming van tracédeel 3 en 4 gereed is en besluitvorming hieromtrent heeft plaatsgevonden, beveelt PwC aan de business case te actualiseren. Dit is ook als zodanig in de actualisatie beschreven.
- 97 Het valt aan te bevelen het huidige business case model uit te bouwen tot een zogenaamd schaduwbiëdingsmodel, waarin de business case van de private partij gesimuleerd wordt, ter facilitering van de dialoofase. Op basis van het schaduwbiëdingsmodel is het mogelijk een onderbouwd antwoord te geven op de vraag of het project conform de scope van het DBFMO-contract voor een private partij financierbaar is, welke concrete BBV daarbij hoort, of deze BBV past binnen de hiervoor afgegeven plafondprijs en of de door overheidspartijen beschikbaar gestelde financiële middelen toereikend zijn.

4.2. Technische integriteit

- 98 Momenteel wordt de scenarioanalyse rondom financial engineering doorgerekend in verschillende spreadsheetmodellen. Aanbevolen wordt gebruik te maken van één spreadsheetmodel dat ten grondslag ligt aan de diverse besluiten. De foutgevoeligheid wordt op deze manier tot een minimum beperkt.
- 99 PwC beveelt aan om een ‘cockpit’ toe te voegen. In de cockpit kan door middel van het opnemen van keuzeopties een keuze gemaakt ten aanzien van scenario’s, varianten, waaronder financial engineering, en de waarde van de belangrijkste parameters. Het effect van de keuze op de uitkomsten, bijvoorbeeld de netto contante waarde, wordt eveneens inzichtelijk gemaakt.
- 100 Het verdient aanbeveling een werkblad toe te voegen met daarin een overzicht van de gebruikte brondocumentatie evenals een legenda met de gehanteerde kleuren.
- 101 Het toevoegen van een werkblad, waarin inzicht wordt gegeven in het effect van het wijzigen van de aan het model ten grondslag liggende aannames op de uitkomsten van het model. Op deze manier is het voor de gebruiker mogelijk verbanden te leggen tussen de verschillende onderdelen van de business case en een oordeel te geven over de logica van het model.
- 102 Het huidige model is ten aanzien van de planning inflexibel. Om in het vervolg van het aanbestedingstraject het model te kunnen blijven gebruiken dient het model flexibel te worden gemaakt.

4.3. Data integriteit

- 103 Ten aanzien van de onderliggende brondocumenten wordt aanbevolen één integraal business case dossier aan te leggen, waarin alle brondocumenten, met bijbehorende autorisatie, eventuele second opinions en/of toetsen, zijn opgenomen.
- 104 PwC beveelt aan om de afspraken en bewerkingslagen expliciet vast te leggen. Expliciete vastlegging heeft als voordeel dat de kans op verschillende interpretaties wordt verminderd. Het vastleggen van bewerkingslagen op brondocumentatie heeft daarnaast als voordeel dat experts separaat kunnen worden geraadpleegd expliciet akkoord kunnen geven op de uitgevoerde bewerkingslagen. De kans op fouten of misinterpretaties wordt daarmee verkleind.

Collegedebrief - Regiotram businesscase

Second opinion Business Case RegioTram Groningen

A. Geraadpleegde modellen

Nr	Naam model	Doel model	Opgesteld door	Ontvangen van	Datum
1	Buca 5.23 Sc 1a DEF.xls	Business Case	Projectbureau Regiotram	E. Meesen	06-06-2011, 17.19 uur
2	Exploitatie 6 mei 2010 definitief_1.xls	Exploitatie kosten en opbrengsten	Projectbureau Regiotram	Beschikbaar gesteld in dataroom	01-06-2011
3	Samenvatting alternatieven.xls	Raming infrastructuur	Projectbureau Regiotram	Beschikbaar gesteld in dataroom	01-06-2011
4	Bouwfaserings RT 22feb 2011 compleet.xls	Faserings van de bouw	Projectbureau Regiotram	Beschikbaar gesteld in dataroom	01-06-2011
5	Model bepaling disconteringsvoet 24 jan_2 2011.xls	Bepalen van de disconteringsvoet	Projectbureau Regiotram	Beschikbaar gesteld in dataroom	01-06-2011
6	Kasstroomoverzichtdekking21.04.11_bewerkt EM.xls	Dekking converteren voor bepalen BBV	Projectbureau Regiotram	Beschikbaar gesteld in dataroom	24-05-2011

Collegiebrief - Regiotram businesscase

Second opinion Business Case RegioTram Groningen

B. Geraadpleegde (bron)documentatie

Nr	Kenmerk document / titel	Opgesteld door	Datum ontvangst
1	Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn, convenant rijk – regio, 23-06-2008	Rijk en regio	31-05-2011
2	Brief inzake Besluitvorming convenant RSP-ZZL, 18-03-2008	Stuurgroep Zuiderzeelijn	31-05-2011
3	Brief inzake Informatie met betrekking tot Raamwerk Regiorail aan de leden van Provinciale Staten, 13-02-2009	Provincie Groningen	31-05-2011
4	Voordracht van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten van Groningen betreffende het project RegioTram, 07-09-2010	Provincie Groningen	31-05-2011
5	Brief inzake Voorkeurstracé eerste lijn en regionaal vervoersconcept, 13-02-2009	Gemeente Groningen	31-05-2011
6	Raadsvoorstel inzake RegioTram – start aanbesteding, 13-10-2010	Gemeente Groningen	31-05-2011
7	Business Case 5.23 Sc 1a DEF	Projectbureau Regiotram	06-06-2011
8	Exploitatie 6 mei 2010 definitief_1	Projectbureau Regiotram	01-06-2011
9	Regiotram actualisatie Business Case CONCEPT 01062011	Projectbureau Regiotram	20-05-2011
9.1	Bijlage aanpassingen exploitatieberekening 17052011	Projectbureau Regiotram	01-06-2011
10	20100915 investeringskosten lijn 1 en 2 Kosten van de aanleg van lijn 1 en 2	Projectbureau Regiotram	13-05-2011
10.1	Bijlage 2, samenvatting projectkosten	Projectbureau Regiotram	01-06-2011
11	Bouwfaserings RT 22feb 2011 compleet	Projectbureau Regiotram	01-06-2011
12	Samenvatting Alternatieven	Projectbureau Regiotram	01-06-2011
13	Exploitatieberekeningen varianten tramlijn 2	HTM Consultancy	07-06-2011 (inzage)
14	Samenhang aanleg, exploitatie, beheer en onderhoud (mei 2008)	HTM Consultancy	07-06-2011 (inzage)
15	Onderbouwing indicatieve plafondprijs RegioTram	Projectbureau Regiotram	13-05-2011
16	Centraal Economisch Plan 2011	CPB	07-06-2011
17.1	Beoordeling BTW-positie Regiotram	Caraad	01-06-2011
17.2	BTW-positie Regiotram	Caraad	01-06-2011
18	20100301 Notitie verschillenanalyse PPC lijn 1 en 2	Projectbureau Regiotram	07-06-2011
19	Bronvermelding BC Regiotram 09062011	Projectbureau Regiotram	09-06-2011
20	Overzicht planvoorbereidingskosten	Projectbureau Regiotram	08-06-2011
21	Kasstroomoverzichtdekking21.04.11 bewerkt EM	Projectbureau Regiotram	24-05-2011
22	Kasritme Tram	Projectbureau Regiotram	08-06-2011
23	Annotatie RT Stuurgroep 1 juli	Projectbureau Regiotram	10-06-2011
24	Definitief verslag 1 en 2 juli 2010	Projectbureau Regiotram	10-06-2011
25	Opbouw gehanteerde indexcijfers	Projectbureau Regiotram	14-06-2011
26	Opbouw gehanteerde WACC	Projectbureau Regiotram	14-06-2011
27	Uitleg platslaan kasreeks vastgoeduitgaven	Projectbureau Regiotram	17-06-2011

C. Gehouden interviews

- 19 mei 2011 – dhr. M. Ham en dhr. E. Meesen, projectbureau Regiotram Groningen, financieel adviseur en beheerder business case a.i.
- 26 mei 2011 – dhr. M. Olman, projectbureau Regiotram Groningen, directeur
- 30 mei 2011 – dhr. E. Stoker en dhr. J. Bosker, OV Bureau, teamcoördinator ontwikkeling en controller
- 30 mei 2011 – dhr. E. Mekel, Provincie Groningen, financiën & control
- 30 mei 2011 – dhr. J. Bodha, projectbureau Groningen, projectcontroller
- 30 mei 2011 – dhr. G. Hansma en dhr. W. Berendsen, Gemeente Groningen, controller en senior planeconoom
- 1 juni 2011 – dhr. M. Ham, projectbureau Regiotram Groningen, financieel adviseur
- 6 juni 2011 – mevr. E. Schieven, Gemeente Groningen, directeur RO/EZ
- 6 juni 2011 – dhr. A. Buikhuizen, projectbureau Regiotram Groningen, projectleider exploitatie
- 16 juni 2011 – dhr. M. Olman en dhr. M. Ham, projectbureau Regiotram Groningen, directeur en financieel adviseur

Collegiebrief - Regiotram businesscase

Second opinion Business Case RegioTram Groningen

D. Overzicht (on)bewerkte bron-documentatie in business case

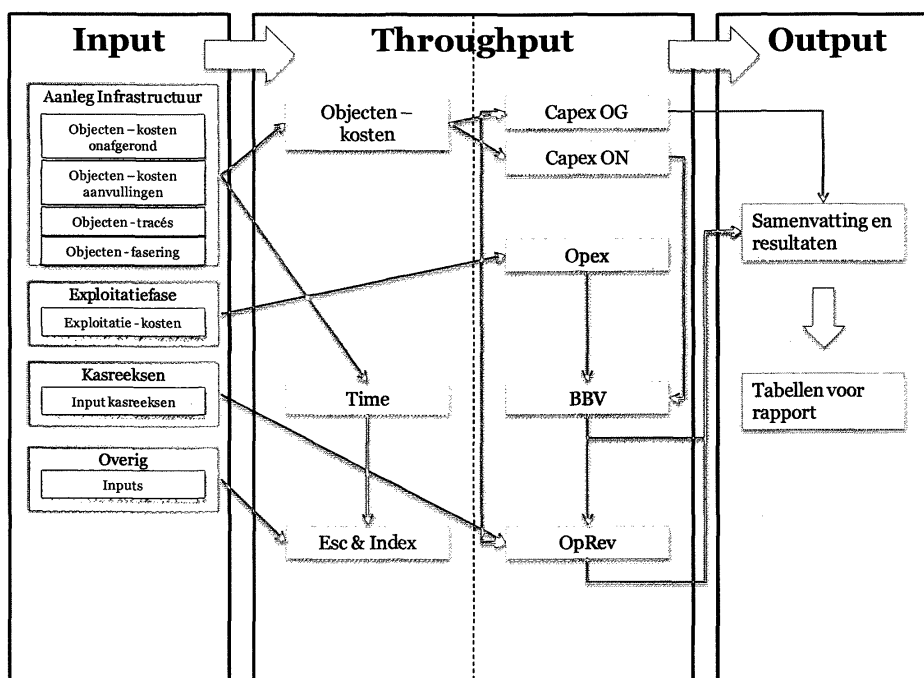
Nr	Kenmerk document / titel	Opgesteld door	Datum ontvangst	Invoer in BC
1	Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn, convenant rijk – regio, 23-06-2008	Rijk en regio	31-05-2011	Onbewerkt
2	Brief inzake Besluitvorming convenant RSP-ZZL, 18-03-2008	Stuurgroep Zuiderzeelijn	31-05-2011	Onbewerkt
3	Brief inzake Informatie met betrekking tot Raamwerk Regiorail aan de leden van Provinciale Staten, 13-02-2009	Provincie Groningen	31-05-2011	Onbewerkt
4	Voordracht van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten van Groningen betreffende het project RegioTram, 07-09-2010	Provincie Groningen	31-05-2011	Onbewerkt
5	Brief inzake Voorkeustracé eerste lijn en regionaal vervoersconcept, 13-02-2009	Gemeente Groningen	31-05-2011	Onbewerkt
6	Raadsvoorstel inzake RegioTram – start aanbesteding, 13-10-2010	Gemeente Groningen	31-05-2011	Onbewerkt
7	Business Case 5.23 Sc 1a DEF	Projectbureau Regiotram	06-06-2011	N.V.T.
8	Exploitatie 6 mei 2010 definitief_1	Projectbureau Regiotram	01-06-2011	Bewerkt
9	Regiotram actualisatie Business Case CONCEPT 01062011	Projectbureau Regiotram	20-05-2011	N.V.T.
9.1	Bijlage aanpassingen exploitatieberekening 17052011	Projectbureau Regiotram	01-06-2011	Onbewerkt
10	20100915 investeringskosten lijn 1 en 2 Kosten van de aanleg van lijn 1 en 2	Projectbureau Regiotram	13-05-2011	Onbewerkt
10.1	Bijlage 2, samenvatting projectkosten	Projectbureau Regiotram	01-06-2011	Onbewerkt
11	Bouwfaserings RT 22feb 2011_compleet	Projectbureau Regiotram	01-06-2011	Onbewerkt
12	Samenvatting Alternatieven	Projectbureau Regiotram	01-06-2011	Onbewerkt
13	Exploitatieberekeningen varianten tramlijn 2	HTM Consultancy	07-06-2011 (inzage)	Bewerkt
14	Samenhang aanleg, exploitatie, beheer en onderhoud (mei 2008)	HTM Consultancy	07-06-2011 (inzage)	Bewerkt
15	Onderbouwing indicatieve plafondprijs RegioTram	Projectbureau Regiotram	13-05-2011	N.V.T.
16	Centraal Economisch Plan 2011	CPB	07-06-2011	Onbewerkt
17.1	Beoordeling BTW-positie Regiotram	Caraad	01-06-2011	Onbewerkt
17.2	BTW-positie Regiotram	Caraad	01-06-2011	Onbewerkt
18	20100301 Notitie verschillenanalyse PPC lijn 1 en 2	Projectbureau Regiotram	07-06-2011	Onbewerkt
19	Bronvermelding BC Regiotram 09062011	Projectbureau Regiotram	09-06-2011	N.V.T.
20	Overzicht planvoorbereidingskosten	Projectbureau Regiotram	08-06-2011	Onbewerkt
21	Kasstroomoverzichtdekking21.04.11_bewerkt EM	Projectbureau Regiotram	24-05-2011	Onbewerkt
22	Kasritme Tram	Projectbureau	08-06-2011	Onbewerkt

Collegedebrief - Regiotram businesscase

Second opinion Business Case RegioTram Groningen

Regiotram				
23	Annotatie RT Stuurgroep 1 juli	Projectbureau Regiotram	10-06-2011	Onbewerkt
24	Definitief verslag 1 en 2 juli 2010	Projectbureau Regiotram	10-06-2011	Onbewerkt
25	Opbouw gehanteerde indexcijfers	Projectbureau Regiotram	14-06-2011	Onbewerkt
26	Opbouw gehanteerde WACC	Projectbureau Regiotram	14-06-2011	Onbewerkt
27	Uitleg platslaan kasreeks vastgoeduitgaven	Projectbureau Regiotram	17-06-2011	Bewerkt

E. Schematische weergave financieel model



Bijlage - 1. Persbericht



PERSBERICHT

Groningen, 9 september 2011

Schuitendiep wordt overkluisd, huidige busbaan Oosterhamrikkade wordt trambaan

Inrichtingsplannen voor alle tramstraten zijn nu klaar

Tussen de Steentilbrug en het Gedempte Kattendiep komt een nieuw plein over het water van het Schuitendiep. Over dat plein rijdt in 2016 Lijn 1 van de RegioTram, tussen het Damsterdiep en het Gedempte Kattendiep. Het Schuitendiep is onderdeel van de verbinding tussen Hoofdstation, UMCG en Zernike. Dat is een van de nadere uitwerkingsvoorstellen die de bestuurscolleges van gemeente en provincie Groningen hebben vastgesteld.

De uitwerkingen maken deel uit van het zogenaamde Voorlopig Ontwerp: de voorstellen voor de inrichting van de straten langs de route van de RegioTram. Daar is het afgelopen voorjaar een inspraakronde over geweest. De resultaten daarvan hebben gemeente en provincie in de zomer verwerkt.

Nieuw plan voor Oosterhamrikkade

Voor beide tramlijnen is het Voorlopig Ontwerp nu klaar. Voor de Oosterhamrikkade heeft het projectbureau RegioTram een oplossing uitgewerkt die afwijkt van de oorspronkelijke ideeën. In het nieuwe voorstel gaat de tram zoveel mogelijk over de huidige busbaan rijden. Tussen de Bloemsingel en de Oosterhamrikkade komt een brug over het Oosterhamrikkanaal. Het Oosterhamrikkanaal krijgt groene oevers, ter versterking van de ecologische structuur. Dat is een van de uitgangspunten van de gemeente voor de verdere ontwikkeling van de Oosterhamrikzone.

Met de keuze voor de tram op de busbaan komt er de eerste jaren geen autoverbinding tussen de Oosterhamrikkade en de Oostelijke Ringweg. Tijdens de inspraakperiode in het voorjaar bleken de meningen hierover verdeeld. Veel bewoners zijn tegen een nieuwe autoverbinding en pleitten ervoor de bestaande situatie zoveel mogelijk te handhaven. Het UMCG en de ondernemers van het Ebbingekwartier wilden juist wel een autoverbinding. Gemeente en provincie willen de discussie hierover op een later moment voortzetten in het kader van een breder plan voor de ontwikkeling van dit deel van de stad. De bestuurders geven voorrang aan snelle realisatie van de twee tramlijnen, om de bereikbaarheid van de stad op korte termijn te verbeteren.

Parkeren

Op verschillende plaatsen langs de route verdwijnen in totaal enkele tientallen parkeerplaatsen op straat. Ongeveer 50 langs de Oostersingel, de WA Scholtenstraat en de Bloemsingel, en 42 aan het meest zuidelijke deel van de Oosterhamrikkade. De parkeerplaatsen daar worden nauwelijks gebruikt. Bewoners die nu betaald parkeren aan de Oostersingel, de WA Scholtenstraat en de Bloemsingel kunnen tegen gereduceerd tarief terecht in de nieuwe parkeergarages Boterdiep en Damsterdiep.

Andere wijzigingen in het Voorlopig Ontwerp hebben betrekking op de halte van de tram op het hoofdstation, de inrichting van de Zonnelaan, het busverkeer over het Damsterdiep en de inrichting het plein bij het Noorderstation. Het café hier wordt afgebroken. Er komt een nieuw café iets verderop; dit in goed overleg met de exploitant. Voor de ondernemers in het Ebbingekwartier komt de tramhalte

Bijlage - 1. Persbericht



PERSBERICHT

aan het Boterdiep wat zuidelijker te liggen; vlakbij het winkelgebied van de Ebbingestraat, bij de parkeergarage.

Besluitvorming en aanbesteding

De besturen van gemeente en provincie Groningen hebben de voorstellen en het inspraakrapport voorgelegd aan de Gemeenteraad en aan Provinciale Staten. De Gemeenteraad buigt zich er later deze maand over. Provinciale Staten in oktober. De stukken worden ook toegezonden aan alle overige gemeenten in de Regio Groningen – Assen en aan de provincie Drenthe.

Het project RegioTram is een initiatief van de gemeente en de provincie Groningen en de twaalf gemeenten en de twee provincies die samen de Regio Groningen – Assen vormen. De aanbesteding van het project RegioTram is eind 2010 begonnen. Er zijn drie consortia van marktpartijen voor in de race. Volgens plan wordt het project eind 2012 gegund. De aanleg van de twee tramlijnen kan dan in 2013 beginnen en duurt tot 2016. Het Voorlopig Ontwerp dat nu gereed is bepaalt hoe de tram wordt ingepast in de stad. Lijn 1 verbindt Hoofdstation Groningen, het UMCG en Zernike met elkaar, Lijn 2 rijdt via de Grote Markt tussen Hoofdstation Groningen en Kardingse.

Noot voor de redactie, niet voor publicatie:

voor meer informatie kunt u contact opnemen met Luuk Hajema, tel. 06 – 538 430 56 of met het secretariaat van het project Regiotram 050 – 402 35 50

Raadsvoorstel - 2.Voorlopig ontwerp tracédelen 3 en 4 inclusief inspraakrapport ...

Bestuursdienst



RAADSVOORSTEL:

2011-2012

Ons kenmerk: RO 11.2724888

Registratienummer : GR 11.

Ingekomen op :

Onderwerp: RegioTram - Voorlopig ontwerp tracédelen 3 en 4, inclusief inspraakrapport en aanpassingen tracédelen 1 en 2

Groningen, - 8 SEP 2011

Aan de raad,

Inleiding.

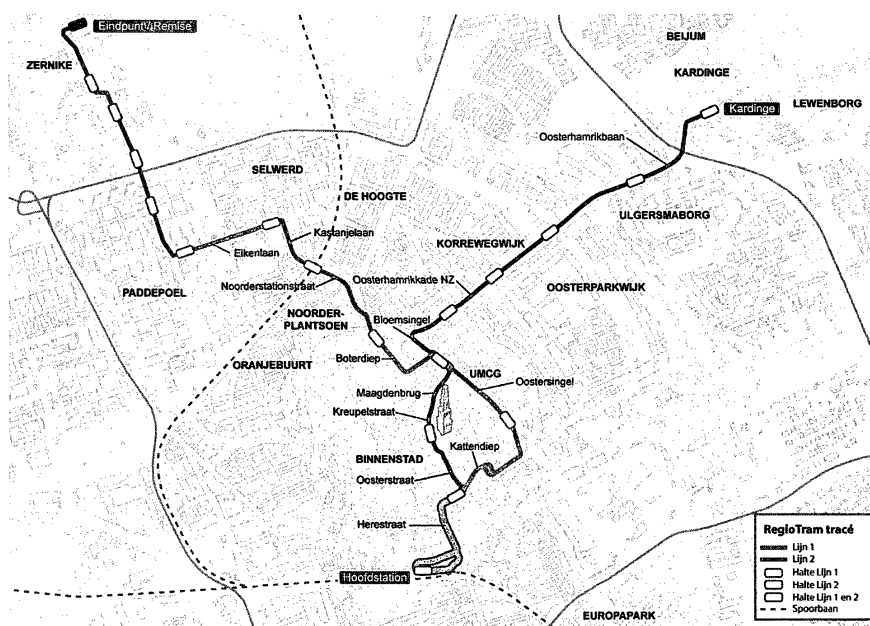
In oktober 2010 heeft u, naast de aanbestedingsdocumenten, het voorlopig ontwerp van Lijn 1, het voorkeurstracé van Lijn 2 en de Koppelingsvariant vastgesteld. Daarbij zijn de routes van Lijn 1 en 2 anders gaan lopen: Lijn 1 rijdt nu via de Oostersingel naar Zernike en Lijn 2 gaat via de Grote Markt naar Kardinge. Beide lijnen kruisen elkaar op de Bloemsingel waar reizigers kunnen overstappen.

Het voorlopig ontwerp voor het tracédeel 1 (Hoofdstation - Zuiderdiep - Grote Markt - Maagdenbrug (behorend bij tramlijn 2)) en tracédeel 2 (Boterdiep - Noorderstation - Kastanjelaan - Eikenlaan - Zonnelaan - Zernike (behorend bij tramlijn 1)), heeft u in oktober 2010 vastgesteld.

De tracédelen 3 en 4 zijn vervolgens uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp. Dit voorlopig ontwerp heeft u in april 2011 ter kennisgeving ontvangen, en is in de periode van 26 april 2011 t/m 31 mei 2011 onderwerp van inspraak geweest. Dit betrof de tracédelen Kattendiep - Schuitendiep - Damsterdiep - Oostersingel - Bloemsingel - Kolendrift (tracédeel 3 behorende bij Lijn 1) en W.A. Scholtenstraat - Bloemsingel - Singelbrug - Oosterhamrikkade - Kardinge (tracédeel 4 behorende bij Lijn 2).

Raadsvoorstel - 2.Voorlopig ontwerp tracédelen 3 en 4 inclusief inspraakrapport ...

2



In dit raadsvoorstel ligt het inspraakrapport en het voorlopig ontwerp van de tracédelen 3 en 4 voor, evenals de uitwerking van een aantal punten voor wat betreft tracédelen 1 en 2. Onderstaand worden respectievelijk de aanpassingen op het voorlopig ontwerp tracédelen 3 en 4 en de nadere uitwerking van onderdelen van het voorlopig ontwerp van de tracédelen 1 en 2 toegelicht.

Voorlopig ontwerp tracédelen 3 en 4.

Het voorlopig ontwerp voor de tracédelen 3 en 4 van het project RegioTram is in april 2011 vrijgegeven voor inspraak. De inspraakreacties, de nadere uitwerking en het overleg hierover hebben geleid tot een aantal aanpassingen in het voorlopig ontwerp. Dit betreft aanpassingen bij:

1. Kattendiep
2. Schuitendiep
3. Kruispunt Steentilbrug
4. Damsterdiep
5. Oostersingel
6. Parkeren Binnenstad-Oost
7. UMCG-Noord
8. Singelbrug
9. Oosterhamrikkade/busbaanbrug
 - Autoroute
 - Parkeren
10. Kardinging

1. Kattendiep.

Bij ondernemers en omwonenden is veel draagvlak voor het voorgestelde ontwerp, waarbij de Ramblas gehandhaafd kan blijven. Wel vraagt de bevoorrading van de horeca goede afspraken met vervoerders en ondernemers. Als gevolg van het voorgestelde ontwerp dient de bevoorrading via de parallelweg plaats te vinden, in de ochtend voordat de terrassen worden uitgezet.

Conclusie: het voorlopig ontwerp voor wat betreft het Kattendiep blijft gehandhaafd en er worden goede afspraken gemaakt met vervoerders en ondernemers over de bevoorrading van de horeca.

2. Schuitendiep.

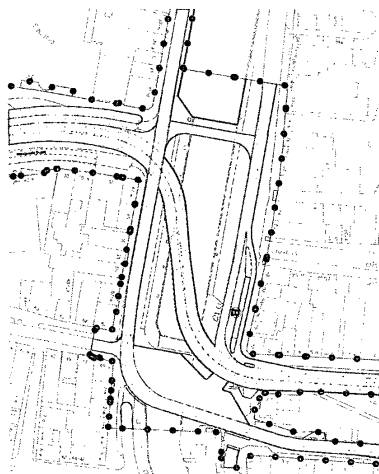
Voor het Schuitendiep lagen tijdens de inspraak twee modellen voor: overkluizing van het Schuitendiep of uitbouw van de westelijke kade. Voor beide varianten werden in de inspraak voor en tegen argumenten genoemd. De keuze voor overkluizing of uitbouwen van de westelijke kade is in een gewijzigd daglicht komen te staan door het gedetailleerde ontwerp van de traminfrastructuur dat nu voorhanden is. Om voldoende doorvaarthoogte te realiseren, moet de trambaan vanuit het Kattendiep opgetild worden tot een hoogte van ca. 80 cm boven de kade aan de westzijde van het Schuitendiep. Dit betekent dat het hele kruisingsvlak Kattendiep-Schuitendiep opgetild moet worden en de aansluitende wegen geleidelijk omhoog moeten worden gebracht. De belangrijkste knelpunten in het ontwerp vormen hierbij de hoekpanden op het kruispunt Kattendiep - Schuitendiep, hier ontstaat tussen de rijbaan en de panden een niveauverschil van 40 cm. Door deze ontwerpknelpunten wordt de variant met uitbouw van de westelijke kade lastiger te realiseren, aangezien dan over de volledige lengte van dit deel aan de westzijde van het Schuitendiep een niveauverschil tussen de panden en de rijweg ontstaat. Ook bij de aansluiting op de Steentilbrug en het Damsterdiep ontstaan niveauverschillen. Bij de overkluizingsvariant is dit goed op te lossen, maar bij de variant welke uitgaat van uitbouw van de westelijke kade is het niveauverschil niet oplosbaar. Naast het forse niveauverschil tussen de rijbaan en de bebouwing (ca. 40 cm), moet in deze variant ook ter plaatse van de aansluiting op de Steentilbrug het hele kruisingsvlak, inclusief de Steentilbrug zelf met ongeveer 80 cm worden opgetild. Dit maakt het vrijwel onmogelijk om tot een goede aansluiting tussen de verschillende routes op dit kruispunt te komen. Geconcludeerd is dan ook dat de variant die uitgaat van uitbouw van de westelijke kade niet haalbaar is.

Los van de genoemde onmogelijkheden geven wij de voorkeur aan de overkluizingsvariant. Met deze variant ontstaat een nieuwe stedelijke ruimte die aantrekkelijk ingericht kan worden met bijvoorbeeld terrassen, kunst en straatmeubilair. Met deze nieuwe pleinruimte ontstaat eveneens een aantrekkelijke wandelroute vanaf het Damsterdiep naar het Kattendiep. Voorwaarde is wel dat de historische, oostelijke kade zichtbaar blijft, in ieder geval vanaf het water, maar mogelijk ook van bovenaf, door middel van "kijkaten" in combinatie met aanlichting van de historische kade.

Conclusie: Op basis van bovenstaande hebben wij gekozen voor de overkluizingsvariant.

3. *Kruispunt Steentilbrug.*

Het in de inspraak gebrachte verkeerskundig en ruimtelijk ontwerp van het kruispunt Steentilbrug - Damsterdiep heeft de nodige vragen opgeroepen. Op dit punt komen namelijk enkele intensieve verkeersstromen bij elkaar: fiets, voetgangers, tram, bus en auto. Nader verkeerskundig onderzoek heeft geleid tot een aangepast ontwerp, met veel ruimte voor fietsers en voetgangers (zie onderstaande tekening). Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat het opheffen van de doorgaande route van de Oude Winschoterkade naar de oostzijde van de Diepenring voor autoverkeer, een belangrijke voorwaarde is voor een verkeersveilige inrichting van het kruispunt. Hierbij moet het wel mogelijk blijven voor hulpverleningsdiensten de betreffende route te gebruiken. Autoverkeer vanaf de Winschoterkade kan nog wel rechtsaf richting de zuidzijde van het Damsterdiep.



Kaart 1: nieuw ontwerp kruising Steentilbrug

rood: fietsers
bruin: tram, bus, auto

Conclusie: op basis van de inspraakreacties en het verkeerskundig onderzoek is het voorlopig ontwerp van het kruispunt Steentilbrug aangepast, waarmee ook de doorgaande autoroute Oude Winschoterkade - Steentilbrug - Oostelijke Diepenring zal worden afgesloten. De hulpverleningsdiensten kunnen deze doorgaande route wel blijven volgen.

4. *Damsterdiep.*

Veel insprekers bepleiten een tramhalte op het Damsterplein. Helaas moeten we constateren dat de ruimte daartoe ontbreekt. Daarnaast heeft een extra stop van de tram negatieve effecten op de exploitatie van de tram.

Ook waren er diverse inspraakreacties op de busroutes in de omgeving van het Damsterdiep. Naar aanleiding hiervan zijn de mogelijkheden onderzocht om de buslijnen 22, 24 en 8 mee te laten rijden met de tram stad-uit, over de sierbestrating die voor het hele plein wordt toegepast.

Dit voorkomt onnodig omrijden voor deze buslijnen.

Conclusie: het voorlopig ontwerp voor wat betreft het Damsterdiep blijft gehandhaafd en de buslijnen 22, 24 en 8 gaan met de tram meerijden in oostelijke richting over de sierbestrating die voor het hele plein wordt toegepast.

5. Oostersingel.

De inspraakreacties over de inrichting van de Oostersingel betreffen met name het parkeren, het groen en afstemming met de bouwplannen bij het UMCG. Deze reacties geven geen aanleiding tot het aanpassen van het voorlopig ontwerp.

Conclusie: het voorlopig ontwerp voor wat betreft de Oostersingel blijft gehandhaafd en met het UMCG zal overleg plaatsvinden over het afstemmen van plannen.

6. Parkeren Binnenstad-Oost.

Door de herinrichting van de Oostersingel, de W.A. Scholtenstraat en de Bloemsingel ten behoeve van de tram, verdwijnen ca. 50 parkeerplaatsen. Dit betreft parkeerplaatsen voor vergunninghouders (bewoners en bezoekers van de bewoners) en parkeerplaatsen voor (binnen)stadbezoekers (parkeerautomaten). Bewoners willen compensatie van de vervallen parkeergelegenheid tegen de gangbare prijs. Een ruimtelijke inventarisatie heeft uitgewezen dat er binnen dit stadsdeel geen ruimte kan worden gecreëerd voor extra parkeerplaatsen, zonder dat dit ten koste gaat van trottoirs of de toch al schaarse groen- en speelvoorzieningen. Het parkeren op straat zal daarom worden beperkt en bewoners worden uitgenodigd hun auto in een van de parkeergarages te stallen. Om de bewoners van de Binnenstad-Oost tegemoet te komen wordt op dit moment een compensatievoorstel uitgewerkt.

Daarnaast zijn we van mening dat een beleidswijziging zou moeten plaatsvinden in het parkeerregiem dat geldt voor de wijken direct grenzend aan de binnenstad. Voor deze wijken met beperkte mogelijkheden tot parkeren op straat zou een vergelijkbaar parkeerregiem moeten gelden als in de binnenstad.

Tenslotte heeft het opheffen en wijzigen van parkeerplaatsen ook gevolgen voor de exploitatie van het Parkeerbedrijf. Een voorstel hiertoe is nog in voorbereiding.

Daar een vergelijkbare situatie met betrekking tot compensatie van vervallen parkeerplaatsen op meerdere plaatsen langs het tramtracé aan de orde is (o.a. het Boterdiep) wordt een integraal voorstel uitgewerkt met betrekking tot de (financiële) compensatie van op te heffen parkeerplaatsen als gevolg van de realisatie van de tram.

Conclusie: voor de compensatie van vervallen bewonersparkeerplaatsen, wordt op dit moment een voorstel uitgewerkt. Ook wordt een integraal voorstel uitgewerkt met betrekking tot de (financiële) compensatie van op te heffen parkeerplaatsen als gevolg van de realisatie van de tram.

7. UMCG-Noord.

De inrichting van het nieuwe plein bij de Bloemsingel heeft bij veel insprekers tot reacties geleid. Deze betreffen vooral de ligging van de tramhalte en de fietsstructuur. Wat betreft dit laatste bestaat de wens aan elke zijde van de trambaan een fietspad te realiseren, in plaats van het eenzijdig in twee richtingen bereden fietspad zoals dat in

het voorlopig ontwerp is opgenomen.

Vanwege de ruime bochten die een tram moet maken en de ligging van zware ondergrondse leidingen is voor dit ontwerp gekozen. Met de keuze voor het concentreren van de beide fietsrichtingen aan één zijde wordt daarnaast het aantal kruisingen met de trambaan beperkt, wat de verkeersveiligheid bevordert.

Conclusie: in verband met de noodzakelijke boogstralen voor de tram, de ondergrondse infrastructuur en de verkeersveiligheid blijft het voorlopig ontwerp voor wat betreft het gedeelte UMCG-Noord gehandhaafd.

8. Singelbrug.

Uitgangspunt voor de Singelbrug is dat er alleen een tram over rijdt en geen ander verkeer of voetgangers. Autoverkeer en bussen volgen de route via de Vrydemalaan en voor fietsers zijn er straks routes langs de Vrydemalaan en parallel aan het Oosterhamrikkanaal (Bodenterrein). Er zijn verschillende varianten uitgewerkt: een korte en een lange brug en een dam. In het voorlopig ontwerp is uitgegaan van een korte betonnen brug. Deze heeft vanuit de ruimtelijke kwaliteit de voorkeur.

Conclusie: het voorlopig ontwerp voor wat betreft de Singelbrug blijft gehandhaafd.

9. Oosterhamrikkade/busbaanbrug.

Voor de inrichting van het Oosterhamriktracé zijn 3 modellen in de inspraak gebracht:

- model 1: trambaan in het groen, voor hulpverleningsdiensten aanrijroutes in zuid-noord-richting via de Oosterhamrikkade zuidzijde en in noord-zuid-richting via de Oosterhamrikkade noordzijde, in combinatie met vrijliggende fietsroutes, 2 nieuwe fietsbruggen en een nieuwe Oliemuldersdam;
- model 2: idem als model 1, maar dan met het inpassen van autoverkeer op de brug over het Van Starckenborghkanaal, waarvoor enkele verkeerskundige aanpassingen moeten plaatsvinden;
- model 3: tram in een groene baan en voor de hulpverleningsdiensten een tweezijdige route langs de Oosterhamrikkade zuidzijde. De noordzijde van de Oosterhamrikkade behoudt de huidige inrichting.

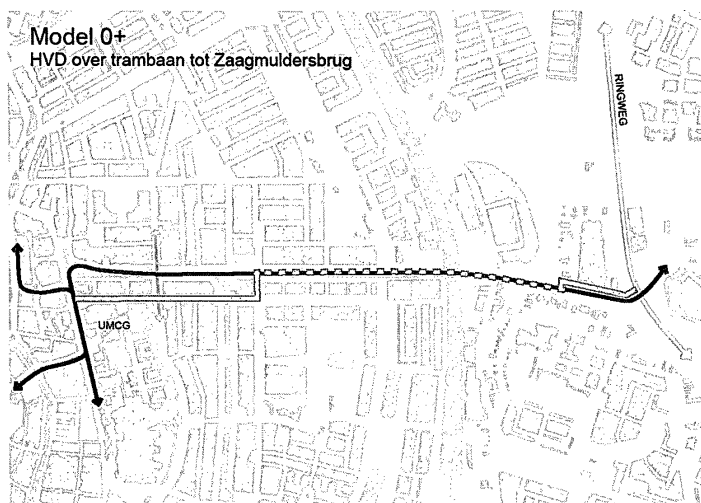
De reacties op deze modellen waren wisselend. Ondernemersorganisaties en UMCG hebben een voorkeur voor model 2, de Oosterparkbuurt voor model 3 en woonbootbewoners en bewoners van de Professorenbuurt zijn tegen alle modellen. Gezien de inspraakreacties is een nieuw model uitgewerkt dat tegemoet komt aan een deel van de bezwaren. Dit voorkeursmodel levert tevens een forse kostenbesparing op. Bijgevoegde tekeningen (kaart 2 t/m 4) brengen het nieuwe voorkeursalternatief in beeld.

Bij dit alternatief ligt de trambaan tussen de Singelbrug en de Zaagmuldersbrug in een grasbaan op de Oosterhamrikkade, deels aan de binnenzijde en deels op de bestaande busbaan (kaart 3). Van de Zaagmuldersbrug tot de brug over het Van Starckenborghkanaal ligt de trambaan in asfalt, op dit deel wordt de trambaan tevens gebruikt door de hulpverleningsdiensten (kaart 4). Het ontwerp past binnen de eisen van de hulpverleningsdiensten. Tevens kan dit traject in noodgevallen worden gebruikt door bussen.

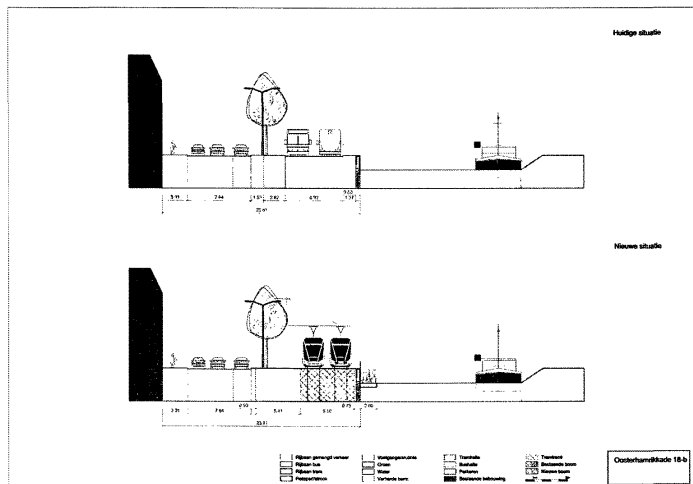
Om gestand te doen aan één van de uitgangspunten van de visie op de Oosterhamrikzone (De Radiaal Wakker Gekust) wordt de bestaande groenstructuur zoveel mogelijk gehandhaafd en plaatselijk versterkt. Tussen de nieuwe trambaan en het water komt een groenstrook. Daarmee wordt de Oosterhamrikzone als ecologische zone ondersteund. Tussen de trambaan en de gevel wordt het bestaande profiel gehandhaafd, de bestaande bomen kunnen blijven staan en er worden extra bomen toegevoegd. De rijbaan en de parkeergelegenheid blijven gehandhaafd. Gezien de vele bouwactiviteiten in deze zone is het niet gewenst de verharding te vervangen. Dit kan het beste worden uitgesteld tot het moment dat alle bouwactiviteiten zijn voltooid.

Bij het voorkeursmodel loopt de route voor de hulpverleningsdiensten vanaf het UMCG via de Vrydemalaan, de Thomassen à Thuessinklaan, het Wielewaalplein en de Zaagmuldersweg. Voor het Wielewaalplein is gekozen voor een pleinachtige inrichting, de centrale rijbaan (30 km/uur regiem) kan worden gebruikt door de hulp-verlenings-diensten.

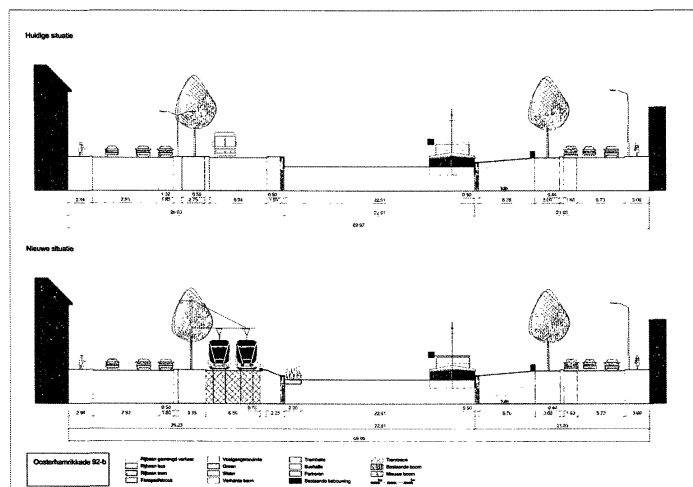
Conclusie: op basis van de inspraakreacties en het voorkeursalternatief is het voorlopig ontwerp aangepast, waarbij de trambaan op de Oosterhamrikkade, deels in het groen, deels in asfalt komt te liggen. Hulpverleningsdiensten gebruiken de route Vrydemalaan, Thomassen à Thuessinklaan, Zaagmuldersbrug en gaan vervolgens via de trambaan naar Kardinge. Het Wielewaalplein wordt zo ingericht dat de hulpverleningsdiensten er overheen kunnen.



Kaart 2. Route hulpverleningsdiensten in roze, trambaan in zwart.



Kaart 3. Oosterhamrikkade tussen Kapteynbrug en Zaagmuldersbrug (trambaan in het groen).



Kaart 4. Oosterhamrikkade tussen Zaagmuldersbrug en Oliemuldersbrug (trambaan in asfalt).

Autoroute.

De hiervoor uitgewerkte voorkeursvariant maakt het niet onmogelijk de brug over het Van Starckenborghkanaal te gebruiken voor autoverkeer. In het geval dat wordt gekozen voor het gebruik van de brug voor autoverkeer zullen wel nog maatregelen moeten worden getroffen zodat de brug deze verkeersbelasting kan dragen en het verkeer op een

goede manier verwerkt kan worden.

Met de keuze voor het voorkeursmodel zonder autoverbinding over de brug over het Van Starckenborghkanaal, kan de Oliemuldersbrug gehandhaafd blijven. Indien wel wordt gekozen voor een autoverbinding dan kan de Oliemuldersbrug in zijn huidige vorm niet gehandhaafd blijven en zal er een nieuwe brug, een extra brug of een dam moeten worden aangelegd om de aansluiting voor autoverkeer op de brug over het Van Starckenborghkanaal mogelijk te maken. Deze maatregelen vallen niet binnen de scope van het project en zullen apart gefinancierd moeten worden. Daarbij is het van belang te weten dat eertijds is gekozen voor een dam, vanuit het belang van een veilige vaarroute voor klasse Va scheepvaart in het kanaal en vanwege het beheersen van de waterkwaliteit (tegenhouden vuil water). Indien gekozen wordt voor een autoverbinding over het Van Starckenborghkanaal, dan zijn voor de autoroute verschillende opties denkbaar en mogelijk: Oosterhamrikkade noordzijde van noord naar zuid en Oosterhamrikkade zuidzijde van zuid naar noord. Ook kan worden gekozen voor tweerichtingverkeer op de beide zijden van het Oosterhamrikkanaal.

De discussie rond het gebruik van de brug over het Van Starckenborghkanaal als autoverbinding tussen de Oostelijke Ringweg en de binnenstad en het UMCG dient in een breder verband te worden gevoerd. Voor dit deel van de stad zal een uitgewerkt en goed onderbouwd integraal verkeersmodel moeten worden ontworpen dat:

- afgestemd is op de verwachte verkeersontwikkeling;
- afgestemd is op de ontwikkelingen in het gebied zoals de Oosterhamrikzone en de uitbreiding van het UMCG;
- zorgt voor een voldoende bereikbaarheid van het UMCG en het Ebbingekwartier/CiBoGa voor autoverkeer;
- inspeelt op de gedachten over een nieuw verkeerscirculatieplan voor de stad;
- rekening houdt met het sluiten van de Korrebrug voor autoverkeer.

Dit eisenpakket kan er toe leiden dat het van belang is een rechtstreekse autoverbinding aan te leggen tussen de Oostelijke Ringweg en het UMCG/CiBoGa. Door echter nu te kiezen voor een autoverbinding met de Oostelijke Ringweg is sprake van een ad hoc oplossing, die onvoldoende is ingekaderd in een totaalbeeld voor de verkeersafwikkeling. Om deze redenen wordt de discussie rond de auto-ontsluiting van het Oosterhamriktracé dan ook gekoppeld aan de herziening van de visie op de Oosterhamrikzone en niet aan de besluitvorming rond het voorlopig ontwerp van de tram.

In de stuurgroep RegioTram is met de provincie de afspraak gemaakt dat besluitvorming over een eventuele autoverbinding in gezamenlijkheid en consensus zal geschieden.

Wel is in het kader van het bestemmingsplan vereist dat er duidelijkheid is over de autoverbinding, ook binnen het tramproject de consequenties daarvan moeten worden meegenomen, bijvoorbeeld in de vorm van geluidsberekeningen. De maatregelen die vanwege de (negatieve) milieugevolgen van de eventuele autoverbinding nodig zijn, moeten in het bestemmingsplan worden geborgd. In het huidige bestemmingsplan is de autoroute opgenomen.

Conclusie: de discussie rond de auto-ontsluiting van het Oosterhamriktracé wordt gekoppeld aan de herziening van de visie op de Oosterhamrikzone en niet aan de

besluitvorming rond het voorlopig ontwerp van de tram. Het nieuwe voorkeursmodel voor het voorlopig ontwerp van de tram maakt een auto-ontsluiting via de brug over het Van Starckenborghkanaal niet onmogelijk.

Parkeren.

In het voorlopig ontwerp dat ter inspraak voorlag verdwenen ca. 100 parkeerplaatsen op de Oosterhamrikkade, omdat werd uitgegaan van een meer hoogwaardige invulling van de zone met ruimte voor een stevige bomenstructuur en andere groenvoorzieningen. Hierdoor werd het aantal parkeerplaatsen ingeperkt. Bewoners hebben daar grote problemen mee.

In het aangepaste ontwerp (op basis van het voorkeursalternatief) blijft het bestaande profiel over het grootste deel van de Oosterhamrikkade gehandhaafd en dus ook de parkeerplaatsen. Alleen op het gedeelte tussen de Singelbrug en de Kapteynbrug verdwijnen 42 parkeerplaatsen. Uit parkeeronderzoek is gebleken dat in dit gebied een ruim aanbod is aan parkeerplaatsen met een lage bezettingsgraad. Het weghalen van 42 parkeerplaatsen leidt dan ook niet tot knelpunten, waardoor compensatie voor de verdwenen parkeerplaatsen niet nodig is.

Daarnaast zijn we van mening dat ook hier een beleidswijziging zou moeten plaatsvinden in het parkeerregiem. Ook voor dit gebied zou een vergelijkbaar parkeerregiem moeten gelden als in de binnenstad.

Conclusie: vanwege het ruime aanbod en de beperkte parkeerdruk worden de te vervallen parkeerplaatsen in het deel van het Oosterhamriktracé tussen de Singelbrug en de Kapteynbrug niet gecompenseerd. De parkeerlocaties bij de Oliemuldersweg blijven gehandhaafd. Een eventuele beleidswijziging in het parkeerregiem wordt meegenomen in het reeds eerdergenoemde integrale voorstel met betrekking tot de (financiële) compensatie van op te heffen parkeerplaatsen als gevolg van de realisatie van de tram.

10. Kardinge.

Voor het voorlopig ontwerp van de tram op Kardinge is rekening gehouden met de ruimtelijke ontwikkelingsvisie Kardinge. De busdriehoek komt te vervallen en er komt een eindhalte die verder oostelijk ligt. De bushaltes worden aan de buitenzijde van dezelfde halte geplaatst, waardoor een crossplatform overstap ontstaat. De tramhalte sluit goed aan bij zowel de oude als de nieuwe ingang van het sportcomplex. De halte komt te liggen op een deel van het parkeerterrein. Hierdoor komen veel parkeerplaatsen (165) te vervallen die in de directe omgeving gecompenseerd moeten worden. Samen met het project Kardinge vindt nu een nadere uitwerking plaats voor de inpassing van de te compenseren parkeerplaatsen in het gebied.

Conclusie: als gevolg van het gedetailleerd inpassen van de tramhalte Kardinge is het voorlopig ontwerp aangepast/uitgewerkt. Voor de hierdoor vervallen parkeerplaatsen wordt samen met het project Kardinge onderzocht op welke wijze deze parkeerplaatsen in het gebied kunnen worden gecompenseerd.

Voorlopig ontwerp tracédelen 1 en 2.

Het voorlopig ontwerp van de tracédelen 1 en 2 heeft u in oktober 2010 vastgesteld. In het raadsvoorstel en tijdens de behandeling is destijds aangegeven dat op enkele onderdelen nog nader overleg of een nadere uitwerking nodig was. Dit heeft er toe

geleid dat het voorlopig ontwerp van de tracédelen 1 en 2 op enkele onderdelen aangepast wordt. Het betreft de volgende onderdelen:

1. aanlanding tram op spoor 1B van het Hoofdstation;
 - o parkeerterrein UWV Hoofdstation
 - o onderdoorgang UWV gebouw Hoofdstation
2. rijrichting Kleine Raamstraat
3. trambaan en fietspad Grote Markt
4. inrichting Kreupelstraat - Kattenhage
5. halte Boterdiep
6. kruispunt Boterdiep/Korreweg
7. Noorderstation en omgeving
8. Eikenlaan (ontsluiting Fonteinkerk)
9. Zonnelaan (parkeren en kruising Venuslaan)
10. Zernike

Onderstaand wordt kort ingegaan op de voorgestelde aanpassingen.

1. Hoofdstation.

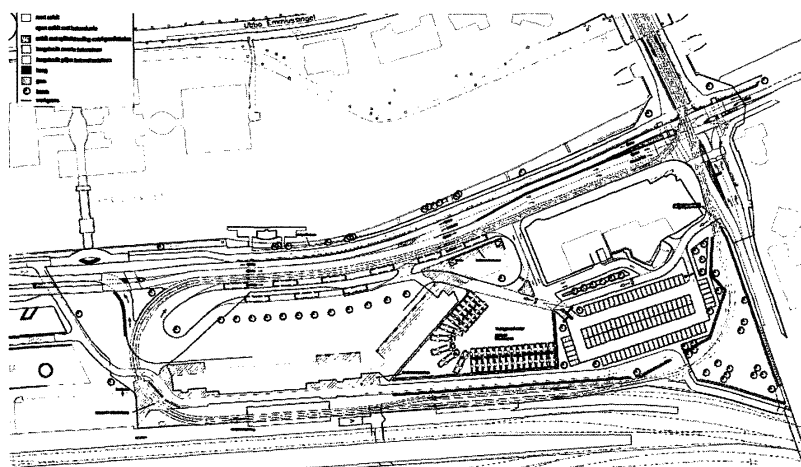
Het is voornamelijk niet gelukt spoor 1B volledig beschikbaar te krijgen voor de RegioTram per 1-1-2014. Door het groeiende aantal treindiensten (Veendam, Hanzelijn) is dat niet mogelijk. De geplande integrale aanpassing van het spoorwegknooppunt Groningen zal er toe leiden dat het spoor wel direct na 2020 beschikbaar komt, zodat het doorrijden met de tram in de regio mogelijk wordt.

Om aanlanding van de tram op het hoofdstation mogelijk te maken zonder beschikbaarheid van spoor 1B dient het voorlopig ontwerp aangepast te worden. Deze aanpassing betekent dat de trambaan direct ten noorden van het huidige treinspoor komt te liggen, op de plaats van het huidige fietspad. Het fietspad komt te liggen op de plaats van de huidige busbaan, overeenkomstig het voorlopig ontwerp. Het treinspoor van 1B wordt 50 meter ingekort en de Arriva-trein naar Veendam wordt 50 meter verplaatst. Het perron 1B wordt verbreed over het spoor heen, zodat de tram bij het verbrede spoor 1B zijn halte krijgt. Het verbrede gedeelte van 1B ligt lager dan het huidige perron, het nieuwe gedeelte sluit aan bij de hoogte van de tram (30 cm). Met een lichte helling en traptreden wordt aangesloten op het huidige perron.

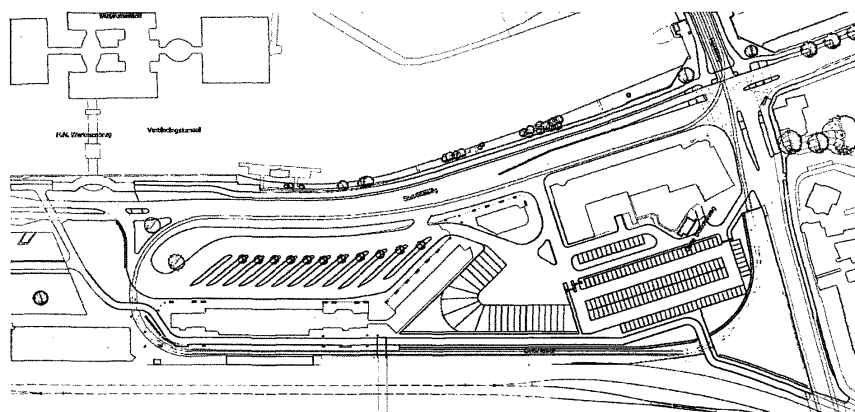
Met NS-Poort en UWV is afgesproken dat de onderdoorgang van het UWV-gebouw beschikbaar komt voor de tram door de luchtbrug te verwijderen. Wel zullen 1 of 2 kolommen verwijderd moeten worden en zal er een bouwkundige constructie moeten worden gemaakt om de kracht van het gebouw op te vangen. De hiervoor genoemde aangepaste ligging van het spoor bij 1B maakt het noodzakelijk dat de bocht van de trambaan naar het voorplein moet worden aangepast en iets krappere wordt (nl. 27 meter) dan de wenselijk geachte bocht (minimaal 30 meter).

Met NS-Poort is verder afgesproken dat het huidige aantal parkeerplaatsen ten behoeve van UWV en de spoorwegpolitie gehandhaafd dient te blijven. Het voorlopig ontwerp is daarop aangepast. Er zijn enkele tientallen parkeerplaatsen extra ingetekend, ten koste van de geplande groenzone.

Conclusie: het voorlopig ontwerp van de aanlanding van de tram op spoor 1B is aangepast aan de ligging van de tramlus vlak ten noorden van spoor 1B en de handhaving van het huidige aantal parkeerplaatsen ten behoeve van het UWV en de spoorwegpolitie.



Kaart 5. Voorlopig ontwerp Stationsgebied, oud (2009).



Kaart 6. Voorlopig ontwerp Stationsgebied, aangepast.

2. Aanpassen rijrichting Kleine Raamstraat.

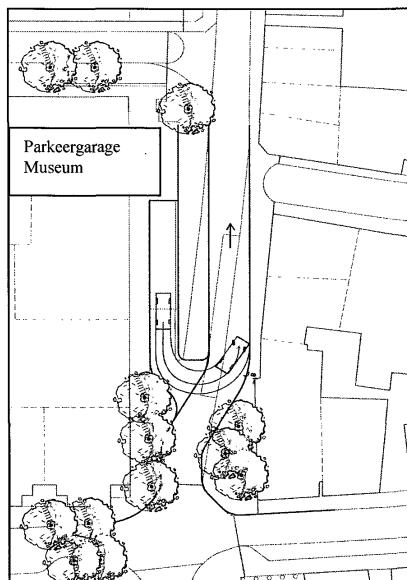
Vanwege de tram worden in het gebied Binnenstad-Zuid verkeersmaatregelen getroffen die consequenties hebben voor de verkeersafwikkeling in het gebied. Belangrijke verkeersmaatregel is dat de Herebrug straks niet meer toegankelijkheid is voor het

wegverkeer. In plaats daarvan zal het wegverkeer via het Emmaplein naar dit gedeelte van de binnenstad worden geleid. De parkeergarage Museum (ten zuiden van het Zuiderdiep) heeft een substantiële verkeersaanzuigende werking. De parkeergarage biedt plaats voor 225 voertuigen. Op basis van verkeersberekeningen wordt aangenomen dat per etmaal 700 voertuigbewegingen van en naar de garage plaatsvinden.

Uit de verkeers- en milieuberekeningen blijkt dat vanwege de afsluiting van de Herebrug de intensiteit van het wegverkeer op de Herepoortenmolendrift dusdanig toeneemt dat er geluidsisolerende maatregelen voor bebouwing langs deze en omliggende straten noodzakelijk zullen zijn. In het huidige verkeerskundig model voor de omgeving van de parkeergarage Museum is er vanuit gegaan dat het verkeer komende uit de parkeergarage Museum via de Coehoornsingel en de Ruitersstraat terug naar het Zuiderdiep wordt geleid. Dit houdt een aanzienlijke geluidsbelasting voor de betreffende straten in. Door middel van het omdraaien van de rijrichting vanuit de parkeergarage wordt dit omleiden voorkomen. Het verkeer kan dan direct vanuit de parkeergarage terug naar het Zuiderdiep. Voor het mogelijk maken van deze omleiding is een fysieke aanpassing aan de Raamstraat noodzakelijk. De kosten hiervoor zijn minder dan de geluidsisolerende maatregelen die anders voor woningen aan onder meer de Coehoornsingel en (gedeeltelijk) Ruitersstraat noodzakelijk waren geweest.

Doordat het aantal verkeersbewegingen in het gebied kan worden beperkt zijn er positieve gevolgen voor de leefkwaliteit. Er wordt minder geluid en uitlaatgassen geproduceerd door het wegverkeer dat op een efficiëntere wijze de omgeving van de parkeergarage zal verlaten. Er zijn wellicht nog wel geluidsisolerende maatregelen noodzakelijk voor een aantal woningen in de Ruitersstraat en Raamstraat.

Zowel de kosten van de geluidsisolerende maatregelen als de fysieke aanpassingen in de Raamstraat komen ten laste van het tramproject.



Kaart 7 Herinrichting Kleine Raamstraat.

Ruimtelijke consequenties omdraaien rijrichting Kleine Raamstraat.

Door het omdraaien van de rijrichting op de Kleine Raamstraat is een aantal aanvullende maatregelen nodig om het gebied bereikbaar te houden. Verkeer dat de parkeergarage uit komt rijden zal via de Kleine Raamstraat en het Zuiderdiep het gebied moeten verlaten. Vanaf de uitgang van de garage zullen zij een bocht moeten maken die met de huidige inrichting van de straat niet mogelijk is. De Kleine Raamstraat zal dus ter hoogte van de uitgang van de garage heringericht moeten worden zodat deze beweging wél mogelijk is. Om alle straten in het gebied bereikbaar te houden moet de rijrichting van de Coehoornsingel (Ruitersstraat - Kleine Raamstraat) en op de Ruitersstraat (Coehoornsingel - Herepoortenmolendrift) omgedraaid worden ten opzichte van het bestaande plan.

Conclusie: als gevolg van het omdraaien van de rijrichting op de Kleine Raamstraat wordt het voorlopig ontwerp uitgebreid met de hiervoor noodzakelijke aanvullende maatregelen.

3. Inrichting Grote Markt.

Bij de behandeling en vaststelling van het voorlopig ontwerp (kaart 8) in oktober 2010 is voorgesteld de trambaan zo dicht mogelijk tegen de (nieuwe) oostwand te leggen en is tevens verzocht de mogelijkheid van een fietsroute voor het stadhuis langs te onderzoeken. De bocht vanuit de Oosterstraat richting Grote Markt is wat krapper gemaakt, waardoor de trambaan dichterbij de oostwand komt te liggen en nu volledig parallel aan de nieuwbouw ligt (kaart 9).

Bij de behandeling en vaststelling van het voorlopig ontwerp (kaart 8) in oktober 2010 is voorgesteld de trambaan zo dicht mogelijk tegen de (nieuwe) oostwand te leggen en is tevens verzocht de mogelijkheid van een fietsroute voor het Stadhuis langs te onderzoeken. Op kaart 9 is te zien dat de bocht vanuit de Oosterstraat richting Grote Markt wat krapper is gemaakt, waardoor de trambaan dichterbij de oostwand komt te liggen en nu volledig parallel aan de nieuwbouw ligt.

De uitwerking met betrekking tot de fietsroute en de afwegingen die daarbij moeten worden gemaakt is lastig en vraagt vanwege de vele functies op en rond de Grote Markt op dit moment nog overleg met betrokkenen.



Kaart 8. VO Grote Markt (oud).

Kaart 9. Fietsroute Grote Markt en aangepaste trambaan (VO aangepast).

Conclusie: als gevolg van het verleggen van de trambaan in oostelijke richting is het voorlopig ontwerp aangepast.

4. Inrichting Kattenhage.

Het voorlopig ontwerp voor de inrichting van de Kattenhage is aangepast omdat het tracé niet meer afbuigt richting Turfsingel, maar rechtdoor gaat over de Maagdenbrug. Het effect van deze aanpassing is dat er op de Kattenhage meer ruimte ontstaat. Die ruimte kan worden gebruikt voor fietsstroken, waarmee een duidelijker en veiliger verkeerssituatie ontstaat. In het aangepaste voorlopig ontwerp zijn deze fietsstroken nu opgenomen. In de Kreupelstraat is onvoldoende ruimte voor fietsstroken. Wel is, ten koste van het trottoir, de rijbaan verbreed, waardoor meer ruimte ontstaat voor fietsers tussen het tramspoor en de rand van het trottoir.

Conclusie: het voorlopig ontwerp ter plaatse van de Kattenhage is aangepast ten behoeve van een duidelijker en veiliger verkeerssituatie. Als gevolg van het gewijzigde tracé na het besluit over de Koppelingsvariant ontstond de ruimte voor deze aanpassingen.

5. Halte Boterdiep.

Met de introductie van de koppelingsvariant draait de tram halverwege het Boterdiep op, bij de Kolendrift. Voor het Boterdiep betekent dit o.a. dat er van de oorspronkelijke twee haltes er één overblijft. Over de locatie van de halte Boterdiep is overleg gevoerd met bewoners en ondernemersorganisaties in het Ebbingekwartier. Deze organisaties hebben de voorkeur voor een zo zuidelijk mogelijk gelegen halte, centraal gelegen

binnen het Ebbingekwartier. Nadeel van een te zuidelijke ligging is dat de grotere afstand tot het winkelcentrum De Beeren/Kop Korreweg, de aansluiting op buslijn 2 en de grotere afstand tot de volgende halte (Noorderstation). Om tegemoet te komen aan de wens van het Ebbingekwartier is het voorlopig ontwerp aangepast, waardoor de halte één bouwblok zuidelijker dan oorspronkelijk voorgesteld komt te liggen, namelijk tussen de Brouwerstraat en de Pijpstraat. Dit leidt tot een voldoende centrale ligging in het Ebbingekwartier en op een redelijke afstand ten opzichte van de haltes van lijn 2 en het winkelcentrum De Beeren.

Conclusie: aanpassing van het voorlopig ontwerp ter plaatse van het Boterdiep als gevolg van het één blok in zuidelijke richting verplaatsen van de tramhalte.

6. Kruispunt Boterdiep/Korreweg.

Naar aanleiding van de verkeersonveilige situatie op dit kruispunt is in overleg met bewoners en de politie gekeken naar maatregelen voor de korte termijn die passen in het voorlopig ontwerp voor de tram. Daarnaast worden ook kleinere aanpassingen in het voorlopig ontwerp voorgesteld, waarmee een overzichtelijkere situatie voor overstekende fietsers en voetgangers gerealiseerd wordt.



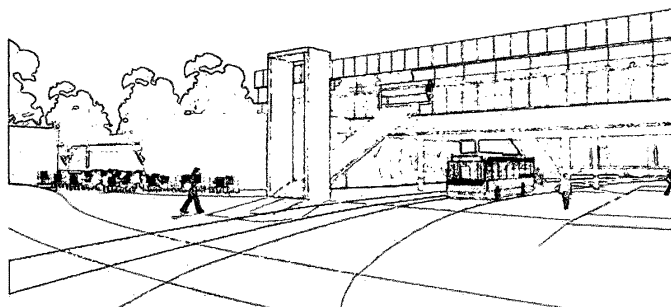
Kaart 10. Inrichting kruispunt Boterdiep/Korreweg en locatie halte Boterdiep, rechts het oorspronkelijke VO (oud) en links het aangepaste ontwerp. Haltes in blauw.

Conclusie: het voorlopig ontwerp van de kruising Boterdiep/Korreweg is aangepast ten behoeve van een overzichtelijkere situatie voor overstekende fietsers en voetgangers.

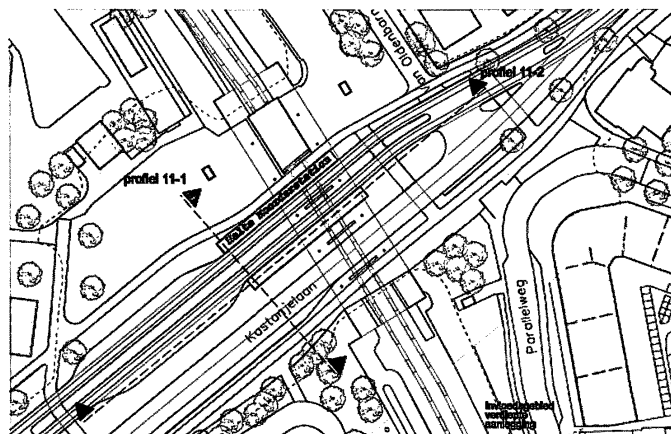
7. Noorderstation.

Op basis van de (oorspronkelijke) keuze om de bestaande horecavoorzieningen onder het Noorderstation te handhaven was een optimaal ontwerp voor de inrichting van de openbare ruimte onder het station een lastige opgave (zie kaart 12). Tijdens de inspraak is hier ook op gereageerd, daarom is in het inspraakrapport aangegeven dat een optimaliseringslag gewenst is. Inmiddels is in nauw overleg met het OV-Bureau en de provincie gewerkt aan een nieuw ontwerp. Met het aangepaste voorlopig ontwerp (zie kaart 11 en 13) realiseren we een goede keulus voor de bussen, aparte bushaltes en bufferruimte, voldoende voetgangersruimte onder het station en een veel veiliger verblijfsruimte. Het ontwerp voorziet tevens in een forse uitbreiding van het aantal fietsstallingsplaatsen. Aan de noordzijde van het station kunnen 200 fietsen worden gestald. Dit onderdeel van het programma komt gedeeltelijk voor rekening van de provincie en ProRail.

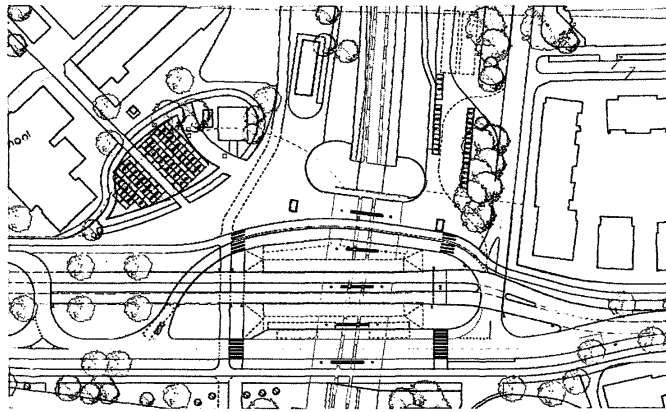
Het gevolg van dit aangepaste voorlopig ontwerp is wel dat het café onder het station moet verdwijnen. Dat kan in aangepaste vorm terugkomen, zie kaart 11 en 13. Inmiddels heeft overleg plaatsgevonden met NS-Poort. NS-Poort staat positief ten opzichte van het aangepaste voorlopig ontwerp voor het Noorderstation en gaat akkoord met sloop en nieuwbouw van de horecavoorziening. NS-Poort heeft overigens belang bij een voorziening bij het Noorderstation die zorgt voor sociale veiligheid. Overleg met omwonenden en vertegenwoordigers van de omliggende buurten wijst uit dat allen zeer positief zijn over de voorgestelde aanpassing van het ontwerp. Ook de uitbater van het café kan instemmen met de voorgestelde aanpassingen. Met hem en NS-Poort wordt nog nader overleg gevoerd over het ontwerp, het programma en de kosten.



Kaart 11. Impressie nieuwe situatie Noorderstation.



Kaart 12. VO Noorderstation oud.



Kaart 13. Aangepast ontwerp Noorderstation.

Conclusie: het voorlopig ontwerp van het Noorderstation is aangepast aan het met NS-Poort en de uitbater van de horecagelegenheid overeengekomen ontwerp.

8. Eikenlaan.

In de inspraaknota bij het voorlopig ontwerp is al aangekondigd dat nog nader overleg zou worden gevoerd met het kerkbestuur van de Fonteinkerk over de toegankelijkheid van de kerk voor toeleveranciers, gehandicaptenvervoer en bruiloft/rouwstoeten. Met het kerkbestuur zijn verschillende mogelijkheden besproken. Dit heeft geresulteerd in de volgende aanpassingen:

- er wordt een inrijmogelijkheid gecreëerd vanuit de Dierenriemstraat richting Morgensterlaan en rechtstreeks naar de kerk;
- de ventweg, die de aanrijroute vormt vanaf de Morgensterlaan naar de kerk, wordt zodanig vormgegeven dat voor fietsers duidelijk wordt dat ze hier autoverkeer kunnen verwachten;
- op het trottoir langs de ventweg naar de kerk wordt de mogelijkheid gecreëerd voor het opstellen van een stoet.

Conclusie: het voorlopig ontwerp voor wat betreft het gedeelte Eikenlaan is aangepast aan de resultaten van het overleg met belanghebbenden.

9. Zonnelaan.

Het ontwerp voor de Zonnelaan dat in het voorjaar van 2010 is gepresenteerd heeft de nodige discussie teweeg gebracht. Bewonersorganisaties en belangengroepen, zoals de Fietsersbond, bepleitten bredere en afgescheiden fietspaden, een ruimere autostrook, een smallere middenberm, handhaving van de voortuintjes en meer parkeergelegenheid op de Zonnelaan. Het honoreren van alle wensen in de beperkte ruimte die de Zonnelaan nu eenmaal heeft, is niet mogelijk. Er zullen keuzes moeten worden gemaakt. Om de keuzes goed te kunnen afwegen zijn in de inspraaknota (najaar 2010) twee modellen uitgewerkt en is destijds voorgesteld beide modellen met de buurt te bespreken, alvorens een definitieve keuze voor het ontwerp van de Zonnelaan te maken.

Bij elk van beide modellen is uitgegaan van een voldoende breed, aanliggend fietspad en een halte ter hoogte van de winkelstrip. Variant 1 gaat uit van parkeren elders in de wijk achter de Zonnelaan, waardoor de middenberm groen kan blijven en de voortuinen worden gespaard. Bij variant 2 is ruimte gemaakt voor parkeren tussen de bomen in de middenberm. Om dat op een veilige manier te kunnen realiseren is de middenberm breder gemaakt, wat ten koste gaat van de voortuinen van de appartementencomplexen aan de oostzijde van de straat.

Beide modellen zijn besproken met vertegenwoordigers van de Verenigingen van Eigenaren van de appartementencomplexen aan de oostzijde van de Zonnelaan en met de wijkraad Paddepoel. Zeer nadrukkelijk is door de bewoners de voorkeur uitgesproken voor variant 2, met parkeren in de middenberm. Men kiest voor parkeren in de Zonnelaan in plaats van de voorgestelde alternatieve mogelijkheden. Dat één en ander ten koste gaat van een deel van de voortuintjes wordt geaccepteerd.

Afweging.

Variant 1 leidt tot een aantrekkelijker en veiliger inrichting van de Zonnelaan dan variant 2. De ruime groene middenberm vormt een mooie stedelijke ruimte met een gezonde bomenstructuur. Voordeel van variant 1 is verder dat de meeste voortuintjes gehandhaafd kunnen worden. Bij variant 1 moeten parkeerplaatsen gecompenseerd worden die aan de Zonnelaan verdwijnen. Het verdwijnen van deze parkeerplaatsen heeft de nodige nadelen: geen auto meer voor de deur, grotere loopafstanden naar een parkeerplaats, de alternatieve parkeerplaatsen gaan ten koste van buurtgroen en het heeft geen draagvlak onder de bewoners.

Het parkeren in de middenberm bij variant 2 leidt tot versnippering van de ruimte en beperkt de groeiomvang van de bomen. Bovendien leidt het parkeren in de middenberm tot een vermindering van de verkeersdoorstroming op de Zonnelaan en ook op verkeersveiligheid scoort variant 2 lager vanwege mogelijke conflicten tussen parkerend en doorrijdende auto's. Het inparkeren kan leiden tot beperking van de doorstroming van het verkeer. Bij het verlaten van de auto komt men direct op de rijbaan terecht, wat gevaarlijke situaties kan veroorzaken.

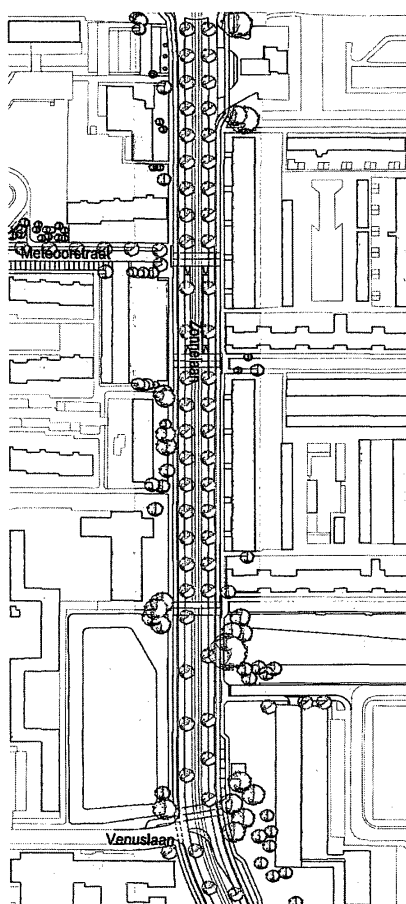
Bij de afweging tussen beide varianten weegt de ruimtelijke kwaliteit en de verkeersveiligheid het zwaarst en geven we de voorkeur aan variant 1, dus zonder parkeren in de middenberm. Dit betekent dat er parkeerplaatsen elders in de buurt moeten worden gecompenseerd. Hiervoor zal overleg met de bewoners plaatsvinden.

Kruising Venuslaan.

Naast de discussie over het parkeren speelt aan de Zonnelaan ook de bereikbaarheid van de wijk ten oosten van de Zonnelaan en de verkeersveiligheid. Bewonersorganisaties hebben in het kader van de inspraak gepleit voor een betere bereikbaarheid van dit deel van Paddepoel. Deze verzoeken zijn eerder, bij de vaststelling van voorlopig ontwerp in oktober 2010, niet gehonoreerd. Na overleg met de verkeerspolitie is het echter noodzakelijk daarop terug te komen. De verkeerspolitie geeft aan dat de bereikbaarheid van de wijk onvoldoende is en vrees verkeersonveilige situaties op de kruising met de Venuslaan.

Autoverkeer dat via de Zonnelaan vanuit zuidelijke richting komt en naar het oostelijk deel van Paddepoel toe gaat, moet via de rotonde onder de Noordelijke Ringweg rijden, om vervolgens rechtsaf de wijk in te rijden. In het voorlopig ontwerp is voor buslijn 5 de mogelijkheid gecreëerd om vanaf de Zonnelaan linksaf te slaan, de trambaan te kruisen en naar de Venuslaan te rijden. De vrees van de verkeerspolitie is nu dat ook veel automobilisten illegaal deze doorsteek gaan gebruiken. Dat kan leiden tot verkeersonveilige situaties. Daarom willen we alsnog tegemoet komen aan de wensen van de bewoners en de politie en het voor het autoverkeer wel mogelijk maken de trambaan ter hoogte van de Venuslaan over te steken. Vanuit zuidelijke richting kan autoverkeer dan vanaf de Zonnelaan bij de Venuslaan linksaf slaan en richting Paddepoel-Oost rijden. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt hier een tramwaarschuwingslicht geplaatst. Auto's kunnen oversteken als de tram voorbij is.

Conclusie: het voorlopig ontwerp voor het gedeelte Zonnelaan is aangepast aan de afweging van de resultaten van twee uitgewerkte modellen. Het voorlopig ontwerp gaat uit van model 1, zonder parkeren in de middenberm. Het voorlopig ontwerp is ook aangepast zodat de linksaf beweging voor autoverkeer ter hoogte van de Venuslaan richting Paddepoel-Oost mogelijk wordt.



Kaart 14. Aangepast ontwerp Zonnelaan.

10. Zernike.

In Zernike spelen nog een tweetal discussies die nog niet volledig zijn uitgekristalliseerd: de locatie en de ontsluiting van de P&R en het elektromagnetisch veld. Over de locatie van de P&R op Zernike en de verkeersontsluiting vindt nog overleg plaats tussen de gemeente en de RUG. Meerdere locaties worden op dit moment onderzocht. Naast een locatie vlakbij de Noordelijke Ringweg is er ook een locatie ter hoogte van het Paddebosje mogelijk. De definitieve besluitvorming rond de locatie van de P&R en de verkeersontsluiting kan er toe leiden dat de P&R-halte bij de ringweg wordt verplaatst naar een locatie iets verderop op de Zernikelaan.

De discussie rond het elektromagnetisch veld (EMC) loopt nog. Het EMC veld dat wordt veroorzaakt door het elektrisch systeem van de tram heeft effect op de gevoelige

Raadsvoorstel - 2.Voorlopig ontwerp tracédelen 3 en 4 inclusief inspraakrapport ...

23

apparatuur van enkele onderzoeksinstituten langs de lijn (SRON, Nanolab, Natuurkunde en het UMCG). Uitgangpunt is dat de onderzoeksinstituten niet worden beperkt in hun onderzoeksmogelijkheden. In nauw overleg met de RUG en UMCG wordt gezocht naar mogelijkheden om deze doelstelling te bereiken. Opties die worden onderzocht zijn aanpassen van de elektrische voeding, aanpassen van het tracé of de haltes en rijden zonder bovenleiding. Het resultaat van deze discussie kan er toe leiden dat er aanpassingen moeten plaatsvinden in het voorlopig ontwerp voor de tram.

Conclusie: het voorlopig ontwerp ter plaatse van Zernike blijft vooralsnog gehandhaafd. Besluitvorming rond de locatie en de verkeersontsluiting van de P&R en oplossingen met betrekking tot EMC kunnen echter later nog aanpassing van het voorlopig ontwerp vragen.

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

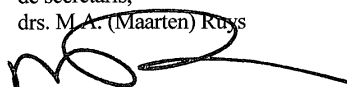
- I. kennis te nemen van het inspraakrapport Voorlopig ontwerp tracédelen 3 en 4;
- II. in te stemmen met het Voorlopig ontwerp van de tracédelen 3 en 4;
- III. in te stemmen met de uitwerkingspunten van het Voorlopig ontwerp van de tracédelen 1 en 2.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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



BIJLAGE

4f



Inspraakrapport
Voorlopig Ontwerp tracédelen 3 en 4

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
1 Inleiding	3
2 De inspraakprocedure	4
3 Inspraakreacties per thema	5
3.1 Algemeen en procedure.....	5
3.2 Fietsverkeer	6
3.3 Parkeren.....	10
3.4 Groen, ecologie en bomen.....	12
4 Inspraakreacties per gebied	13
4.1 Kattendiep	13
4.2 Schuitediep	13
4.3 Damsterdiep	16
4.4 Oostersingel.....	18
4.5 W.A.Scholtenstraat	19
4.6 Bloemsingel/Kolendrift/Boterdiep.....	21
4.7 Oosterhamrikkade – Singelbrug	22
4.8 Oosterhamrikkade – Drie modellen	22
4.9 Kardinges.....	31
Bijlagen	33
Bijlage 1: Notulen van de officiële inspraakbijeenkomst van 17 mei 2011	33

1 Inleiding

Het Voorlopig Ontwerp van de tracédelen 3 en 4 heeft van 26 april tot en met 31 mei 2011 ter inzage gelegen. Hierover zijn in totaal 70 schriftelijke reacties binnengekomen. Tijdens de inspraakavond (hoorzitting) van 17 mei hebben 16 mensen ingesproken. Alle reacties zijn in dit rapport per thema samengevat en van een reactie voorzien.

Het rapport is zo veel mogelijk geordend volgens de indeling die ook in het Voorlopig Ontwerp van de tracédelen 1 en 2 is aangehouden. In het rapport worden de reacties per thema of gebied beschreven met de namen van de insprekers.

Alle insprekers worden bij naam genoemd. De namen van alle insprekers zijn terug te vinden in de personenindex, achterin het rapport.

Dit inspraakrapport kunt u ook terugvinden op onze website: www.regiotram.nl.

2 De inspraakprocedure

Een belangrijk onderdeel van een besluitvormingsprocedure is de inspraak. Tijdens de inspraakperiode zijn belanghebbenden in de gelegenheid gesteld hun zienswijzen over het plan voor de tracédelen 3 en 4 kenbaar te maken.

Procedure

De inspraakverordening van de gemeente Groningen heeft een procedure voorgeschreven betreffende de inspraak. Deze procedure is gevolgd. Onderstaand volgt kort een overzicht van die procedure.

"Het college van B&W stelt de inspraakprocedure vast alvorens de inspraak te verlenen en legt het beleidsvoornemen met de daarbij behorende stukken ter inzage. Voorafgaand aan het ter inzage leggen van de stukken maakt het bestuursorgaan de inspraak bekend door middel van de gemeentelijke website.

Ter afronding van de inspraakprocedure maakt het college van B&W een eindverslag bestaande uit:

- een overzicht van de gevolgde procedure;
- een zakelijke weergave van de zienswijzen die mondeling en schriftelijk naar voren zijn gebracht;
- een reactie op deze zienswijzen, waarbij met redenen omkleed wordt aangegeven op welke punten de inspraak al dan niet tot aanpassing van het beleidsvoornemen heeft geleid. Het college van B&W maakt dit eindverslag op de gebruikelijke wijze openbaar."

Organisatie

De organisatie van de inspraak is een belangrijk aandachtspunt. Normaal gesproken organiseert de gemeente de inspraak van ruimtelijke ordeningsprojecten binnen de eigen gemeentegrenzen, maar het college van Burgemeester en wethouders kan de organisatie van de inspraak opdragen aan projectorganisaties. Burgemeester en wethouders hebben het project RegioTram verzocht namens hen de inspraak voor de RegioTram te organiseren. Dit rapport betreft de inspraak over het Voorlopig Ontwerp van delen van de tramlijnen 1 en 2. Van Lijn 1 gaat het om het deel tussen het Gedempte Zuiderdiep en het Boterdiep, via Kattendiep, Damsterdiep, Oostersingel en Bloemsingel. Van Lijn 2 gaat het om het tracédeel tussen de Maagdenbrug en de Bloemsingel en het gedeelte Bloemsingel – Oosterhamrikkade – Kardinge. De inspraakperiode hierover liep van 26 april tot en met 31 mei 2011.

3 Inspraakreacties per thema

3.1 Algemeen en procedure

Inspraakreacties

De heer/mevrouw R.J. Bos, C. Sinnema, S. Buiten, H. Roelfs en W. Andela zijn voor de invoering van de RegioTram, zij vinden dat er geen uitstel mag komen. Het liefst zien zij de invoering van de tram zo snel mogelijk gebeuren.

De heer/mevrouw W. Oosterhof, G.H. Oosterhof, Y.T. Oosterhof en E. Tinga vinden dat de noodzaak van de tram niet is aangetoond. Bovendien vinden zij de investering gezien de financiële situatie van de gemeente Groningen onverantwoord. Zij noemen het een verslechtering voor de bewoners en een vermindering van het openbaar vervoer, omdat de tram minder haltes krijgt dan de bus. Kortom: zij vinden dat de RegioTram niet mag komen. Ook *de heer/mevrouw O.A.B. de Rechteren, G. Schuring van Leeuwen, M.M. Franken* en *mevrouw R.H. Alkema* vinden dat. Zij vinden het onverantwoord om een tram dwars door het hart van de stad aan te leggen. Als alternatieven noemen de insprekers de trolley-bus en de elektrische bus. *De heer/mevrouw Franken* verzoekt daarnaast om een nieuw onafhankelijk onderzoek. Hij/zij vreest langdurige overlast door de bouw.

De heer/mevrouw K. van Bladeren verwacht dat de inzet van pendelpussen tussen het centrum en de St.Jansstraat, de Brugstraat, de Ebbingestraat en de Oosterstraat goedkoper en minder risicovol is dan de aanleg van een tram in het centrum van de stad. Trams kunnen dan de rand van het centrum aandoen en die verbinden met de buitenwijken. Vanaf daar kunnen reizigers op de pendelbus stappen. *De heer/mevrouw Van Bladeren* denkt dat daarmee de gehele stad aanmerkelijk beter toegankelijk wordt gemaakt.

De Bewonersorganisatie Beijum (BOB) is van mening dat – gezien de onzekerheid van doorrijden naar de regio en de diverse onzekerheden rond de financiën – uitstel van definitieve besluitvorming en de aanbesteding op zijn plaats is. Zij vindt dat er zonder het doorrijden in de regio een heel ander vervoersconcept ligt, een concept waarin de tram geen vanzelfsprekendheid is. In dat geval moet worden gekeken naar oplossingen voor de verslechteringen van het openbaar vervoer voor de wijken Beijum en Lewenborg. *De BOB* ziet liever geen overstap voor de reizigers vanuit deze wijken.

De Bewonersorganisatie Oosterpark laat weten dat, wanneer het tramproject niet door gaat, zij graag ziet dat het budget onder andere gebruikt wordt voor een goede auto-ontsluiting met de oostelijke ringweg.

Stichting Vrienden van de stad Groningen en *de Bond Heemschut* willen weten welke invloed een kabelbaan op exploitatie van de RegioTram zal hebben. Zij vragen om hier onderzoek naar te laten doen. Ook willen zij graag weten of inmiddels duidelijk is hoe op de Grote Markt het fietspad en de trambaan worden afgeschermd tijdens marktdagen.

De Groningen City Club (GCC), MKB Nederland Noord, VNO-NCW Noord, de Kamer van Koophandel Noord-Nederland en het *Hoofdbedrijfsschap Detailhandel* vinden dat de regiotram zo slank en licht mogelijk uitgevoerd moet worden. Ook vinden zij dat de RegioTram ander openbaar vervoer niet mag frustreren. Citybussen dienen in hun ogen het hart van de binnenstad te bereiken, ook in de toekomst. Ook touringcars moeten de binnenstad kunnen aandoen, vinden zij. Verder dringen ze er op aan dat in de voorbereiding en planning van de werkzaamheden rekening gehouden wordt met de eigenaardigheden van de stadse ondergrond.

De EVO (netwerkorganisatie voor logistiek en transport) maakt zich zorgen over de toekomstige situatie voor laden en lossen. In het VO moet in een aantal gevallen op het trottoir laden en lossen plaatsvinden. *De EVO* vraagt zich af of er rekening is gehouden met de ruimte die vrachtauto's nodig hebben om te manoeuvreren. De ruimte moet bovendien voldoende zijn om conflicten tussen voetgangers en vrachtauto's te voorkomen. *De EVO* vraagt om nader overleg over de punten. Verder vindt *de EVO* dat tijdens de bouwperiode de bereikbaarheid voor bevoorradend verkeer, en de daarbij horende mogelijkheid om te laden en lossen, zoveel mogelijk gegarandeerd moet zijn.

Tenslotte verzoekt *de EVO* om een realistische nadeelcompensatie voor zowel binnenstadondernemers als leveranciers en vervoerders die de binnenstad bevoorraden.

Raadsvoorstel - 2.Voorlopig ontwerp tracedelen 3 en 4 inclusief inspraakrapport ...

Reactie

De vraag of andere systemen zoals een elektrische bussen, trolleybussen of een systeem met pendelbussen niet beter zou zijn, is in eerdere fasen van het project RegioTram aan de orde geweest. Er is door de gemeenteraad van Groningen, Provinciale Staten en de Regio Groningen-Assen gezamenlijk gekozen voor het RegioTram systeem. Aan deze keuze is uitvoerig en zorgvuldig onderzoek voorafgegaan. Er zijn nu geen nieuwe feiten die maken dat deze keuze opnieuw overwogen zou moeten worden.

Wij verwachten geen effect van een eventuele kabelbaan op de exploitatie van de RegioTram, omdat de kabelbaan een andere route zal volgen dan de beide tramlijnen. De tram bedient vooral de vervoerstromen die zich afspelen tussen het Hoofdstation, de binnenstad, UMCG, Kardinge, de noordelijke stadswijken en Zernike. De kabelbaan bedient een deel van de vervoerstroam tussen Europapark – UMCG – Grote Markt, daarmee heeft de kabelbaan vooral effect op het vervoer dat buslijn 22 thans voor haar rekening neemt.

Op de Grote Markt zullen trambaan en fietspad niet worden afgeschermd. De tram rijdt hier langzaam en de bestuurder moet rekening houden met langzaam verkeer. De trambaan zal juist geïntegreerd worden in het plein, en door hoogteverschillen, kleurverschillen of ander materiaalgebruik gemarkeerd worden. Het is de bedoeling dat de trambaan op de Grote Markt gemakkelijk oversteekbaar zal zijn. Doordat de trambaan smaller is dan de busbaan in de huidige situatie, er veel minder voertuigen en overig verkeer overheen rijden en er geenabri's meer staan, zijn wij ervan overtuigd dat dit realistisch is. Een afgeschermd trambaan in het hart van de binnenstad is niet passend, en zou tot gevaarlijke situaties leiden wanneer mensen oversteken op plekken die daar niet voor bedoeld zijn.

Ook in de toekomst blijven citybussen het centrum aandoen, bijvoorbeeld via het Zuiderdiep. Bij de keuze voor de tram is bewust gekozen om op de Grote Markt geen busverkeer meer te laten komen. Een combinatie van bus en tram in het voetgangersgebied heeft nadelen, omdat de inrichting dan sterk moet worden aangepast op de aanwezigheid van de bussen. De kwaliteit en inrichting van het hart van de binnenstad zullen, door de afwezigheid van bussen, hoogwaardig uitgevoerd kunnen worden doordat bijvoorbeeld geen asfalt nodig is. Door de tram zal het aantal voertuigen op o.a. de Grote Markt en in de Oosterstraat sterk afnemen. Dit zorgt ervoor dat het rustiger wordt op straat en dat is gunstig voor bijvoorbeeld oversteekbaarheid en geluid. Ook voor touringcars is het straks niet meer mogelijk om via de Oosterstraat of de Gelkingestraat naar de Grote Markt te gaan. Touringcars kunnen wel via de Oude Ebbingestraat de binnenstad inrijden, op het Kwinkeplein kort stoppen en via de Kreupelstraat de binnenstad weer uitrijden. Ook kunnen touringcars via de Munnekeholm en via het Zuiderdiep bij de binnenstad komen.

Bij het opstellen van het VO is het laden en lossen in de binnenstad uitvoerig bekeken. Het was ook één van de redenen om destijds in de Oosterstraat tot een andere oplossing te komen, namelijk strengelspoor. Over de implementatie van de uitgangspunten ten aanzien van het laden en lossen gaat het projectbureau RegioTram graag met de EVO in gesprek.

Voor het project RegioTram wordt een nadeelcompensatieregeling opgesteld. Bedrijven en/of inwoners die door de realisatie van de Regiotram onevenredige schade leiden, kunnen in aanmerking komen voor compensatie. De regeling hiervoor zal voor aanvang van de werkzaamheden gereed zijn.

3.2 Fietsverkeer

Inspraakreacties

Mevrouw *W. Velema* stelt dat er door de RegioTram gevaarlijke verkeerssituaties voor fietsers ontstaan. Zij vindt dat de stad Groningen hierdoor en door het afsluiten van sommige straten voor fietsers minder fietsvriendelijk wordt.

De heer/mevrouw *W. Oosterhof* vindt dat de situatie voor fietsers levensgevaarlijk wordt als de tramrails in het wegdek worden aangelegd.

Mevrouw *M. van Winkel*, van de *Fietsersbond*, benoemt zes knelpunten, die volgens de *Fietsersbond* voor verbetering vatbaar zijn:

- het verdwijnen van fietspaden langs het Kattendiep. Dit belemmert de doorgang van de diepenring naar het Zuiderdiep. Ook de Oosterstraat wordt afgesloten voor fietsers. Hierdoor dreigt een deel van de oostelijke binnenstad voor fietsers onbereikbaar te worden. Dit is in strijd met de wens van de gemeente om een fietsvriendelijke stad te zijn. De *Fietsersbond* verzoekt daarom met klem om deze fietspaden te behouden. Hiermee samenhangend pleit zij ook voor fietspaden aan de noordzijde van het Zuiderdiep.

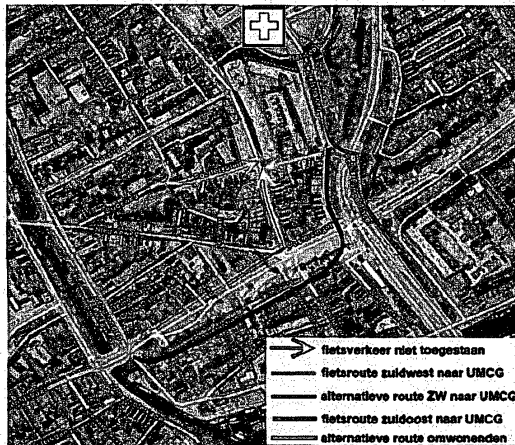
Raadsvoorstel - 2.Voorlopig ontwerp tracedelen 3 en 4 inclusief inspraakrapport ...

- de *Fietsersbond* betwijfelt het nut van een verkeerslicht bij de Steentilbrug. Voor fietsers vormt dit een extra belemmering. De *Fietsersbond* wil over de ingewikkelde verkeerssituatie rond de Steentilbrug graag in overleg met het project RegioTram.
- over het algemeen is de *Fietsersbond* blij met de situatie voor fietsers op de Oostersingel. Aan de kant van het Damsterdiep blijft maar geringe ruimte voor fietsers naast de tramrails over. Dit baart de *Fietsersbond* zorgen. Zij vraagt zich af of deze gevaarlijke situatie wel goed is op te lossen.
- als gevolg van het fietspad in twee richtingen over de Bloemsingel passeren fietsers die van de Bloemsingel naar de Vrydemalaan willen drie keer de trambaan. Om dit te voorkomen stelt de *Fietsersbond* voor om het fietspad achter de halte te leggen. Zij verzoekt het project RegioTram om hier nog eens zorgvuldig naar te kijken. Ook ziet zij graag eenzijdige fietspaden aan beide kanten van de Kolendrift.
- van de drie modellen die voor de Oosterhamrikkade worden gepresenteerd gaat de voorkeur van de *Fietsersbond* uit naar model 3. De modellen 1 en 2 zullen als gevolg van het eenrichtingsverkeer over de noordelijke kade de bereikbaarheid van de Professorenbuurt voor fietsers te veel bemoeilijken. Zij pleit dus voor tweerichtingsverkeer voor fietsers.
- de *Fietsersbond* wijst erop dat de door de gemeente toegezegde rechtstreekse fietsverbinding naar Kardingel langs het tramtracé moet worden aangelegd. Dit zou in de plannen voor het tramtracé moeten worden opgenomen.

De *Bewonersorganisatie Binnenstad-Oost* ziet ook een aantal knelpunten voor fietsers:

- het ontbreken van een fietsstrook aan het begin van de Oostersingel;
 - Mogelijke oplossingen: strengelspoor of fietsers op dat deel verbieden en omleiden of sloop van Oostersingel 2/Damsterdiep 52 voor breder wegprofiel.
- het ingewikkelde kruispunt Bloemsingel/Vrydemalaan/Kolendrift;
 - Mogelijke oplossing: fietspad Vrydemalaan recht tegenover Kolendrift laten uitkomen.
- het ontbreken van een opstelstrook ter hoogte van café Damsterdammerij voor fietsers vanuit de Steentilstraat. De *Bewonersorganisatie* stelt dat deze strook in de inspraakrapportage inrichtingsplan Damsterdiep van maart 2007 is toegezegd.
- het ontbreken van fietsstroken op het kruispunt Maagdenbrug;
 - Mogelijke oplossing: ruimte creëren door behoud eenrichtingsstructuur in de W.A.Scholtenstraat en verbod voor autoverkeer om linksaf de Maagdenbrug over te steken richting de binnenstad.

De heer *F. Nijhuis* denkt ook dat het fietsverkeer ter hoogte van Damsterdiep en Oostersingel goed en logisch omgeleid kan worden (zie afbeelding). Het gevaarlijke eerste stukje Oostersingel kan dan vrij van fietsers blijven, door een fietsverbod (zie rode pijl).



afbeelding 2: alternatieve fietsroutes richting UMCG

Afbeelding 1: Kaart bij inspraakreactie dhr. Nijhuis.

Raadsvoorstel - 2.Voorlopig ontwerp tracedelen 3 en 4 inclusief inspraakrapport ...

Verder lijkt het de *Bewonersorganisatie Binnenstad-Oost* gewenst dat het fietsverkeer vanaf het Kattendiep noordzijde kan oversteken naar het Schuitendiep. Zij vraagt tenslotte of in het kaartenboek de ruimte voor Damsterdiep 63-69 per ongeluk niet als fietspad is aangegeven.

De *Groningen City Club (GCC)*, *MKB Nederland Noord*, *VNO-NCW Noord*, de *Kamer van Koophandel Noord-Nederland* en het *Hoofdbedrijfsschap Detailhandel* denken dat een fietsroute stad uit via de zuidkant van het Damsterdiep een meer verkeersveilige oplossing biedt dan het huidige ontwerp.

Mevrouw *T.G. Stenvert* en de heer *J.K. Belgraver*, vertegenwoordiger van de *Bewoners Commissie Woonschepen Oosterhamrikkanaal*, hebben ook zorgen over de fietsroutes rond de Bloemsingel. Zij vinden dat dit gebied gevaarlijk wordt voor fietsers, omdat deze de trambaan meerdere malen moeten oversteken. Zij verwachten dat er grote aantallen fietsers de Bloemsingel zullen passeren, zoals nu bij de Antonius Deusinglaan het geval is. De situatie zoals geschetst in het VO is volgens hen een flinke achteruitgang voor de fietsers. Wat mevrouw *Stenvert* betreft moeten er bij de Bloemsingel gescheiden fietsstroken worden aangelegd.

De *Bewonersorganisatie Oosterpark* en mevrouw *T.G. Stenvert* zetten ook vraagtekens bij het eenrichtingsverkeer voor fietsers rondom het Oosterhamrikkanaal. Zijn denken dat de fietsers zich niet zullen houden aan de voorgestelde routes. De *Bewonersorganisatie Oosterpark* stelt daarom de volgende alternatieve straatindeling voor: een fietsstrook voor tegemoetkomend verkeer en een gezamenlijke baan voor auto en fiets in de andere richting. De fietsbruggen kunnen dan achterwege blijven. Ook de heer *F. Nijhuis* is met het oog op de bereikbaarheid van de Korrewegwijk tegen eenrichtingsverkeer voor fietsers, met name aan de noordzijde van de Oosterhamrikkade. Hij stelt voor om een fietspad voor twee richtingen aan de noordzijde te realiseren, dan zijn de fietsbruggen ook niet meer nodig.

Het *Buurtoverleg Professorenbuurt-Oost* (vertegenwoordigd door de heer *S. Koopmans*) vindt dat de plannen voor fietsers rond de Oosterhamrikkade een minder veilige situatie opleveren. Zeker wanneer de Gerrit Krolbrug wordt afgesloten voor fietsverkeer en de Oosterhamrikkade ook een belangrijke fietsroute wordt. De Korreweg heeft veilige fietspaden, maar daar is op de Oosterhamrikkade geen sprake van. De eenrichtingsverkeersstructuur lijkt een noodgreep om toch een soort veilig gevoel te creëren. De *Professorenbuurt* vindt dat hier geen genoegen mee genomen mag worden.

De heer *J. Jonkers* noemt de drie fietsovergangen bij de Oosterhamrikkade, waarvan twee ter hoogte van de Hamburgerstraat, overbodig. Hij denkt bovendien dat ze de verkeersveiligheid niet bevorderen. Ook de heer *J.K. Belgraver*, vertegenwoordiger van de *Bewoners Commissie Woonschepen Oosterhamrikkanaal*, maakt zich ook zorgen over de veiligheid bij de fietsoversteekplaatsen. Daarbij moet, naast aandacht voor het veilig kruisen van de trambaan, ook voldoende aandacht zijn voor het veilig kruisen van de 50km-wegen, vindt hij.

Net zoals de *Fietsersbond* pleiten *Woonstichting Nijestee*, de heer/mevrouw *H. Pijper* en de heer *J.K. Belgraver*, vertegenwoordiger van de *Bewoners Commissie Woonschepen Oosterhamrikkanaal*, voor een fietsroute over de busbaan richting Kardingse en Beijum/Lewenborg.

Reactie

Bij het maken van de ontwerpen speelt het vinden van goede oplossingen voor het fietsverkeer een grote rol. Daarbij gaat het om de bereikbaarheid, maar meer nog om de veiligheid van fietsers. Uitgangspunten daarbij zijn:

- naast een trambaan moet ruimte voor fietsers zijn (pad of strook), zodat de fietser niet voor of achter de tram of tussen de rails hoeft te fietsen;
- oversteekplaatsen moeten zoveel mogelijk haaks op de trambaan komen te liggen, zodat er goed zicht in twee richtingen is en het fietswiel niet in de rails kan raken;
- alle fietsoversteken over de trambaan moeten worden beveiligd, bijvoorbeeld door tramwaarschuwingssignalen.

Ook kijken we naar technische mogelijkheden om in bepaalde gevallen bijvoorbeeld een extra strip in de rails te leggen. Die strip voorkomt dat een fietswiel in de tramrails terecht komt.

In een enkel geval is ervoor gekozen een bestaande fietsroute op te heffen of te verleggen. Dit heeft altijd te maken met het feit dat er geen verkeersveilige oplossing mogelijk is op de bestaande route. Een voorbeeld daarvan is het Kattendiep. Fietsers op het Schuitendiep komend vanuit noordelijke richting kunnen niet meer via het Kattendiep naar het Zuiderdiep. Zij moeten via de Steentilstraat. Via de Kleine

Raadsvoorstel - 2.Voorlopig ontwerp tracédelen 3 en 4 inclusief inspraakrapport ...

Peperstraat en de parallelweg op het Kattendiep zijn de Peperstraat en de Oosterstraat nog wel bereikbaar. De parallelweg is in twee richtingen te berijden voor fietsers. De belangrijkste reden waarom het laatste stuk fietspad naar het Zuiderdiep niet wordt aangelegd is de veiligheid. Fietsers komen dan namelijk uit op de onoverzichtelijke kruising Oosterstraat/Zuiderdiep. Op deze kruising komen twee tramlijnen samen uit drie richtingen. Fietsers vanuit het Kattendiep zouden die trambanen schuin moeten oversteken om op het fietspad aan de zuidkant van het Zuiderdiep uit te komen. Ook zouden sommige fietsers wellicht de Oosterstraat ingaan, waar dan geen fietsvoorzieningen meer zijn. Veel veiliger is het om de fietsers via de Steentilstraat te laten rijden. Deze straat wordt autoluw. De fietser komt dan bovendien rechtstreeks uit op het fietspad in twee richtingen aan de zuidkant van het Zuiderdiep.

Op het Zuiderdiep is om dezelfde reden gekozen voor fietspaden in twee richtingen aan de zuidzijde. Fietsers kunnen zonder de trambaan te kruisen in oost-west richting rijden en komen niet op de onoverzichtelijke kruising Oosterstraat-Zuiderdiep tussen de trams terecht. De noordzijde van het Zuiderdiep wordt daarmee als het ware de rand van het voetgangersgebied, met meer mogelijkheden voor een aantrekkelijke inrichting voor voetgangers en ruimte voor terrassen. De Gelkingestraat wordt een fietsstraat, die in twee richtingen de Grote Markt en het Gedempte Zuiderdiep verbindt. Op het Zuiderdiep, aan de voet van de Gelkingestraat, kunnen fietsers de trambaan op een overzichtelijk plaats haaks oversteken. Dit ontwerp is in 2010 vastgesteld bij de besluitvorming over de tracédelen 1 en 2, waarbij de inbreng van de *Fietsersbond* ook onderdeel is geweest van de discussie. Toen is door de raad besloten tot aanleg van een fietsroute in twee richtingen over de zuidzijde van het Zuiderdiep. Dit is nu geen onderdeel meer van de inspraak.

De opmerking dat men graag een oversteek voor fietsers zou zien vanaf het Kattendiep noord (parallelweg) naar het Schuitendiep is in het ontwerp opgenomen.

In verband met de doorstroming en veiligheid is het wenselijk om ook bij de Steentilbrug een verkeerslicht (VRI) te plaatsen. Omdat zowel de fietsstromen als de te kruisen autostromen druk zijn, is er een reële kans dat de ruimte tussen de twee autostromen te klein wordt om alle fietsers opstelruimte te bieden om de tweede autostroom bij de Steentilstraat te kruisen. Bijkomend risico is dat dan ook de trambaan door fietsers bezet is. Het voorstel is dus om fietsers van het Damsterdiep naar de Steentilstraat in één keer het Schuitendiep te laten passeren met behulp van VRI's. Over deze oplossing gaan wij graag nog met de *Fietsersbond* in gesprek.

Wij zijn het eens met de *Bewonersorganisatie Binnenstad-Oost* dat de oversteeksituatie bij café Damsterdammertje nog niet optimaal is ontworpen. Er is een aangepast ontwerp gemaakt, waarbij de verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt is. Er wordt gestreefd naar zoveel mogelijk opstelruimte, korte oversteken en goed zicht op de kruisende verkeersstromen. Dit aangepaste ontwerp is opgenomen in het herziene kaartenboek voor de tracédelen 3 en 4.

De suggestie om al het fietsverkeer via de zuidzijde Damsterdiep te leiden is niet inpasbaar in de huidige ruimte. Een in twee richtingen bereden fietspad aan de zuidzijde betekent dat de auto's in twee richtingen over de noordzijde moeten. Er is anders onvoldoende ruimte. Dit betekent een groot verkeersafwikkelingsprobleem bij het kruispunt met de Europaweg en meer belemmeringen in de afwikkeling/rijtijd van de tram. Bovendien is de straat met twee richtingen autoverkeer op de noordzijde veel moeilijker over te steken. De winkels aan de noordzijde zijn daardoor moeilijk bereikbaar vanaf het Damsterplein.

De *Bewonersorganisatie Binnenstad-Oost* vraagt of in het kaartenboek de ruimte voor Damsterdiep 63-69 per ongeluk niet als fietspad is aangegeven, het betreft hier een stukje ontsluitingsweg voor autoverkeer, gecombineerd met fietsverkeer. Dat is echter niet het geval: de kaart klopt.

Bij het begin van de Oostersingel is er voor fietsers komend vanuit de richting Europaweg inderdaad beperkt ruimte beschikbaar. Met de *Fietsersbond* en de *Bewonersorganisatie Binnenstad-Oost* zijn wij van mening dat deze situatie niet ideaal is. Wij denken dat dit om twee redenen tot een acceptabele situatie zal leiden:

- het aantal fietsers is hier beperkt. Veel fietsers richting Oostersingel kiezen vanaf de kruising Damsterdiep-Europaweg een andere route via bijvoorbeeld het Hanzeplein of de Steentilkade.
- door de verkeerslichten rijden trams en fietsers niet gelijktijdig op de kruising. Wanneer er een tram aankomt zal deze groen licht krijgen en de Oostersingel in draaien. Fietsers moeten dan wachten. Zij krijgen daarna weer groen en rijden achter de tram aan.

Raadsvoorstel - 2.Voorlopig ontwerp tracedelen 3 en 4 inclusief inspraakrapport ...

De suggestie om bebouwing in de Oostersingel te slopen hebben wij overwogen. Wij denken echter dat deze ingrijpende optie niet in verhouding staat tot het probleem. Stregelspoor is hier niet mogelijk, omdat er met name op het Damsterdiep geen mogelijkheid is om trams te laten wachten. Een wachtende tram kan ervoor zorgen dat ook het autoverkeer stil komt te staan, wat vervolgens kruisingen kan blokkeren.

Wij begrijpen de suggestie van de *Fietsersbond* om op de Bloemsingel het fietspad achter de halte langs te leggen. Op die plek is er echter geen ruimte, omdat de halte al op het terrein van het UMCG ligt, dicht bij bestaande bebouwing. Het verschuiven van de halte en rails kan hier niet vanwege de boogstralen van de bochten naar de Kolendrift en de W.A.Scholtenstraat. Ook liggen er ondergronds op de Bloemsingel veel grote leidingen (onder meer een hoogspanningsleiding). Daar kan geen trambaan op worden aangelegd. Verlegging zou leiden tot extreem hoge kosten. Hierdoor zijn de mogelijkheden rondom de Bloemsingel beperkt.

Op de Kolendrift is onvoldoende ruimte om aan beide zijden van de trambaan een fietspad aan te leggen. Eén fietspad in twee richtingen neemt namelijk minder ruimte in dan twee fietspaden in één richting. De hoge rand van de parkeergarage en het monumentale pand in de Kolendrift beperken de beschikbare ruimte. Daarnaast is de ligging van de trambaan een gevolg van de krappe situatie in de Bloemsingel door de kabels en leidingen, de bochten en de halte. De suggestie om het fietspad van de Vrydemalaan recht tegenover de Kolendrift te laten uitkomen vinden wij uit het oogpunt van veiligheid geen verbetering. In het ontwerp streven we ernaar om de hoeveelheid oversteken te beperken, zoveel mogelijk te bundelen en haaks over de trambaan te laten lopen. In het voorstel van de *Fietsersbond* zouden er twee fietsoversteken ontstaan.

Wij denken niet dat de situatie op de Maagdenbrug onveilig wordt doordat er een systeem wordt ingevoerd met vier richtingen groen voor fietsers. Hierdoor rijden fietsers gescheiden van het overige verkeer en de tram over de brug. Op de brug zelf zijn zodoende geen fietsstroken noodzakelijk.

De genoemde bezwaren tegen eenrichtingsverkeer voor fietsers bij de Oosterhamrikzone kunnen wij onderschrijven. Wij hebben mede daarom niet gekozen voor de varianten 1 en 2, met eenrichtingsverkeer voor fietsers. De belangen van het fietsverkeer en de ingrijpende maatregelen die nodig zouden zijn om hiervoor een oplossing te vinden hebben bij deze afweging een belangrijke rol gespeeld.

Bij het ontwerp is onderzocht of het mogelijk is om op de busbaanbrug naast de tram ook fietsers in te passen. Dat zou een rechtstreekse fietsverbinding Oosterhamrikkade-Kardinge mogelijk maken. De busbaanbrug is echter te smal om fietsers naast de tram toe te laten. Voor een fietsverbinding zal dus een afzonderlijke brug aangelegd moeten worden direct naast de busbaanbrug. Dit behoort niet tot het project RegioTram. Het is aan de gemeente Groningen om het belang van een nieuwe fietsverbinding te bepalen en al dan niet op te nemen in haar meerjarenprogramma verkeersmaatregelen.

3.3 Parkeren

Inspraakreacties

Mevrouw *H.J. Menninga* vraagt of er rekening wordt gehouden met de afname van het aantal parkeerplaatsen in de omgeving van het Schuitendiep. Zij is erg blij met de gastenparkeerkaart en ziet graag dat bezoek in de toekomst ook met lage kosten in de buurt kan parkeren. Ook mevrouw *E.C. Reinink* vindt het van belang dat haar bezoekers voor een laag tarief in de buurt kunnen parkeren.

De heer/mevrouw *W.D.H. van der Reyd*, de heer *B.M. Seijdel* en mevrouw *J.C. Seijdel-de Boer* maken zich zorgen over het parkeren op de Oostersingel. Zij merken op dat het in de wijk al erg druk is en verwachten een tekort aan parkeerplaatsen. Als mogelijke oplossingen stellen zij voor om óf het parkeren alleen voor vergunninghouders te maken óf te regelen dat vergunninghouders (met bewoners- of bezoekerspassen) op het terrein van het UMCG mogen parkeren. De heer/mevrouw *M.M. Franken* deelt die zorgen over het parkeren aan de Oostersingel. Hij/zij vraagt zich ook af of dit een effect heeft op de waarde van de huizen.

Mevrouw *M. van Veen-de Haan* vraagt of er ook rekening gehouden wordt met het mogelijk verdwijnen van parkeerplaatsen langs de diepenring. In dat licht ziet zij graag dat er plaatsen aan de W.A.Scholtenstraat blijven. Ze vraagt ook of het eventueel mogelijk is om in de parkeergarage Bleekveld een aantal plaatsen voor bezoekers te realiseren. Ook de heer *J. Bokma* komt met ideeën om de parkeerproblemen te verminderen. Zo stelt hij voor om de Bloemstraat en het eerste stuk van de De Langestraat puur te gebruiken voor bewonersparkeren. Er moet wel goed rekening worden gehouden met laden en lossen, vindt

Raadsvoorstel - 2.Voorlopig ontwerp tracedelen 3 en 4 inclusief inspraakrapport ...

de heer *Bokma*. Hij vraagt ook om bewoners te betrekken bij de detailinrichting, om daarmee te komen tot een optimaal resultaat. Ten slotte adviseert hij om als volgt met parkeervergunningen om te gaan:

- maximaal één straatvergunning per woning;
- niet meer vergunningen dan er parkeerplaatsen zijn;
- geen straatvergunning verlenen als aanvrager een plek in een buurtstalling heeft;
- nieuwe aanvragers komen in aanmerking voor een plek in een buurtstalling, dus geen straatparkeren;
- Zij kunnen ook op een wachtlijst komen voor straatparkeren. Eenmaal bovenaan die lijst kunnen zij overstappen naar (goedkoper) straatparkeren.

Ook de *Bewonersorganisatie Binnenstad-Oost* maakt zich hard voor de parkeerplekken in dit deel van de stad. Zij wil compensatie (op straat) voor de vele parkeerplaatsen die komen te vervallen. Ze vindt dat bewoners die nu zo'n zestig euro per jaar betalen voor straatparkeren niet verwezen mogen worden naar een buurtparkeergarage waarvoor ze zo'n zeventig euro per maand moeten betalen. De heer *P.A. Klijnstra* vindt deze kostenverhoging ook niet acceptabel.

Mevrouw *M. Mendel* vindt het verdwijnen van parkeergelegenheid aan de Oosterhamrikkade ondenkbaar. Zij is van mening dat dit pas kan wanneer de parkeerproblemen bij het UMCG opgelost zijn. Nu parkeren werknemers van het UMCG 's ochtends hun auto langs de Oosterhamrikkade, aldus mevrouw *Mendel*. De heer *F. Nijhuis* komt met de suggestie om parkeren aan de tramkant van de weg, naast/in het groen, mogelijk te maken. Hulpdiensten kunnen dan bij calamiteiten gebruik maken van het fietspad aan de woningkant, aldus de heer *Nijhuis*.

Het *Buurtoverleg Professorenbuurt-Oost* (vertegenwoordigd door de heer *S. Koopmans*) vindt dat alle parkeerplekken die aan de Oosterhamrikkade verdwijnen moeten worden gecompenseerd. Er is nu al een hoge parkeerdruk, met name 's avonds. Dat is het gevolg van toegenomen autobezit van bewoners in de wijk zelf. Tijdelijke parkeerplekken en de invoering van betaald parkeren lost volgens de *Professorenbuurt* niet genoeg op. Als bewoners ver van huis moeten parkeren geeft dat een onveilig gevoel. De *Professorenbuurt* wil dus graag dichtbij nieuwe, permanente parkeerplekken gerealiseerd zien.

De heer *J.K. Belgraver*, vertegenwoordiger van de *Bewoners Commissie Woonschepen Oosterhamrikkanaal* meldt dat de commissie geen voorstander is van het verdwijnen van straatparkeerplaatsen langs de Oosterhamrikkade. Zij vindt dat wanneer men in toekomst in buurtgarages moet parkeren, dit niet meer mag kosten dan de prijs van een straatparkeerplaats.

De *Bewonersorganisatie Oosterpark* vindt dat onduidelijk is wat de gevolgen zijn van de modellen voor de Oosterhamrikkade voor parkeren. Zij stelt dat de parkeerdruk in de Oosterparkwijk hoog is. Uitgangspunt zou wat haar betreft dan ook moeten zijn dat er geen straatparkeerplaatsen verdwijnen. Ook wil de *Bewonersorganisatie* graag dat voorkomen wordt dat bewoners van de Korrewegwijk uitwijken naar parkeerplaatsen in de Oosterparkwijk.

Reactie

Voor het verdwijnen van de parkeerplaatsen op de Oostersingel, de W.A.Scholtenstraat en de Bloemsingel moet een goede oplossing voor de bewoners en bedrijven in binnenstad-oost worden gevonden. In totaal verdwijnen er vijftig parkeerplaatsen in de openbare ruimte. De parkeerdruk in het gebied is hoog en de ruimte in het gebied is schaars. Wij zoeken naar oplossingen en onderzoeken de mogelijkheid om bewoners die door de tram hun parkeerplaats kwijtraken tegen gereduceerd tarief de auto in één van de gemeentelijke parkeergarages te laten stallen. Daarbij zullen ook de door de heer *Bokma* voorgestelde aanpassingen van het verkeersregiem worden betrokken. In de loop van 2011 zullen, samen met het Parkeerbedrijf van de gemeente, voorstellen uitwerken en bespreken met de bewonersorganisaties van binnenstad-oost.

In het voorliggende ontwerp verdwijnen er aan de Oosterhamrikkade geen parkeerplaatsen tussen de Kapteynbrug en de Oliemuldersbrug. Op het eerste deel van de Oosterhamrikkade (ter hoogte van Europcar) verdwijnen veertig parkeerplaatsen. Uit parkeeronderzoek blijkt dat de beschikbare parkeerplaatsen slechts beperkt worden gebruikt. Er blijven voldoende parkeerplaatsen over om aan de huidige parkeervraag te kunnen voldoen. Compensatie van de veertig parkeerplaatsen die verdwijnen vinden wij dan ook niet noodzakelijk. Langs het middendeel van de Oosterhamrikkade (tussen Kapteynbrug en Zaagmuldersbrug) zullen geen vaste parkeerplaatsen verdwijnen. Wel verdwijnt de mogelijkheid om op zondagen aan de noordzijde van de straat te parkeren. De 35 parkeerplaatsen die hier niet meer kunnen worden gebruikt komen terug aan de overzijde van het water, aan de Oosterhamrikkade zuidzijde.

3.4 Groen, ecologie en bomen

Inspraakreacties

De *Bewonersorganisatie Binnenstad-Oost* wil dat de bomen die uit de buurt verdwijnen ook in de buurt, op een zichtbare plek, teruggeplaatst of gecompenseerd worden. De wijk heeft al weinig groen en zit niet te wachten op verder afname van het huidige groen. Zij laat weten dat zij geen baat heeft bij terugplaatsing in bijvoorbeeld *Ulgersmaborg*. Ook de heer *B.M. Seijdel* en mevrouw *J.C. Seijdel-de Boer* vragen zij zich af wat er met de oude bomen in de *Oostersingel* gaat gebeuren. Zij willen graag weten of het groen dat voor de tram verwijderd moet worden, ook gecompenseerd wordt. Dit is ook een vraag van de heer/mevrouw *M.M. Franken*.

Mevr. *T.G. Stenvert* vraagt of de rozenbottelstruiken in de middenberm van de *Oosterhamrikkade* vervangen kunnen worden. Deze zijn volgens mevrouw *Stenvert* in de winter kaal en niet 'groen'.

Reactie

In de *Oostersingel* en *Bloemsingel* verdwijnen 54 bomen door de komst van de tram. Drie waardevolle bomen kunnen mogelijk verplant worden in de directe nabijheid, de zoeklocatie is kruising *Hanzeplein-Oostersingel*. In de *Oostersingel* en *Bloemsingel* komen circa veertig nieuwe bomen terug. Er is gestreefd naar compensatie van zoveel mogelijk bomen op de locatie waar ze ook daadwerkelijk verdwijnen. In *Binnenstad-Oost* is dat grotendeels gelukt. Elf bomen moeten elders gecompenseerd worden.

In het voorgestelde model voor de *Oosterhamrikkade* ligt de trambaan tussen weg en water deels in het groen. De groenzone kenmerkt zich deels door een grasmat waarin de trambaan ligt en een bomenrij. Vanaf de *Zaagmuldersbrug* tot de *Oliemuldersbrug* ligt de trambaan in een asfaltbaan, omdat op dit deel ook de hulpverleningsdiensten gebruik maken van de trambaan.

4 Inspraakreacties per gebied

4.1 Kattendiep

Inspraakreacties

De heer/mevrouw *K. van Bladeren* maakt zich zorgen over het effect van de tramrails en bovenleiding bij zijn/haar pand op het Kattendiep/Schuitendiep. Hij/zij verwacht dat dit het pand visueel zal beschadigen en dat de aanleg en het gebruik van de tram bovendien bouwkundige schade aan het pand zal veroorzaken. De heer/mevrouw *Van Bladeren* vraagt daarom om visuele vastlegging van de huidige situatie en een goede regeling voor mogelijke schade. Hij/zij stelt ook dat de grond rond het Kattendiep verzakt en dat daar goed naar gekeken moet worden.

De *EVO* (netwerkorganisatie voor logistiek en transport) maakt zich zorgen over de bevoorrading van de horecaondernemers aan het Kattendiep. Ze vraagt dit omdat deze bevoorrading gebonden is aan specifieke eisen (veelal gekoeld/diepgevroren). De *EVO* stelt dat bevoorrading daardoor niet altijd kan plaatsvinden tijdens reguliere venstertijden. Zij vraagt daarom hoe bevoorrad kan worden wanneer het terras al is opgebouwd.

Reactie

Er zijn op dit moment bij de gemeente geen gevallen van verzakking bij het Kattendiep bekend. Voor de start van de werkzaamheden zal een bouwkundige onderzoek plaatsvinden, waarbij de huidige situatie van de panden wordt vastgelegd.

De bevoorrading van het Kattendiep is uitgebreid besproken met de ondernemers aan het Kattendiep. In goed overleg is voor deze oplossing gekozen, naar tevredenheid van de betrokken ondernemers. De ondernemers geven aan dat de bevoorrading ook nu al voor elf uur 's ochtends plaatsvindt. De vraag is overigens of er voor het gehele Kattendiep venstertijden worden ingesteld; mogelijk is dit niet nodig. Wij nodigen de *EVO* (netwerkorganisatie voor logistiek en transport) graag uit voor een gesprek over de bevoorrading in de binnenstad, waarbij we ook het Kattendiep nader kunnen bespreken.

4.2 Schuitendiep

Inspraakreacties

De heer *J. Griffiths* meent dat de voor het Schuitendiep gepresenteerde twee modellen het al beschadigde aanzien van de Steentilbrug nog verder aantasten. Hij pleit ervoor de tramlijn alsnog door de Steentilstraat te leiden. Daarmee worden twee scherpe bochten in het tracé voorkomen en het biedt mogelijkheden voor vernieuwing van de Steentilbrug en het maakt bovendien de Ramblas goed mogelijk. Naar het voorbeeld van de Leidschestraat in Amsterdam kan de tramlijn met een strengelspoor probleemloos door de smalle Steentilstraat worden gelegd, meent spreker.

De heer *Griffiths* wil graag de kosten van deze variant ten opzichte van de voorliggende modellen zien. De volgende tegenargumenten vond de heer *Griffiths* niet overtuigend: de Steentilstraat is te smal, er is sloop van woningen nodig, strengelspoor is niet mogelijk en een hogere brug over het Schuitendiep is lastig voor de tram. De heer *Griffiths* vraagt om nadere onderbouwing van deze argumenten. Mocht de gemeente toch kiezen voor een overkapping van het Schuitendiep dan vraagt hij de garantie dat bij de aanleg van het plein een publieksfunctie wordt vermeden, in verband met geluidsoverlast.

Stichting Vrienden van de stad Groningen en de *Bond Heemschut* vinden beide modellen voor het Schuitendiep onvoldoende. De aantasting van het beschermd stadsgezicht is wat hun betreft te groot. Ze wijzen om bovengenoemde redenen een regiotram door de binnenstad af. De impact van de tram staat hun inziens haaks op de uitgangspunten van het Bestemmingsplan Binnenstad, waarin staat dat o.a. de Grote Markt en de diepenring zoveel mogelijk gehandhaafd en versterkt moet worden.

De heren *J. Jonkers*, *W.H.R. Verment*, *O.O.W. Hematang* en *H.H. Horst* en de heer/mevrouw *M.R. Pliester*, *W. Oosterhof*, *Y.T. Oosterhof*, *A. Drenth* en *J. Boekeloo* en de dames *H.J. Menninga*, *G. Hematang-Hoogeveen*, *E.C. Reinink*, *M. Hoegen-Dijkhof* en *R.H. Alkema* uiten hun voorkeur voor het model van het Schuitendiep met behoud van zoveel mogelijk water. Een plein vinden zij een slecht plan. Als argumenten noemen zij dat een plein zonde is voor de continuïteit van de diepenring, dat het niet strookt met de gemeentelijke plannen voor de diepenring, dat het Schuitendiep zien unieke aanblik verliest, dat het minder aantrekkelijk is voor watertoeristen en dat het als plein niet goed bruikbaar zal zijn doordat de tram er overheen rijdt. *W. Oosterhof* en *Y.T. Oosterhof* stellen daarbij dat activiteiten op het mogelijke nieuwe plein voor veel geluidsoverlast kunnen gaan zorgen. De dames *H.J. Menninga*, *E.C. Reinink* en *R.H. Alkema* en

Raadsvoorstel - 2.Voorlopig ontwerp tracedelen 3 en 4 inclusief inspraakrapport ...

de heer/mevrouw *K. van Bladeren* pleiten voor behoud van dit deel van de historische binnenstad dat, als Rijksmonument, volledig in het beschermd stadsgezicht ligt. Daarbij ziet mevrouw *M. Hoegen-Dijkhof* graag meer groen rond het Schuitediep verschijnen.

De heer/mevrouw *K. van Bladeren* en de heer *O. Kloosterman* vinden de deksel geen goede optie en beschouwen dit als een onaanvaardbare aanslag op het Schuitediep. Maar zij vinden ook de optie met versmald water matig. Het overgebleven water is minimaal en de nadelen van de brug zijn onmiskenbaar. *Kloosterman* pleit voor afleesbare samenhang tussen het Schuitediep en het Winschoterdiep door zichtbare continuïteit van het water. Hij vindt dat hiervoor het aantal en de grootte van de bruggen geminimaliseerd moet worden. *Van Bladeren* vreest daarnaast dat de bomen niet kunnen blijven staan.

De *Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE)* vindt het model met de tramrails op de westkade niet ondenkbaar. Het water dat overblijft vindt zij minimaal. De brug tegenover het Kattendiep zou volgens de *RCE* smaller kunnen. Ten aanzien van de overkluizing is de *RCE* uitermate terughoudend. Zij vraagt zich af welke betekenis een plein hier heeft voor de stad en wat de toegevoegde waarde is. Zij vindt dat het historische grachtenstelsel geen geweld mag worden aangedaan en dat de historische kademuren moeten worden beschermd. Bovendien moet volgens de *RCE* de visuele relatie met het water zo duidelijk mogelijk blijven. Al met al pleit de *RCE* voor een derde model en vraagt om deze uit te werken en als alternatief mee te nemen.

In model 3 van de *RCE* staat het volgende centraal:

- optimale beleefbaarheid van het water;
- minimale aantasting van de kademuren;
- eigentijdse, hoogwaardige invulling van de plek waar de tram de oude stad verlaat, het water kruist en de nieuwe stad inrijdt.

De *RCE* denkt dat dit mogelijk is door een transparante brug voor de tram die diagonaal het Schuitediep oversteekt. Daarbij komt dan een smalle autoverkeersbrug, recht tegenover het Kattendiep. Ook de bestaande Steentilbrug, voor zover de brugdelen niet beschermd zijn, zou wat de *RCE* betreft een smallere profilering kunnen krijgen. Ook de *Bewonersorganisatie Binnenstad-Oost* ziet geen noodzaak voor de verbreding aan de zuidzijde tussen de Winschoterkade en 't Voormalig Klein Poortje.

De *Groningen City Club (GCC)*, *MKB Nederland Noord*, *VNO-NCW Noord*, de *Kamer van Koophandel Noord-Nederland* en het *Hoofdbedrijfsschap Detailhandel* denken dat het afsluiten van de rijrichting Winschoterkade – Schuitediep-oost de drukte op het Griffetracé nog verder zal doen toenemen, zeker omdat de route Hereweg ook is afgesloten.

De heer/mevrouw *R.J. Bos*, *C. Sinnema*, *S. Buiten*, *H. Roelfs*, *W. Andela*, de heer *F. Nijhuis* en de heer/mevrouw *H. Pijper* vinden een deksel op het Schuitediep de beste oplossing. Een extra halte zou nog meer waarde toevoegen aan het gebied, zo stelt *Pijper*. Deze halte ligt dan precies op de rand van de binnenstad en bovendien vlakbij de parkeergarage Damsterdiep. Een halte op het Damsterdiep zou ook een mooie optie zijn. De heer *F. Nijhuis* denkt bovendien dat een overkluizing nieuwe ontwikkelingskansen biedt. Hij denkt dat zowel aan de boven- als onderkant van het plein kansen ontstaan om het iets bijzonders te geven. De heer *F. Nijhuis* maakt zich wel zorgen over de verkeersveiligheid bij de Steentilbrug. Hij heeft daarom een schets van een mogelijke oplossing gemaakt en vraagt of deze kan worden meegenomen in de aanpassing van het ontwerp.

De *Groningen City Club (GCC)*, *MKB Nederland Noord*, *VNO-NCW Noord*, de *Kamer van Koophandel Noord-Nederland* en het *Hoofdbedrijfsschap Detailhandel* spreken hun voorkeur uit voor een overkluizing over het Schuitediep.

De *Koninklijke Groningse Roeivereniging 'De Hunze'* verzoekt om bij overkapping van het Schuitediep rekening te houden met rondvaartboten én roeiboten. De roeiboten hebben een doorvaartbeedte nodig van zo'n 7 meter.

De heer *F.J. Uijen* van *Rondvaartbedrijf Kool* vraagt of er rekening wordt gehouden met de doorvaarthoogte van rondvaartboten van 1.70 meter. Ook wil hij graag weten of de rondvaartboten tijdens en na de bouw kunnen varen.

De heer *E. Meiboom*, vertegenwoordiger van 't *Pannekoekschip*, vraagt of in de plannen rekening kan worden gehouden met het terras van het 't *Pannekoekschip*. Dit terras staat niet in de tekeningen van het Voorlopig Ontwerp.

Raadsvoorstel - 2.Voorlopig ontwerp tracédelen 3 en 4 inclusief inspraakrapport ...

De *Bewonersorganisatie Binnenstad-Oost* vraagt wat er gebeurt met het urinoir van Bouma dat nu aan het Schuitendiep staat.

De *EVO* (netwerkorganisatie voor logistiek en transport) vraagt zich af hoe de toekomstige verkeersdoorstroming op het Schuitendiep en de kruispunten met de aanliggende straten zal zijn. Het Schuitendiep is een belangrijke toegangsweg richting de binnenstad en de diepenring. De *EVO* hecht hier grote waarde aan een goede doorstroming voor het bevoorradend verkeer. Zij dringt er daarom op aan dat er bij de uitwerking voldoende aandacht aan wordt besteed.

Reactie

De vraag of de Steentilstraat een beter alternatief zou zijn (één richting, twee richtingen of strengelspoor) is uitgebreid aan de orde geweest in het kader van de tracékeuze in 2010. De voor- en nadelen zijn hierbij op een rij gezet. De breedte van de straat en de functie van de Steentilstraat voor ondernemers en winkeland publiek en de hoofdfietsroute zijn hierbij doorslaggevend geweest. Op basis van dat onderzoek is in 2010 het besluit genomen om het tracé door het Kattendiep te leiden. Dit is geen onderdeel meer van de inspraak. Voor de volledigheid geven wij u nog even de belangrijkste redenen waarom strengelspoor niet mogelijk is:

- naast het tramspoor moet voldoende ruimte overblijven voor voetgangers en laden en lossen. Dat is in de Steentilstraat niet mogelijk.
- behalve trams blijven ook bussen rijden over deze route. Deze kunnen niet over het strengelspoor in de Steentilstraat. Dat zou betekenen dat de busroute over het Kattendiep ook moet blijven bestaan. Hierdoor zouden er twee openbaar vervoerroutes ontstaan met een complexe kruising Steentilstraat/Schuitendiep waar deze beide elkaar kruisen.
- de Steentilstraat is onderdeel van de hoofdfietsroute tussen het oosten van de stad en de binnenstad. Dit zorgt voor grote stromen fietsers in deze straat. Met het gereed komen van de parkeergarage onder het Damsterdiep, komt daar een hoofdroute voor voetgangers richting de binnenstad bij. Deze verkeersstromen zijn samen met het laad- en losverkeer door het krappe profiel niet te combineren met een tramlijn.
- bij strengelspoor moeten trams een wachtplek hebben waar ze kunnen stilstaan op het moment dat er een tram uit de andere richting komt. Op het Zuiderdiep is hiervoor onvoldoende ruimte, omdat een stilstaande tram ook een tram richting de Oosterstraat en het busverkeer zou blokkeren. Ook aan de zijde van het Damsterdiep is er geen goede wachtplek. De tram rijdt hier op straatspoor waardoor het autoverkeer achter de tram geblokkeerd zou worden.
- de combinatie van strengelspoor Oosterstraat en Steentilstraat zou ervoor zorgen dat het onmogelijk wordt om de dienstregeling zo te maken dat trams elkaar in normale situaties niet storen. Daarmee zou dit gevolgen hebben voor de betrouwbaarheid en de exploitatie van de tram.

Wat betreft de keuze voor het model voor het Schuitendiep het volgende. Overkluizing achten wij vanuit ruimtelijk en stedenbouwkundig perspectief de aantrekkelijkste optie. Voorwaarde is dat de nieuwe ruimte een stedelijke functie krijgt en een aantrekkelijk verblijfsmilieu biedt.

Uit nader onderzoek blijkt dat het inpassen van de trambaan op de westelijke kade technisch niet goed mogelijk is. Om voldoende doorvaarthoogte te realiseren, moet de trambaan vanuit het Kattendiep opgetild worden tot een hoogte van ca. 80 cm boven de kade westzijde Schuitendiep. Dit betekent dat het hele kruisingsvlak Kattendiep-Schuitendiep opgetild moet worden en de aansluitende wegen geleidelijk omhoog moeten worden gebracht. De belangrijkste knelpunten in het voorliggende ontwerp vormen de hoekpanden op het kruispunt Kattendiep - Schuitendiep, hier ontstaat tussen de rijbaan en de panden een niveauverschil van 40 cm. Door deze ontwerpknelpunten is de variant met uitbouw westelijke kade niet goed te realiseren, aangezien dan over de volledige lengte van dit deel van het Schuitendiep westzijde een niveauverschil tussen de panden en de rijweg ontstaat. Ook bij de aansluiting op de Steentilbrug en het Damsterdiep ontstaan niveauverschillen. Dat is bij de overkluizingsvariant goed op te lossen, maar bij de variant gebundeld via de westelijke kade is het niveauverschil niet oplosbaar. Allereerst hebben we hier te maken met een fors niveauverschil tussen de rijbaan en de bebouwing (ca. 40 cm). Daarnaast moet voor de aansluiting op de Steentilbrug het hele kruisingsvlak, inclusief de Steentilbrug zelf met ongeveer 80 cm worden opgetild. Dit maakt het vrijwel onmogelijk om tot een goede aansluiting tussen de verschillende routes op dit kruispunt te komen. Conclusie: de variant gebundeld via de westelijke kade blijkt niet haalbaar.

Los van deze ontwerp-technische knelpunten geven wij de voorkeur aan de overkluizingsvariant. Met deze variant ontstaat een nieuwe stedelijke ruimte die aantrekkelijk ingericht kan worden met terrassen, kunst en straatmeubilair. Met deze nieuwe pleinruimte ontstaat een aantrekkelijke wandelroute vanaf het Damsterdiep naar het Kattendiep. Voorwaarde is wel dat de historische, oostelijke kade zichtbaar blijft, in ieder geval

Raadsvoorstel - 2.Voorlopig ontwerp tracedelen 3 en 4 inclusief inspraakrapport ...

vanaf het water, maar mogelijk ook door middel van kijkgaten van bovenaf, in combinatie met aanlichting van de historische kade.

Overigens zal bij de detaillering van het verkeerskundig ontwerp nog nader gestudeerd moeten worden op de inpassing van de railinfrastructuur, het hoogteverschil tussen beide kades, de doorvaarhoogte, de bushaltes en de overige verkeersinfrastructuur. Dit is dus nog een uitwerkingsopgave, waarbij rekening wordt gehouden met suggesties en voorstellen van insprekers, zoals de voorstellen van dhr. Nijhuis. De door de rijksdienst voorgestelde transparante trambrug is niet verder uitgewerkt. Een eerste verkenning leidt tot de conclusie dat een brug moeilijk inpasbaar is. De aansluiting op de bestaande verkeersinfrastructuur, vooral aan de Damsterdiep zijde, is niet op een veilige manier te realiseren. Doordat ook bussen gebruik moeten maken van de brug, wordt de brug toch nog vrij massief en komt het ruimtelijke beeld dichtbij dat van de overkluizing.

Conclusie: de overkluizingsvariant heeft onze voorkeur. Deze variant maakt een goede verkeersafwikkeling mogelijk en het biedt een nieuwe stedelijke ruimte, die mits goed ingericht een duidelijke meerwaarde voor de stad heeft.

De nieuwe brug ter hoogte van het Kattendiep kan smaller dan in het huidige ontwerp staat opgenomen. Uit verdere detaillering zal blijken hoeveel smaller dit zal zijn. De doorvaartbreedte blijft bij de overkluizingsvariant even breed als in de huidige situatie.

De doorstroming van het autoverkeer is uitgebreid onderzocht. Met de komst van de tram wordt deze toch al ingewikkelde verkeerssituatie nog complexer. Ondermeer door de doorgaande route Winschoterkade-Schuitendiep noord af te sluiten voor autoverkeer, wordt het kruispunt vooral voor fietsers overzichtelijker en veiliger. Het onmogelijk maken van deze verbinding heeft als gevolg dat ca. 2000 motorvoertuigen minder van de Winschoterkade komen en wordt het knooppunt een stuk veiliger. Hierdoor ontstaat er een betere verkeersafwikkeling, vooral doordat de grote stroom fietsers Damsterdiep-Steentilstraat niet meer gekruist hoeft te worden door dit verkeer. De route Radesingel – Winschoterkade – Schuitendiep komt dus als doorgaande route te vervallen, het betreffende verkeer kan worden verwezen naar de route via Griffestraat – Europabrug – Damsterdiep - Schuitendiep. Voor hulpverleningsdiensten blijft het wel mogelijk vanaf het politiebureau richting Schuitendiep te rijden in geval van calamiteit. Overigens blijft voor het autoverkeer de route Radesingel – Winschoterkade – Damsterdiep Zuidzijde wel beschikbaar.

Over de inpassing van het terras van 't Pannenkoekschip wordt met de eigenaar overleg gevoerd.

Het door de architect Bouma ontworpen openbaar toilet kan mogelijk niet op dezelfde plek blijven. Mogelijk krijgt dit een plek in de directe omgeving.

4.3 Damsterdiep

Inspraakreacties

De heer/mevrouw R.J. Bos, C. Sinnema, S. Buiten, H. Roelfs en W. Andela vinden dat de trambaan op het Damsterdiep zoveel mogelijk vrijgehouden moet worden. Verder hebben zij een lichte voorkeur voor optie 2 voor het Damsterdiep, waarbij de bussen over de noordzijde meerijden met de tram. *De heer F. Nijhuis* vindt dit ook de beste optie.

De heer/mevrouw Y.T. Oosterhof vreest voor een ingewikkelde verkeerssituatie en voor toename van geluidsoverlast en trillingen op Damsterdiep. Voor de aanleg van de parkeergarage zijn geluidsonderzoeken gedaan, maar daarin is de tram niet meegenomen. Trillingen van zware trams zouden oude panden kunnen aantasten. Het verkeerslicht bij het Damsterdiep/Steentilbrug veroorzaakt extra geluidsoverlast. Verkeer dat stilstaat en stationair draait maakt meer lawaai dan gestaag doorrijdend verkeer. Al deze nadelen vormen een belasting voor het Damsterdiep zonder dat ondernemers of bewoners daar enig voordeel van ondervinden, want er komt geen halte aan het Damsterdiep, aldus *Oosterhof*.

De Groningen City Club (GCC), MKB Nederland Noord, VNO-NCW Noord, de Kamer van Koophandel Noord-Nederland en het Hoofdbedrijfsschap Detailhandel vinden dat er een tramhalte moet komen op het Damsterdiep. Dit zal zorgen voor extra gebruikers en het past bij het Damsterdiep krijgt. Het Damsterdiep wordt namelijk een belangrijk knooppunt. Een doorgaande rol voor de RegioTram in dit verkeersknooppunt zou vreemd zijn. *De heer F. Nijhuis* vindt juist dat het Damsterdiep voldoende bushaltes heeft.

Raadsvoorstel - 2.Voorlopig ontwerp tracédelen 3 en 4 inclusief inspraakrapport ...

De heer *H. Bennik* wijst er op dat fietsers vanuit het oosten van de stad naar het centrum en vice versa op het Damsterdiep tweemaal de tramlijn moeten oversteken. Hij stelt voor de fietsroute langs de zuidzijde van het Damsterdiep te leiden zodat het tramverkeer en het fietsverkeer elkaar niet in de weg zitten. Een veiliger oplossing, meent hij. Verder vraagt hij aandacht voor problemen veroorzaakt door de zuigkracht van de tram. Vooral op trajecten waar het fietsverkeer dicht op de tram zit, zoals op het Damsterdiep en de Oostersingel, kan de zuigende werking van de tram wellicht een gevaar voor fietsers opleveren.

De *Bewonersorganisatie Binnenstad-Oost (BOBO)* is van mening dat er een tramhalte moet komen op het Damsterdiep. Zij vindt de afstanden tot de halte Zuiderdiep en UMCG te groot. De halte zou bijvoorbeeld een deel van het plein naast de voetgangersuitgang Steentilstraat in beslag kunnen nemen. De *Bewonersorganisatie Binnenstad-Oost* vindt dat er voor voetgangers te weinig ruimte aan de noordzijde van het kantoorgebouw van Nijestee is gepland. Daar zit bovendien een nooduitgang van Nijestee. De *BOBO* vindt het stuk te gevaarlijk en vindt daarom dat voorkomen moet worden dat daar mensen gaan lopen. De *BOBO* is tegen een gecombineerde tram-busbaan stad uit aan de noordzijde van het Damsterdiep. Bij de argumentatie citeert zij uit de inspraakrapportage inrichtingsplan Damsterdiep van maart 2007. Zij pleit voor een busroute stad uit via de zuidzijde van het Damsterdiep. Als dat niet mogelijk is stelt zij voor om de bussen richting UMCG via Kattendiep, Schuitendiep, W.A.Scholtenstraat en Oostersingel te laten rijden. Zij ziet de trambaan aan de noordzijde van het Damsterdiep graag uitgevoerd met stenen die ook voor het plein gebruikt worden. Verder wil zij dat de trambaan alleen gebruikt wordt voor tram en hulpdiensten en niet voor bijvoorbeeld taxi's en goederenvervoer.

De *Groningen City Club (GCC)*, *MKB Nederland Noord*, *VNO-NCW Noord*, de *Kamer van Koophandel Noord-Nederland* en het *Hoofdbedrijfsschap Detailhandel* spreken de voorkeur uit voor bussen langs noorden en zuidzijde van het Damsterdiep. Zij menen dat dit tegenstrijdig lijkt met de zorg voor extra drukte op de Petrus Campersingel. Echter zijn zij van mening dat juist de splitsing opstoppingen kan voorkomen.

Reactie

Wat betreft geluid zal na vaststelling van het Voorlopig Ontwerp gedetailleerd onderzoek worden gestart. Deze onderzoeken zijn ook noodzakelijk voor het opstellen van het bestemmingsplan dat nog gemaakt moet worden. Overigens gaan wij ervan uit dat de gevolgen qua geluid beperkt zullen zijn. De zestien trams per uur leveren maar een beperkt aandeel in de geluidsbelasting ten opzichte van de honderden (vracht)auto's en bussen per uur die al wel zijn berekend. Ook voor trillingen wordt onderzoek uitgevoerd. Zo nodig wordt een speciale constructie toegepast waardoor de trillingen worden gedempt. Uit de berekeningen voor Lijn 1 is al gebleken dat knelpunten op deze wijze afdoende kunnen worden opgelost.

In onze ogen wordt het Damsterdiep geen vervoerknooppunt. Van een knooppunt is sprake als er verschillende openbaarvervoersverbindingen zijn die een logische overstap verzorgen. Op het Damsterdiep komen weliswaar enkele buslijnen, maar van een overstap is beperkt sprake. Deze overstap is al mogelijk op het Zuiderdiep waar deze buslijnen en de beide tramlijnen samenkomen. Een tramhalte op het Damsterdiep heeft dus weinig toegevoegde waarde. Daarnaast is de halte ruimtelijk niet inpasbaar. Het halteperron aan de noordzijde van de trambaan gaat ten koste van de pleinruimte. Voor het halteperron aan de noordzijde van de trambaan is geen ruimte beschikbaar, die komt op de autoweg te liggen. Bovendien zal het halteren van de tram nadelige gevolgen voor de doorstroming van het autoverkeer, omdat tram en autoverkeer van dezelfde ruimte gebruik maken. Het volledig opschuiven van de trambaan in zuidelijke richting achten wij niet gewenst, het zal er toe leiden dat er van het plein weinig overblijft. Ook heeft de extra halte gevolgen voor de exploitatie van de tram. Daarom hebben wij in het kader van de tracékeuze besloten hier geen tramhalte in te passen, en we houden daaraan vast.

De ruimte aan de noordzijde van het gebouw van Nijestee is niet bedoeld voor voetgangers. Het ligt ook niet voor de hand om hier te gaan lopen, omdat deze strook ligt ingeklemd tussen het gebouw, de rijbaan/trambaan en de auto-ingang van de parkeergarage. De ruimte is bedoeld om in noodgevallen het gebouw van Nijestee te kunnen verlaten via de nooduitgang. De maatvoering voldoet aan de wettelijke normen hiervoor.

Vanuit stedenbouwkundig belang en de aantrekkelijkheid van de pleinruimte verdient het oorspronkelijke verkeersmodel voor het Damsterdiep de voorkeur. Echter het meerijden van de bus met de tram stad uit levert wel een betere bediening van het UMCG en een gunstiger exploitatieresultaat. Deze aanpassing van de oorspronkelijk vastgestelde verkeerscirculatie is positief voor het exploitatieresultaat van het stedelijk OV. We kiezen daarom voor het meerijden van de buslijnen 22, 24 en 8 met de tram vanuit de binnenstad

Raadsvoorstel - 2.Voorlopig ontwerp tracedelen 3 en 4 inclusief inspraakrapport ...

richting UMCG. De bus rijdt mee met tram over de sierbestrating die voor het hele plein wordt toegepast, maar goed gefundeerd, om de belasting van de bussen te kunnen opvangen.

4.4 Oostersingel

Inspraakreacties

Het *Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG)* is in grote lijnen blij met de plannen voor de tram zoals die voorliggen. Zij heeft nog wel een aantal kanttekeningen. Het *UMCG* vindt dat de tramlijn in de Oostersingel te dicht bij de huisartsenpost ligt. Ook de ontsluiting van de huisartsenpost en de bereikbaarheid van de ambulance-ingang verdienen nog aandacht. Het geluid en de trillingen van de tram kunnen hinder veroorzaken voor de apparaten van het ziekenhuis. Een eerste inventarisatie is inmiddels gedaan. Het *UMCG* wil hierover graag overleg. Het *UMCG* neemt aan dat de kosten voor het eventueel aanpassen van apparatuur en de mogelijke grondverwingen voor rekening zijn van het project RegioTram. Dat geldt ook voor de kosten van het verwijderen van het hekwerk en de bomenrij tussen het Hanzeplein en het Poortgebouw en de eventuele herplaatsing van dit hekwerk en de bomen.

De *EVO* (netwerkorganisatie voor logistiek en transport) denkt dat er te weinig ruimte is voor laden en lossen op het Hanzeplein. Zij vindt dat de gevolgen en alternatieven in het VO te marginaal zijn beschreven.

De heer *B.M. Seijdel* en mevrouw *J.C. Seijdel-de Boer* vragen zich af of hun garage aan de Oostersingel bereikbaar blijft. Dit vanwege de bouw van de halte UMCG-zuid voor hun huis. Ook vragen zij zich af wat er met de oude bomen in de Oostersingel gaat gebeuren. Zij willen graag weten of het groen dat voor de tram wordt verwijderd wel wordt gecompenseerd. Dit is ook een vraag van de heer/mevrouw *M.M. Franken*.

De heer/mevrouw *M.M. Franken* en *C. Jansen* stellen voor om de tramhalte te verplaatsen naar het Hanzeplein en de tram via de *P. Campersingel* te laten rijden.

De aanleg van de tramrails door de Oostersingel zorgt voor veel geluidsoverlast, zo stelt de heer/mevrouw *W. Oosterhof*. De weg is smal en bestaat aan beide kanten met name uit steen, dat het geluid weerkaatst. De halte bij het UMCG versterkt de geluidsoverlast. Ook de heer *B.M. Seijdel* en mevrouw *J.C. Seijdel-de Boer* verwachten geluidsoverlast vanwege de halte UMCG-zuid.

Als gevaarlijke verkeerssituatie noemt de heer/mevrouw *W. Oosterhof* de situatie voor fietsers aan het begin van de Oostersingel. Er kan daar niet eens een rode fietsstrook worden aangelegd. Ook heeft *Oosterhof* zorgen over het verlies van parkeerplaatsen aan de Oostersingel. Het huidige systeem met bezoekerspassen heeft dan geen enkele zin meer.

De heer *F. Nijhuis* stelt voor om de taxistandplaats en de bushalte op het Hanzeplein om te wisselen: zo komen de bussen dicht bij de tram te liggen. Dat zorgt volgens hem voor een betere overstap.

Reactie

De inpassing van de haltes bij de Bloemsingel en bij het Hanzeplein zijn de afgelopen periode verschillende keren met het UMCG besproken. Graag praten wij hier over door om tot een voor beide partijen zo goed mogelijke inpassing te komen. De kosten van aanleg, inclusief de aanpassingen die door de tram nodig zijn op UMCG-terrein zoals het hekwerk, zullen voor rekening komen van het project RegioTram.

Naar de gevolgen voor bepaalde gevoelige apparatuur zijn wij samen met het UMCG bezig om oplossingen te zoeken. In een eerste onderzoek hebben wij samen met het UMCG een uitgebreide inventarisatie van de gevoelige apparatuur uitgevoerd. Dat onderzoek is inmiddels afgerond, vervolgens zal in onderling overleg worden bekeken hoe de gevoelige apparatuur afdoende kan worden beschermd. In principe komen de kosten voor het beveiligen van de apparatuur tegen trillingen en elektromagnetische velden voor rekening van het project Regiotram.

Welke gevolgen de tram zou hebben voor laden en lossen op het Hanzeplein is ons niet geheel duidelijk. In het aangekondigde overleg met de *EVO* over laden en lossen kan dit punt worden meegenomen. De suggestie om de bus- en taxistandplaatsen op het Hanzeplein te verwisselen van plek verkleint de loopafstand tussen bus en tram. Of het daadwerkelijk in te passen is, hangt onder meer af van de technische mogelijkheden en de gevolgen voor taxi's. Dit nemen wij graag mee bij de verdere uitwerking en in ons overleg met UMCG mee.

Raadsvoorstel - 2.Voorlopig ontwerp tracedelen 3 en 4 inclusief inspraakrapport ...

Garages en andere in- en uitritten op de Oostersingel blijven toegankelijk. Wanneer deze precies ter hoogte van de halte bij het Hanzeplein zijn gelegen, kan het mogelijk zijn dat deze alleen vanuit één richting in- en uitgereden kan worden.

De route via de Petrus Campersingel is eerder in het kader van de tracékeuze onderzocht. In 2010 is een besluit genomen over het tracé en er zijn nu geen nieuwe feiten die maken dat wij dit moeten heroverwegen. Uiteraard was het inpassen van een halte op het Hanzeplein een pluspunt van dit tracé, echter daar stonden teveel minpunten tegenover. Voor een volledige afweging verwijzen wij naar de rapportage "Voorkeurstracé lijn 2".

Wanneer het VO is vastgesteld zal er een uitgebreid onderzoek naar de geluideffecten plaatsvinden. Daarbij wordt de hoogte van de bebouwing meegenomen in het berekenen van het geluid. Afhankelijk van de uitkomsten zullen maatregelen getroffen moeten worden. Een deel van de maatregelen bestaat uit het stellen van eisen aan de geluiddempende voorzieningen aan de tramvoertuigen. De oplossing zal moeten voldoen aan de wet- en regelgeving op dit terrein. De maatregelen worden in het kader van het bestemmingsplan uitgewerkt en vastgelegd. Het is de vraag of de halte bij het UMCG meer geluidsoverlast zal geven. Bij een halte zal een tram langzaam rijden. Een langzaam rijdende tram geeft duidelijk minder geluidsoverlast.

4.5 W.A.Scholtenstraat

Inspraakreacties

Mevrouw *L.M. Boldewijn* is verheugd over de extra ruimte voor fietsers en voetgangers ten koste van parkeren. Zij zou graag zien dat een deel van deze extra ruimte benut wordt voor een bomenrij. De extra auto-ontsluiting via de W.A.Scholtenstraat vindt zij niet logisch. Er zijn genoeg verbindingen met de diepenring, vindt mevrouw *Boldewijn*. Namelijk: in twee richtingen via het Damsterdiep, het Boterdiep en in één richting via de de Ebbingestraat, de St.Jansstraat, de Bloemstraat en de W.A.Scholtenstraat. Het lijkt haar goed om de laatste drie straten vanwege de vele woonhuizen te ontzien. Het aantal bewoners in de W.A.Scholtenstraat is in de afgelopen vijf jaar verdubbeld, aldus mevrouw *Boldewijn*. Dit vraagt om meer aandacht en voorzieningen voor fietsers. Zij zou daarom graag zien dat fietsenstallingen in de W.A.Scholtenstraat een plek krijgen.

Mevrouw *M. van Veen-de Haan* verwacht problemen bij het laden en lossen van vrachtwagens, met name aan het begin van de straat. Vrachtwagens zullen daarbij noodgedwongen gebruik moeten maken van de fietsstrook en dat levert voor het fietsverkeer een onveilige situatie op. Ze stelt voor de tramrails een klein stukje te verplaatsen zodat aan de oostzijde, waar moet worden geladen en gelost, meer ruimte ontstaat. Deze ruimte komt ook ten goede aan fietsers, voetgangers, in- en uitstappende invaliden en (deel)taxi's. Mevrouw *Van Veen-de Haan* verwacht ook dat het veiliger is voor de auto's die de buurtstalling Bleekveld in willen rijden. Zij stelt voor 1.81 meter voetgangersruimte aan de oostzijde te behouden en 2.93 meter aan de westzijde. Dan kan een vrachtauto volledig op het oostelijke trottoir laden en lossen. Tenslotte hoort mevrouw *M. van Veen-de Haan* graag wat de noodzaak is van tweerichtingsverkeer in de W.A.Scholtenstraat.

B.V. Groningsch Odd Fellowhuis vraagt om de ruimte aan de oostzijde van de W.A.Scholtenstraat breder te maken dan in het VO is getekend, zodat:

- de twee gehandicaptenparkeerplaatsen kunnen blijven;
- leden/bezoekers die met (deel)taxi's komen voor de deur kunnen in- en uitstappen;
- er ruimte is voor bevoorrading;
- de ondergrondse afvalcontainer kan blijven;
- er een veilige looproute is naar de ingang van de buurtgarage (aan het Bleekveld).

B.V. Groningsch Odd Fellowhuis vraagt dit omdat een deel van de leden slecht ter been is en daarom gebruik maakt van de gehandicaptenparkeerplaatsen of (deel)taxi's. De gehandicaptenparkeerplaatsen zijn in het verleden voor leden/bezoekers van het *Odd Fellowhuis* aangelegd. Het *Odd Fellowhuis* verzoekt verder om het eenrichtingsverkeer in stand te houden. De heer *P.A. Klijnstra* en de *Bewonersorganisatie Binnenstad-Oost* zien dat ook graag gebeuren. Zij stellen voor om het oude profiel zoveel mogelijk te handhaven, met tram en fietsers in twee richtingen en auto's (en eventueel bus) in één richting naar de Oostersingel. Beide pleiten voor behoud van de laad- en losplekken en de parkeerplaatsen.

De heer *P.A. Klijnstra* denkt dat het niet nodig is om op de westzijde van de Turfsingel een aparte linksafstrook te maken; hij verwacht dat het meeste verkeer rechtdoor gaat. Ook denkt hij dat het niet nodig

Raadsvoorstel - 2.Voorlopig ontwerp tracedelen 3 en 4 inclusief inspraakrapport ...

is om aan de oostzijde iets aan te passen. Het verdwijnen van (gelede) bussen vermindert daar de kans op opstoppingen. Hij pleit wel voor een goede afstelling van de verkeerslichten. *Klijnstra* denkt dat 'groen voor fietsers' bij de Maagdenbrug geen slimme oplossing is, omdat daarvoor opstelplaatsen voor fietsers nodig zijn. Hij verwacht dat deze opstelplaatsen de doorstroming blokkeren, de wachttijden en –rijen voor de verkeerslichten doen toenemen en dus zorgen voor meer overlast voor de bewoners. Het lijkt *Klijnstra* een goed idee om de Maagdenbrug te renoveren en iets te verhogen, zodat de rondvaartboot er onderdoor kan. Hij vraagt of de bovenleiding bij de Maagdenbrug, net als in Amsterdam, gewoon automatisch afschakelt als de brug opengaat.

Reactie

De ruimte in de W.A.Scholtenstraat is beperkt en de mogelijkheden om hier extra zaken in te passen is er niet. Bij het ontwerp is naast de tramlijn rekening gehouden met een goede voorziening voor fietsers. Dat heeft in onze ogen vanwege veiligheid de hoogste prioriteit. Daarnaast is er een acceptabele oplossing voor het laden en lossen gevonden. Dit alles is zo ingepast dat de bochten aan de Bloemsingel gemaakt kunnen worden en tuinen aan het begin van de straat gehandhaafd kunnen blijven. Er is onvoldoende ruimte om nog bomen of een betere voorziening voor laden en lossen in te passen. Wij zijn het met de insprekers eens dat de oplossing voor het laden en lossen niet ideaal is, maar wij vinden deze acceptabel, mede gezien het beperkte aantal bedrijven. Het verschuiven van de rails, zoals mevrouw *Van Veen-de Haan* voorstelt, zou weer andere gevolgen hebben voor bijvoorbeeld de tuinen aan het begin van de straat. Voor de veiligheid van het in- en uitrijden van het Bleekveld maakt het geen verschil. Ook maakt het geen verschil of er in één of twee richtingen autoverkeer in de straat is omdat de breedte van de rijbaan al nodig is voor de tram. Er ontstaat dus geen extra ruimte voor bijvoorbeeld parkeerplaatsen als het autoverkeer maar in één richting wordt toegelaten zoals in de huidige situatie.

Er zijn twee algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (dus geen vergunning) in de W.A.Scholtenstraat. Wellicht is het mogelijk om nog ruimte te vinden voor één of twee kleinere gehandicaptenparkeerplaatsen in een breder gedeelte van de straat. In overleg met de politie zal gekeken worden naar de mogelijkheden en de noodzaak daarvan.

De ondergrondse afvalcontainer kan niet op de huidige locatie blijven. Een nieuwe locatie is nog niet bepaald.

Door de aanleg van een tramlijn door de W.A. Scholtenstraat en Kattenhage verandert ook de verkeerssituatie op en rondom de Maagdenbrug. Door het afsluiten van de Antonius Deusinglaan zal een deel van het verkeer een andere ontsluitingsroute gaan vinden, via het Boterdiep en het Damsterdiep. We verwachten dat een aanzienlijk deel via het Boterdiep zal gaan.

Om al het verkeer vlot en veilig af te wikkelen worden een aantal (verkeers)maatregelen voorgesteld. Voor de situatie bij de Maagdenbrug is onderzocht hoeveel verkeer er daar in de verschillende richtingen rijdt. Op basis daarvan wordt voorgesteld de gecombineerde linksaf/rechtdoorstrook op de Turfsingel OZ richting Kattenhage op te heffen en tweerichtingenverkeer in de W.A.Scholtenstraat in te stellen.

De linksaf beweging heeft veel invloed op de wachttijd voor al het verkeer op het kruispunt. Deze beweging wordt in principe alleen maar gemaakt om te kunnen keren. Deze beweging is niet meer noodzakelijk indien tweerichtingen verkeer kan worden ingesteld in de W.A.Scholtenstraat. Er is voor verkeer uit het zuiden dan een alternatief via Oostersingel en W.A.Scholtenstraat om toch aan de zuidkade van de Turfsingel te komen. Een ander alternatief is keren bij de Ebbingeburg.

De verwachting is niet dat de hoeveelheid verkeer toe zal nemen in de W.A.Scholtenstraat. De Antonius Deusinglaan wordt immers afgesloten. Daarnaast is er toch al ruimte nodig om trams in twee richtingen te laten rijden. Het ligt dan nog meer voor de hand om ook twee richtingen voor autoverkeer toe te staan.

Voor de Turfsingel WZ geldt dat wanneer de aparte linksafstrook niet wordt gemaakt, de doorstroming van het verkeer op de overblijvende rijstrook veel minder zal worden. Dit komt omdat verkeer dat linksaf slaat minder groen kan krijgen dan rechtdoorgaand verkeer doordat vrijwel alle andere richtingen dan geblokkeerd zijn. Als rechtdoorgaand en linksafslaand verkeer samen op 1 rijstrook staat zou dat dus betekenen dat ook het rechtdoorgaande verkeer minder groen krijgt. De doorstroming is daardoor slechter en de wachtrijen worden langer.

Het klopt dat er opstelstroken nodig zijn als fietsers uit vier richtingen tegelijk groen licht krijgen. Wij denken dat op deze wijze een goede en veilige oplossing voor fietsers wordt gemaakt. De fietsers hoeven dan niet

Raadsvoorstel - 2.Voorlopig ontwerp tracedelen 3 en 4 inclusief inspraakrapport ...

samen met de tram of met ander verkeer over de brug te rijden. De Maagdenbrug blijft ongeveer dezelfde doorvaarthoogte houden als nu. De brug blijft beweegbaar zodat de rondvaartboot er langs kan.

4.6 Bloemsingel/KolendriftyBoterdiep

Inspraakreacties

Het Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG) stelt dat het deel van de tramlijn tussen de huidige Antonius Deusinglaan en Bloemsingel 3 niet voldoet aan eerdere afspraken die met de gemeente Groningen zijn gemaakt en wil daarover graag overleg. Ditzelfde geldt voor het pand Bloemsingel 3, waarvan het UMCG de eigenaar is. Het UMCG wil dit pand graag slopen en de ruimte gebruiken voor nieuwbouw, maar dat strookt niet met wat in het Voorlopig Ontwerp staat. Het UMCG wil dit eventueel heroverwegen, maar dan moeten de plannen van de gemeente wel passen in de plannen van het UMCG.

De *Ondernemersvereniging Ebbingekwartier* verklaart dat het aanvankelijk enthousiasme voor de tram bij de ondernemersvereniging Ebbingekwartier bij de verdere uitwerking is weggeëbd. Dat komt onder andere door het schrappen van de halte aan de zuidkant van het Boterdiep. Daardoor is de waarde van de tram voor het Ebbingekwartier sterk verminderd.

De heer *H. Bennik* stelt voor een directe verbinding van Kardingse naar Zernike aan te leggen. Dit zou volgens hem slechts een kleine aanpassing van de koppeling op de Bloemsingel vereisen en de flexibiliteit van het gehele vervoersysteem bevorderen, meent hij.

Mevrouw *T. Stenvert* merkt op dat met de opheffing van de Antonius Deusinglaan en de aanleg van de Vrydemalaan de verkeersverbinding van het oostelijk deel van de stad naar de binnenstad wordt afgesloten. Vanaf de Kapteijnbrug is autoverkeer naar de binnenstad en vice versa straks niet meer mogelijk. Dat geldt ook voor de hulpverleningsdiensten en de politie. Ze vraagt zich af hoe een taxi op de Grote Markt met een rit naar Lewenborg of Beijum op het Oosterhamriktracé terecht moet komen. De heer *P.A. Klijnstra* vindt deze afsluiting ook jammer. Hij vreest dat bij een ongeluk op het Damsterdiep het autoverkeer op de grachten geen kant meer op kan. De heer *F. Nijhuis* merkt de afsluiting ook op en vindt dat een toekomstige extra oost-westverbinding, bijvoorbeeld bij de Vrydemalaan, niet onmogelijk gemaakt moet worden.

De *Groningen City Club (GCC)*, *MKB Nederland Noord*, *VNO-NCW Noord*, de *Kamer van Koophandel Noord-Nederland* en het *Hoofdbedrijfsschap Detailhandel* verwachten dat de afsluiting van de Antonius Deusinglaan een enorme verkeersdruk teweeg zal brengen op de Korreweg en de Petrus Campersingel. Dit omdat hierdoor Hanzeplein/Damsterdiep en Korreweg de enige toegangswegen zijn voor de oostkant van de binnenstad. Zij zijn voor het tracé over de Oosterhamrikbaan. Daarbij zien ze wel dat het Ebbingekwartier, doordat er geen verbinding meer is tussen de Oosterpark en er een halte op het Boterdiep verdwijnt, veel minder tot ontwikkeling kan komen.

De heer/mevrouw *A. de Vries* vreest voor de gevolgen van de tram in dit gebied. Hij/zij noemt daarbij geluidsoverlast, verkeershinder, trillingen en overlast van de bouw. Benadrukt wordt dat CiBoGa al jaren een ontwikkelingsgebied is en dat de omgeving daardoor al veel last heeft (gehad) van bouwwerkzaamheden. De *Vries* ziet graag dat hier rekening mee wordt gehouden. Verder noemt hij/zij dat CiBoGa kindvriendelijk ingericht zou worden. De *Vries* vraagt zich af hoe dat kan met een tram die het gebied doorkruist.

Reactie

Over de inrichting van de Bloemsingel is met het UMCG overleg gevoerd. Ten tijde van de koppelingsvariant is het ontwerp voor de Bloemsingel in hoofdlijnen uitgewerkt. Er is rekening gehouden met het pand Bloemsingel 3 zodat het ook na de komst van de tram kan blijven staan. Ook andere invullingen zijn denkbaar; discussie over het al dan niet behouden van het pand staan verder los van het ontwerp voor de tram. Wij nodigen het UMCG graag uit voor nader overleg.

Wij begrijpen dat de ondernemers in het Ebbingekwartier graag een halte aan de zuidzijde van het Boterdiep willen. In 2010 is dit punt bij de besluitvorming over de koppelingsvariant aan de orde geweest. Toen is aangegeven dat een extra halte problematisch is, met name vanwege de exploitatie van de tram. Recentelijk hebben wij overleg gevoerd met de ondernemersvereniging hierover. Een mogelijkheid die is besproken, is dat de halte die nu aan de noordzijde van het Boterdiep is gepland, iets naar het zuiden wordt geschoven. De huidige locatie van de halte biedt een goede aansluiting op winkelcentrum de Beren en op de haltes van de kruisende buslijn 2. Voordeel van een meer zuidelijk gelegen halte is de meer centrale ligging in het Ebbingekwartier. Wij kunnen de ondernemers van het gebied tegemoet komen door de halte één bouwblok naar het zuiden te verplaatsen.

Raadsvoorstel - 2.Voorlopig ontwerp tracedelen 3 en 4 inclusief inspraakrapport ...

De suggestie van *dh.* Bennis voor rechtstreekse verbinding Kardinge- Zernike is wellicht in de toekomst mogelijk. De rails van deze verbinding worden nu al aangelegd, mede om lege voertuigen rechtstreeks van en naar de remise te laten rijden. Voor de verdere toekomst wordt de mogelijkheid voor een rechtstreekse verbinding opengelaten. Na aanleg van lijn 1 en lijn 2 is het ook mogelijk om van Kardinge naar Zernike te reizen en omgekeerd, maar dan via een overstap op de Bloemensingel.

Afsluiting van de doorgaande autoverbinding van de Vrydemalaan naar de binnenstad staat op zich los van de plannen voor de tram. Deze invulling heeft te maken met het verkeersbeleid van de gemeente, dat er op is gericht dat autoverkeer zoveel mogelijk aan de randen van de stad en aan de randen van de binnenstad parkeert. Dit om de binnenstad zoveel mogelijk te ontlasten van (doorgaand) autoverkeer en parkerende voertuigen. De Vrydemalaan eindigt dan ook bij de ingang van de parkeergarage CiBoGa. Autoverkeer dat toch naar de binnenstad moet, kan naar keuze via de Petrus Campersingel en Damsterdiep rijden of via de Kapteynlaan/Korreweg. Overigens geldt dit niet voor de hulpverleningsdiensten. Die kunnen wél via de Bloemensingel blijven rijden zodat met name de snelle route voor ambulances naar de spoedingang van het UMCG blijft bestaan.

Geluid en trillingen zullen zoals aangegeven na vaststelling van het VO nog uitgebreid worden onderzocht. Afhankelijk van de uitkomsten zullen maatregelen worden voorgesteld. Overlast van de bouw zal helaas niet geheel te voorkomen zijn. Door slimme oplossingen en goed overleg met de bouwbedrijven hierover, gaan wij ervan uit de overlast zoveel kan worden beperkt. De inrichting van het CiBoGa-gebied blijft autoluw, zoals gepland. De tram komt aan de randen van het woongebied.

4.7 Oosterhamrikkade – Singelbrug

Inspraakreacties

De heer/mevrouw *H. Pijper* heeft een alternatief voor de Singelbrug bedacht: de tram laten rijden via de Vrydemalaan en de Kapteynbrug. De tramhalte kan dan bij de kruising aan het eind van de Vrydemalaan komen te liggen. Deze bedient dan de andere kant van het UMCG.

De *Ondernemersvereniging Ebbingekwartier* betreurt de aanleg van de Singelbrug. Die was bij de keuze voor een lijn door de Vinkenstraat niet nodig geweest. De *Ondernemersvereniging* vindt dat het met de aanleg van de brug onmogelijk wordt gemaakt om dit deel van de stad op een historisch waardevolle manier in ere te herstellen. Zij vinden het jammer dat dit een streep zet door de beoogde aanleg van een groene long in het Ebbingekwartier.

De heer/mevrouw *R.J. Bos, C. Sinnema, S. Buiten, H. Roelfs* en *W. Andela* vinden de Singelbrug een mooie oplossing.

Reactie

De optie om via de Vrydemalaan en de Kapteynbrug naar de Oosterhamrikkade te gaan is in het kader van de tracékeuze onderzocht. In 2010 is besloten dit niet te doen. De belangrijkste redenen waarom niet voor deze variant is gekozen, zetten we hierbij nog even op een rij. Het doortrekken via de Oosterhamrikkade rechtdoor, in plaats van via de Kapteynbrug en Vrydemalaan heeft als voordeel dat er minder bochten in het tracé zitten. Bij de Kapteynbrug zou anders een scherpe S-bocht ontstaan. Het is moeilijk om de rails dan goed in te passen en ook is het niet comfortabel voor de reiziger. De rechte oversteek van de tram over de Kapteynlaan heeft verder als voordeel dat de doorstroming van het autoverkeer op de drukke Kapteynlaan zo min mogelijk wordt verstoord door de tram. Ook is een haakse oversteek veiliger.

4.8 Oosterhamrikkade – Drie modellen

Inspraakreacties

De heer/mevrouw *A. Hermanides* spreekt de voorkeur uit voor optie 3 van de Oosterhamrikkade. Daarbij wordt geopperd om de tram in asfalt over de bestaande busbaan te laten rijden, samen met de hulpdiensten.

De heer/mevrouw *R.J. Bos, C. Sinnema, S. Buiten, H. Roelfs* en *W. Andela* spreken hun voorkeur uit voor optie 1. Verder vinden zij dat de trambaan niet toegankelijk moet worden voor auto's. Stadsbussen en hulpdiensten zijn wat hen betreft wel een optie. Ook de heer *A.A. Spijkstra* spreekt de voorkeur uit voor optie

Raadsvoorstel - 2.Voorlopig ontwerp tracedelen 3 en 4 inclusief inspraakrapport ...

1, vanwege de overzichtelijke verkeersstromen. Hij is fel tegenstander van optie 2, vanwege de gevolgen van de auto-ontsluiting.

De heer *J.K. Belgraver* van het Woonschepencomité Groningen en tevens sprekend namens de bewoners van de woonschepen in het Oosterhamrikkanaal onder de noemer *Bewoners Commissie Woonschepen Oosterhamrikkanaal*, is niet gelukkig met de keuze van de gemeente om de besluitvorming over het VO af te ronden voordat de herziene ontwikkelingsvisie Oosterhamriktracé is vastgesteld. Hij vreest dat daarmee de tramlijn leidend wordt bij de verdere ontwikkeling van het Oosterhamriktracé in plaats van de ontwikkelingsvisie. In het kader van de Intense Stad zullen er langs het Oosterhamriktracé 1100 nieuwe woningen verschijnen en wordt 25000 m2 aan bedrijfsruimte gerealiseerd. Als gevolg hiervan neemt het aantal verkeersbewegingen en de parkeerdruk sterk toe in een gebied waar de woondichtheid nu al relatief groot is. Gelet hierop is een afname van de parkeermogelijkheden als gevolg van de aanleg van de tramlijn zeer ongewenst. Ook een autoverbinding met de oostelijke ringweg (verwachting 14.000 extra auto's per etmaal) is in dit licht niet verstandig. De heer *Belgraver* meent dat de gevolgen die de drie modellen in het VO hebben voor de toekomstige verkeerssituatie in en om de Oosterhamrikkade te weinig zijn doordacht en onderzocht. Hij vraagt de gemeente voor elk model een berekening van de verwachte verkeersbewegingen te tonen.

Mevrouw *M. Mendel* ziet graag dat eerst het oorspronkelijke plan voor het gebied rond de Oosterhamrikkade wordt uitgevoerd. Zodat de bedrijvigheid afneemt en de leefbaarheid kan toenemen. Mevrouw *T.G. Stenvert* pleit voor samenhang in het beleid voor het gebied rondom de Oosterhamrikkade, zij verwijst in haar reactie naar een stuk van dhr. Spakman en mw. Van Lente van de PvdA.

De heer *J.K. Belgraver* en de *Bewoners Commissie Woonschepen Oosterhamrikkanaal* hebben waardering voor het idee om van de Oosterhamrikkade een 'groene loper' te maken. Zij vinden echter dat de uitvoering nogal wat nadelen heeft, waarvan enkele zwaarwegend. Al met al vinden zij de negatieve consequenties te groot en pleiten zij voor een verharde trambaan waar hulpdiensten gebruik van kunnen maken. Ze zijn tegen een autoverbinding met de oostelijke ringweg.

Dat het kanaal wordt geblokkeerd door de aanleg van een dam en vaste fietsbruggen, vinden de woonbootbewoners en ook de heer *J. Hofman* onaanvaardbaar. Het Oosterhamrikkanaal moet voor woonschepen en recreatievaart bevaarbaar blijven, vinden zij. Dat vindt ook de *Bewonersorganisatie Oosterparkwijk*. Zij voegen daaraan toe dat verplaatsing of aankoop van woonschepen in goed overleg met de eigenaren moet plaatsvinden. Mevrouw *T.G. Stenvert* is tegen het verplaatsen van woonschepen, zij pleit voor beweegbare bruggen.

De heer *J.K. Belgraver* verklaart dat de bewoners van de woonschepen door het project RegioTram zijn uitgenodigd om hun bezwaren tegen de drie modellen in het VO en hun ideeën voor een alternatief binnenkort in een 'schetssessie' te presenteren. Hij noemt dit rijkelijk laat. Hij betreurt het dat het alternatief dat de woonbootbewoners hebben bedacht nu niet dezelfde publieke aandacht krijgt als de drie modellen in het VO. De heer *J.K. Belgraver*, vertegenwoordiger van de *Bewoners Commissie Woonschepen Oosterhamrikkanaal* licht het alternatief van de woonbootbewoners (genoemd 'model 0') toe in een aantal punten:

- de inzet moet zijn dat alle autoverkeer in het gebied wijkgerelateerd blijft;
- voor het gebruik door de hulpdiensten wordt de trambaan verhard aangelegd;
- de groene loper kan worden aangelegd langs de randen van de trambaan en het talud naar het water;
- de wegen langs de noord- en zuidkade blijven bestemd voor alle verkeersdeelnemers in beide richtingen. Alle parkeerplaatsen worden behouden;
- de aanleg van een dam en fietsbruggen is niet noodzakelijk. De historische Oliemuldersbrug wordt behouden.

Verder noemen zij dat de drijvende oeverzones stevig genoeg moeten zijn om een (woon)schip langs af te meren. Wat betreft de groene oever bij de Oosterhamrikkade zuidzijde ter hoogte van de Kapteynbrug is er onduidelijkheid. *Belgraver* en de *Bewonerscommissie* zijn van mening dat dit gebied groen moet blijven, en bij voorkeur uitgebreid wordt tot bij de keerkom. De heer *J.K. Belgraver* besluit met de opmerking dat het model van de woonbootbewoners als bijkomend voordeel heeft dat het goedkoper is dan de modellen in het VO. Deze kostenbesparing kan wat de *Bewoners Commissie Woonschepen Oosterhamrikkanaal* betreft aangewend worden voor:

- fietsbrug over het Van Starckenborghkanaal;
- golfbreker aan het begin van het Oosterhamrikkanaal;
- onderhoud van de beschoeiing aan de zuidoever van het Oosterhamrikkanaal.

Raadsvoorstel - 2.Voorlopig ontwerp tracedelen 3 en 4 inclusief inspraakrapport ...

Het *Woonschepencomité Groningen* en de heer *F.G.A. Felix* vinden ook dat er geen dam in het Oosterhamrikkanaal mag komen. Het *Woonschepencomité* pleit daarom voor een beweegbare brug. Omdat er ligplaatsen in het geding zijn, is het *Woonschepencomité* tegen de aanleg van extra (beweegbare) bruggen. Zij benadrukt dat met het college is afgesproken dat voor iedere verdwijnende ligplaats er elders opnieuw een ligplaats moet worden gerealiseerd en dat de eigenaar financieel goed gecompenseerd moet worden. Tenslotte laat het *Woonschepencomité* weten dat zij 'model 0' onderschrijven.

Mevrouw *G.J. Jansma*, woonbootbewoner van het Oosterhamrikkanaal, wijst er op dat bij de aanleg van fietsbruggen over het Oosterhamrikkanaal de schepen achteruit onder de brug door moeten varen. Deze tijdrovende manoeuvre leidt tot veel oponthoud voor het verkeer. Ze vraagt zich af of er voldoende rekening is gehouden met de technische aspecten van de aanleg van fietsbruggen.

Een aantal bewoners van de Oosterhamrikkade heeft tijdens de schetssessie op donderdag 19 mei 2011 gezamenlijk een nieuw ontwerp geschetst. De schets is ondertekend door de dames *J.W.M. Vogels*, *R. Snijder*, *G.J. Jansma* en *N.M.G. Boter*, de heren *B.J. Beekman* en *J.K. Belgraver* en de heer *S. Koopmans* van het *Buurtoverleg Professorenbuurt-Oost*. Ook de heer *J. Hofman* stemt in met deze schets. Hij vindt alle andere modellen onvoldoende en is tegen een ontsluitingsweg. Een eenrichtingsstructuur noemt hij niet functioneel. Ook *Nijestee* vindt alle modellen een verslechtering, zeker voor de Oosterparkwijk. Deze zouden juist een verbetering moeten zijn voor de wijk en de verkeersdrukte op de Petrus Campersingel en dergelijke. *Nijestee* is voorstander van de plannen die waren genoemd in 'De radiaal wakker gekust' en vindt het jammer dat gekozen is voor een tramtracé over de Oosterhamrikkade. Zij pleit voor een autoverbinding én een fietsverbinding met de oostelijke ring en Kardingse en vindt het vreemd dat deze niet in alle modellen zijn meegenomen. Deze verbindingen zouden de achterkanten van de wijken aanzienlijk verbeteren. De busverbinding heeft daar tot nu toe geen verandering in gebracht, een tramverbinding zal dat evenmin doen, zo verwacht *Nijestee*. Wat *Nijestee* betreft wegen de voordelen van een groene trambaan niet op tegen de ingrijpende veranderingen die dit met zich meebrengt. Zij pleit daarom voor gebruik van de trambaan voor meer weggebruikers.

De heer *S. Koopmans* van het *Buurtoverleg Professorenbuurt-Oost* voegt daaraan toe dat er, als extra verbindende elementen tussen de wijken Oosterpark en Korreweg, loopbruggen over het Oosterhamrikkanaal kunnen worden gebouwd. Mevrouw *N.M.G. Boter*, eveneens van de *Professorenbuurt-Oost*, sluit zich daarbij aan en benadrukt dat dat ook overeenstemt met de visie *De radiaal wakker gekust*.

De heer *S. Koopmans* brengt verder in dat het tramtracé over de Oosterhamrikkade haaks staat op de plannen van de gemeente zoals verwoord in 'De radiaal wakker gekust'. Doel was om de Korrewegwijk en de Oosterparkwijk een impuls te geven door van het Oosterhamriktracé een ecologische zone te maken met aan weerskanten twee nieuwe 'voorkanten' die de wijken met elkaar verbinden.

Verder uit *Koopmans* ernstige kritiek op de manier waarop de gemeente met het buurtoverleg *Professorenbuurt* over de trambaan en de drie modellen heeft gecommuniceerd. Van bewonersparticipatie is zijns inziens geen sprake geweest, ondanks de toezegging van wethouder De Vries dat de bewoners over mogelijkheden van de auto-ontsluiting zouden mogen meepraten. Ook heeft de *Professorenbuurt-Oost* meerdere malen bij de gemeente gevraagd om verkeerscijfers/onderzoeken naar verkeersbewegingen. Daar kreeg zij geen of een ontwijkend antwoord op.

Tot slot wijst de heer *Koopmans* erop dat de tramlijn zal leiden tot een beter benutten van de transferia als alternatief voor een autorit naar de binnenstad. De *Professorenbuurt-Oost* vindt de tram een mooie kans om de binnenstad te verbinden met de transferia. Gecombineerd met een ecologische zone langs het tracé ziet *Koopmans* het als een kans voor het gebied. Het verbaast hem dat de gemeente nu overweegt om naast de trambaan een extra auto-ontsluiting aan te leggen. In plaats van beide verkeersstromen te bundelen zou de aanleg van de tramlijn de gemeente juist moeten brengen tot 'ontvlechting' van het openbaar vervoer en autoverkeer. De aanleg van de trambaan en de ontsluiting van de oostelijke ringweg voor autoverkeer zullen een scherpe scheiding tussen beide wijken veroorzaken denkt *Koopmans*. Hij vraagt zich af wat er na de aanleg van het tramtracé overblijft van het oorspronkelijke plan van de gemeente. Zal bijvoorbeeld, gezien het gewijzigde karakter van het tracé, de toegezegde bouw van gezinswoningen plaatsmaken voor appartementen? Dat kan volgens de *Professorenbuurt* niet het geval zijn. Ze vraagt daarom hoe het project RegioTram deze woningbouwdoelen gaat bewaken.

Raadsvoorstel - 2.Voorlopig ontwerp tracedelen 3 en 4 inclusief inspraakrapport ...

Het bevreemdt *Koopmans* dat de drie modellen in het VO al de inspraak ingaan voordat de onderbouwing ervan in een herziene ontwikkelingsvisie is neergelegd. Hij vraagt de gemeente, op welke argumenten de gekozen modellen feitelijk zijn gebaseerd. De *Professorenbuurt-Oost* betreurt dat een integrale aanpak voor dit gebied ontbreekt. De auto-ontsluiting wordt in hun ogen nu onverwachts in de tramlannen meegenomen, waardoor daar erg de focus op ligt.

Het *Buurtoverleg Professorenbuurt-Oost* spreekt zich daarom uit tegen de autoverbinding met de oostelijke ringweg. Zij noemt daarbij de volgende punten:

- ze vindt dat de verbinding niet nodig is en heeft geen verkeerscijfers gekregen die dat ontkrachten;
- ze vindt dat er alternatieven mogelijk zijn, zoals het verbeteren van de route Kapteijnlaan/Sumatralaan/Bedumerweg. Bovendien was het idee om de auto- en tramverbinding te 'ontvlechten', bijvoorbeeld door een één verbinding door de Vinkenstraat. Ze vreest nu meer sluipverkeer en filevorming bij de Kapteijnlaan;
- ze wil graag weten of de Gerrit Krolbrug verdwijnt als er een auto-verbinding komt, en zo ja wat de gevolgen zijn voor sluipverkeer in de Professorenbuurt;
- ze vindt het hoogst opmerkelijk dat er geen visie voor het gebied onder de plannen ligt en vragen of dit procedureel wel correct is en of het niet slimmer is om een integrale visie op te stellen waarin alles wordt meegenomen;
- ze vraagt of er een MER-rapportage is over de gevolgen (van o.a. CO₂, fijnstof en geluid) van de auto-ontsluiting voor de omwonenden en of alle groen wordt gecompenseerd en de ecologische zone wordt behouden;
- ze verwacht dat de auto-ontsluiting een negatief effect heeft op de reizigersaantallen van de tram, en dat dit een financieel succesvolle invoering van de tram in de weg staat;
- ze vraagt hoe rekening wordt gehouden met ouderen en minder validen, die door het verdwijnen van bussen in de wijk minder mobiel zijn;

Ten slotte wijst ze erop dat wethouder F. de Vries op 22 maart 2011 heeft toegezegd dat de Oosterhamrikkanaalzone nooit tegelijk een trambaan en een auto-ontsluiting zou worden.

Mevrouw *N.M.G. Boter* van de Professorenbuurt vraagt waarom de optie om de tramlijn door de Vinkenstraat aan te leggen niet meer in beeld is. Ze zet vraagtekens bij de noodzaak van een auto-ontsluiting naar de oostelijke ringweg. Ze vreest dat de verkeerscongestie op de Petrus Campersingel zich zal uitbreiden naar de Oosterhamrikkade. Mevrouw *M. van Hoek*, ook van de Professorenbuurt, en de heer *M. Althof* vrezen dat de aansluiting op de oostelijke ringweg voor autoverkeer leidt tot toenemende filevorming, met name op de Kapteijnlaan. Verder verwachten ze dat het sluipverkeer door de Professorenbuurt toeneemt, vooral wanneer de Gerrit Krolbrug voor autoverkeer wordt afgesloten. Mevrouw *Van Hoek* vraagt of onderzoek is gedaan naar de verkeerskundige gevolgen van de aanleg van de tram en, zo ja, waarom de uitkomsten niet openbaar zijn gemaakt.

De heer *J. van Buiten*, eveneens van de Professorenbuurt, verwijt de gemeente niet eerder te zijn begonnen met het opstellen van een integrale visie op het auto- en tramverkeer. Het gevolg is dat de gemeente bij het ontwerp van de tramlijn achter de feiten aanloopt en dat inspraak voor de burgers onmogelijk wordt gemaakt. Pas in maart heeft de gemeente geld aangevraagd voor een masterplan voor de ontsluiting van de Oosterhamrikzone. *Van Buiten* zegt echter te hebben vernomen dat de gemeente al anderhalf jaar studeert op de afwikkeling van het autoverkeer vanaf de ringweg en dat hiervoor vier modellen de ronde doen. Hij vraagt waarom in het VO maar één model (model 2) ter discussie wordt gesteld. Dit hadden volgens hem modellen 2a, 2b, 2c en 2d moeten zijn, waarom zijn deze niet in het VO opgenomen?

Mevrouw *T.G. Stenvert* van de Professorenbuurt vraagt of het feit dat het college zelf nog geen keuze heeft gemaakt voor een van de modellen voor de Oosterhamrikkade, betekent dat de bewoners zich politiek moeten mobiliseren om het college tot de gewenste keuze te bewegen. Zelf vindt zij model 3 de beste keuze en pleit voor de 'groene loper'. Zij vraagt of de rozenbottelstruiken in de middenberm kunnen worden vervangen. Deze zijn volgens mevrouw *Stenvert* in de winter kaal en niet 'groen'. Verder vindt zij dat er geen rekening wordt gehouden met de bewoners van de Oosterhamrikkade. Zij verwacht dat de auto's de busbaanbrug, en daarmee de tram, zullen versperren. Verder vraagt zij of er verkeerskundig onderzoek is gedaan en of daarin de afsluiting van de A. Deusinglaan en de Vrydemalaan voor doorgaand verkeer zijn meegenomen. Ze stelt tenslotte dat er geen alternatieve toevorroutes voor de parkeergarage, zoals via de Bedumerweg/ Sumatralaan/Kapteijnlaan, zijn onderzocht.

De heren *M. Koldijk* en *A.A. Spijkstra* en de heer/mevrouw *H.J.M. Löwik* verwijten de gemeente dat het niet eerlijk is om besluitvorming over de oostelijke ontsluitingsweg te betrekken bij het ontwerp voor de tramlijn. Zij vinden dat de besluitvorming over de ontsluitingsweg geen enkel verband houdt met het ontwerp voor

Raadsvoorstel - 2.Voorlopig ontwerp tracedelen 3 en 4 inclusief inspraakrapport ...

een tramtracé. De duurzame tram zou juist aanleiding moeten zijn voor een vermindering van het autogebruik en het tegengaan van extra verkeer, aldus *Koldijk* en *Spijkstra*. *Spijkstra* noemt daarbij dat bijvoorbeeld de *Professorenbuurt* daardoor ook te maken krijgt met meer verkeer, terwijl de straten daar niet op berekend zijn. De heer/mevrouw *H.J.M. Löwik* vindt dat een autoverbinding de wijk de mogelijkheden van een boulevard-achtige ontwikkeling ontnemt. Hij voegt daaraan toe dat de verkeersader hele andere ontwikkelingen op het gebied van woningbouw met zich meebrengt dan de beoogde ontwikkelingen uit 'De radiaal wakker gekust'. Ook de heer *A.A. Spijkstra* maakt zich zorgen over de gevolgen voor de geplande woningbouw bij realisatie van een autoverbinding.

De heer *W.J. Flokstra* van de *Professorenbuurt*, stelt voor de discussie over een verbinding voor autoverkeer met de oostelijke ringweg los te koppelen van de besluitvorming over de tram. Dit biedt ruimte om de noordelijke verkeersontsluiting verder te onderzoeken, zonder dat de besluitvorming over het tramtracé wordt vertraagd. Voorwaarde is dat bij de planning van het tramtracé de mogelijkheid van een gekoppelde verbinding over de brug over het Van Starckenborghkanaal open blijft. Ook de heer/mevrouw *H.J.M. Löwik* ziet graag dat er eerst een brede studie naar de gevolgen van een auto-ontsluiting gedaan wordt.

De *Fietsersbond*, de dames *L.W. Tuijnman* en *L.M. Nijlunsing* en de heer *F.G.A. Felix* willen geen autoverbinding tussen de Oosterhamrikkade en de oostelijke ringweg en geen groene trambaan. Zij zien de trambaan liever in asfalt, zodat daar ook hulpdiensten over kunnen rijden. De auto's en fietsers kunnen, net zoals nu, aan beide zijden van het water rijden. Om het groene beeld van de Oosterhamrikkade te versterken zien mevrouw *L.W. Tuijnman* en mevrouw *L.M. Nijlunsing* graag dat er ecologische groene zones langs het water aan de kant van de busbaan worden aangelegd. Vooral de harde kade tussen de Kapteynbrug en de Zaagmuldersbrug verdienen wat dat betreft aandacht. Een aaneengesloten groene ecologische zone zou de aanblik een stuk verbeteren.

Mevrouw *Tuijnman* is tegen de fietsbruggen, omdat ze woonschepen kruisen en geen noodzakelijke aanvulling zijn op de huidige bruggen. Ook mevrouw *Nijlunsing* vindt dat het Oosterhamrikkanaal bevaarbaar moet blijven en geen bruggen of dammen mag krijgen. De heer *F. Nijhuis* vindt dat er geen autoverkeer toegelaten moet worden op de brug over het Van Starckenborghkanaal.

De heer *H. Bennik* vraagt zich af of de verbinding met de oostelijke ringweg wel nodig is voor de ontsluiting van de Vrydemalaan. Volgens hem kan dit ook via de bestaande route over de Kapteijnlaan, Sumatralaan en Bedumerweg.

De *Bewonersorganisatie Beijum (BOB)* kan zich vinden in het meegebruik van hulpdiensten op de busbaanbrug. Verder vindt zij dat de tram zoveel mogelijk een vrije baan moet hebben, om een betrouwbare dienstregeling te kunnen rijden. Zij onderschrijven daarmee de plannen voor een groene trambaan op de Oosterhamrikkade. Wanneer er ook auto's gebruik gaan maken van de busbaanbrug voorziet de *BOB* problemen met de dienstregeling. Zij vrezen voor files, vertragingen en een verhoogde kans op ongelukken. De *BOB* noemt ook dat in de oorspronkelijke plannen het autoverkeer van het openbaar vervoer gescheiden zou worden. Een keuze voor gezamenlijk gebruik van de busbaanbrug heeft niet de voorkeur van de *BOB*. Zij vinden dat deze kwestie in een breder kader gevoerd mag worden en dat ook een nieuwe 'Gerrit Krolbrug' in de deze verkeerskwestie mag worden betrokken. Het wegdek en de fietspaden op deze brug worden na 2015 namelijk ook vervangen.

Het *Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG)* is voor model 2 van de Oosterhamrikkade. Dit is het model waarin een auto-ontsluiting over een deel van de Oosterhamrikkade van en naar de ringweg mogelijk is. Voor het *UMCG* is dit de enige acceptabele variant, omdat alleen in dit model het *UMCG* aan de noordzijde op een goede manier voor autoverkeer wordt ontsloten. Daarmee is dit ook de enige variant die een oplossing biedt voor de huidige, vaak slechte, bereikbaarheid van (de noordzijde van) het *UMCG* voor patiënten en bezoekers, zo stelt het *UMCG*. Daarbij wijzen zij op het besluit van de gemeenteraad en het College van Burgemeester en Wethouders over de structuurvisie 'Stad op Scherp'. Hierin staat de ontsluiting van het Oosterhamriktracé voor autoverkeer expliciet genoemd.

De *Ondernemersvereniging Ebbingkwartier* kiest, bij gebrek aan beter, voor model 2 van de Oosterhamrikkade. Ze heeft deze voorkeur omdat zij vinden dat een autoverbinding met de oostelijke ringweg voor het Ebbingkwartier van groot belang is. Ook de *Groningen City Club (GCC)*, *MKB Nederland Noord*, *VNO-NCW Noord*, de *Kamer van Koophandel Noord-Nederland* en het *Hoofdbedrijfsschap Detailhandel* willen graag een autoverbinding met de oostelijke ringweg.

De heer/mevrouw *J. Weijermans* vraagt hoeveel geluidsoverlast de Oosterhamrikkade krijgt en wat de compensatie daarvoor is. Daarnaast vraagt *Weijermans* zich af wat de voordelen zijn van een

Raadsvoorstel - 2.Voorlopig ontwerp tracedelen 3 en 4 inclusief inspraakrapport ...

autoverbinding met de oostelijke ringweg, naast de verbindingen via de Bedumerweg en de Rijksweg. Ook stelt hij/zij de vraag of parkeerplekken op braakliggende terreinen wel veilig zijn voor de buurt. Weijermans vindt dat fietspaden in twee richtingen van groot belang zijn voor de bereikbaarheid en veiligheid rondom de Oosterhamrikkade.

De heer *F. Bianchi* spreekt zijn bezorgdheid uit over de toename van de verkeersdruk op de Oosterhamrikkade. Hij vreest dat dit vooral bij model 2 zal leiden tot een verminderde verkeersveiligheid. Nu geldt op de Oosterhamrikkade een 30km-regime en desondanks komen er veel ongelukken voor bij de Oliemuldersbrug. Hij vreest dat bij een verandering naar een 50km-regime het aantal ongelukken zal toenemen. Ook mevrouw *M. Mendel* vreest voor de verkeersveiligheid. Zij noemt daarbij specifiek de hardrijdende taxi's. Eenrichtingsverkeer is in haar ogen vooral onveilig rond de Oliemuldersbrug. De toegestane rijsnelheid zou teruggebracht moeten worden, aldus mevrouw *Mendel*. Ook mevrouw *T.G. Stenvert* wil geen 50-kilometerzone.

De heer *J. Doesburg* van *Autoverhuur Doesburg* is enthousiast over de ontwikkeling van het gebied, maar ongerust over een deel van de plannen voor de RegioTram. Ten eerste over de bereikbaarheid van zijn bedrijf in de toekomst. Locatie en bereikbaarheid zijn in de huidige situatie erg gunstig voor *Autoverhuur Doesburg*. De parkeerterrein voor het bedrijf, aan de andere kant van de straat, wordt gebruikt voor auto's van klanten en voor huurauto's die buiten openingstijden worden teruggebracht. In alle modellen verdwijnt een deel van deze parkeerplaatsen. In model 3 verdwijnen ze allemaal. *Doesburg* maakt zich ten tweede zorgen over het mogelijk opschuiven van de rooilijn aan de Oosterhamrikkade-zuidzijde in model 3. Ten slotte laat de heer *Doesburg* weten dat zijn voorkeur uitgaat naar tweerichtingsverkeer aan beide zijden van de Oosterhamrikkade. Eenrichtingsverkeer zou de bereikbaarheid van zijn bedrijf verminderen. Hij vermoedt dat dit ervoor zorgt dat auto's gaan rondrijden en niet weten hoe ze aan de zuidzijde van het Oosterhamrikkanaal moeten komen. De heer *Doesburg* verzoekt om overleg met het project RegioTram over bovenstaande.

De *Bewonersorganisatie Oosterpark* vindt dat de tram niet losgezien kan worden van een auto-ontsluiting met de oostelijke ringweg. In eerste plannen werd gesproken over een hoogwaardige openbaar vervoers- en autoverbinding. Hierbij zou één van beide gebruik maken van de Oosterhamrikkade. De *Bewonersorganisatie Oosterpark* heeft het gevoel dat zij, nu de tram over de busbaan gaat, de autoverbinding door de wijk krijgt. Daarvan is de *Bewonersorganisatie* geen voorstander. Zij ziet wel in dat de verkeersdruk rondom het UMCG en bijvoorbeeld op de Petrus Campersingel nijpend is. Een goede auto-ontsluiting is volgens de *Bewonersorganisatie* nodig voor het UMCG, de Boterdiepgarage en voor het verminderen van sluipverkeer door de Oosterparkwijk. De *Bewonersorganisatie Oosterpark* vindt de oplossingen die in het VO staan echter niet goed genoeg en vraagt om nieuwe varianten met een goede tram- en autoroute. Zij vragen daarnaast om overleg over een goede auto-ontsluiting en eventuele verkeersremmende maatregelen tot die tijd.

De *Bewonersorganisatie Oosterpark* vraagt waarom er bij model 1 en 2 gekozen wordt voor eenrichtingsverkeer, en waarom het verkeer stad-in dan aan de noordzijde gaat rijden. Ook vraagt zij waarom de eenrichtingsstructuur niet wordt doorgetrokken langs het hele kanaal. Stad-in via de zuidzijde zou een mooie aanrijroute zijn voor de Boterdiepgarage. Tegelijkertijd vreest de *Bewonersorganisatie* dat deze route in omgekeerde richting een mooie sluiproute naar de Berlagebrug kan worden. Met deze route zou de Oliemuldersweg een ontsluitende verkeersfunctie krijgen, terwijl dat volgens het bestemmingsplan niet de bedoeling is. Al met al gaat de voorkeur van de *Bewonersorganisatie Oosterpark* uit naar model 3, omdat die het meest lijkt op de bestaande situatie.

Reactie

De bewoners van de Korrewegwijk/Professorenbuurt hebben veel vragen over de verkeerscijfers in de verschillende modellen. Een afvaardiging van de bewoners heeft inmiddels de verkeerscijfers ontvangen en een toelichting gekregen. De resultaten van het uitgevoerde verkeersonderzoek is via de project website beschikbaar. Het projectbureau RegioTram beantwoordt graag vragen en verzoeken om een toelichting indien dat wenselijk is.

Zo vragen bewoners zich af wat de gevolgen zijn van eventuele afsluiting van de Gerrit Krolbrug in model 2. Bij het model mét autoroute hebben we in de verkeersberekeningen als uitgangspunt gehanteerd dat de Gerrit Krolbrug wordt afgesloten. Dit is natuurlijk nog geen zekerheid, maar een aanname. We verwachten niet veel sluipverkeer door de Korrewegwijk. Enkele redenen daarvoor zijn dat wordt uitgaan van

Raadsvoorstel - 2.Voorlopig ontwerp tracedelen 3 en 4 inclusief inspraakrapport ...

éénrichtingsverkeer per kade en omdat niet al het verkeer dat voorheen via de Gerrit Krolbrug ging, via de nieuwe autoroute zal gaan rijden. Dit verkeer verdeelt zich verder over de 3 bruggen over het Oosterhamrikkanaal (Kapteynbrug, Zaagmuldersbrug, Oliemuldersbrug), waarbij het merendeel via Kapteynbrug zal komen. Stad in is de route via de ontsluitingswegen (Kapteynlaan) nog altijd makkelijker dan te 'sluipen' door smalle woonstraatjes.

We zijn het inspraaktraject ingegaan met 3 modellen voor de inrichting van het Oosterhamriktracé (OHT):

- Model 1: trambaan in het groen, voor hulpverleningsdiensten aanrijroutes in Z-N richting via de Oosterhamrikkade zuidzijde en in N-Z richting via de Oosterhamrikkade noordzijde, in combinatie met vrijliggende fietsroutes, 2 nieuwe fietsbruggen en een nieuwe Oliemuldersdam.
- Model 2: idem als model 1, maar dan met het inpassen van autoverkeer op de brug over het Van Starckenborghkanaal. Daarvoor moeten enkele verkeerskundige aanpassingen plaatsvinden.
- Model 3: tram in een groene baan en voor de hulpverleningsdiensten een tweezijdige route langs de Oosterhamrikkade zuidzijde. De noordzijde van de Oosterhamrikkade behoudt de huidige inrichting.

De gepresenteerde modellen roepen bezwaren op bij bewoners Professoorenbuurt en bij de woonbootbewoners. De omwonenden vrezen voor sluipverkeer bij model 2 en voor het verdwijnen van parkeerplaatsen bij alle modellen. De bewoners van de woonschepen hebben bezwaar omdat door de fietsbruggen hun manoeuvreerruimte wordt beperkt en omdat door de aanleg van de Oliemuldersdam zij niet meer weg kunnen uitvaren, bijvoorbeeld voor onderhoud naar de werf. Bewoners van de Professoorenbuurt en van de woonschepen hebben een alternatief model ontwikkeld, waarbij de tram in een asfaltbaan op de bestaande busbaan wordt gelegd, zodat de hulpverleningsdiensten daar ook gebruik van kunnen maken en geen alternatieve aanrijroutes nodig zijn. Bewoners willen geen gebruik van de brug over het Van Starckenborghkanaal voor autoverkeer.

De bewonersorganisatie van de Oosterparkbuurt vindt een auto ontsluiting juist wel van belang, zij spreekt een voorkeur uit voor model 3, autoverkeer via de Oosterhamrikkade zuidzijde. Dit model leidt tot een betere ontsluiting van de Oosterparkwijk voor het autoverkeer.

Ook de ondernemersorganisaties (KvK, GCC, MKB), de ondernemers van het Ebbingekwartier en het UMCG maken duidelijk dat zij grote behoefte hebben aan een auto ontsluiting via de brug over het Van Starckenborghkanaal. De ondernemersorganisaties bepleiten de ontsluiting vooral als extra ontsluitingsmogelijkheid voor de binnenstad en als aanrijroute naar de Cibogagarage. Het UMCG acht de nieuwe autoroute van cruciaal belang voor de bereikbaarheid van het UMCG. Het verkeer in de omgeving van het UMCG loopt nu al vast en met de nieuwe ontwikkeling aan de noordzijde wordt dat alleen maar erger. UMCG kiest voor model 2 en wijst tevens op toezeggingen van de gemeente.

Conclusie autoverbinding: voor de gepresenteerde modellen is bij de omwonenden aan de noordzijde van de Oosterhamrikkade en bij de woonschepenbewoners onvoldoende draagvlak. Daarentegen bepleiten de bewoners van het Oosterpark, het UMCG, KvK, GCC, MKB en de ondernemers van het Ebbingekwartier juist wel het realiseren van een autoverbinding.

Wij zijn van mening dat we op dit moment nog geen keuze kunnen maken tussen de verschillende opties voor een autoverbinding. Wij willen de discussie rond het gebruik van de brug over het Van Starckenborghkanaal als autoverbinding tussen de oostelijke ringweg en de binnenstad en het UMCG in een breder perspectief plaatsen. Nu kiezen voor één van de modellen zou niet verstandig zijn. Zoals een van de insprekers bepleit, is het gewenst de discussie rond de auto ontsluiting van dit deel van de stad te voeren in het kader van de herijking van de visie op de Oosterhamrikzone en niet op ad hoc basis te koppelen aan de discussie rond het tramtracé. Daarom kiezen we er voor om voor het oostelijk deel van de stad een uitgewerkt en goed onderbouwd integraal verkeersmodel te ontwerpen, dat voldoet aan de volgende eisen:

- afgestemd op de verwachte verkeersontwikkeling voor de toekomst;
- afgestemd op de nieuwe ontwikkelingen in het gebied: woningbouw langs het OHT en nieuwe ziekenhuisfuncties bij het UMCG;
- zorgen voor een voldoende bereikbaarheid van het UMCG en het Ebbingekwartier/Ciboga voor autoverkeer;
- inspeliend op de gedachten over een nieuw VCP voor de stad, met instekers vanaf de ringweg en het beperken van de druk op de tussenring (Petrus Campersingel – Kapteynlaan)
- rekening houdend met het sluiten van de Korrebrug voor autoverkeer.

Dit eisenpakket kan er toe leiden dat het van belang is een rechtstreekse autoroute aan te leggen tussen de oostelijke ringweg en het UMCG/Ciboga in combinatie met het aanpassen van de doorgaande verbinding Petrus Campersingel – Kapteynlaan bij de Kapteynbrug. Door echter nu te kiezen voor een autoverbinding

Raadsvoorstel - 2.Voorlopig ontwerp tracedelen 3 en 4 inclusief inspraakrapport ...

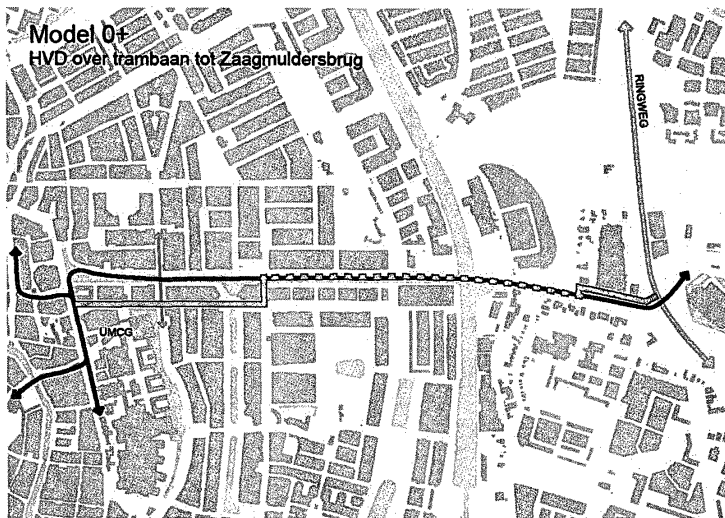
met de oostelijke ringweg is sprake van een ad hoc oplossing, die onvoldoende is ingekaderd in en totaal beeld voor de verkeersafwikkeling.

Conclusies inpassing tram

Voor de inpassing van de tram in het Oosterhamriktracé is het van belang rekening te houden met de belangen van de hulpverleningsdiensten. Er is voor gekozen de toekomstige autoverbinding niet direct mee te nemen in de planontwikkeling, maar de auto ontsluiting niet onmogelijk te maken. Om die reden is gekozen voor een aangepast model, dat mede is voortgekomen uit ontwerpessies met omwonenden en woonbootbewoners. Bij het voorgestelde model (zie tekeningen) ligt de trambaan in een grasbaan op het OHT tussen de Singelbrug en de Zaagmuldersbrug. Van de Zaagmuldersbrug tot de Van Starckenborghbrug ligt de trambaan in asfalt, op dit deel wordt de trambaan tevens gebruikt door de hulpverleningsdiensten. Het ontwerp past binnen de eisen van de HVD. Tevens kan dit traject in noodgevallen worden gebruikt door bussen.

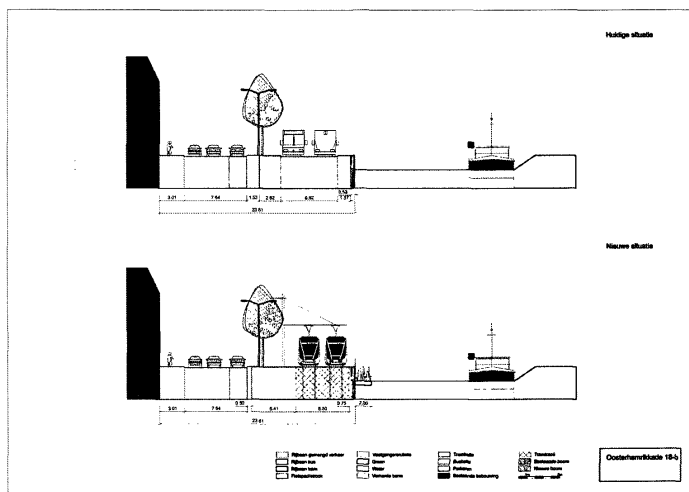
Om gestand te doen aan de uitgangspunten van de visie op het OHT (Radiaal Wakker Gekust) is aan beide kanten van de trambaan een groenstructuur toegevoegd, daarmee wordt het OHT als ecologische zone ondersteund. De trambaan wordt omzoomd door een rij bomen en het profiel van de Oosterhamrikkade noordzijde wordt opnieuw ingericht.

Bij het nieuwe voorkeursmodel loopt de route voor de hulpverleningsdiensten vanaf het UMCG via de Vrydemalaan, de Thomas a Theusinklaan, het Wielewaalplein en de Zaagmuldersweg. Vooral het gebruik van de laatste twee trajectdelen roept weerstand op. Hier geldt een 30 km inrichting, waarbij het Wielewaalplein wordt omgezet in een wijkplein. Wij stellen voor de inrichting van het wegvak aan te passen en de hulpverleningsdiensten toe te staan door het verblijfsgebied te rijden.

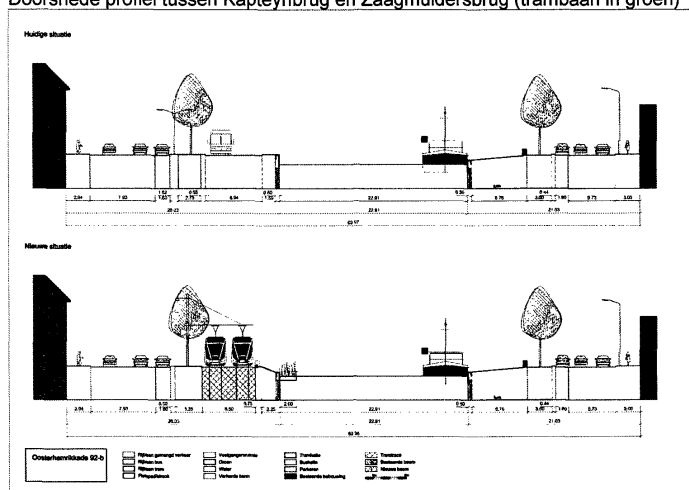


Kaart: route tram (zwart) en route hulpverleningsdiensten (rood).

Raadsvoorstel - 2.Voorlopig ontwerp tracedelen 3 en 4 inclusief inspraakrapport ...



Doorsnede profiel tussen Kapteynbrug en Zaagmuldersbrug (trambaan in groen)



Doorsnede profiel tussen Zaagmuldersbrug en Oliemuldersbrug (trambaan in verharding)

Voorkeursmodel PRT: tram in het groen langs de noordelijke Oosterhamrikkade.

De voorkeursvariant maakt het niet onmogelijk de brug over het Van Starckenborghkanaal te gebruiken voor autoverkeer. In het geval daarvoor wordt gekozen zullen nog wel de nodige infrastructurele maatregelen moeten worden getroffen om de brug te bereiken en het verkeer op een goede manier te verwerken. De discussie rond de auto ontsluiting van het OHT wordt gekoppeld aan de te ontwikkelen visie op het OHT en niet aan de besluitvorming rond het VO van de tram. Hiermee komt er een duidelijke scheiding tussen het tramproject en het project autoroute. Als de komende tijd echter een besluit over de autoverbinding wordt voorzien, dan dienen de mogelijke effecten op de omgeving (bijvoorbeeld geluidseffecten) van een

Raadsvoorstel - 2.Voorlopig ontwerp tracédelen 3 en 4 inclusief inspraakrapport ...

autoverbinding in het kader van het opstellen van een bestemmingsplan voor de tracédelen III en IV worden meegenomen.

Door voorlopig nog niet te kiezen voor een autoverbinding over de Van Starckenborghbrug, kan de Oliemuldersbrug gehandhaafd blijven. Ombouw tot dam is vanuit het tramproject niet nodig, in de kostencalculatie is dan ook geen rekening gehouden met deze investering. Indien wel wordt gekozen voor een autoverbinding dan kan de Oliemuldersbrug in zijn huidige vorm niet gehandhaafd blijven en zal er een nieuwe brug/dam moeten worden aangelegd om de aansluiting voor autoverkeer op de brug over het Van Starckenborghkanaal mogelijk te maken. Dan is ook de keuze voor nieuwe brug, dan wel een dam aan de orde. Daarbij is het van belang te weten dat eertijds is gekozen voor een dam, vanuit het belang van een veilige vaarroute voor klasse Va scheepvaart in het Van Starckenborghkanaal. Daarnaast werd het voorstel voor de aanleg van een dam ook ingegeven door de wens de kwaliteit van het water van het Oosterhamrikkanaal te verbeteren.

4.9 Kardinges

Inspraakreacties

De heer *J. Jonkers* vindt dat het viaduct over de oostelijke ringweg een vreemde slinger maakt. Het lijkt *Jonkers* beter om een langer viaduct recht over beide rotondes van de ringweg te maken. Dit viaduct kan dan rechtstreeks aansluiten op het eindstation Kardinges.

De *Bewonersorganisatie Beijum (BOB)* heeft bezwaar tegen de extra parkeerrij aan de voet van de skiheuvel. Dit belemmert de crossbaan en beklimming van de heuvel vanaf de zijde van het parkeerterrein. De *BOB* vindt dat de oplossing voor het parkeren veel verder in het gebied moet worden gezocht. Dit vindt zij omdat ook de tramhalte en de toegang tot de ijsbaan een centrale ligging verder in het gebied krijgen. De centrumzone verplaatst daardoor verder naar achteren.

Ook heeft de *BOB* kanttekeningen bij de route van de bussen die naar de tramhalte gaan. Zij moeten de trambaan tweemaal oversteken. De *BOB* stelt voor om de route van de bussen over de parkeerplaats te laten lopen en niet over het gebied tussen de ijsbaan en de tramhalte. Daardoor vervalt één van de oversteken. De trambaan en de halte kunnen dan iets dichterbij de ijsbaan komen te liggen. De fietspaden moeten met deze aanpassingen ook worden verplaatst. Mogelijk kan zo ook (een deel van) de parkeerplaatsenproblematiek worden opgelost.

De heer *F. Nijhuis* denkt dat de inrichting van Kardinges iets compacter kan, waardoor er ruimte ontstaat voor extra parkeerplaatsen aan de westzijde van het transferium en aan de noordwestzijde van de parkeerplaats. Bovendien zou zo de route voor de bussen ten noorden van de trambaan geplaatst kunnen worden. Bussen hoeven de trambaan dan maar één keer te kruisen. Verder stelt *Nijhuis* voor om de doorsteek voor auto's op de parkeerplaats iets verder naar het oosten te plaatsen zodat de tramhalte nog beter bereikbaar is voor reizigers die hun auto aan de noordzijde van de parkeerplaats parkeren.

Reactie

De locatie van het nieuwe viaduct over de ringweg is bepaald door de provincie in verband met het ongelijkvloers maken van de oostelijke ringweg. Daarvoor worden de rotondes en nieuwe opritten aangelegd. Om voldoende ruimte te maken voor de opritten die in een lus naar de ringweg draaien, moet het viaduct meer zuidelijk worden aangelegd dan in de huidige situatie. De suggestie van dhr. *Jonkers* is daarom technisch niet uitvoerbaar.

De *BOB* geeft aan een parkeervoorziening op een andere plek te wensen dan aan de rand van de skiheuvel. Uit de kostenramingen is inmiddels duidelijk geworden dat de oplossing bij de skiheuvel erg duur is. Daarom is gezocht naar een andere oplossing. Die oplossing is gevonden door te kiezen voor het toevoegen van ca. 165 parkeerplaatsen aan het huidige parkeerterrein ten oosten van de skiheuvel.

De mogelijkheid die de *BOB* en dhr. *Nijhuis* opperen om de bussen uit Beijum via de noordzijde naar de halte te laten rijden, is door ons in een eerder stadium uitgewerkt. Nadeel daarvan is dat er onvoldoende ruimte overblijft tussen het parkeerterrein en de busroute om in de toekomst nog een fietspad te kunnen toevoegen. Daarom is in het ontwerp gekozen voor de oplossing via de zuidzijde. De suggestie om de doorsteek voor auto's meer oostelijk te plaatsen kunnen wij volgen. In het ontwerp is echter gekozen voor het handhaven van de doorsteek op de huidige locatie omdat het verleggen van de doorsteek te veel meerkosten met zich brengt.

Raadsvoorstel - 2.Voorlopig ontwerp tracedelen 3 en 4 inclusief inspraakrapport ...

Bijlagen

Bijlage 1: Notulen van de officiële inspraakbijeenkomst van 17 mei 2011

Verslag inspraakbijeenkomst Voorlopig Ontwerp tracédelen 3 en 4

Datum:	17 mei 2011
Plaats:	Het Paleis
Tijd:	19.30 - 22.00 uur
Aanwezig:	circa 60 belangstellenden
Ambtshalve aanwezig:	Mw. K. Dekker (wethouder van o.a. Verkeer en Vervoer); dhr. M. Olman (directeur project RegioTram); mw. M. de Visser (projectleider project RegioTram)
Voorzitter (onafh.):	dhr. A. Woudstra
Verslag (onafh.):	dhr. B. Hidding, Folio, tekst en uitleg

1. Opening

De voorzitter heet de aanwezigen welkom en schetst kort het programma van de avond. Voorafgaand aan het inspraakgedeelte zullen wethouder Karin Dekker en projectleider Mariëtte de Visser een korte inleiding houden. Ter discussie staat het Voorlopig Ontwerp (VO) van de tracédelen 3 en 4 van de RegioTram. Bij tracé 3 (onderdeel van lijn 1 naar Zernike) horen Kattendiep, Schuitendiep, Damsterdiep, Oostersingel, Bloemsingel en Kolendrift. Bij tracé 4 (onderdeel van Lijn 2 naar Kardinge) horen W.A. Scholtenstraat, Oosterhamrikkade, Ulgersmaborg en Kardinge. Belanghebbenden krijgen vanavond gelegenheid mondeling in te spreken waarbij men kan reageren op het VO en het bijbehorende Kaartenboek. Alle inspraakreacties worden van commentaar voorzien in het inspraakrapport dat met het collegevoorstel aan de gemeenteraad wordt voorgelegd. Van de inspraakbijeenkomst zelf wordt een verslag gemaakt door een onafhankelijk notulist. Insprekers die hun adres achterlaten krijgen het verslag per post thuisgestuurd. Voor anderen is het verslag te downloaden via www.regiotram.nl.

2. Inleiding door wethouder Karin Dekker

In haar inleiding herinnert wethouder Dekker er aan dat de tram in de stad onderdeel moet worden van het veel grotere openbaar vervoerssysteem van de RegioTram. De RegioTram is van grote betekenis voor het hele gebied van de Regio Groningen-Assen, bestaande uit acht gemeenten en twee provincies. De RegioTram moet de bereikbaarheid van de stad Groningen vanuit de regio en vice versa voor de komende tientallen jaren waarborgen. De vele studies die in de afgelopen jaren zijn verricht naar het bereikbaarheidsprobleem wijzen unaniem uit dat de tram hiervoor de beste oplossing is.

Vanavond is waarschijnlijk de laatste inspraakavond in het kader van de politieke besluitvorming over de RegioTram, verklaart de wethouder. De afgelopen periode heeft aangetoond dat de inbreng van betrokken bewoners vruchten afwerpt en resulteert in een 'slimmer' plan. Ze nodigt daarom ook bij de resterende twee tracés de bewoners van harte uit hun ideeën en suggesties naar voren te brengen. Alle reacties worden zorgvuldig door de verantwoordelijke bestuurscolleges afgewogen alvorens het definitieve voorstel aan de gemeenteraad en Provinciale Staten zal worden aangeboden.

3. Toelichting door projectleider Mariëtte de Visser van het project RegioTram

Vervolgens gaat projectleider Mariëtte de Visser kort in op de onderdelen in beide tracés die tijdens de twee informatieavonden als aandachtspunt naar voren kwamen. Ze noemt in dit verband de twee modellen die zijn uitgewerkt voor het traject Schuitendiep (wel of niet met een overkluizing). Ten aanzien van het Damsterdiep roepen de buslijnen 22 en 24 en de buslijn naar de Oosterparkwijk discussie op. Voor het traject Oosterhamrikkade zijn drie modellen uitgewerkt die zich concentreren op de vraag of er een aansluiting moet komen met de oostelijke ringweg en wat de beste route is voor de hulpverleningsdiensten.

Mw. De Visser noemt tot slot de vermindering van het aantal parkeerplaatsen dat op verschillende plaatsen dreigt. Ze benadrukt dat de ontwerpers verschillende mogelijkheden tot hun beschikking hebben om wegvallende parkeerplaatsen te compenseren. Afhankelijk van de modellen die worden gekozen, zal bij de uitwerking van het ontwerp hier bijzondere aandacht aan worden gegeven.

4. Inspraakreacties

De voorzitter geeft om te beginnen het woord aan degenen die zich vooraf op de insprekerslijst hebben laten plaatsen. Daarna krijgen de overige aanwezigen gelegenheid om in te spreken.

Raadsvoorstel - 2.Voorlopig ontwerp tracedelen 3 en 4 inclusief inspraakrapport ...

Mw. M. van Winkel, Fietsersbond, presenteert een zestal knelpunten die volgens de Fietsersbond voor verbetering vatbaar zijn:

- De afsluiting van de helft van het Kattendiep belemmert de doorgang van de diepenring naar het Zuiderdiep. Hierdoor dreigt een deel van de oostelijke binnenstad voor fietsers onbereikbaar te worden.
- De Fietsersbond betwijfelt het nut van een verkeerslicht bij de Steentilbrug. Voor fietsers vormt dit een extra belemmering. De Fietsersbond wil over de ingewikkelde verkeerssituatie rond de Steentilbrug graag in overleg met het project RegioTram.
- Ook over de geringe ruimte die naast de tramrails op de Oostersingel voor fietsers overblijft wil de Fietsersbond graag nader in overleg met het project RegioTram.
- Als gevolg van het fietspad in twee richtingen over de Bloemsingel zullen fietsers die van de Bloemsingel naar de Vrydemalaan willen drie keer de trambaan moeten passeren. Om dit te voorkomen stelt de Fietsersbond voor het fietspad achter de halte langs te leggen.
- Van de drie modellen die voor de Oosterhamrikkade worden gepresenteerd gaat de voorkeur van de Fietsersbond uit naar model 3. De modellen 1 en 2 zullen als gevolg van het eenrichtingsverkeer over de noordelijke kade de bereikbaarheid van de Professorenbuurt voor fietsers te veel bemoeilijken.
- De Fietsersbond wijst erop dat de door de gemeente toegezegde rechtstreekse fietsverbinding naar Kardingelans langs het tramtracé moet worden aangelegd. Dit zou in de plannen voor het tramtracé moeten worden opgenomen.

Dhr. J. Griffiths, woonachtig aan het Schuitendiep, meent dat de voor het Schuitendiep gepresenteerde twee modellen het al beschadigde aanzien van de Steentilbrug nog verder zullen aantasten. Hij pleit ervoor de tramlijn alsnog door de Steentilstraat te leiden. Daarmee worden twee scherpe bochten in het tracé voorkomen en het biedt mogelijkheden voor vernieuwing van de Steentilbrug. Naar het voorbeeld van de Leidschestrataat in Amsterdam kan de tramlijn met een strengelspoor probleemloos door de smalle Steentilstraat worden gelegd, meent spreker. Mocht de gemeente toch kiezen voor een overkapping van het Schuitendiep dat vraagt spreker de garantie dat bij de aanleg van het plein een publieksfunctie wordt vermeden, dit in verband met geluidsoverlast.

Dhr. J. Belgraver, Woonschepencomité, tevens sprekend namens de bewoners van de woonschepen in het Oosterhamrikkanaal, is niet gelukkig met de keuze van de gemeente om de besluitvorming over het VO af te ronden voordat de herziene ontwikkelingsvisie Oosterhamriktracé is vastgesteld. Hij vreest dat daarmee de tramlijn leidend wordt bij de verdere ontwikkeling van het Oosterhamriktracé in plaats van de ontwikkelingsvisie. In het kader van de Intense Stad zullen er langs het Oosterhamriktracé 1100 nieuwe woningen verschijnen en wordt 25000m² aan bedrijfsruimte gerealiseerd. Als gevolg hiervan zullen het aantal verkeersbewegingen en de parkeerdruk sterk toenemen in een gebied waar de woondichtheid nu al relatief groot is. Gelet hierop is een afname van de parkeermogelijkheden als gevolg van de aanleg van de tramlijn zeer ongewenst. Ook een autoverbinding met de oostelijke ringweg (verwachting 14000 extra auto's per etmaal) is in dit licht niet verstandig. Spreker meent dat de gevolgen die de drie modellen in het VO hebben voor de toekomstige verkeerssituatie in en om de Oosterhamrikkade te weinig zijn doordacht en onderzocht. Hij vraagt de gemeente voor elk model een berekening van de verwachte verkeersbewegingen te tonen. Spreker heeft waardering voor het idee om van de Oosterhamrikkade een 'groene loper' te maken. De uitvoering heeft echter nogal wat nadelen waarvan enkele zwaarwegende. Dat het kanaal wordt geblokkeerd door de aanleg van een dam en vaste fietsbruggen, vinden de woonbootbewoners onaanvaardbaar. Het Oosterhamrikkanaal moet voor woonschepen en recreatievaart bevaarbaar blijven, vinden zij. Spreker verklaart dat de bewoners van de woonschepen door het project RegioTram zijn uitgenodigd om hun bezwaren tegen de drie modellen in het VO en hun ideeën voor een alternatief binnenkort in een 'schetssessie' te presenteren. Hij noemt dit rijkelijk laat. Hij betreurt het dat het alternatief dat de woonbootbewoners hebben bedacht nu niet dezelfde publieke aandacht krijgt als de drie modellen in het VO. Vooruitlopend op de schetssessie licht spreker het alternatief van de woonbootbewoners (genoemd model 0) toe in een aantal stellingen en uitgangspunten:

- De inzet moet zijn dat alle autoverkeer in het gebied wijkgerelateerd blijft;
- Voor het gebruik door de hulpdiensten wordt de trambaan verhard aangelegd;
- De groene loper kan worden aangelegd langs de randen van de trambaan en het talud naar het water;
- De wegen langs de noord- en zuidkade blijven bestemd voor alle verkeersdeelnemers in beide richtingen. Alle parkeerplaatsen blijven behouden;
- De aanleg van een dam en fietsbruggen is niet noodzakelijk. De historische Oliemuldersbrug blijft behouden.

Spreker besluit met de opmerking dat het model van de woonbootbewoners als bijkomend voordeel heeft dat het goedkoper is dan de modellen in het VO.

Mw. N. Boter, Professorenbuurt, vraagt waarom de optie om de tramlijn door de Vinkenstraat aan te leggen niet meer in beeld is. Ze zet vraagtekens bij de noodzaak van een auto-ontsluiting naar de oostelijke ringweg. Ze vreest dat de verkeerscongestie op de Petrus Campersingel zich zal uitbreiden naar de Oosterhamrikkade.

Raadsvoorstel - 2.Voorlopig ontwerp tracedelen 3 en 4 inclusief inspraakrapport ...

De voorzitter vraagt wethouder Dekker om een reactie op de eerste sprekers en in het bijzonder in te gaan op de vraag naar het waarom van een autoverbinding met de oostelijke ringweg. Voorts vraagt hij de wethouder uit te leggen hoe de door de bewoners ingediende alternatieven in de besluitvorming worden opgenomen.

Reactie wethouder K. Dekker: Wethouder Dekker legt uit dat in het oorspronkelijke plan voor het Oosterhamriktracé, neergelegd in de notitie 'De radiaal wakker gekust', de auto-ontsluiting naar de oostelijke ringweg en de tramlijn beide door de Vinkenstraat liepen. Het doel hiervan was om een verbeterde verbinding met het UMCG tot stand te brengen. Nadat het Vinkenstraattracé onhaalbaar bleek, heeft het UMCG nadrukkelijk de wens voor een auto-ontsluiting naar de oostelijke ringweg op tafel gelegd. Met het oog op de wens van het UMCG en in lijn met de gedachte van het oorspronkelijke plan is daarom in model 2 van het VO een aansluiting met de oostelijke ringweg opgenomen. Het college heeft over de drie modellen nog geen standpunt ingenomen en wil eerst de opvattingen van alle belanghebbenden te horen alvorens tot een keuze voor één model te komen.

De wethouder verklaart verder dat alternatieve modellen van de bewoners binnen de reglementaire kaders van de inspraakprocedure zullen worden behandeld. Dit betekent dat zij in het inspraakrapport worden opgenomen en afgewogen. Wanneer dit leidt tot een aangepast VO dan biedt de behandeling in de gemeenteraad opnieuw mogelijkheden voor burgers om hierover de discussie met de gemeente aan te gaan. Een uitzondering is gemaakt voor het Woonschepencollege en de woonschepen van de woonschepen in het Oosterhamrikkanaal. Zij hebben de gemeente er op gewezen dat het VO tot gevolg heeft dat 26 woonschepen niet meer over het water het Oosterhamrikkanaal uit kunnen varen. Aangezien ook de gemeente dit onwenselijk vindt, heeft zij alle woonbootbewoners uitgenodigd voor een 'schetsessie' op donderdag 19 mei met de ontwerpers van het project RegioTram met het doel hiervoor een oplossing te vinden. De wethouder verklaart dat ook andere belangstellenden op de bijeenkomst welkom zijn om hun ideeën in te brengen.

Over het idee om de tram door de Steentilstraat te leiden zegt de wethouder dat dit grote nadelen heeft. De aanleg van een strengelspoor en de daarvoor noodzakelijke wachtruimte voor de tram kan waarschijnlijk niet zonder sloop van gebouwen worden gerealiseerd. Niettemin zegt ze toe dat de situatie aldaar nogmaals door de ontwerpers onder de loep zal worden genomen.

Mw. M. van Hoek, Professorenbuurt, vreest dat de aansluiting op de oostelijke ringweg voor autoverkeer zal leiden tot toenemende filevorming, met name op de Kapteijnlaan. Verder is ze bang dat het sluipverkeer door de Professorenbuurt zal toenemen, vooral wanneer de Gerrit Krolbrug voor autoverkeer wordt afgesloten. Ze vraagt of onderzoek is gedaan naar de verkeerskundige gevolgen van de aanleg van de tram en, zo ja, waarom de uitkomsten niet openbaar zijn gemaakt.

Dhr. S. Koopmans, Professorenbuurt, brengt in dat het tramtracé over de Oosterhamrikkaade haaks staat op de plannen van de gemeente zoals verwoord in 'De radiaal wakker gekust'. Doel was om de Korrewegwijk en de Oosterparkwijk een impuls te geven door van het Oosterhamriktracé een ecologische zone te maken met aan weerskanten twee nieuwe 'voorkanten' die de wijken met elkaar verbinden. De aanleg van de trambaan en de ontsluiting van de oostelijke ringweg voor autoverkeer zullen een scherpe scheiding tussen beide wijken aanbrengen. Spreker vraagt zich af wat er na de aanleg van het tramtracé overblijft van het oorspronkelijke plan van de gemeente. Zal bijvoorbeeld, gezien het gewijzigde karakter van het tracé, de toegezegde bouw van gezinswoningen plaatsmaken voor appartementen? Het bevreemdt spreker dat de drie modellen in het VO al de inspraak ingaan voordat de onderbouwing ervan in een herziene ontwikkelingsvisie is neergelegd. Hij vraagt de gemeente, op welke argumenten de gekozen modellen feitelijk zijn gebaseerd.

Verder uit spreker ernstige kritiek op de manier waarop de gemeente met het buurtoverleg Professorenbuurt over de trambaan heeft gecommuniceerd. Van bewonersparticipatie is zijns inziens geen sprake geweest, ondanks de toezegging van wethouder De Vries dat de bewoners over mogelijkheden van de auto-ontsluiting zouden mogen meepraten. Tot slot wijst spreker erop dat de tramlijn zal leiden tot een beter benutten van de transferia als alternatief voor een autorit naar de binnenstad. Het verbaast hem dat de gemeente nu overweegt om naast de trambaan een extra auto-ontsluiting aan te leggen. In plaats van beide verkeersstromen te bundelen zou de aanleg van de tramlijn de gemeente juist moeten brengen tot 'ontvlechting' van het openbaar vervoer en autoverkeer.

Reactie wethouder K. Dekker: Wethouder Dekker verklaart dat het afblazen van het Vinkenstraattraject ook voor de gemeente een teleurstelling was. Het plan bleek te duur en de provincie was niet bereid aan de extra kosten van 22 miljoen euro mee te betalen. De gemeente staat nu voor de taak 'De radiaal wakker gekust' te actualiseren. De tijdsdruk staat echter niet toe om een herziene ontwikkelingsvisie af te wachten voordat de besluitvorming over de tram wordt afgerond. Dit zou teveel kosten met zich meebrengen.

De wethouder toont begrip voor het argument van ontvlechting van het openbaar vervoer en het autoverkeer. Maar oostelijke verbinding voor autoverkeer heeft ook betekenis voor de bereikbaarheid van het UMCG en de ontsluiting van het Oosterhamriktracé na de bouw van 1100 woningen.

Raadsvoorstel - 2.Voorlopig ontwerp tracedelen 3 en 4 inclusief inspraakrapport ...

Ze erkent dat het college zich geplaatst ziet voor een 'puzzel' waarvoor vooralsnog geen oplossing voorhanden is. Het college hoopt na bestudering van alle argumenten die in het inspraaktraject worden ingebracht een overtuigende keuze te kunnen maken.

Dhr. J. van Buiten, Professorenbuurt, verwijt de gemeente niet eerder te zijn begonnen met het opstellen van een integrale visie op het auto- en tramverkeer. Het gevolg is dat de gemeente bij het ontwerp van de tramlijn achter de feiten aanloopt en dat inspraak voor de burgers onmogelijk wordt gemaakt. Pas in maart heeft de gemeente geld aangevraagd voor een masterplan voor de ontsluiting van de Oosterhamrikzone. Spreker zegt echter te hebben vernomen dat de gemeente al anderhalf jaar studeert op de afwikkeling van het autoverkeer vanaf de ringweg en dat hiervoor vier modellen de ronde doen. Hij vraagt waarom in het VO maar één model (model 2) ter discussie wordt gesteld. Dit hadden volgens hem modellen 2a, 2b, 2c en 2d moeten zijn, waarom zijn deze niet in het VO opgenomen?

Mw. T. Stenvert, Professorenbuurt, vraagt zich af of het feit dat het college zelf nog geen keuze heeft gemaakt voor een van de modellen, betekent dat de bewoners zich politiek moeten mobiliseren om het college tot de gewenste keuze te bewegen.

Reactie wethouder K. Dekker: Wethouder Dekker legt uit dat het college met de presentatie van de drie modellen in de eerste plaats het dilemma wil schetsen waarvoor het zich geplaatst ziet. Er moet een afweging worden gemaakt waarbij de wensen van de raad van bestuur van het UMCG en de wensen van de bewoners van de omliggende buurten in het geding zijn. De wethouder zegt dat de drie modellen zijn bedoeld om tijdens de inspraak over die belangenafweging met alle belanghebbenden in gesprek te kunnen gaan. Ze hoopt daarmee zo veel mogelijk argumenten op tafel te krijgen die kunnen helpen om een afgewogen keuze te maken. Ze toont begrip voor de ontevreden reacties die dit bij sommige mensen losmaakt.

Pauze

Dhr. E. van Eijbergen, FNV Bondgenoten, vraagt of de aanbestedingstermijn van 22,5 jaar die het project RegioTram wenst te gebruiken, geregeld is in de Nederlandse wetgeving. Verder wil FNV Bondgenoten dat bij de concessieverlening aan de drie consortia volgens de Wet Personenvervoer 2000 een evenredig deel van de buschauffeurs, die na de ingebruikname van de tram boventallig raken, de gelegenheid krijgt om over te stappen naar de tram. FNV Bondgenoten wenst verder in een convenant met het project RegioTram of de gemeente afspraken vast te leggen die garanties bieden dat de hoofdc concessiehouder verantwoordelijk blijft voor de CAO en Arbeidsvoorwaarden.

Reactie M. Olman: Dhr. Olman antwoordt dat met betrekking tot de concessieperiode Europese regelgeving van kracht is die ook voor Nederland geldt. De Wet Personenvervoer 2000 is bij het project RegioTram bekend en bij de concessieverlening zal volgens de wet worden gehandeld. Ten aanzien het nakomen van de CAO en Arbeidsvoorwaarden is reglementair vastgelegd dat hiervoor de hoofdaannemer aanspreekbaar is. De heer Olman nodigt FNV Bondgenoten uit voor een apart overleg over door de inspreker opgeworpen zaken, te meer daar deze buiten de orde van de huidige inspraakbijeenkomst vallen. Aldus wordt afgesproken.

Mw. W. Naaijer, ondernemingsvereniging Ebbingekwartier, verklaart dat het aanvankelijk enthousiasme voor de tram bij de ondernemingsvereniging Ebbingekwartier bij de verdere uitwerking is weggeëbd. Door het schrappen van de halte aan de zuidkant van het Boterdiep is de waarde van de tram voor het Ebbingekwartier sterk verminderd. Ook betreurt de ondernemingsvereniging de aanleg van de Singelbrug die bij een de keuze voor een lijn door de Vinkenstraat niet nodig was geweest. Met de aanleg van de brug wordt het onmogelijk gemaakt dit deel van de stad op een historisch waardevolle manier in ere te herstellen en ook zet dit een streep door de beoogde aanleg van een groene long in het Ebbingekwartier. Aangezien een autoverbinding met de oostelijke ringweg voor het Ebbingekwartier van groot belang wordt geacht kiest de ondernemingsvereniging, bij gebrek aan beter, voor model 2 in het VO.

Dhr. H. Bennik, wijst er op dat fietsers vanuit het oosten van de stad naar het centrum en vice versa op het Damsterdiep tweemaal de tramlijn moeten oversteken. Hij stelt voor de fietsroute langs de zuidzijde van het Damsterdiep te leiden zodat het tramverkeer en het fietsverkeer elkaar niet in de weg zitten. Een veiliger oplossing, meent hij.

Verder vraagt hij aandacht voor problemen veroorzaakt door de zuigkracht van de tram. Vooral op trajecten waar het fietsverkeer dicht op de tram zit, zoals op het Damsterdiep en de Oostersingel, kan de zuigende werking van de tram wellicht een gevaar voor fietsers opleveren.

Reactie E. van Heerde, verkeerskundige bij het project RegioTram: Dhr. Van Heerde antwoordt dat het omleggen van de fietsroute bij het ontwerp van de tramlijn niet aan de orde is geweest aangezien de herinrichting van het Damsterdiep

Raadsvoorstel - 2.Voorlopig ontwerp tracedelen 3 en 4 inclusief inspraakrapport ...

al eerder was bepaald. Bij een gewijzigde fietsstructuur zou het oorspronkelijke inrichtingsplan weer helemaal over de kop moeten, vreest hij.

Dhr. H. Bennik (vervolg), stelt voor een directe verbinding van Karding naar Zernike aan te leggen. Dit zou slechts een kleine aanpassing van de koppeling op de Bloemsingel vereisen en de flexibiliteit van het gehele vervoerssysteem wordt er mee bevorderd, meent hij.

Verder vraagt hij zich af of de verbinding met de oostelijke ringweg wel nodig is voor de ontsluiting van de Vrydemalaan. Volgens hem kan dit ook via de bestaande route over de Kapteijnlaan, Sumatralaan en Bedumerweg.

Reactie M. Olman: Dhr. Olman antwoordt dat de verbinding Karding-Zernike in het huidige systeem al bestaat, zij het met inbegrip van een overstap op de Bloemsingel.

Dhr. F. Bianchi, bewoner Oosterhamrikkade, spreekt zijn bezorgdheid uit over de toename van de verkeersdruk op de Oosterhamrikkade. Hij vreest dat dit vooral bij model 2 zal leiden tot een verminderde verkeersveiligheid. Nu geldt op de Oosterhamrikkade een 30km-regime en desondanks komen er veel ongelukken voor bij de Oliemuldersbrug. Hij vreest dat bij een verandering naar een 50km-regime het aantal ongelukken nog zal toenemen.

Reactie E. van Heerde, verkeerskundige bij het project RegioTram: Dhr. Van Heerde antwoordt dat de weg zal worden ingericht volgens de geldende standaarden en dat dit een optimale verkeersveiligheid waarborgt.

Reactie wethouder K. Dekker: Wethouder Dekker erkent dat de functie van de Oosterhamrikkade zal veranderen naar verbindingsweg met een maximum snelheid van 50km/h. Bij model 2 wordt ook het profiel van de weg aangepast. Dit zal leiden tot een ander straatbeeld. Toch hoeft dit niet ten koste te gaan van de veiligheid, benadrukt de wethouder, de weg wordt ingericht met aanvullende veiligheidsmaatregelen die horen bij de veranderde functie. Hierbij worden de normen van de brandweer en politie strikt opgevolgd.

Mw. G. Jansma, woonbootbewoner Oosterhamrikkanaal, wijst er op dat bij de aanleg van fietsbruggen over het Oosterhamrikkanaal de schepen achteruit door de brug moeten varen. Deze tijdrovende manoeuvre zal leiden tot veel oponthoud voor het verkeer. Ze vraagt zich af of voldoende rekening is gehouden met de technische aspecten van de aanleg van fietsbruggen.

Een van de aanwezigen vult aan dat de dam die in het Oosterhamrikkanaal wordt gelegd door de zuiging van het scheepvaartverkeer over het Van Starckenborghkanaal zal worden vernield. Alleen het plaatsen van een sluis in de dam zou dit kunnen voorkomen.

Reactie M. Olman: Dhr. Olman verklaart dat de zuiging en bevaarbaarheid van het Oosterhamrikkanaal in een recent overleg van het project RegioTram met het Woonschepencomité aan de orde is gekomen. Project RegioTram gaat hierover binnenkort opnieuw met de bewoners van de woonschepen in gesprek en daarbij zullen ook de fietsbruggen aan de orde komen.

Reactie wethouder K. Dekker: Wethouder Dekker verklaart dat de huidige modellen in het VO geen adequate oplossing bieden voor de bevaarbaarheid van het Oosterhamrikkanaal. Er zal een alternatief gevonden moeten worden waarbij de vaarverbinding met het Van Starckenborghkanaal in stand blijft.

Dhr. W. J. Flokstra, Professorenbuurt, stelt voor de discussie over een verbinding voor autoverkeer met de oostelijke ringweg los te koppelen van de besluitvorming over de tram. Dit biedt ruimte om de noordelijke verkeersontsluiting verder te onderzoeken, zonder dat de besluitvorming over het tramtracé wordt vertraagd. Voorwaarde is dat bij de planning van het tramtracé de mogelijkheid van een gekoppelde verbinding over de brug over het Van Starckenborghkanaal open blijft.

Reactie wethouder K. Dekker: Wethouder Dekker zegt toe dit voorstel in overweging te nemen.

Mw. M. van Veen-de Haan, wijst op een knelpunt in de W.A. Scholtenstraat bij het laden en lossen van vrachtwagens, met name aan het begin van de straat. Vrachtwagens zullen daarbij noodgedwongen gebruik moeten maken van de fietsstrook en dat levert voor het fietsverkeer een onveilige situatie op. Ze stelt voor de tramrails een klein stukje te verplaatsen zodat aan de wegzijde waar moet worden geladen en gelost meer ruimte ontstaat.

Dhr. M. Althof, Gratamastraat, voorziet bij een verbinding naar de oostelijke ringweg een verslechtering van de verkeersdoorstroming op de kruising van de Oosterhamrikkade en de Kapteijnlaan. Hij vreest als gevolg hiervan toenemend sluipverkeer door de Professorenbuurt.

Raadsvoorstel - 2.Voorlopig ontwerp tracedelen 3 en 4 inclusief inspraakrapport ...

Dhr. M. Koldijk, Gratamastraat, verwijt de gemeente dat de oostelijke ontsluitingsweg om oneigenlijke redenen in het ontwerp voor de tramlijn is 'gemoffeld'. De ontsluitingsweg houdt geen enkel verband met het tramtracé, meent hij, de tram zou juist aanleiding moeten zijn voor een vermindering van de verkeersstroom.

Mw. T. Stenvert, Professorenbuurt, merkt op dat met de opheffing van de Antonius Deusinglaan en de aanleg van de Vrydemalaan de verkeersverbinding van het oostelijk deel van de stad naar de binnenstad wordt afgesloten. Vanaf de Kapteijnbrug is autoverkeer naar de binnenstad en vice versa straks niet meer mogelijk. Dat zal ook gelden voor de hulpverleningsdiensten en de politie. Ze vraagt zich af hoe een taxi op de Grote Markt met een rit naar Lewenborg of Beijum op het Oosterhamriktracé terecht moet komen.

Reactie wethouder K. Dekker: Wethouder Dekker antwoordt dat de verbinding met de oostelijke ringweg een functie heeft voor de ontsluiting van de wijk na de bouw van de geplande 1100 woningen en voor de bereikbaarheid van het UMCG en de parkeergarage bij de Vrydemalaan. De verbinding is nadrukkelijk niet bedoeld om de binnenstad voor autoverkeer beter bereikbaar te maken. Integendeel, sinds acht jaar is steeds het uitgangspunt van het college geweest dat de ontsluiting naar de oostelijke ringweg niet mag leiden tot meer auto's in de binnenstad.

Vragensteller (naam onbekend), vraagt of de gemeente onderzoek heeft gedaan naar de toename van de verkeersbewegingen bij model 2 uit het VO en naar de effecten voor de hoeveelheid fijnstof in de lucht en de geluidsoverlast. Spreker vraagt of het bestemmingsplan hierop is aangepast en of deze effecten gevolgen kunnen hebben voor de bouwplannen die er voor het gebied bestaan.

Naar aanleiding van enkele anonieme reacties in de zaal stelt de voorzitter vast dat verschillende aanwezigen de mening delen dat de koppeling van de twee kwesties van het tramtracé en de ontsluiting van de oostelijke ringweg inhoudelijk en procedureel niet gepast is. Men is van mening dat beide zaken los van elkaar beoordeeld en bediscussieerd dienen te worden. Dit wordt in het verslag opgenomen als een inspraakreactie.

5. Vervolgprocedure

De voorzitter geeft een kort overzicht van de vervolgprocedure in de besluitvorming. Inspraakreacties kunnen nog tot en met 31 mei a.s. worden ingediend. Van alle inspraakreacties (schriftelijk en mondeling) wordt een inspraakrapport opgemaakt dat met het collegevoorstel aan de gemeenteraad wordt aangeboden. Naar verwachting wordt het definitieve VO in de zomer 2011 door het college van BenW en Gedeputeerde Staten vastgesteld en volgt behandeling in de gemeenteraad en in Provinciale Staten in september. Het finale besluit over de aanleg van de tram wordt genomen eind 2012 waarna de uitvoering in 2013 van start kan gaan. In dat geval zal de tram in 2016 in gebruik worden genomen.

6. Sluiting

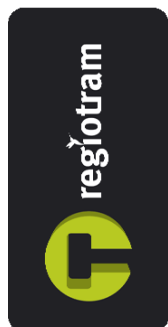
De voorzitter verklaart nogmaals dat degenen die hun adres hebben achtergelaten het verslag van de inspraakavond per post tegemoet kunnen zien. Hij dankt de aanwezigen voor hun belangstelling en hun inbreng en sluit de inspraakbijeenkomst.

Colofon

Dit Inspraakrapport is een uitgave van het project RegioTram.
Het project RegioTram is verbonden aan de Regio Groningen – Assen en wordt aangestuurd door de stuurgroep RegioTram.

1^o druk, september 2011

Redactie en uitgave
Project RegioTram
Oosterstraat 56a
9711 NX Groningen
T. (050) 402 35 50
F. (050) 402 35 60
info@regiotram.groningen.nl
www.regiotram.nl



Kaartenboek
Lijn 1 Zernike en Lijn 2 Kardinge

Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011

Inhoudsopgave

Kaartbladen

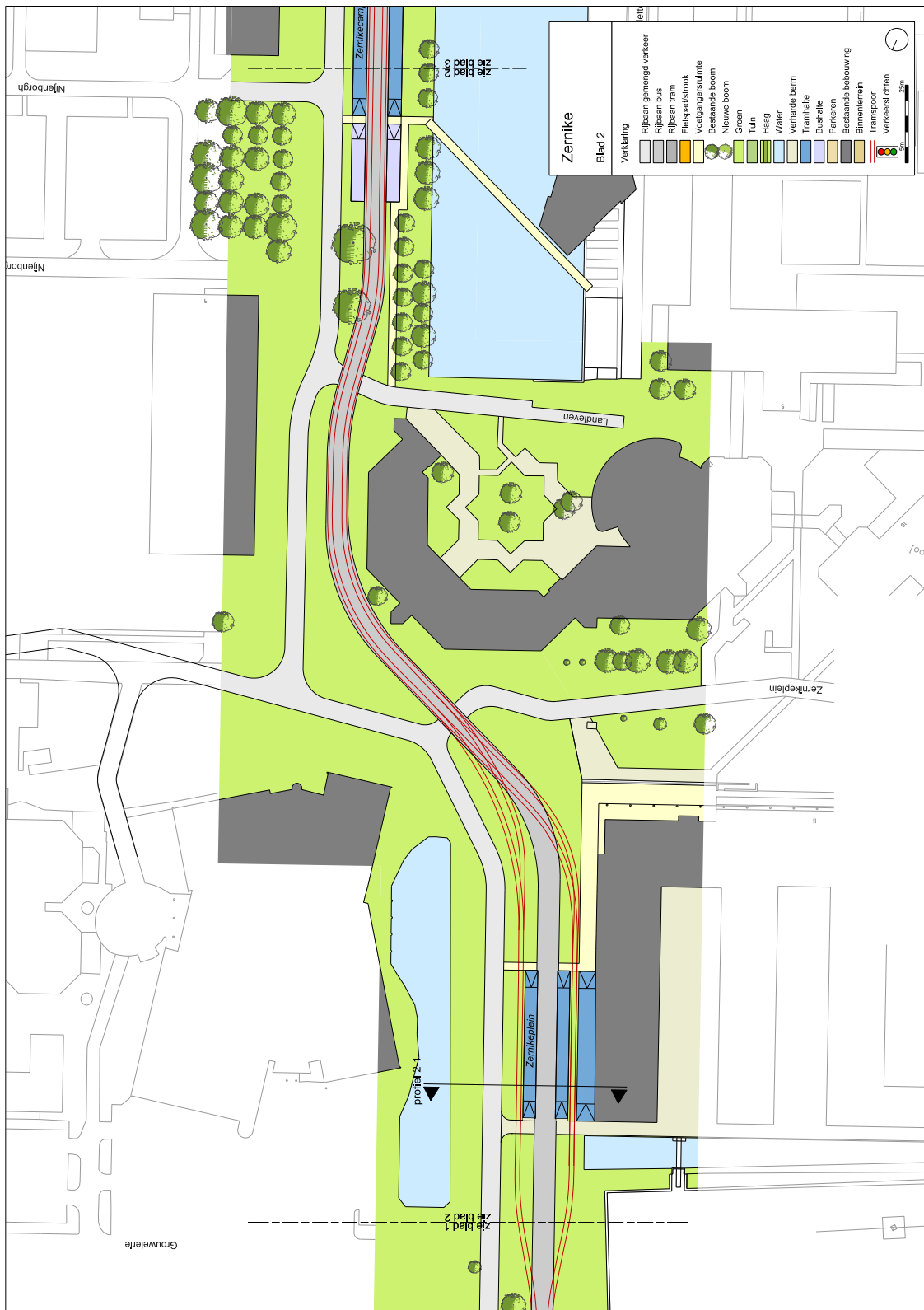
01	Zernike
02	Zernike
03	Zernike
04	Zonnelaan
05	Zonnelaan
06	Winkelcentrum Paddepoel
07	Eikenlaan
08	Eikenlaan
09	Kastanjeaan
10	Noorderstation en omgeving
11	Kop Korreweg
12	Boterdiep
13	Boterdiep en Turfisingel
14	Kattenhage t/m Grote Markt
15	Oosterstraat en Gelkingestraat
16	Gedempte Zuiderdiep
17	Herestraat t/m/ Herebrug
18	Glaudé en stationsomgeving
19	Kattendiep - Schuitendiep
20	Schuitendiep - Dansterdiep - Oostersingel
21	Oostersingel
22	Oostersingel - W.A. Scholtenstraat
23	W.A. Scholtenstraat - UMCG Noord
24	Singelbrug - Oosterhamrikkade
25	Oosterhamrikkade
26	Oosterhamrikkade
27	Oosterhamrikbaan
28	Oosterhamrikbaan
29	Ulgersmaborg
30	Kardinge



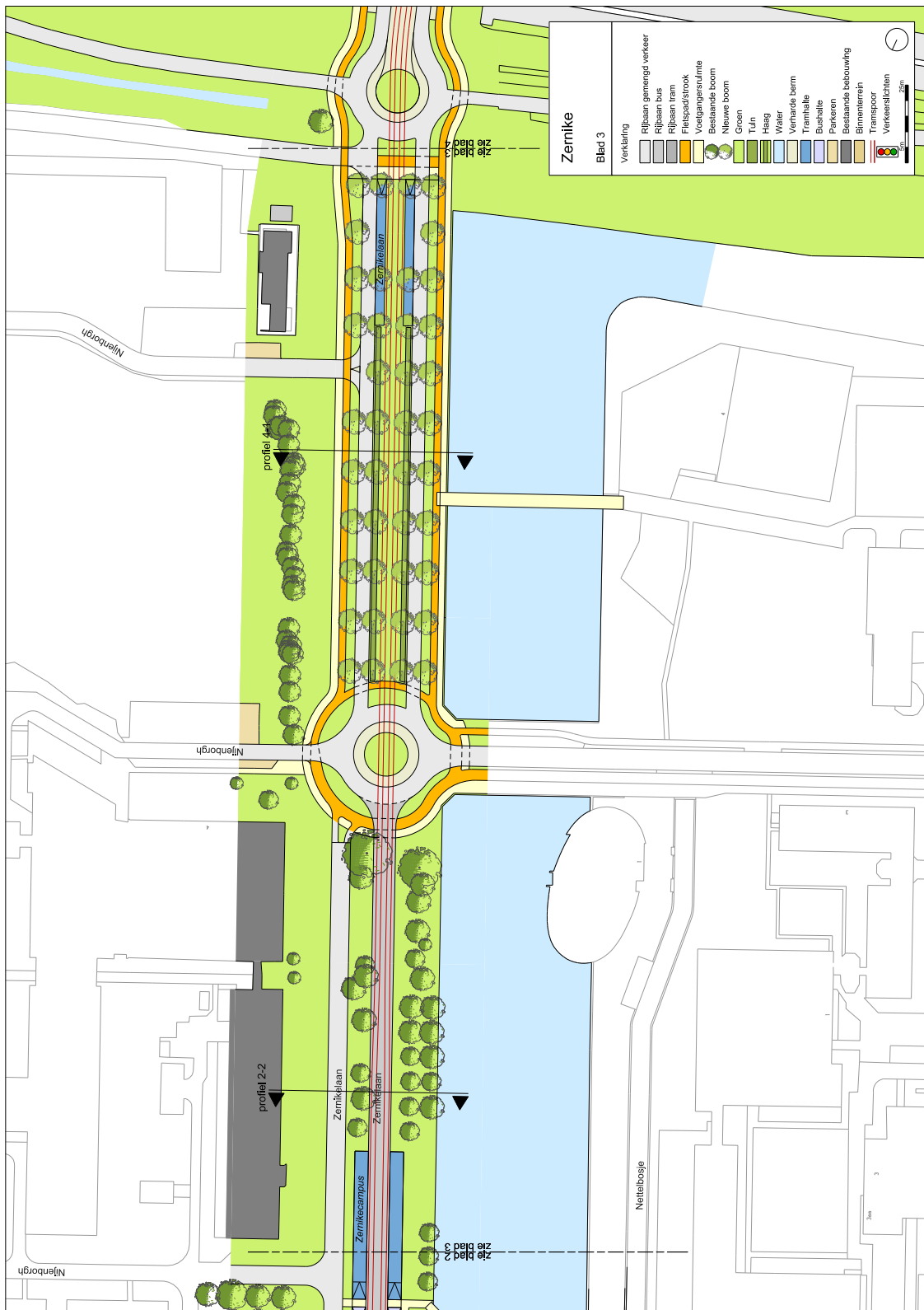
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



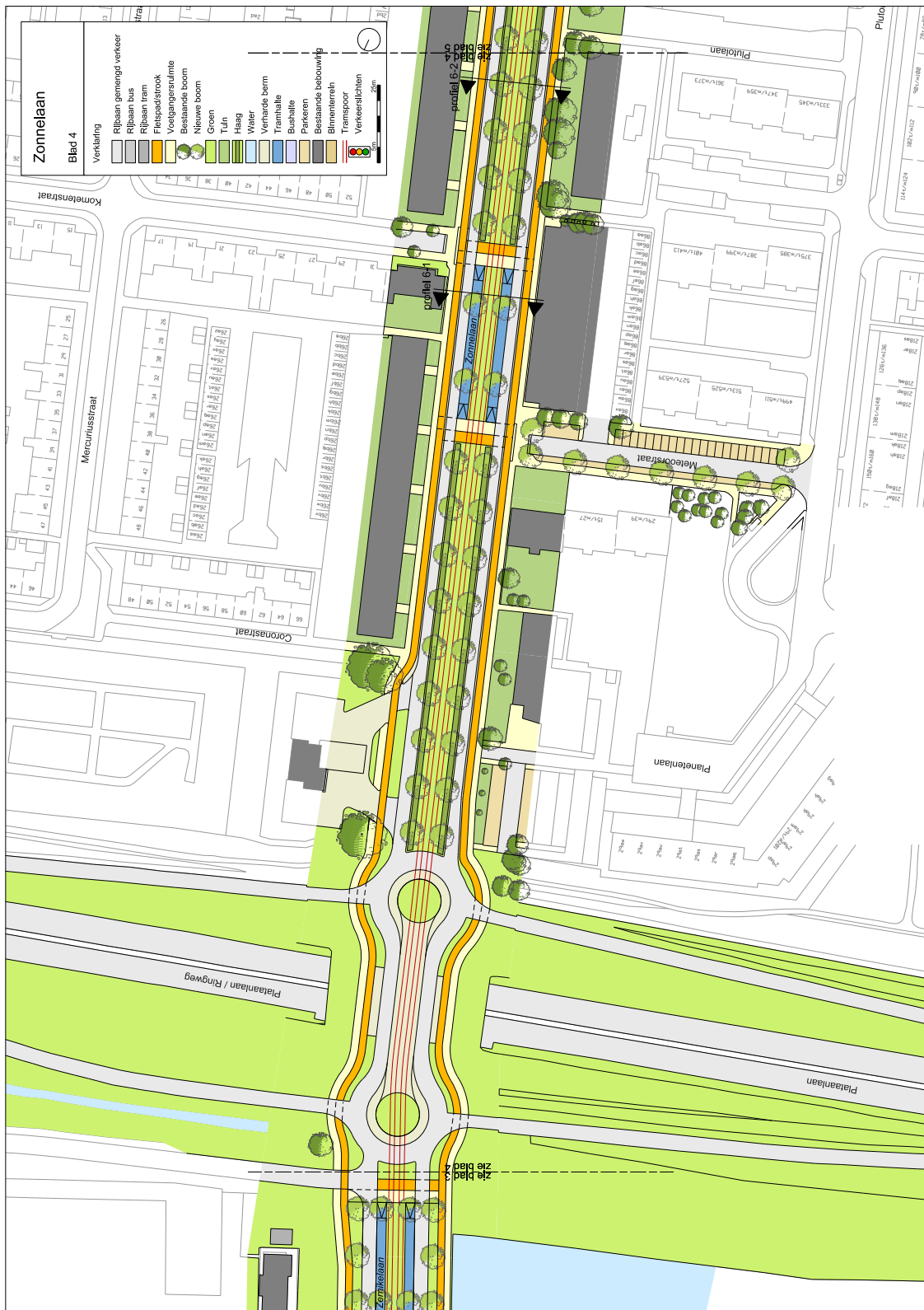
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



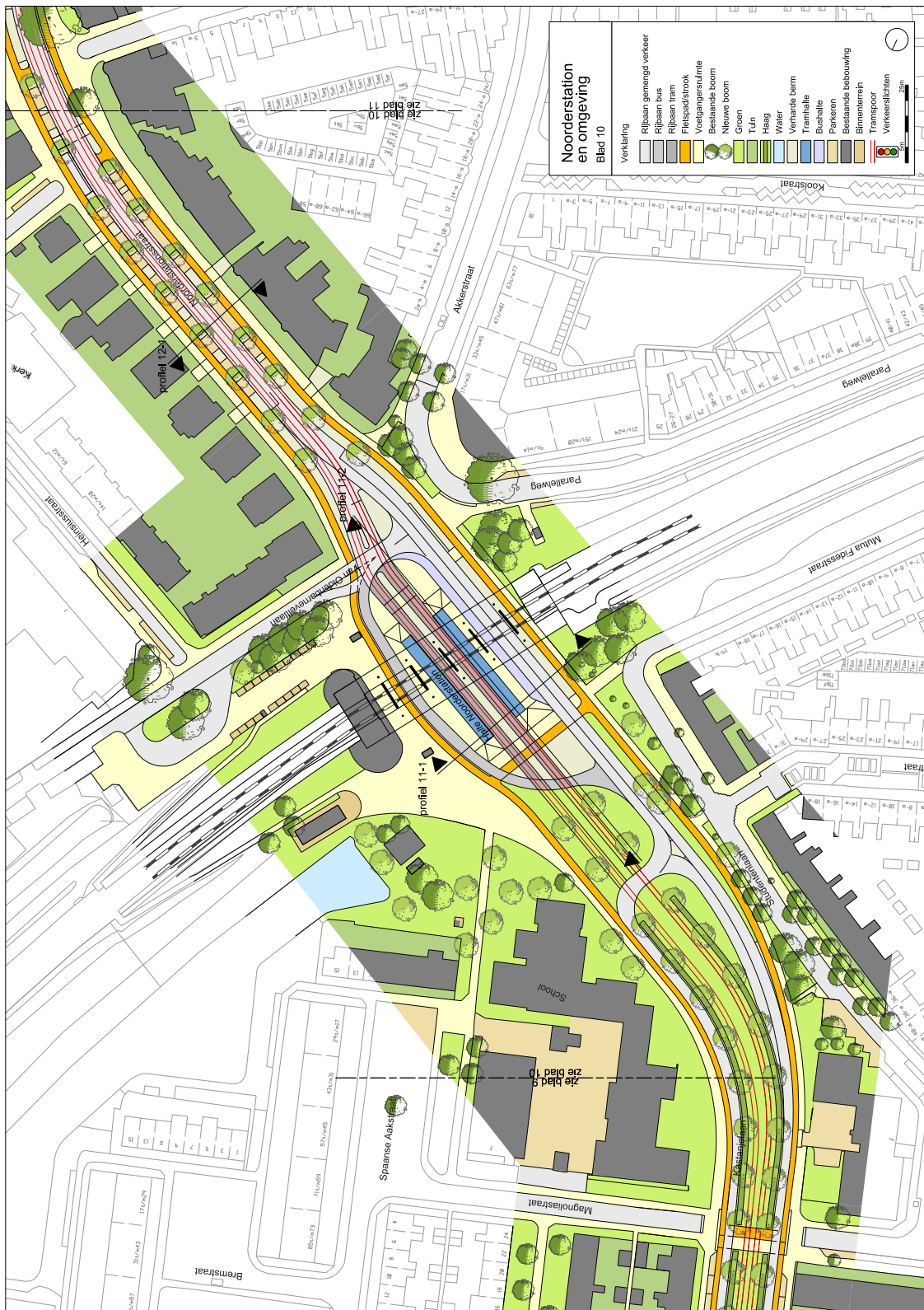
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



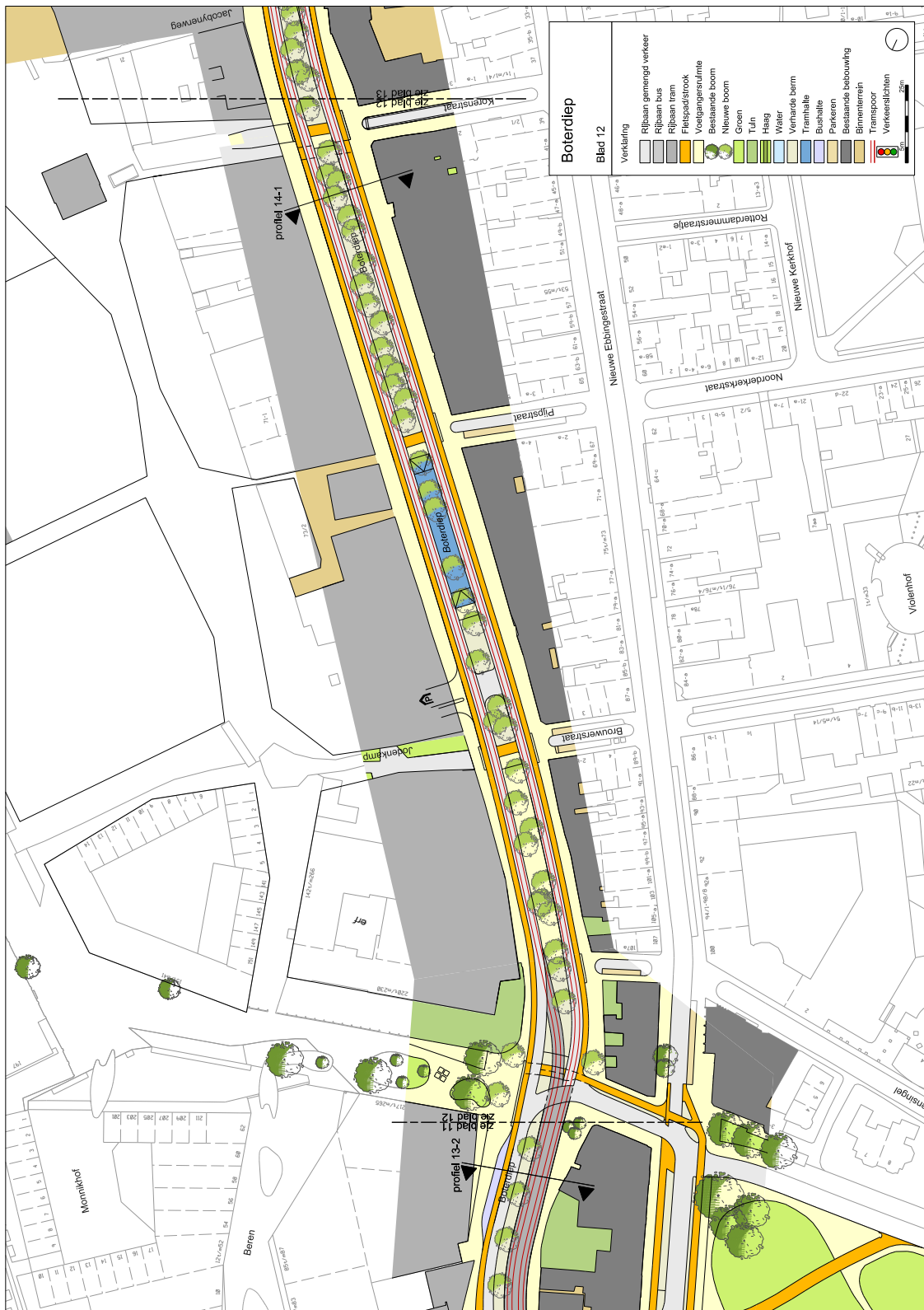
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



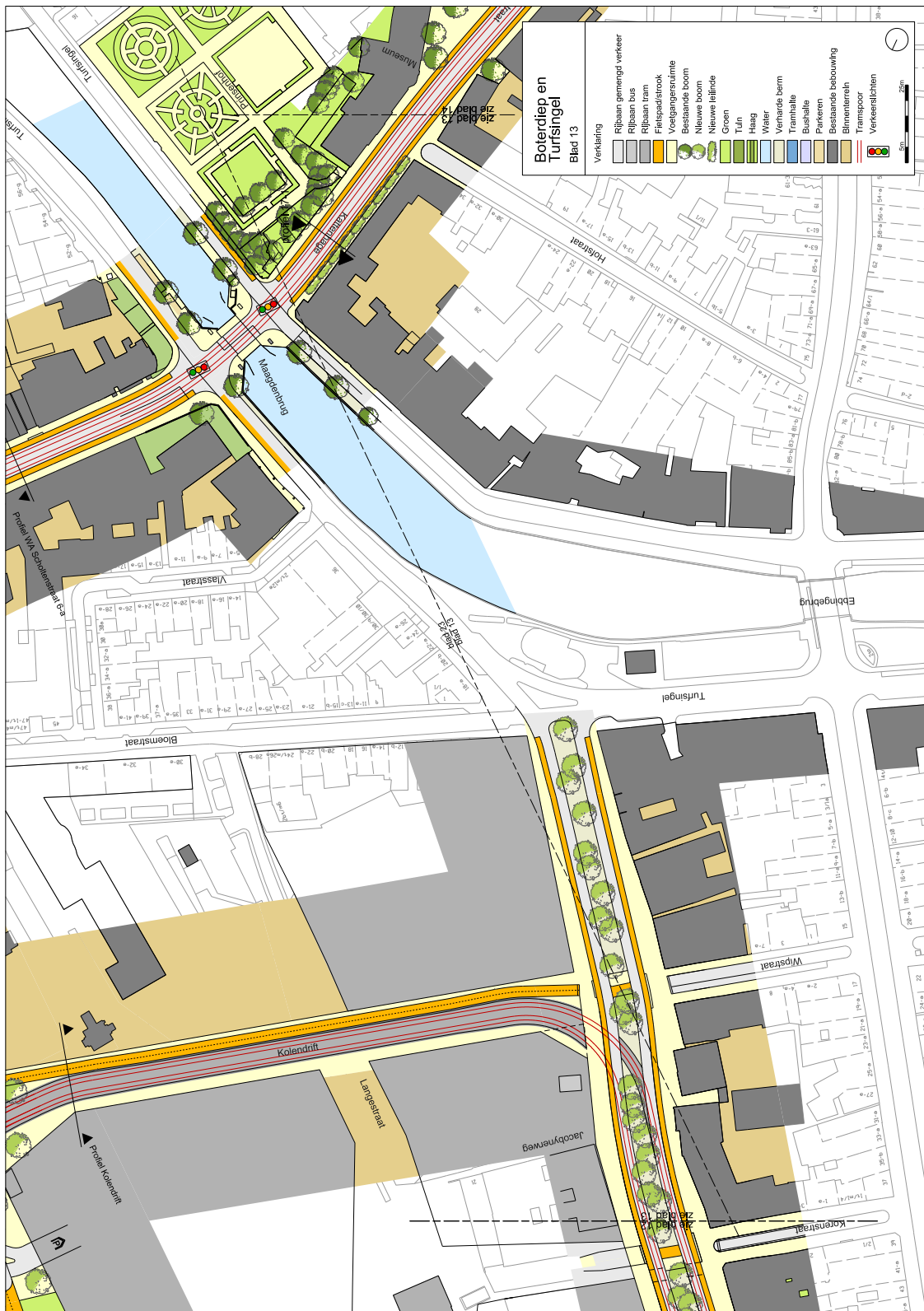
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



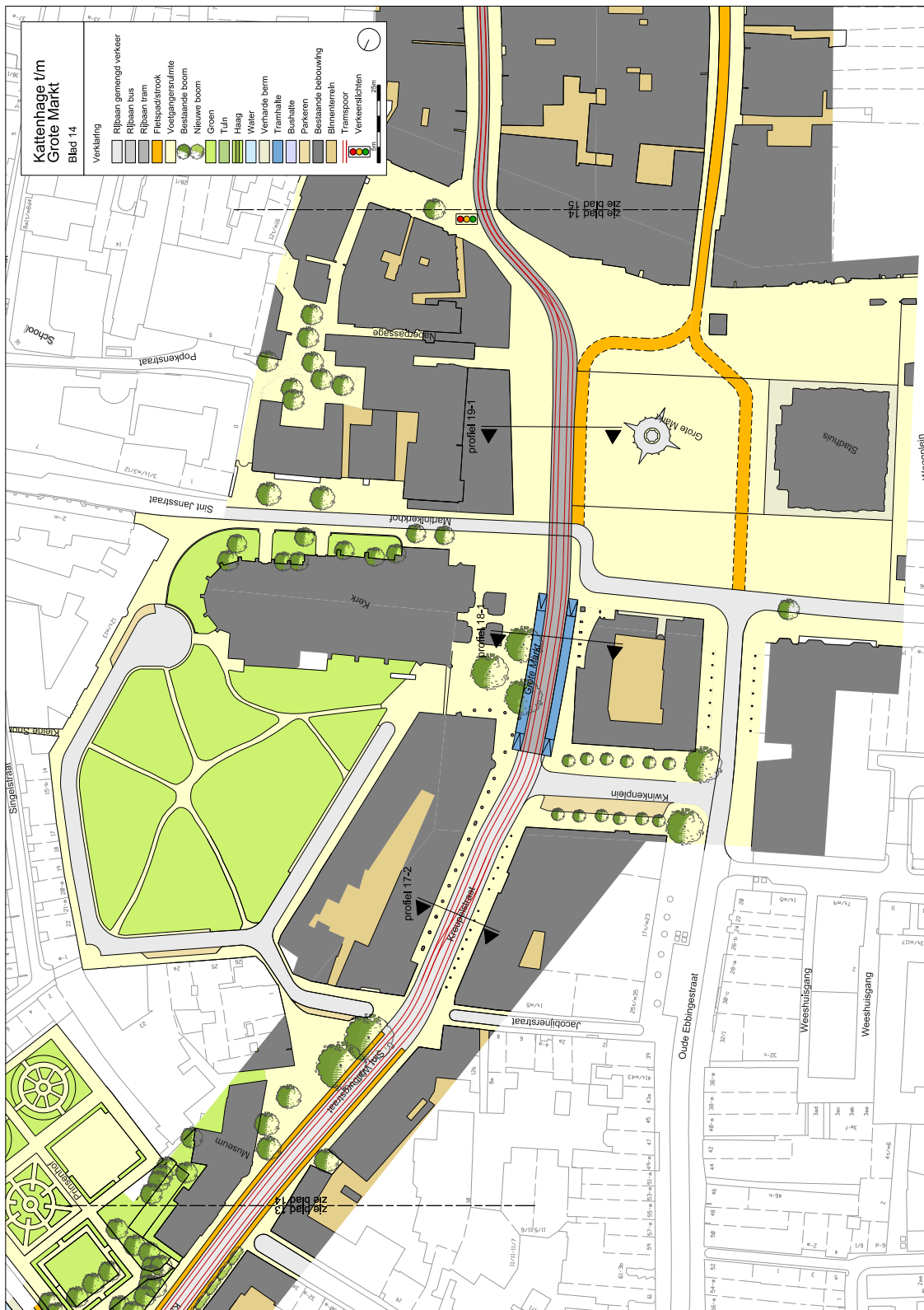
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



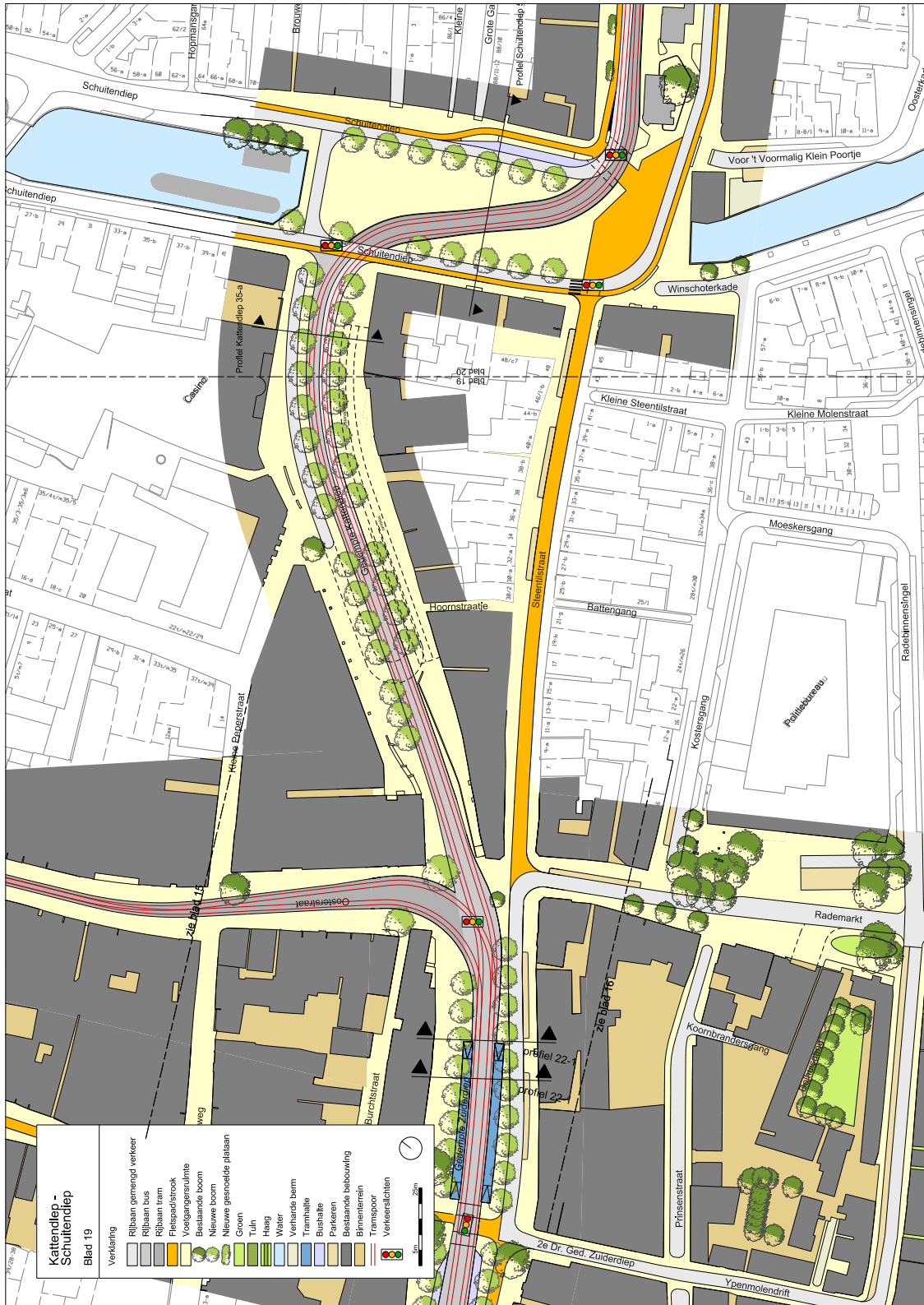
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



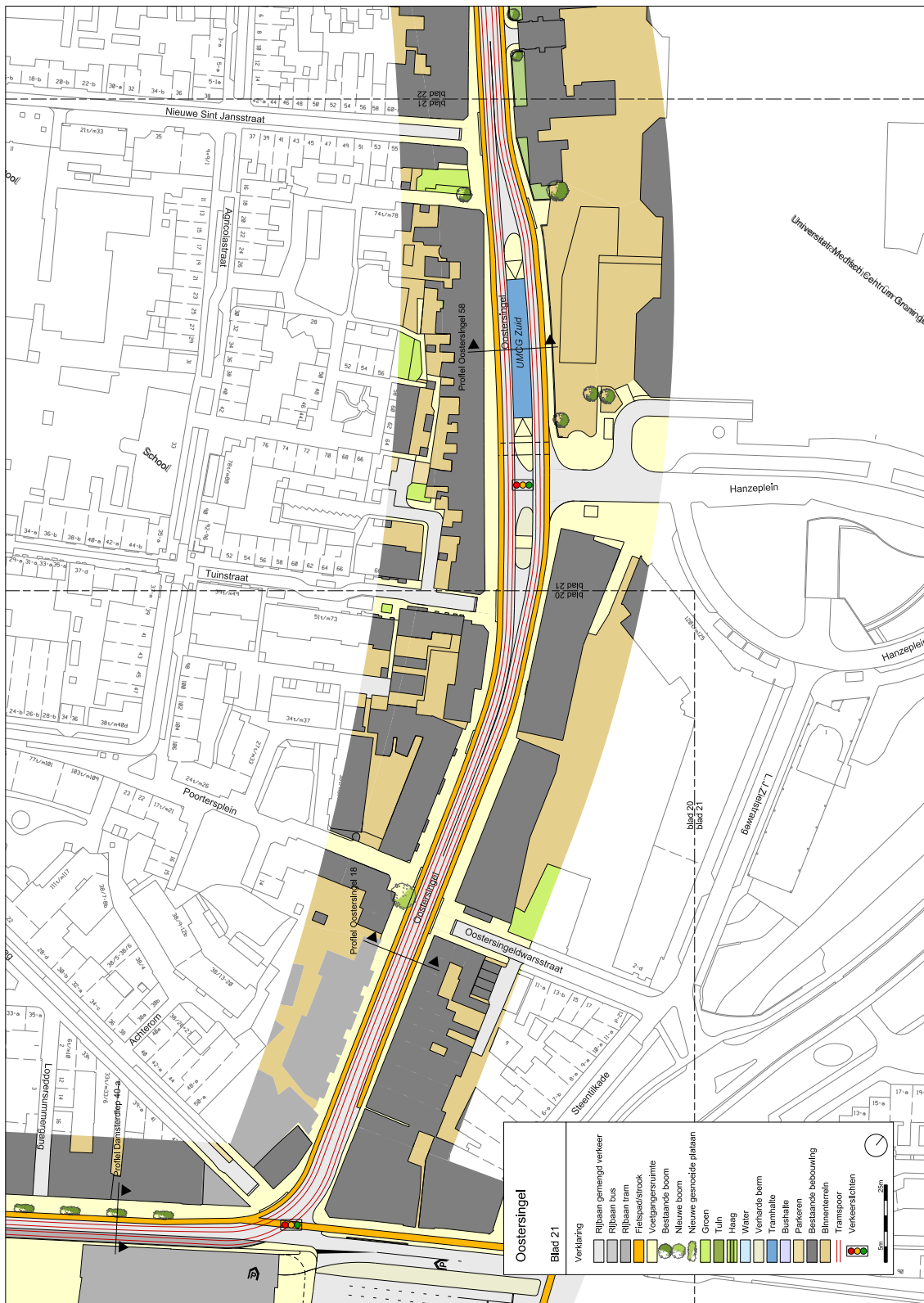
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



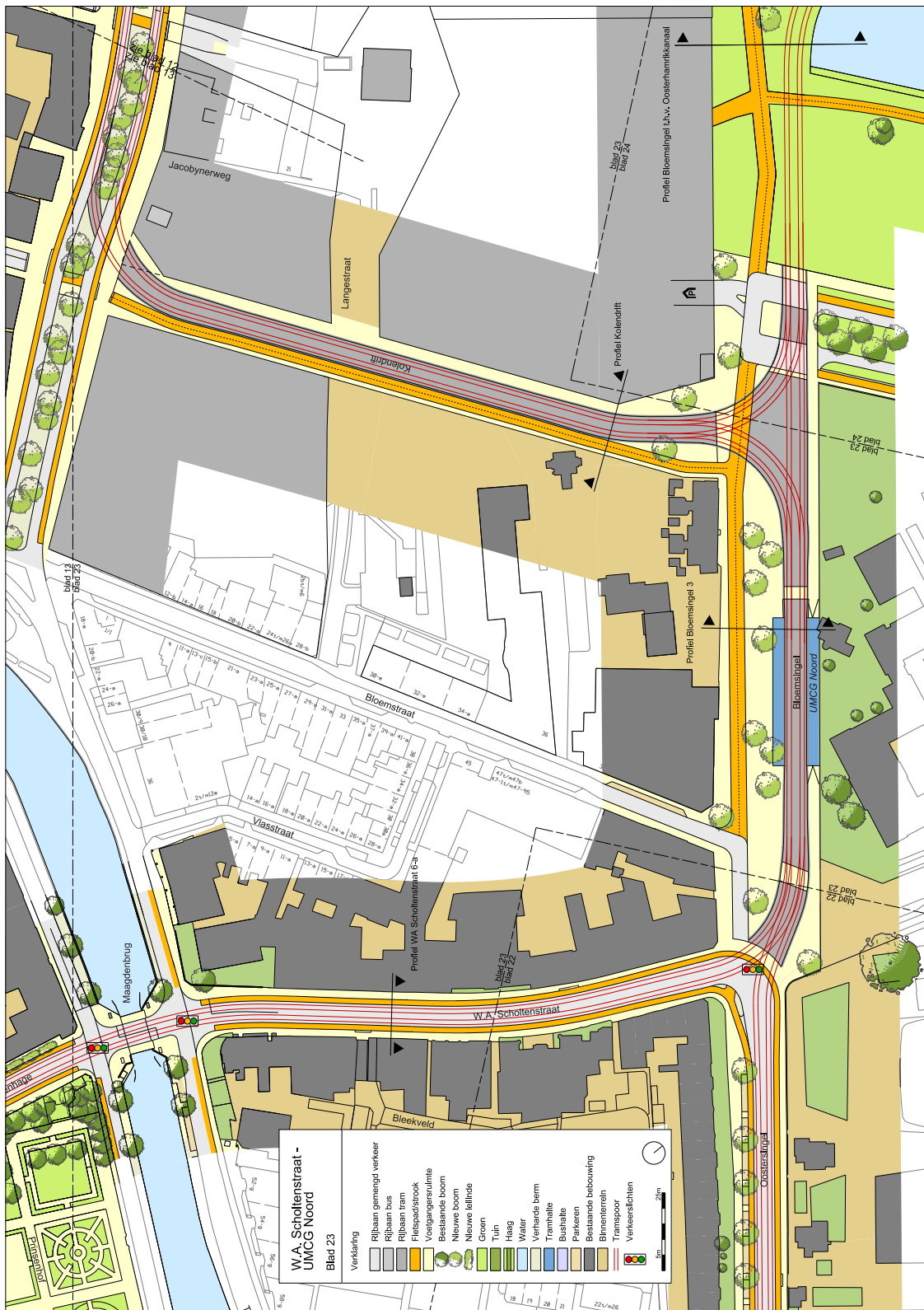
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



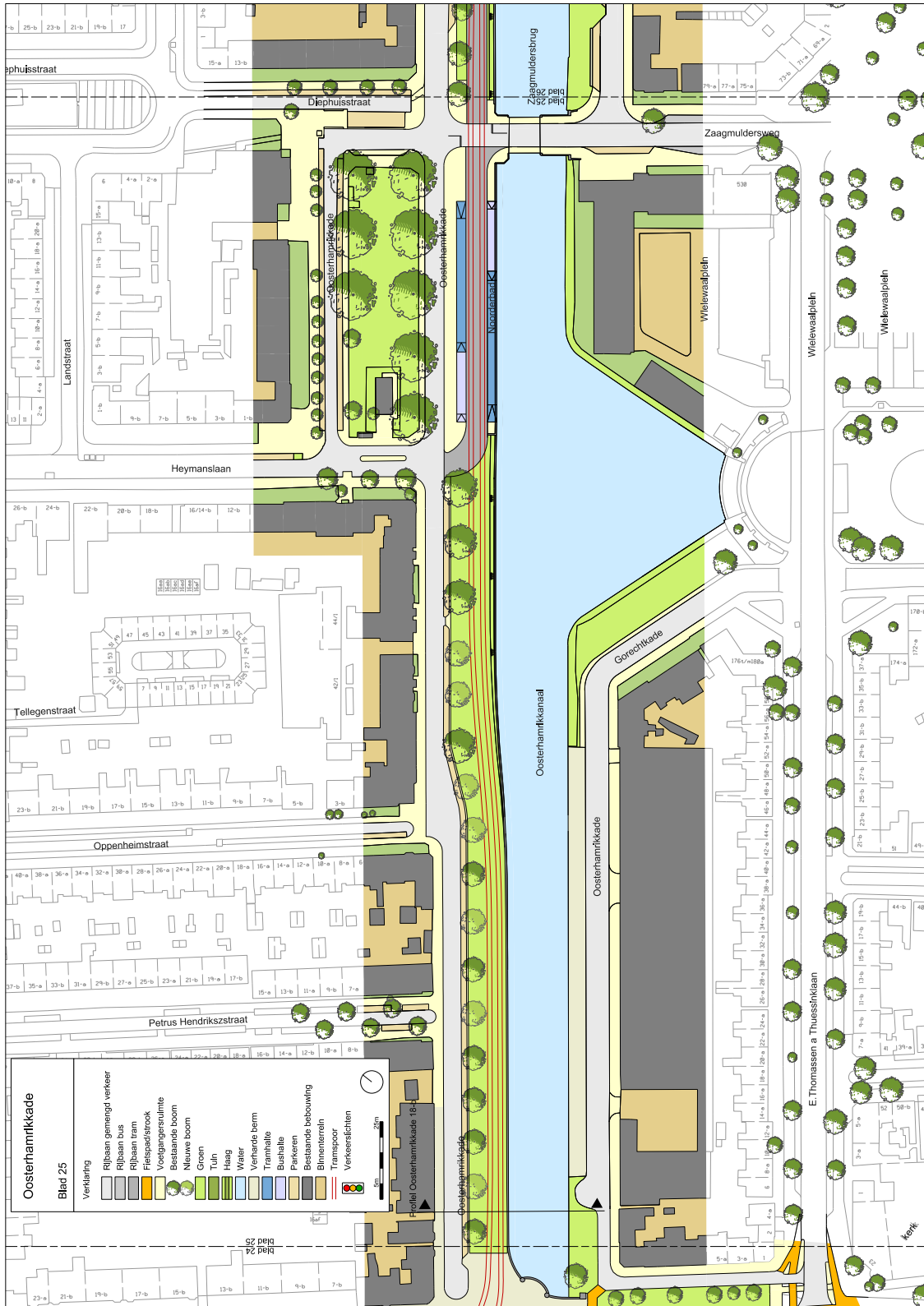
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



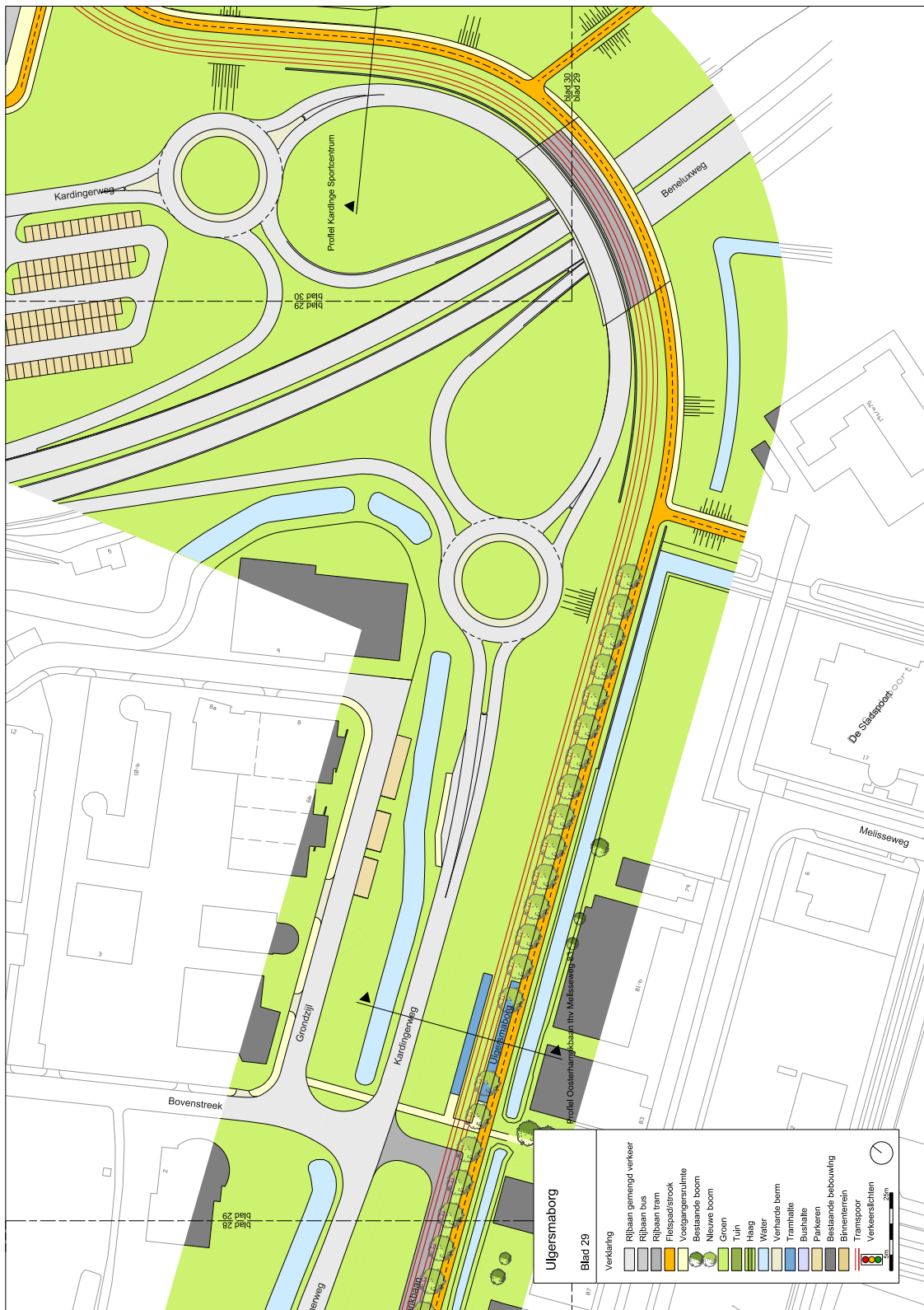
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



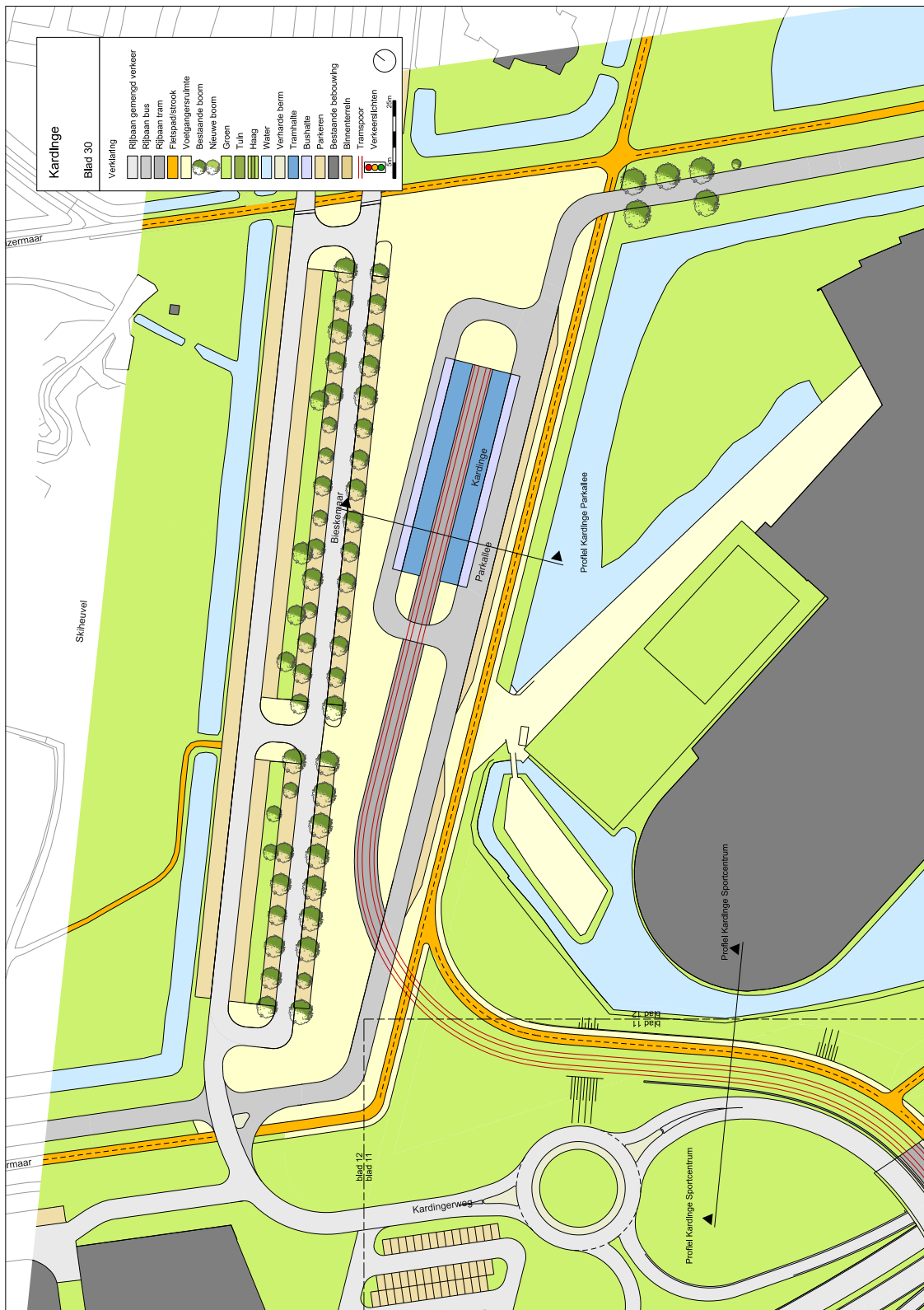
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011

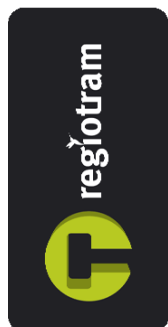


Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



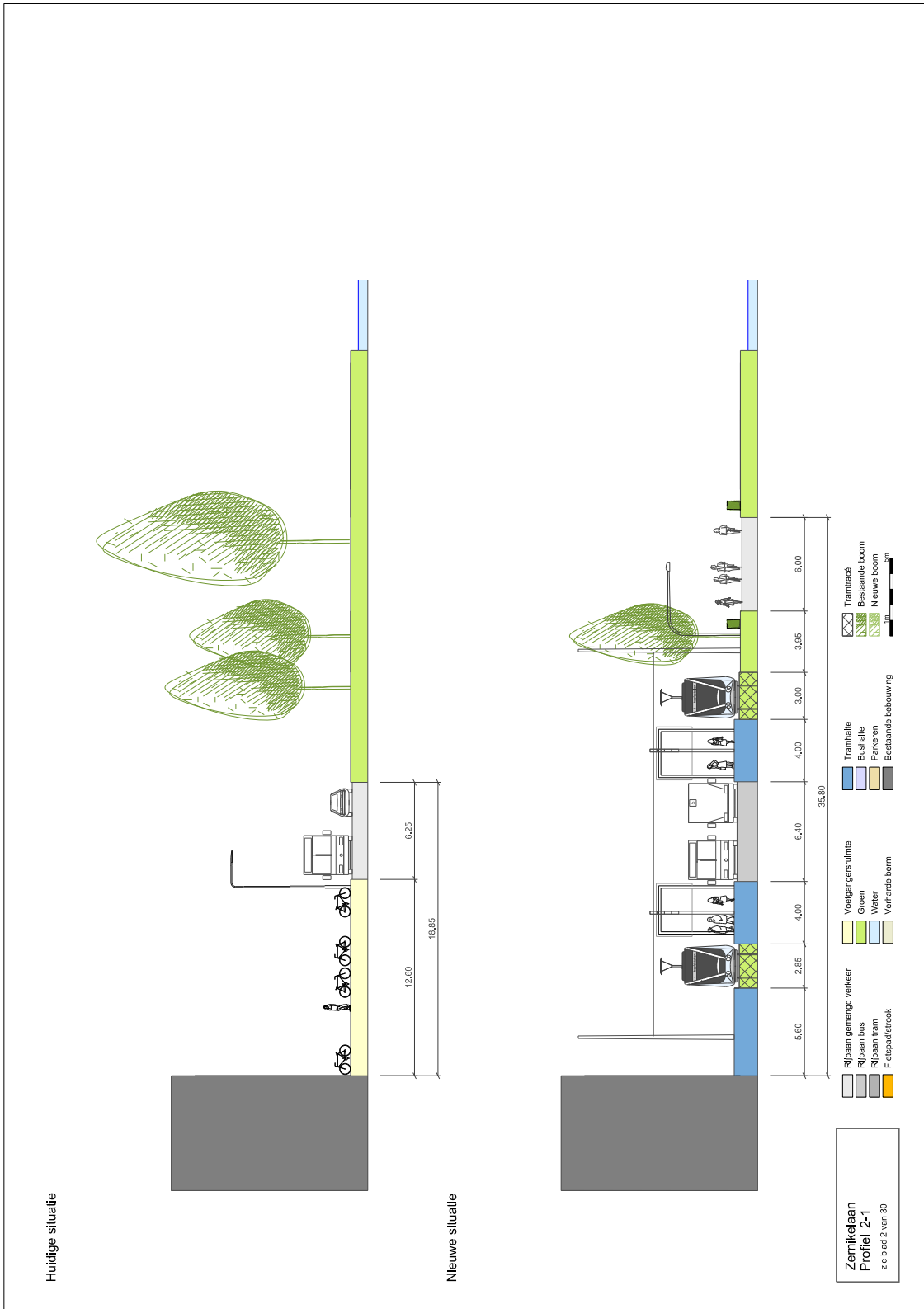
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



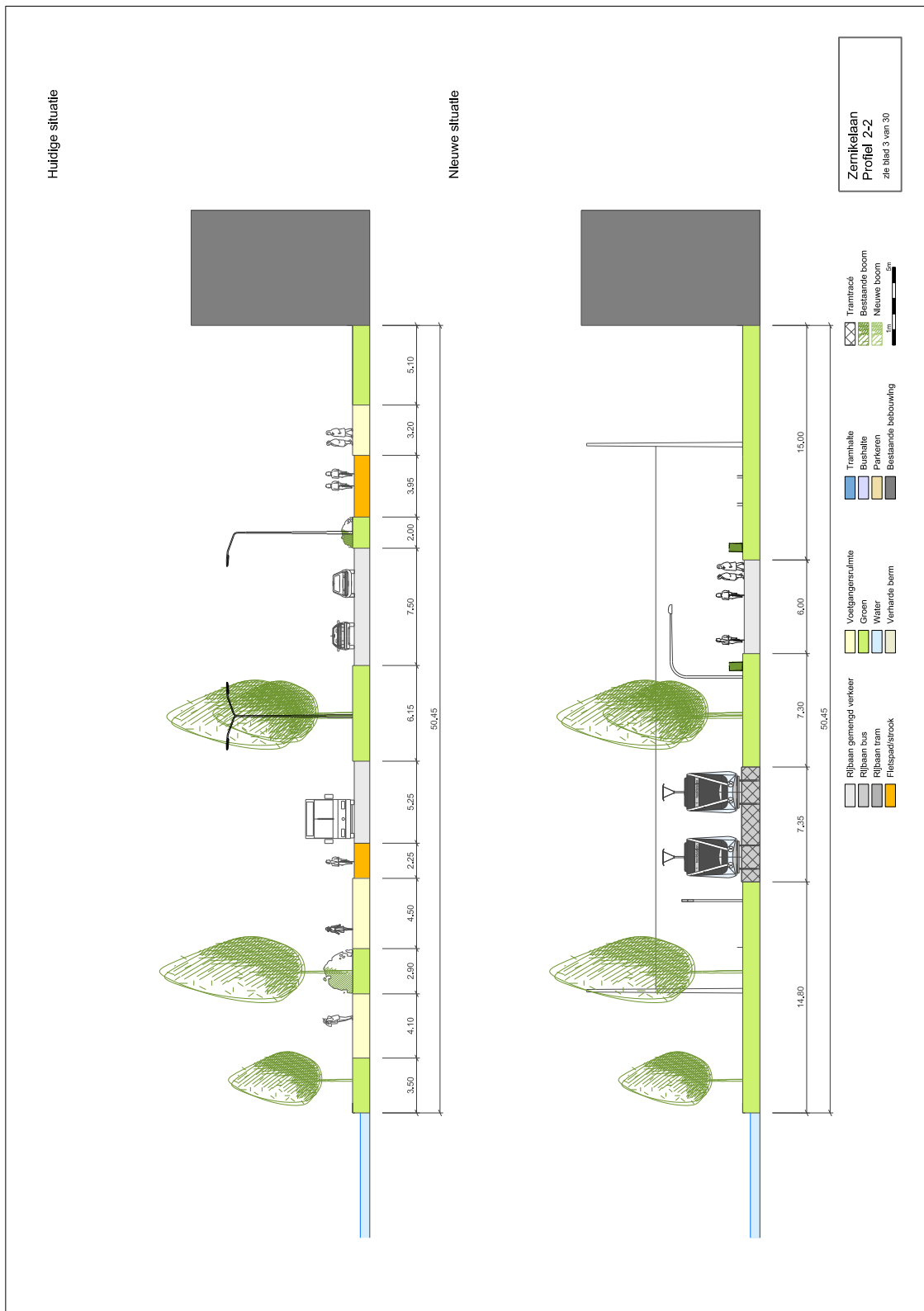


Kaartenboek
Profielen

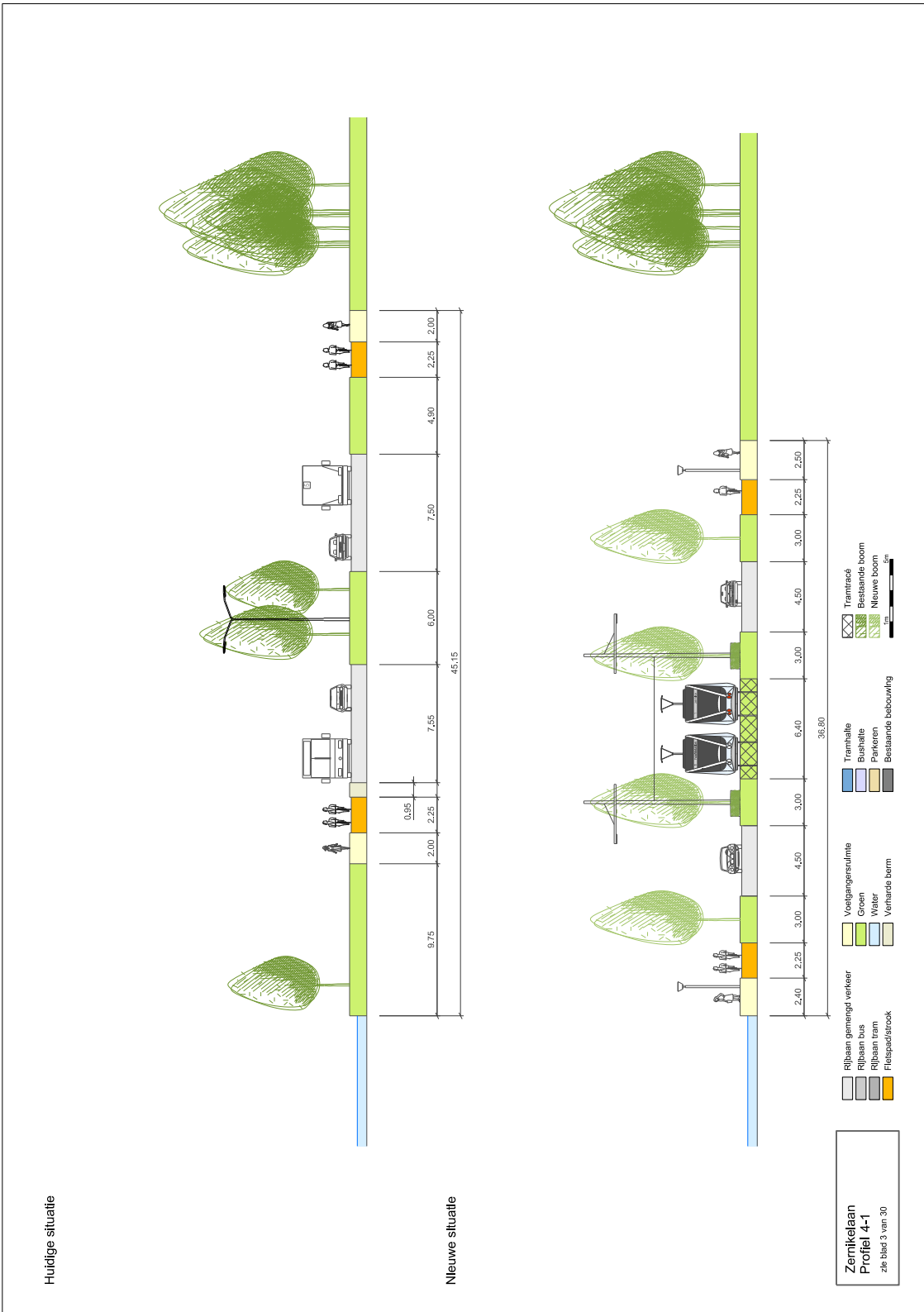
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



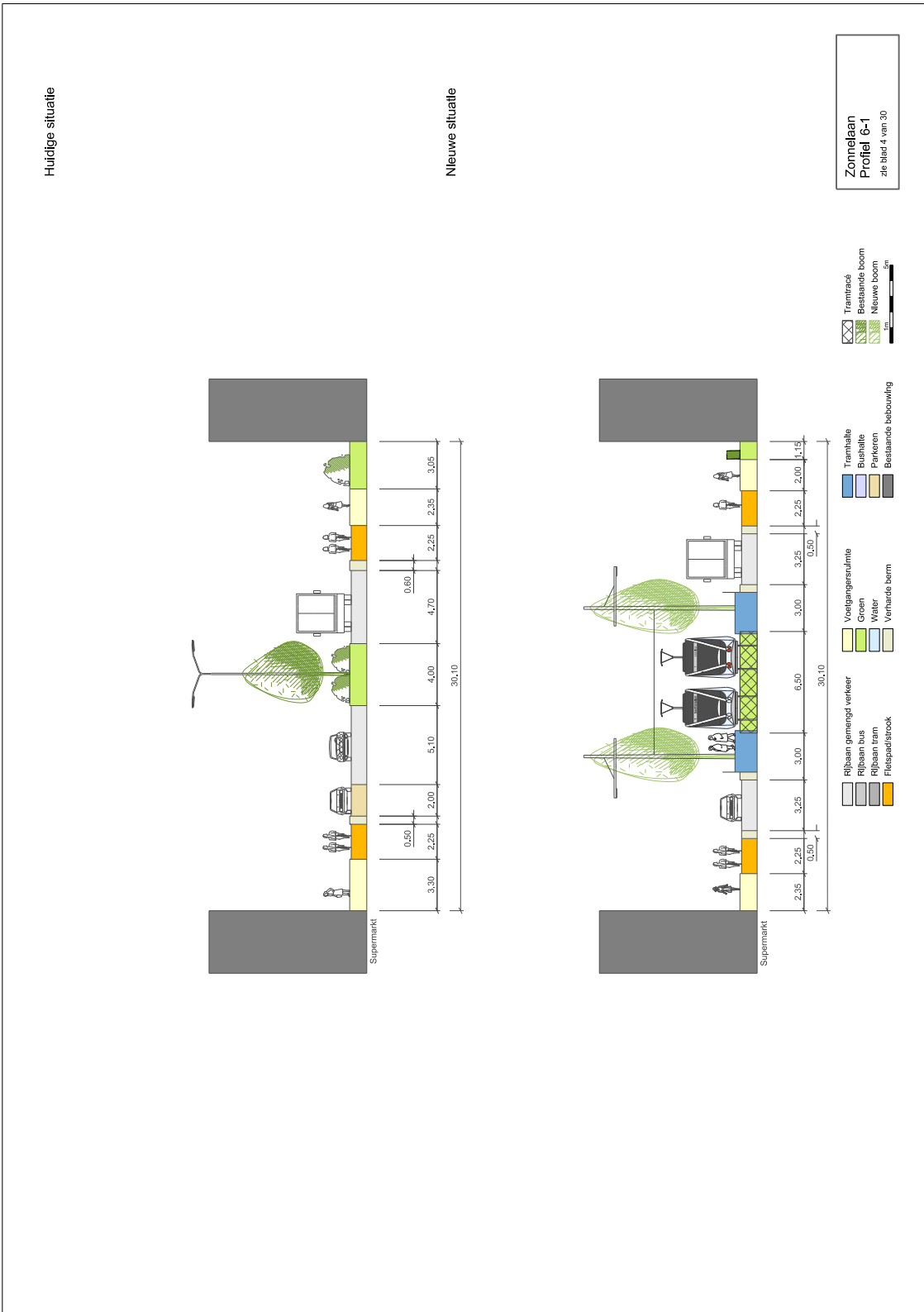
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



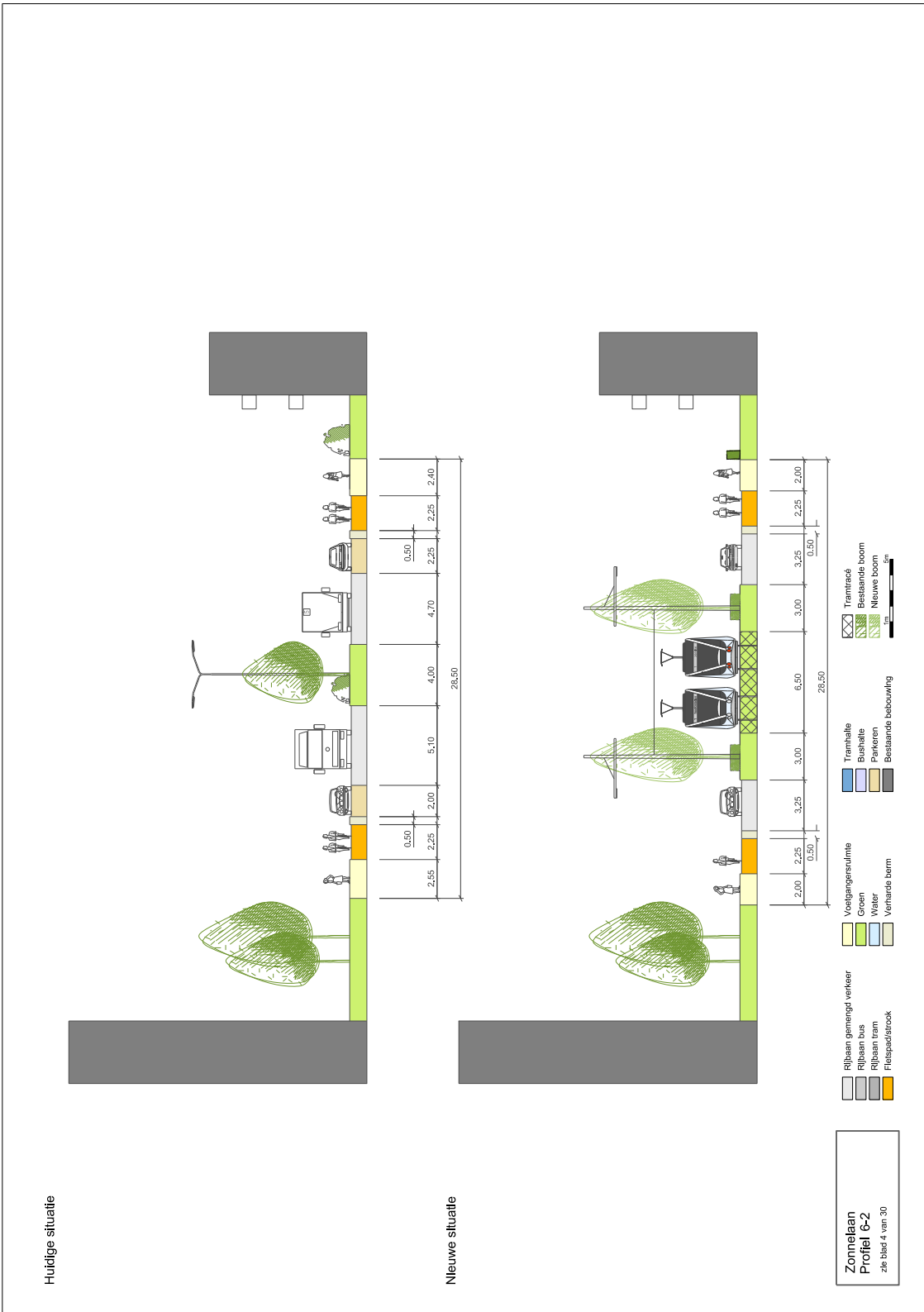
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



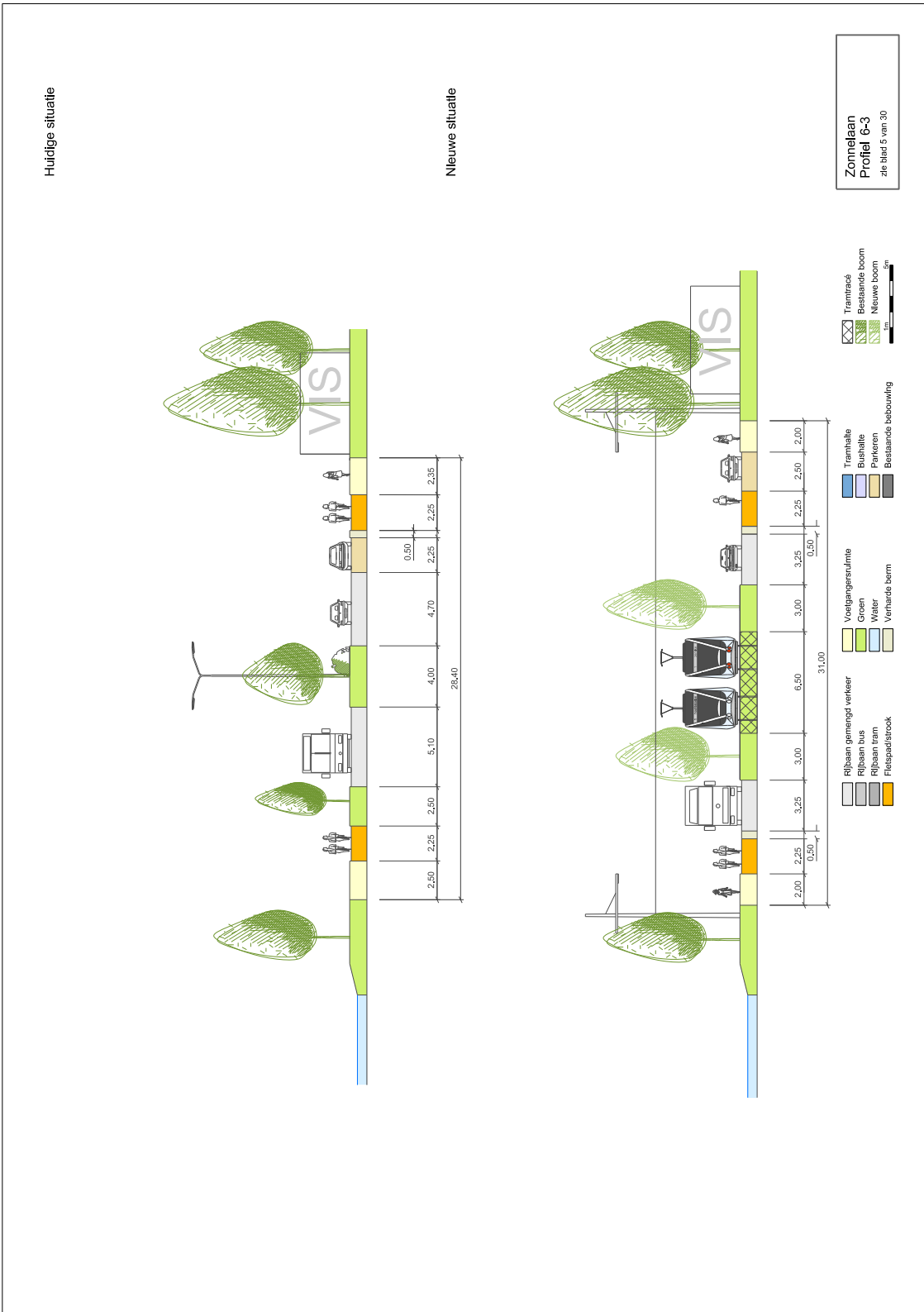
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



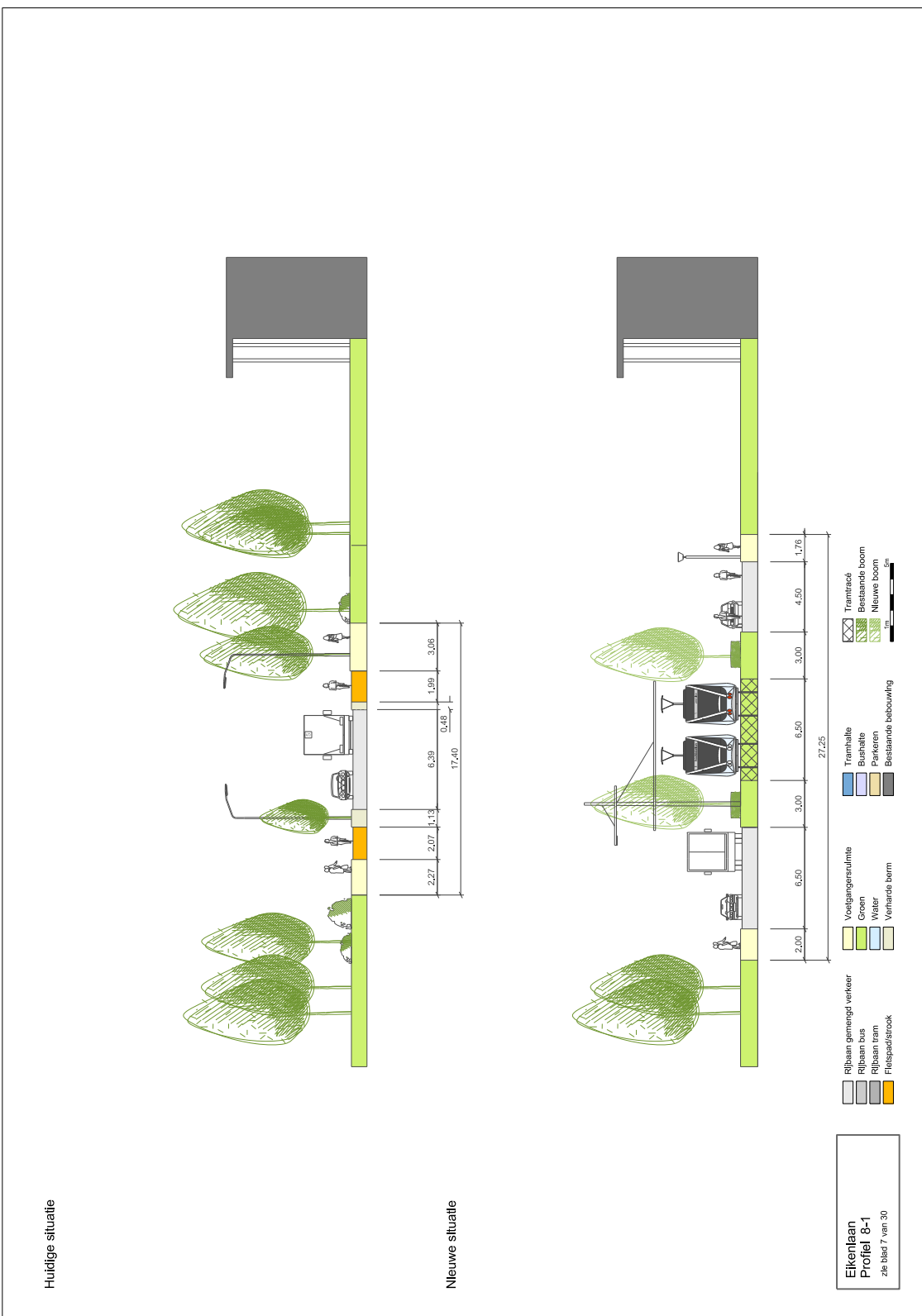
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



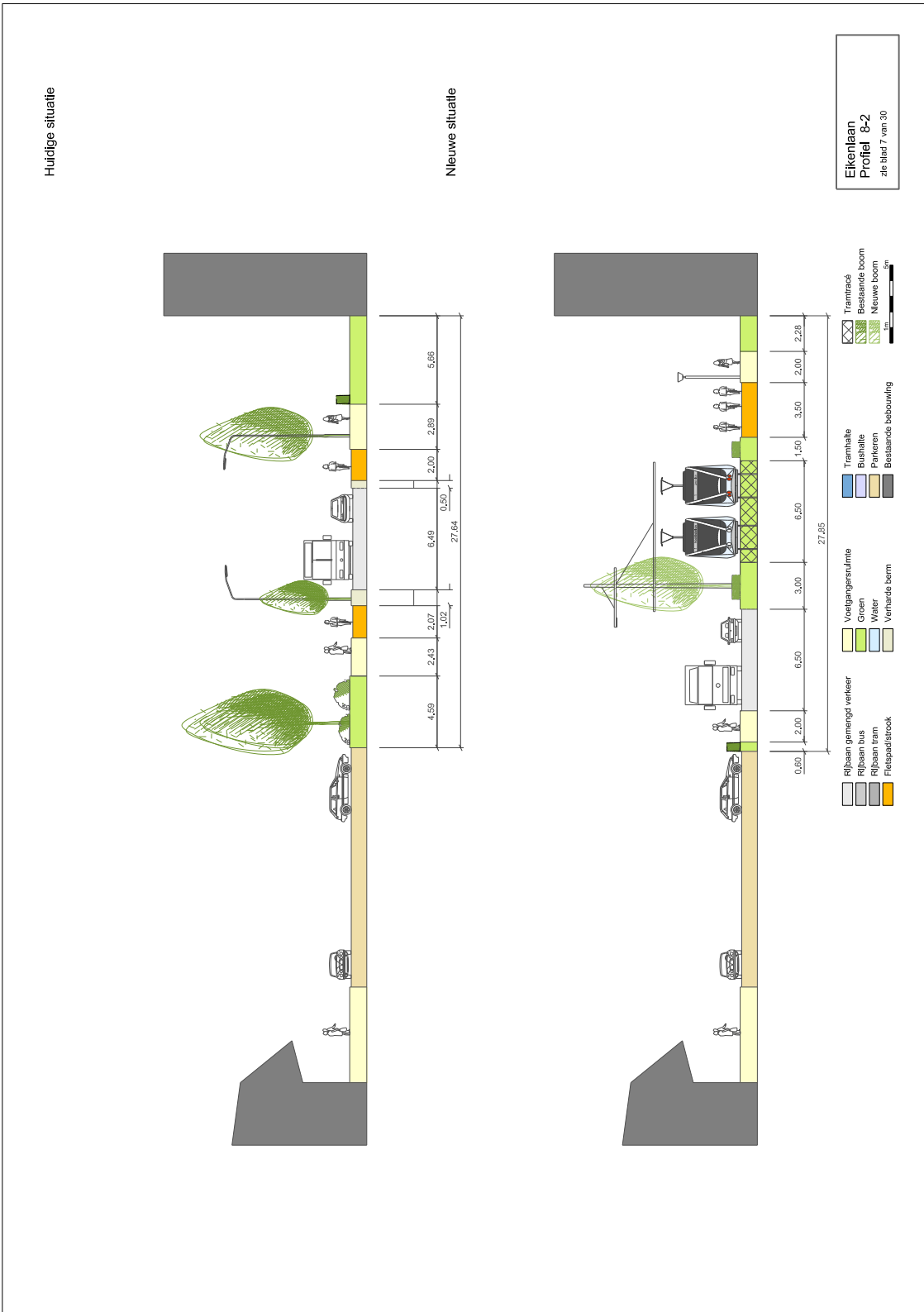
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



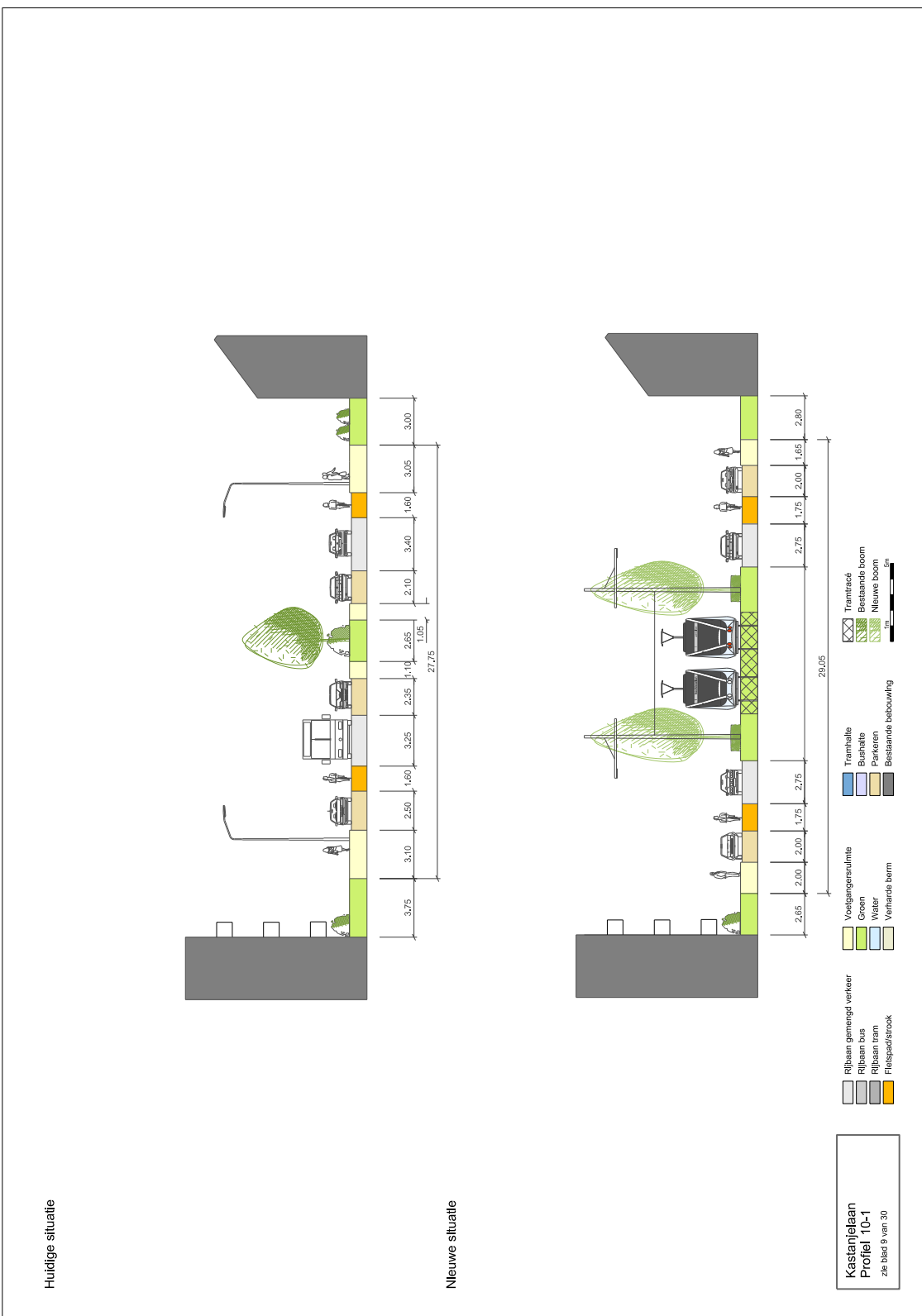
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



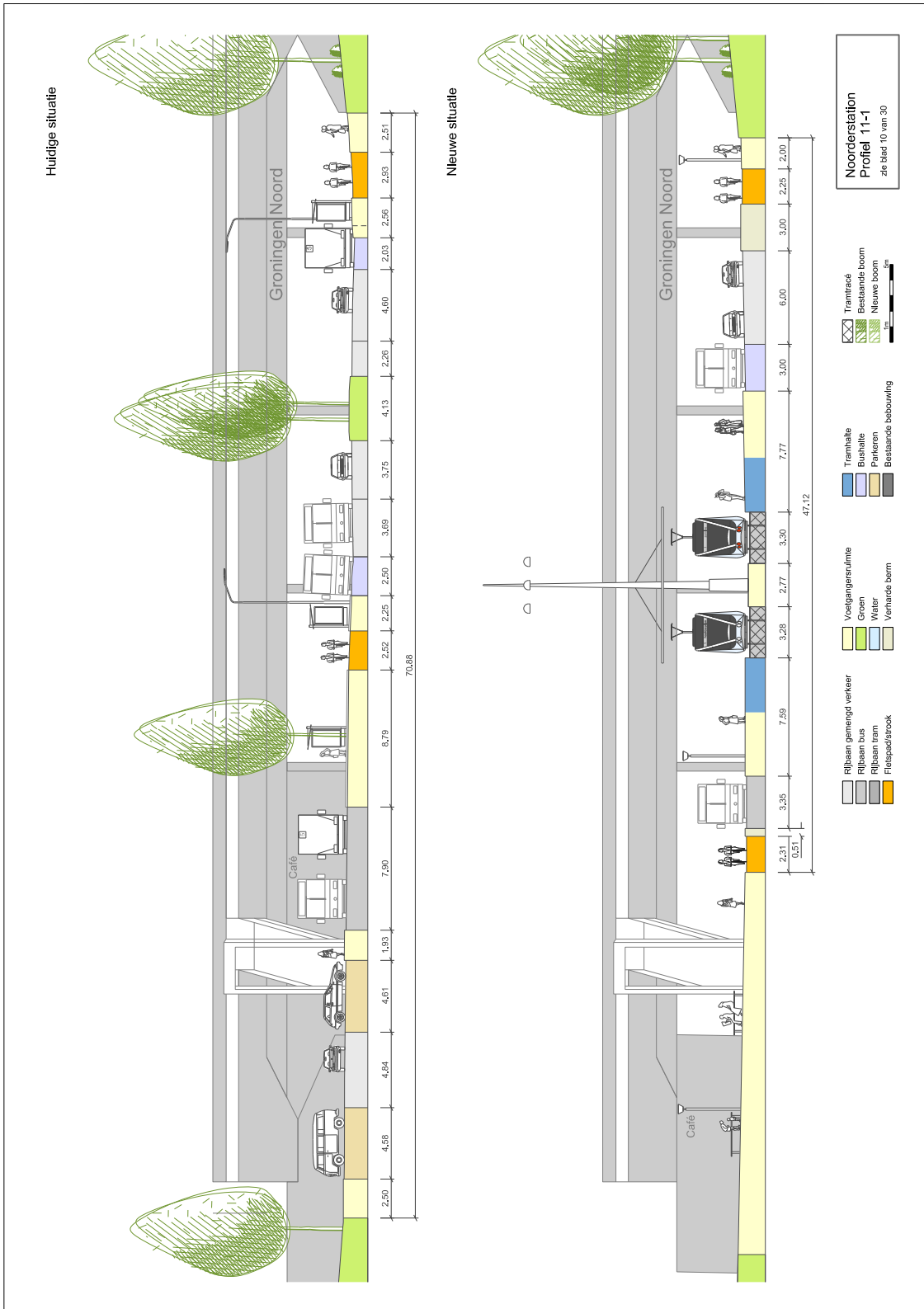
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



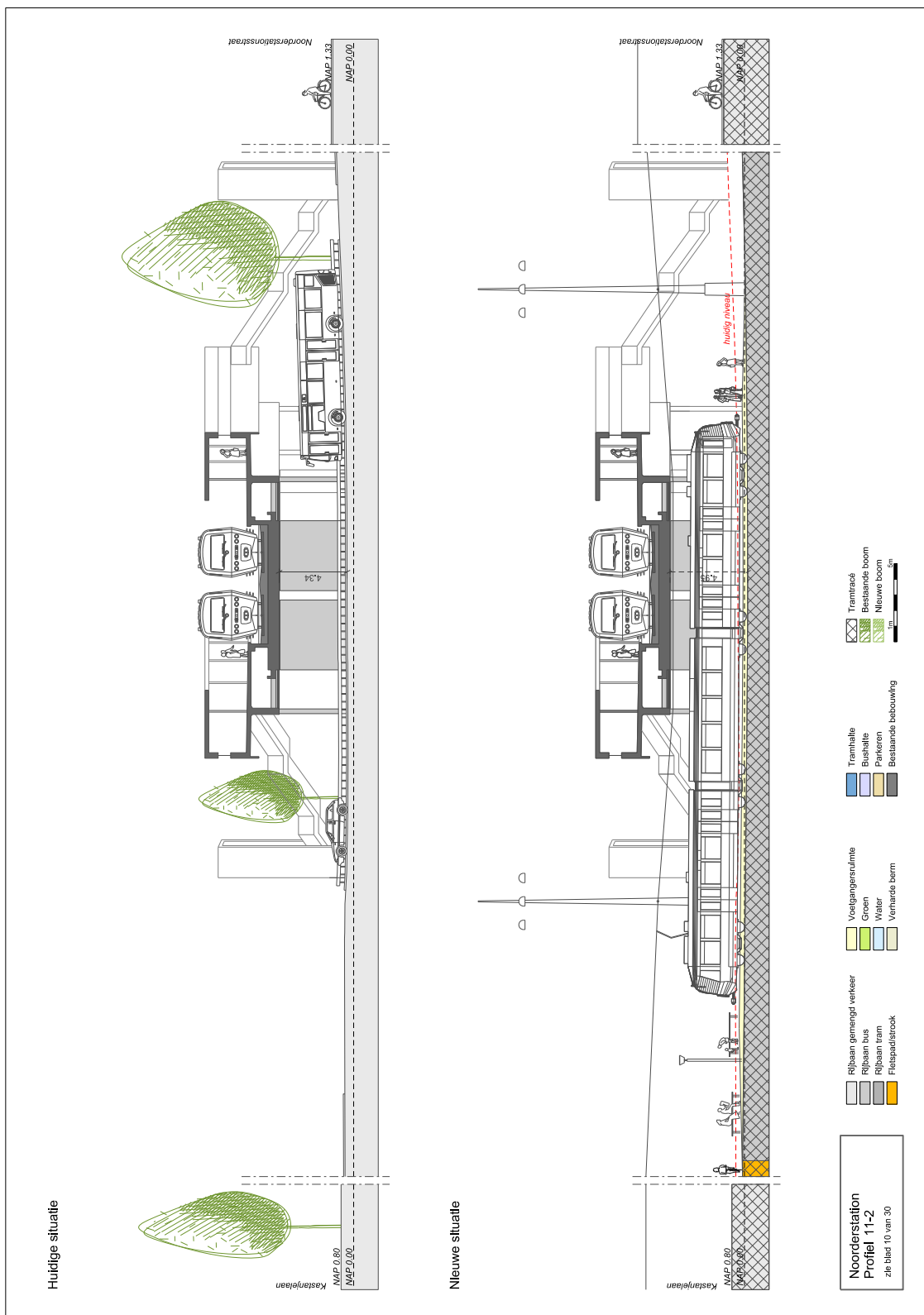
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



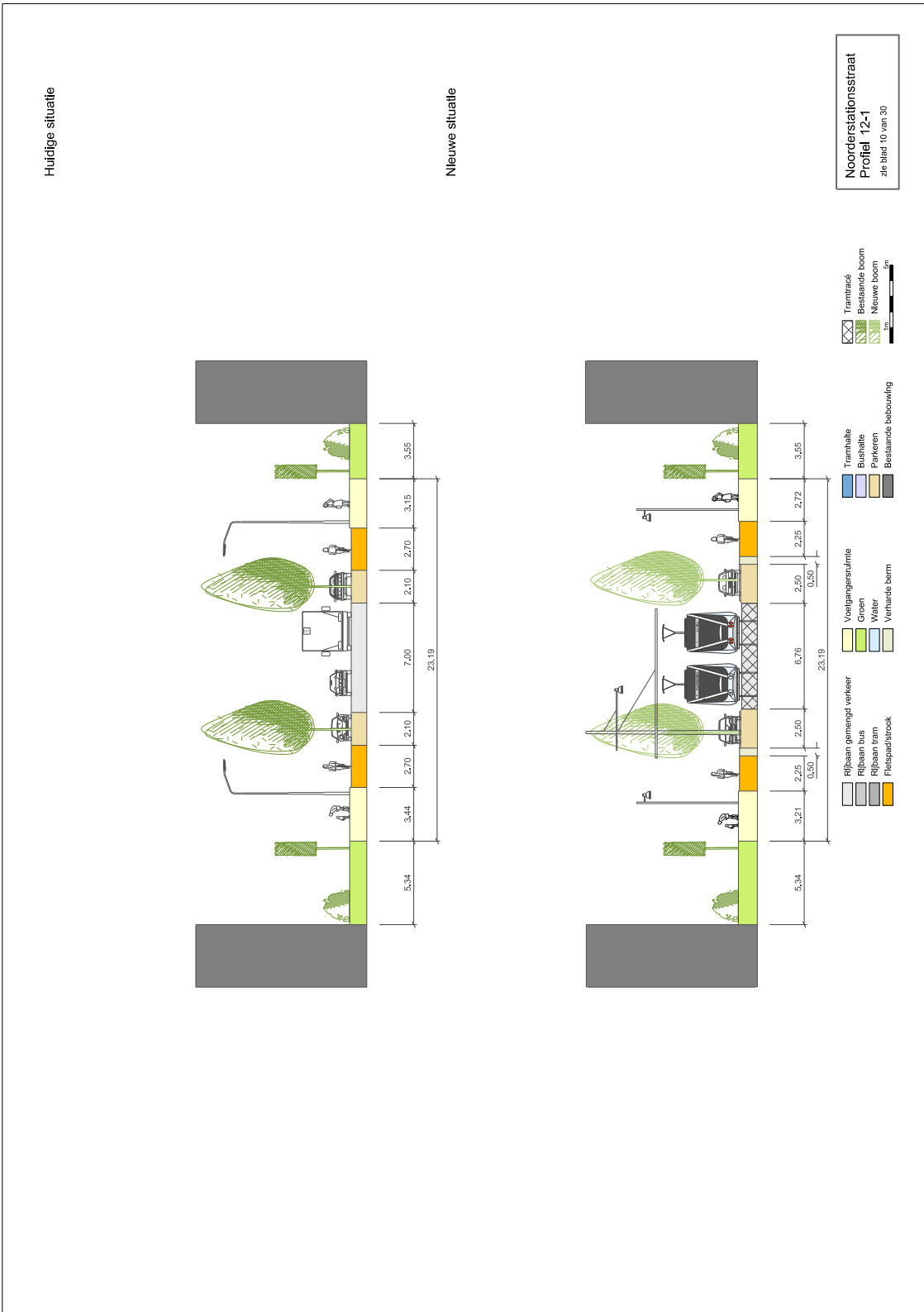
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



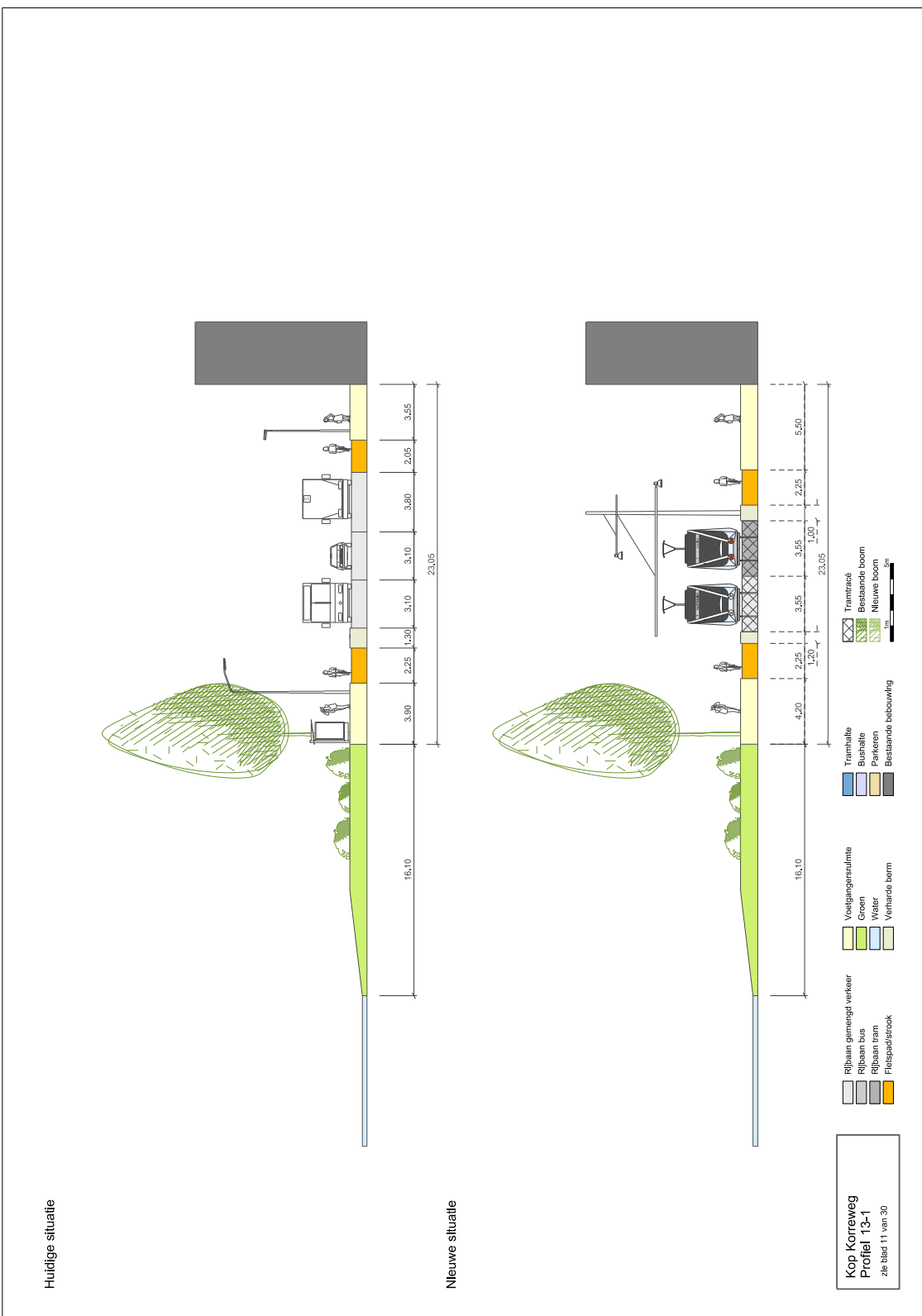
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



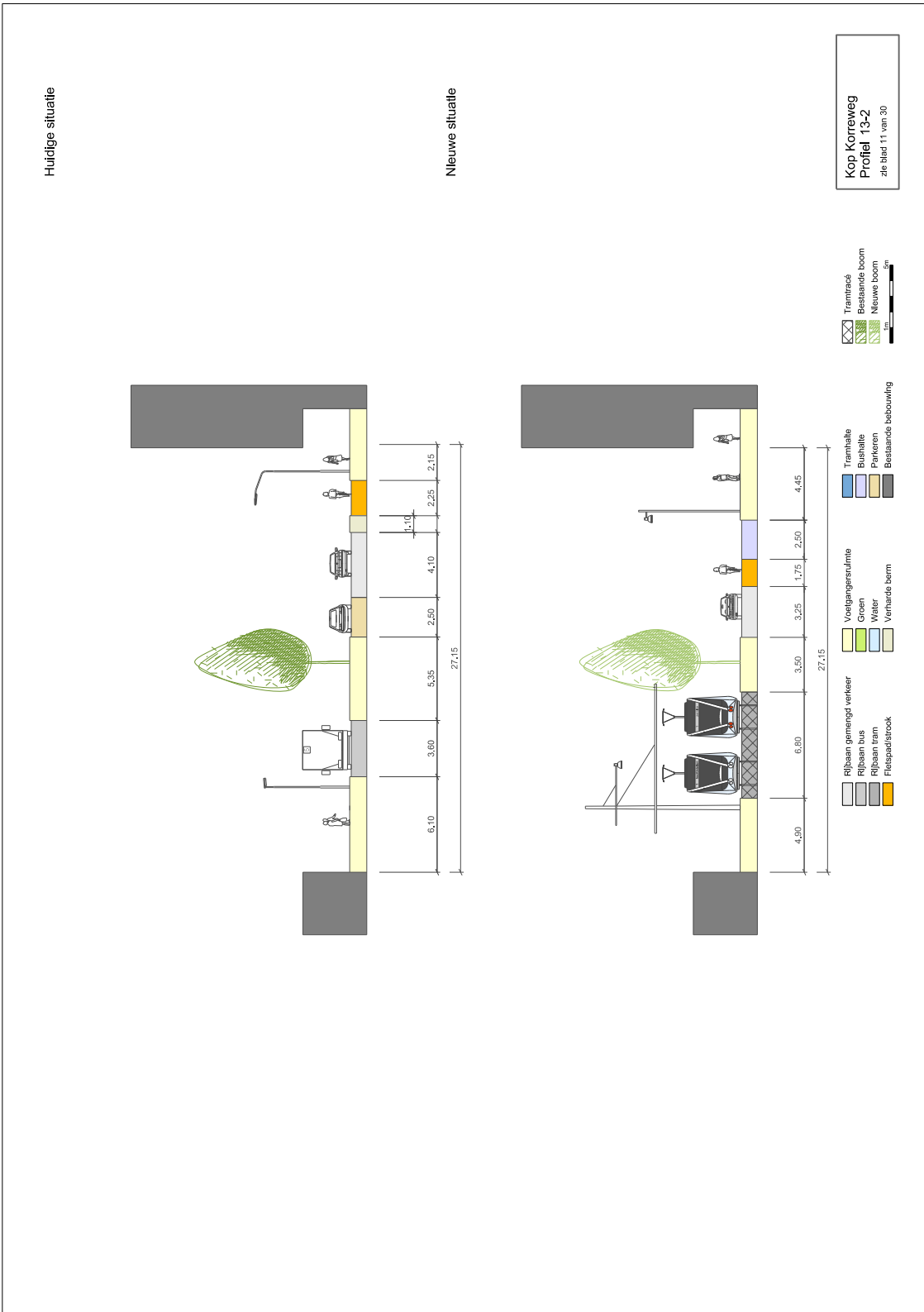
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



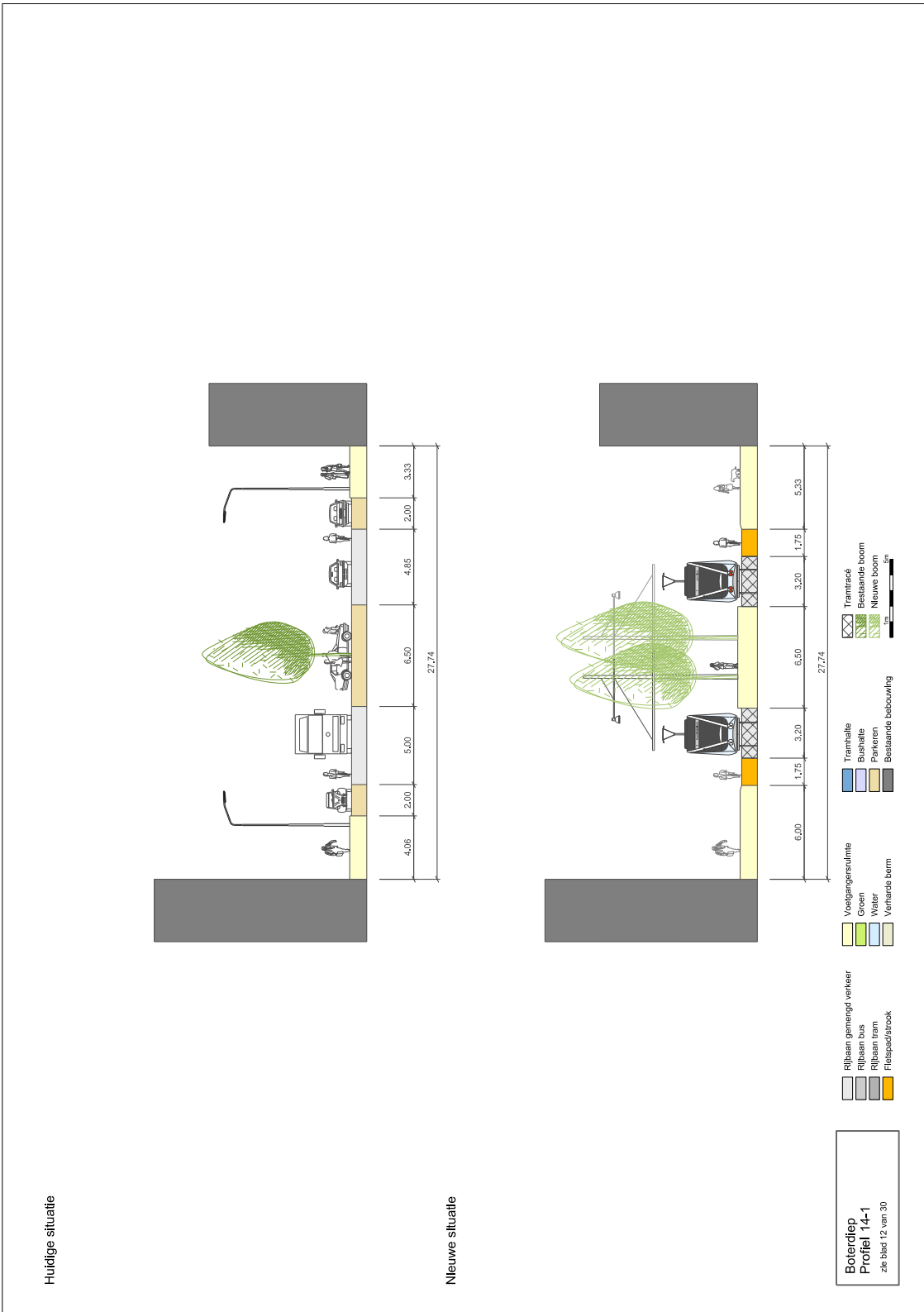
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



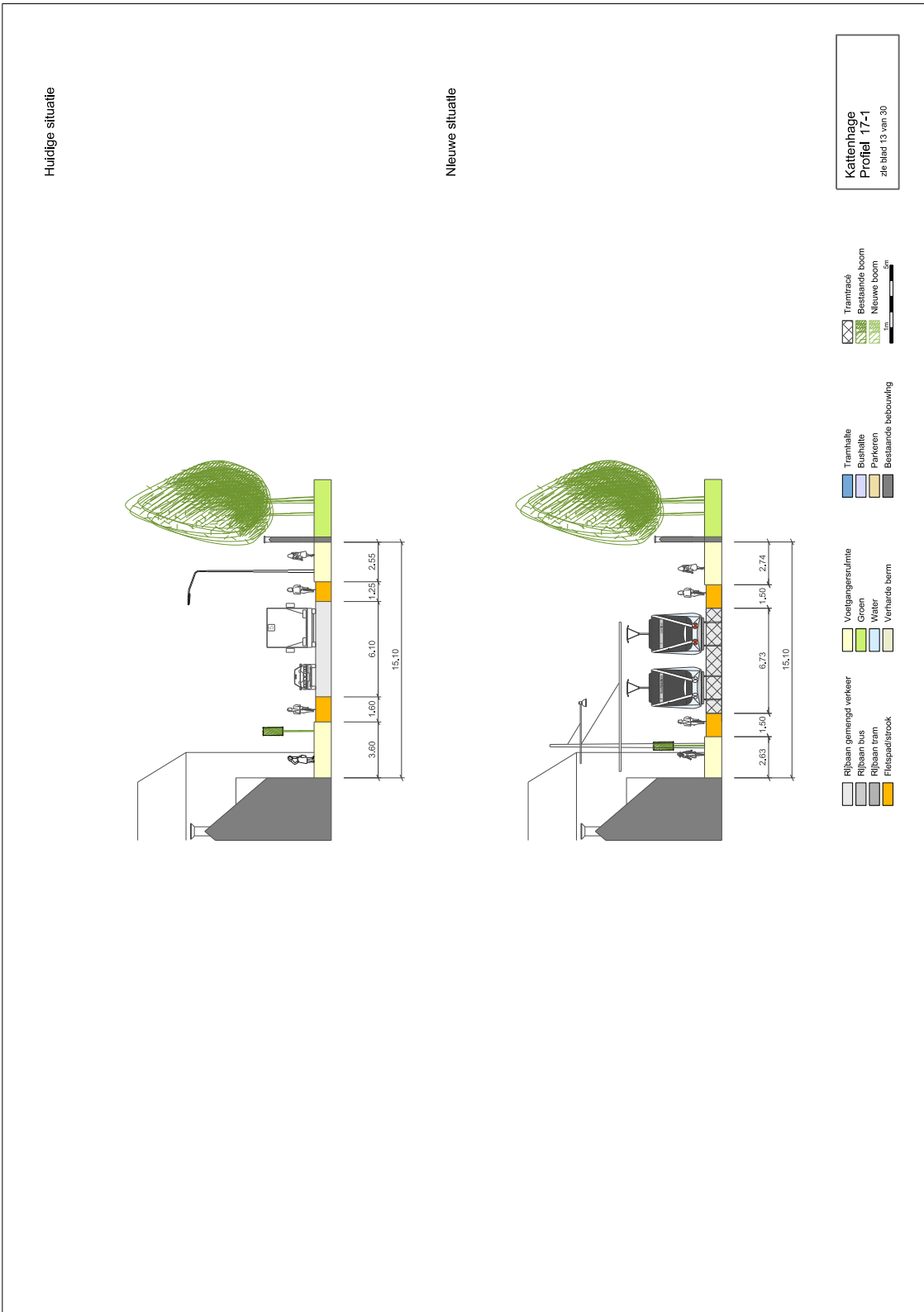
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



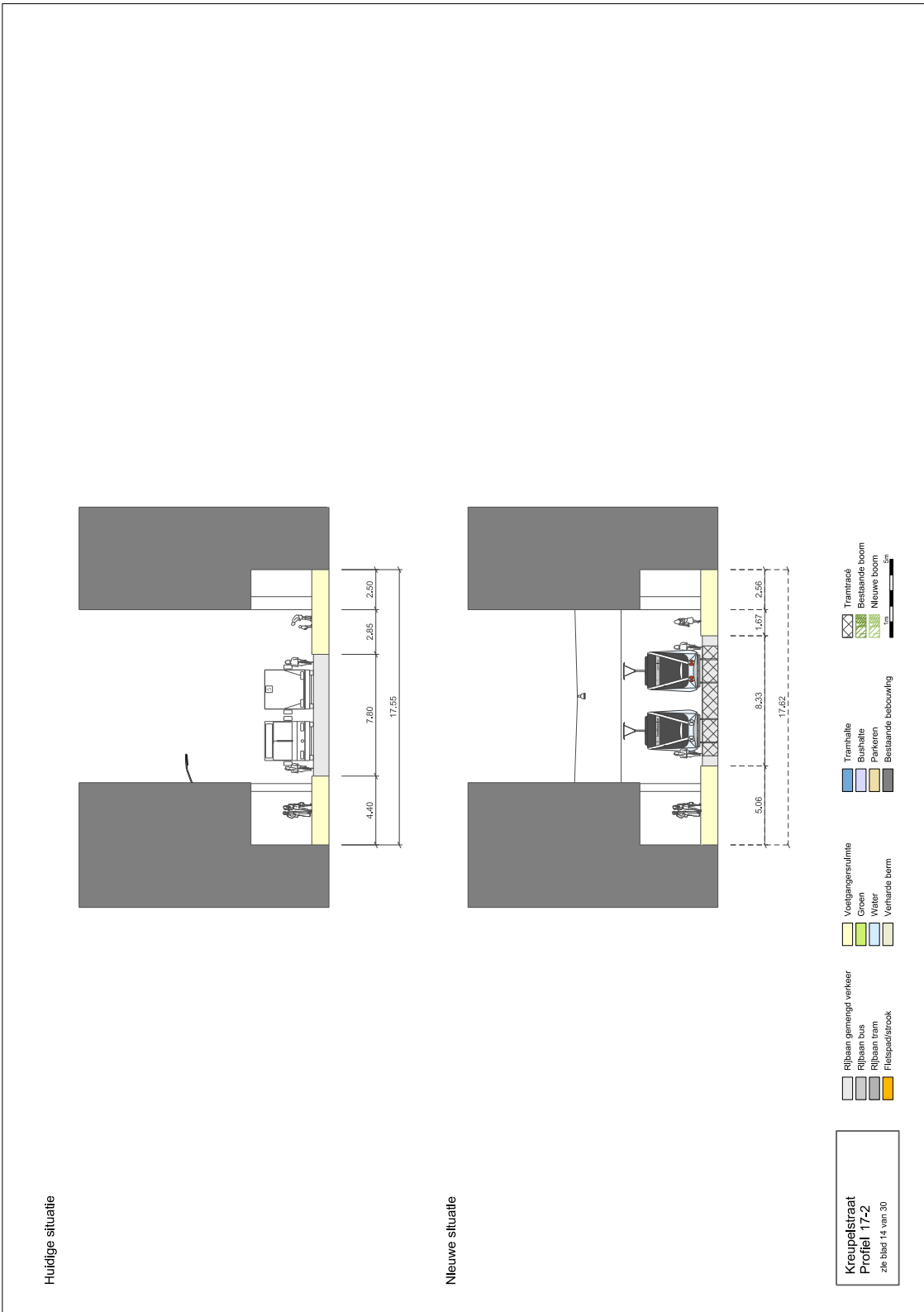
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



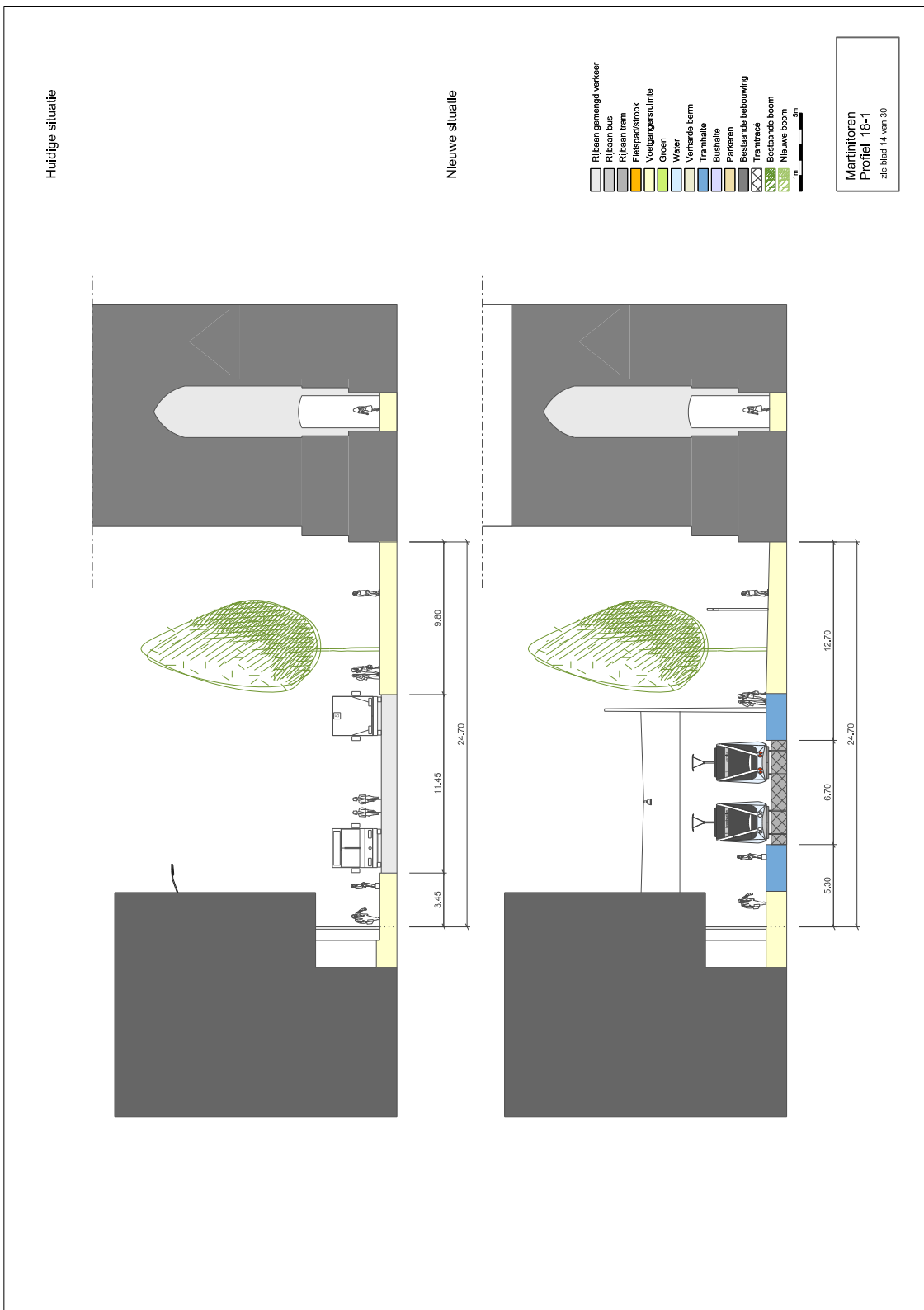
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



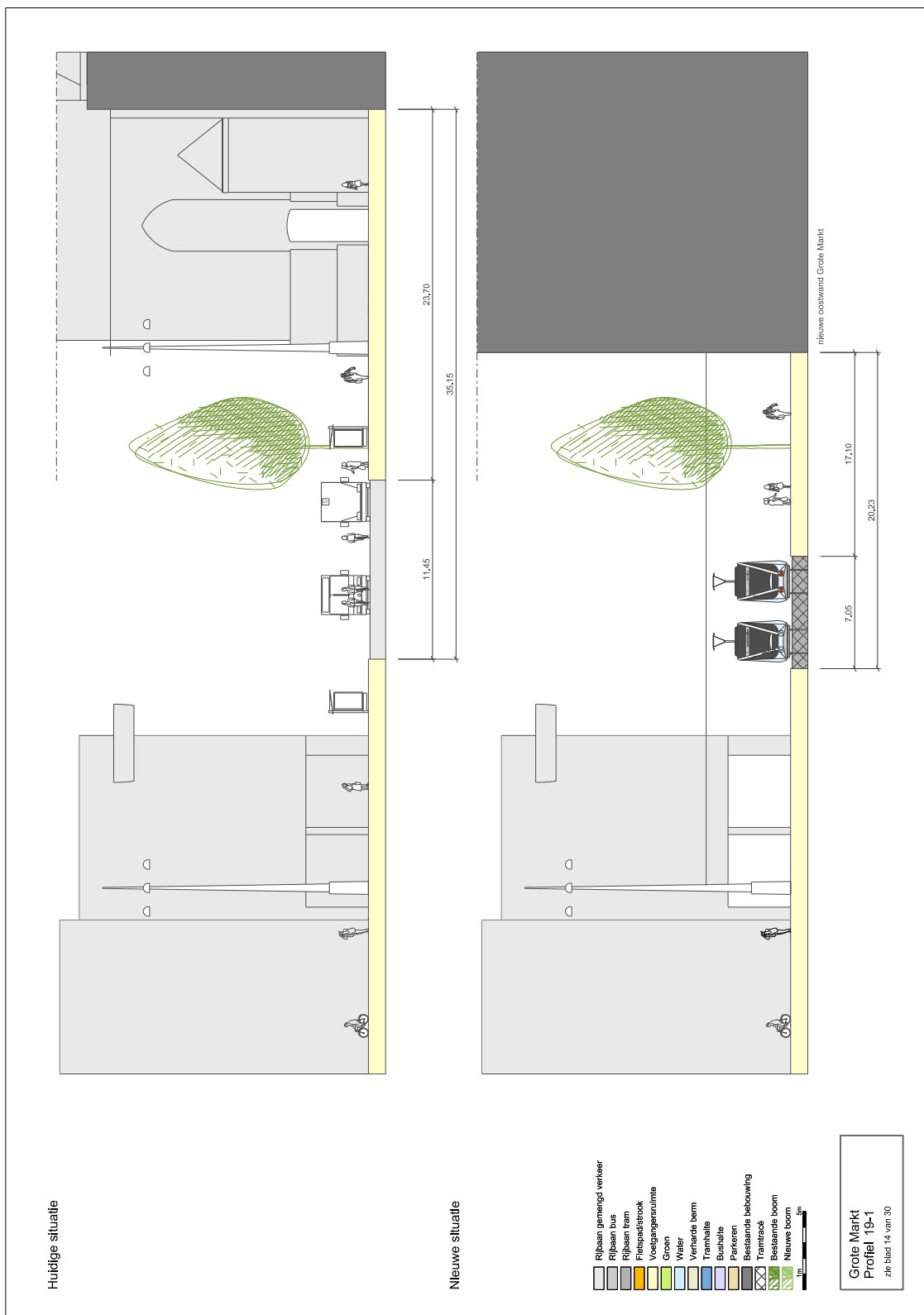
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



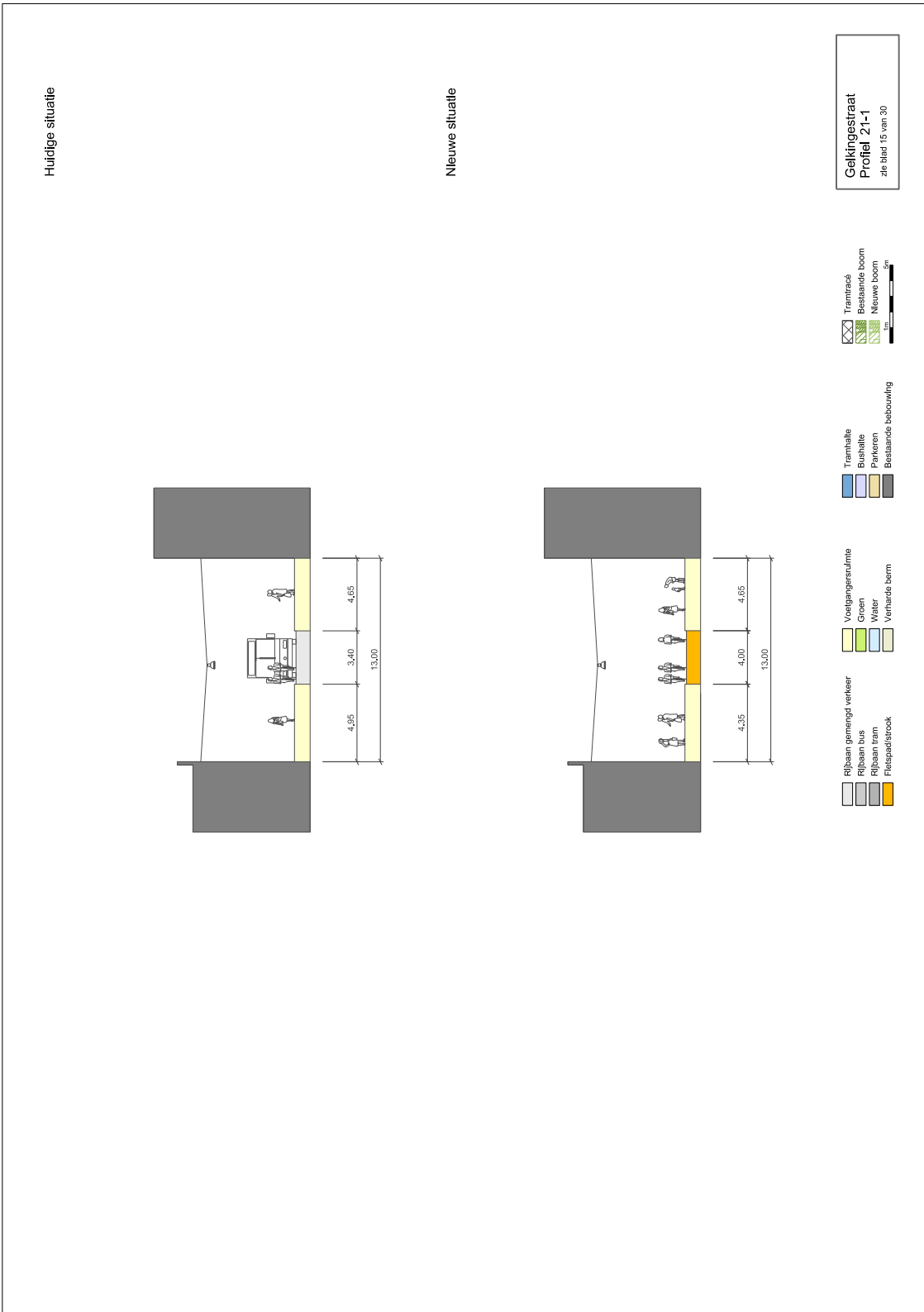
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011

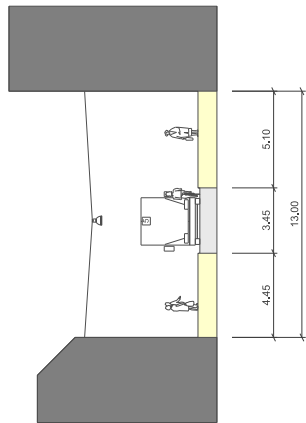


Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011

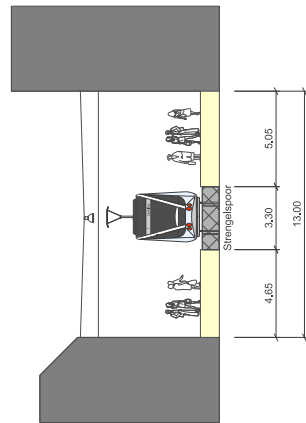


Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011

Huidige situatie



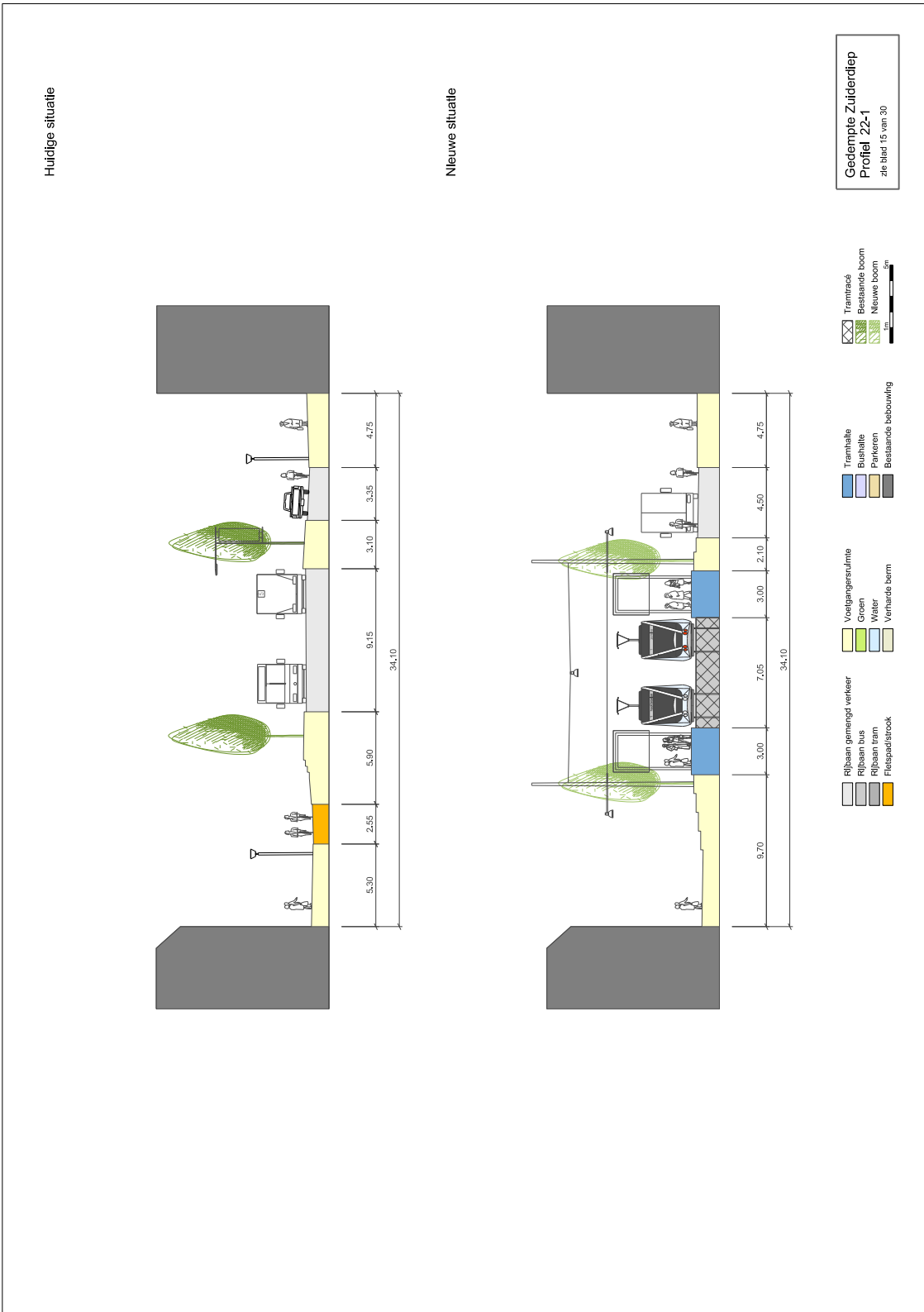
Nieuwe situatie



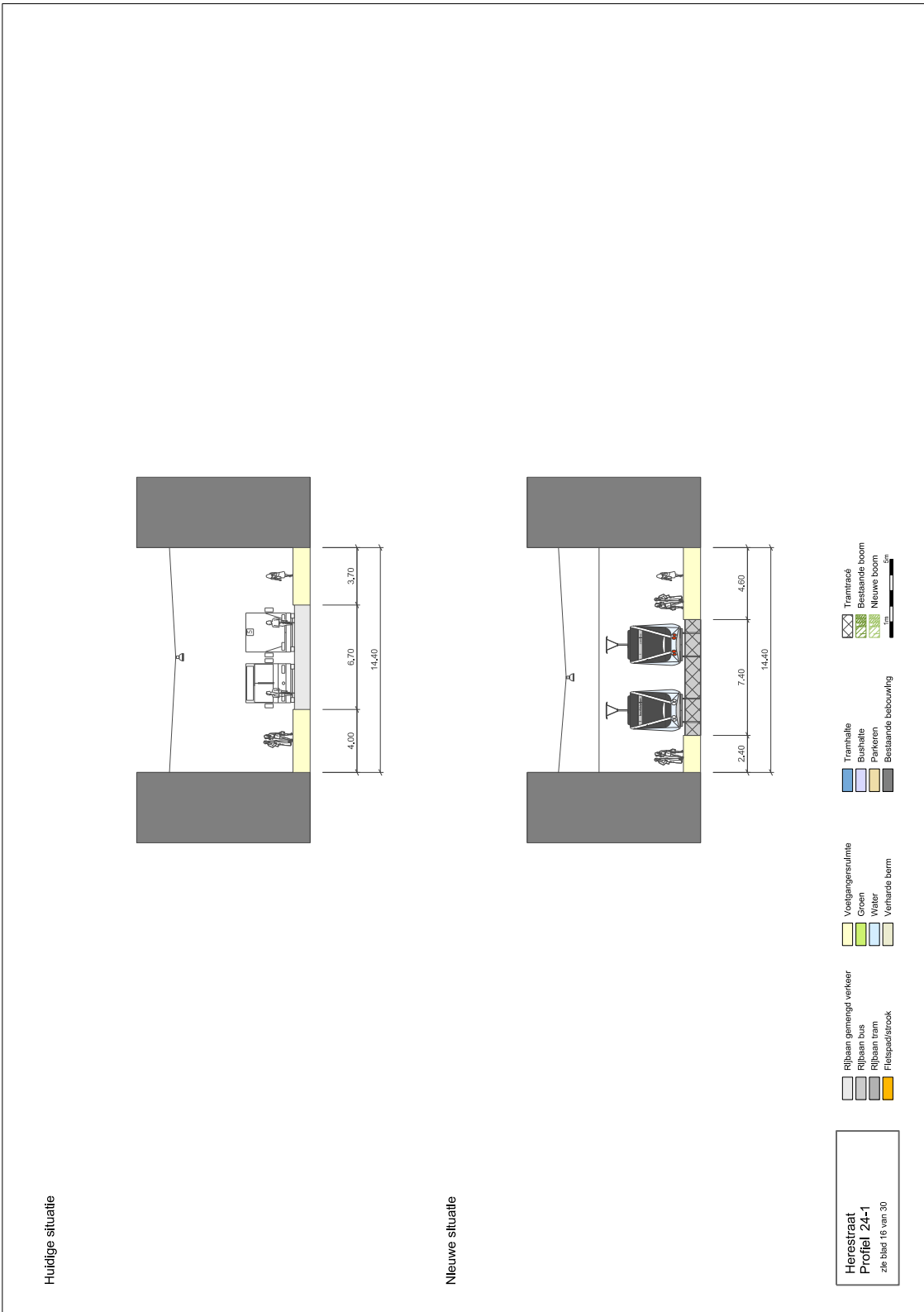
Oosterstraat
Profiel 20-1
zie blad 15 van 30



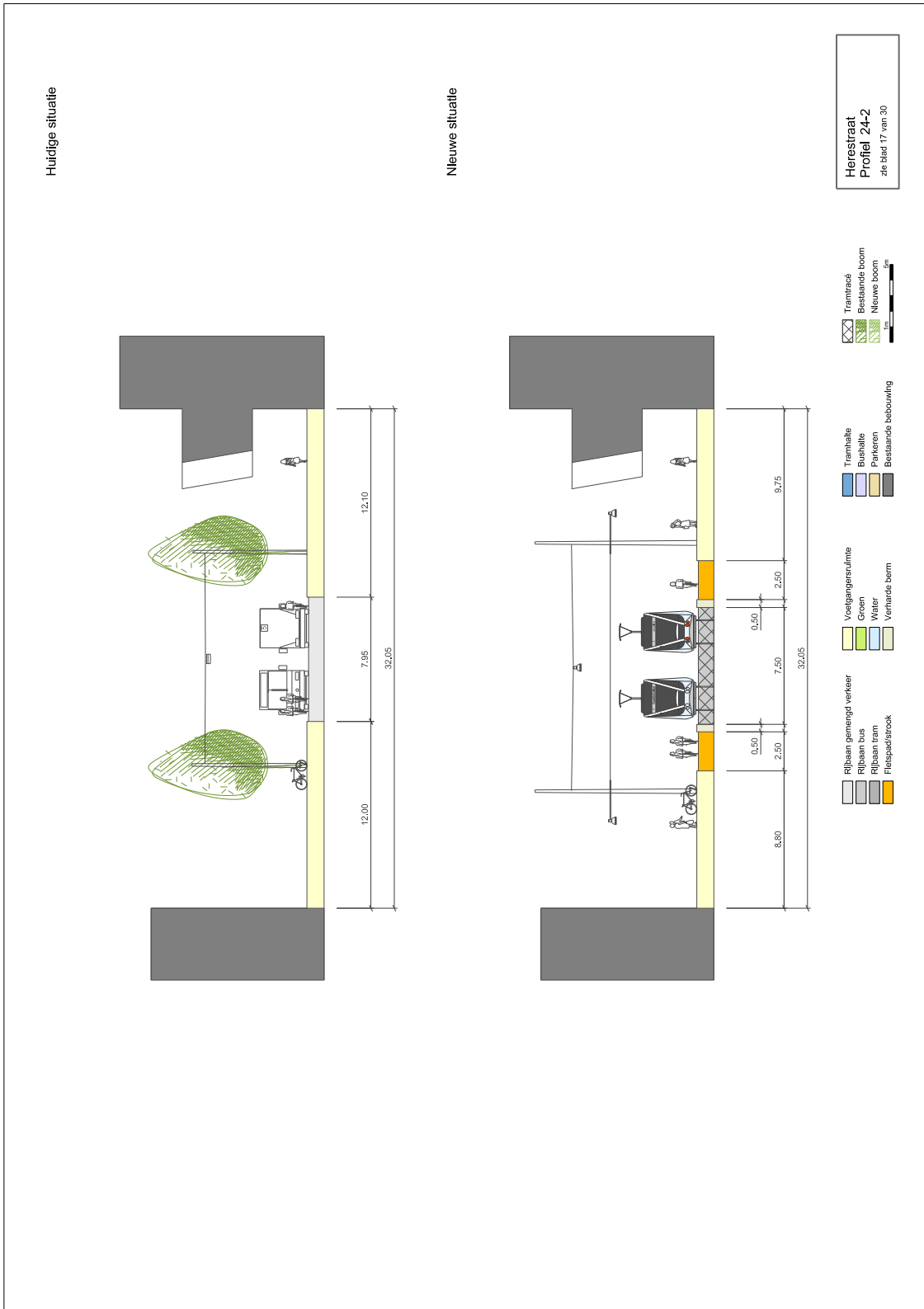
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



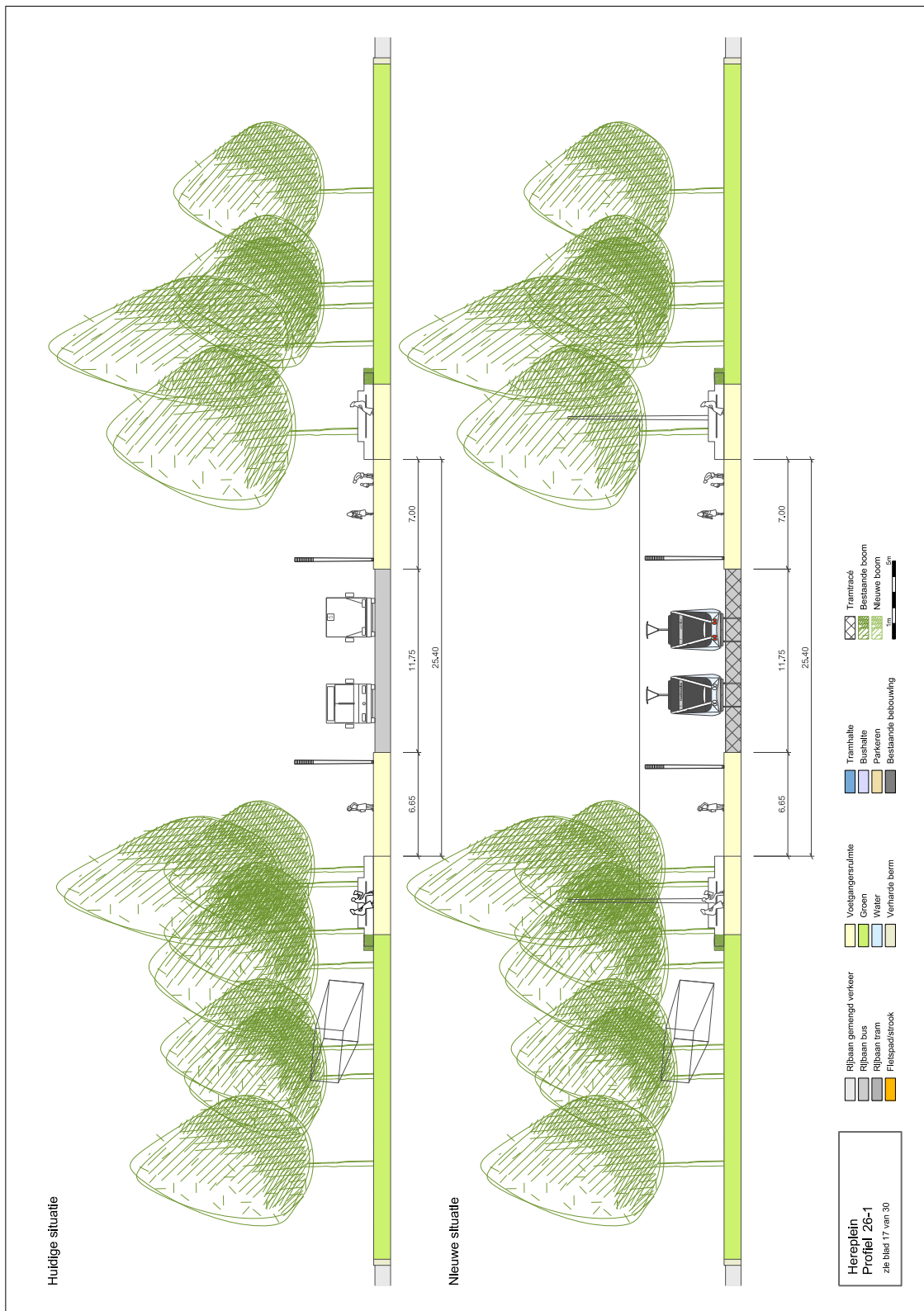
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



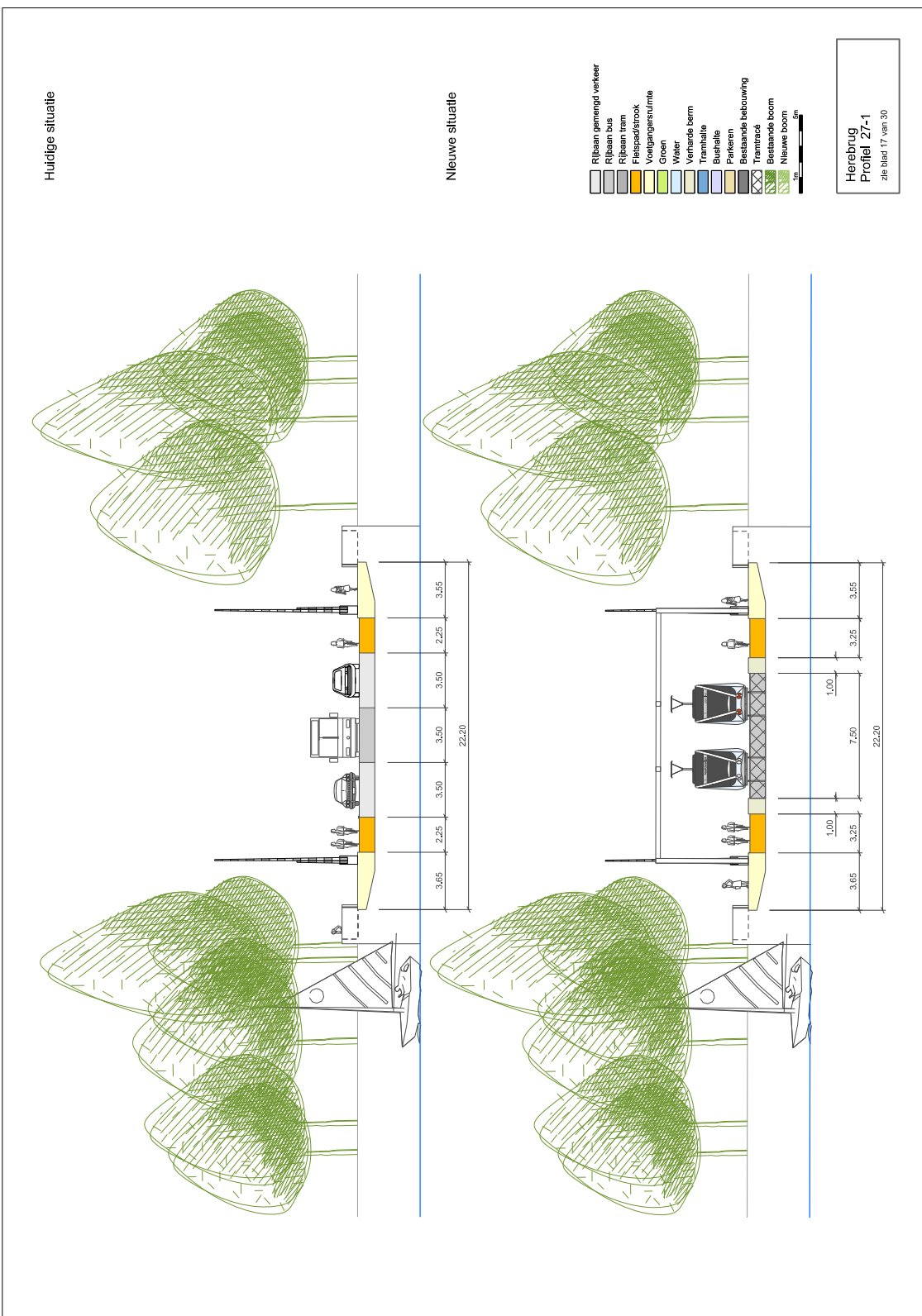
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



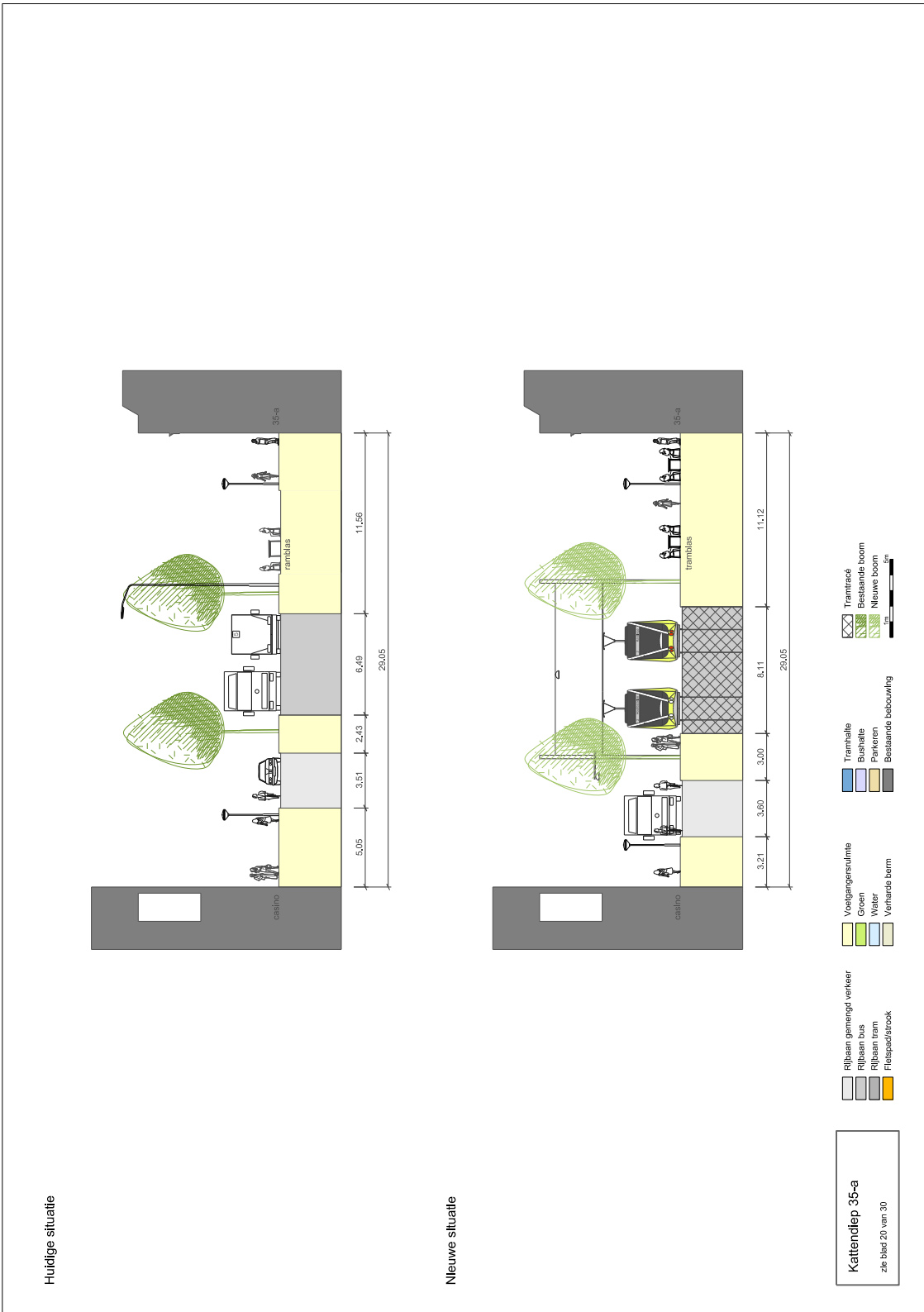
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



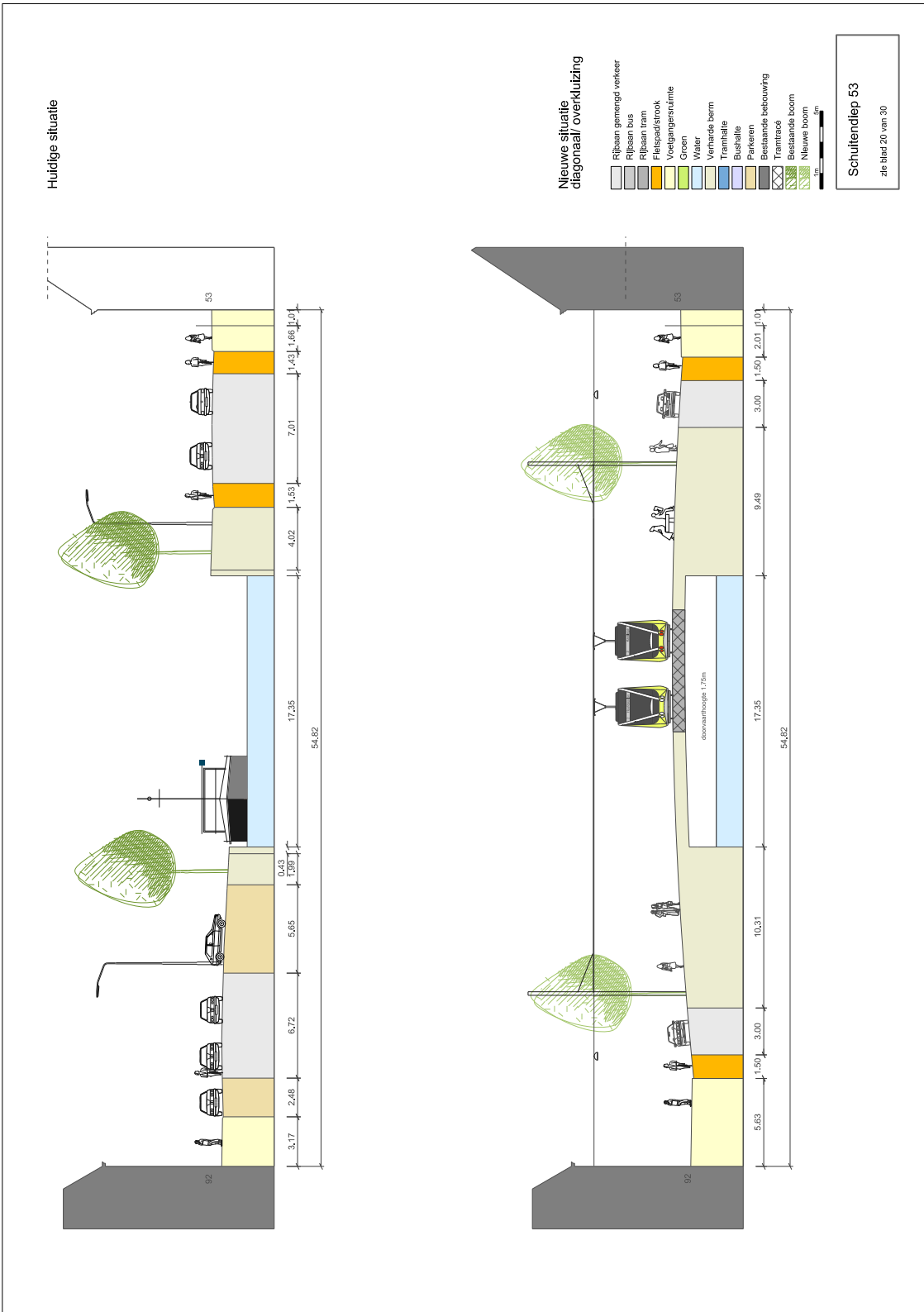
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



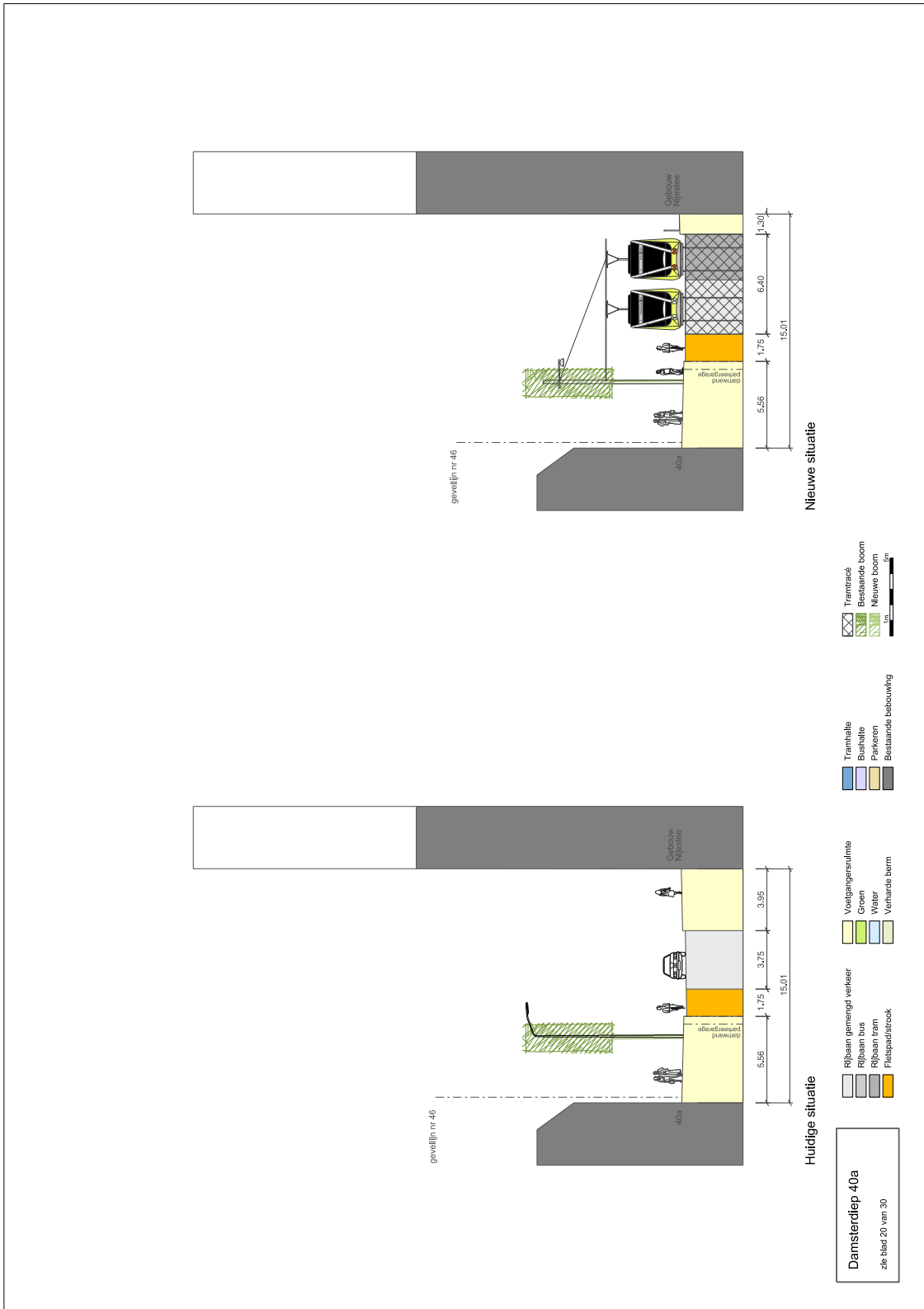
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



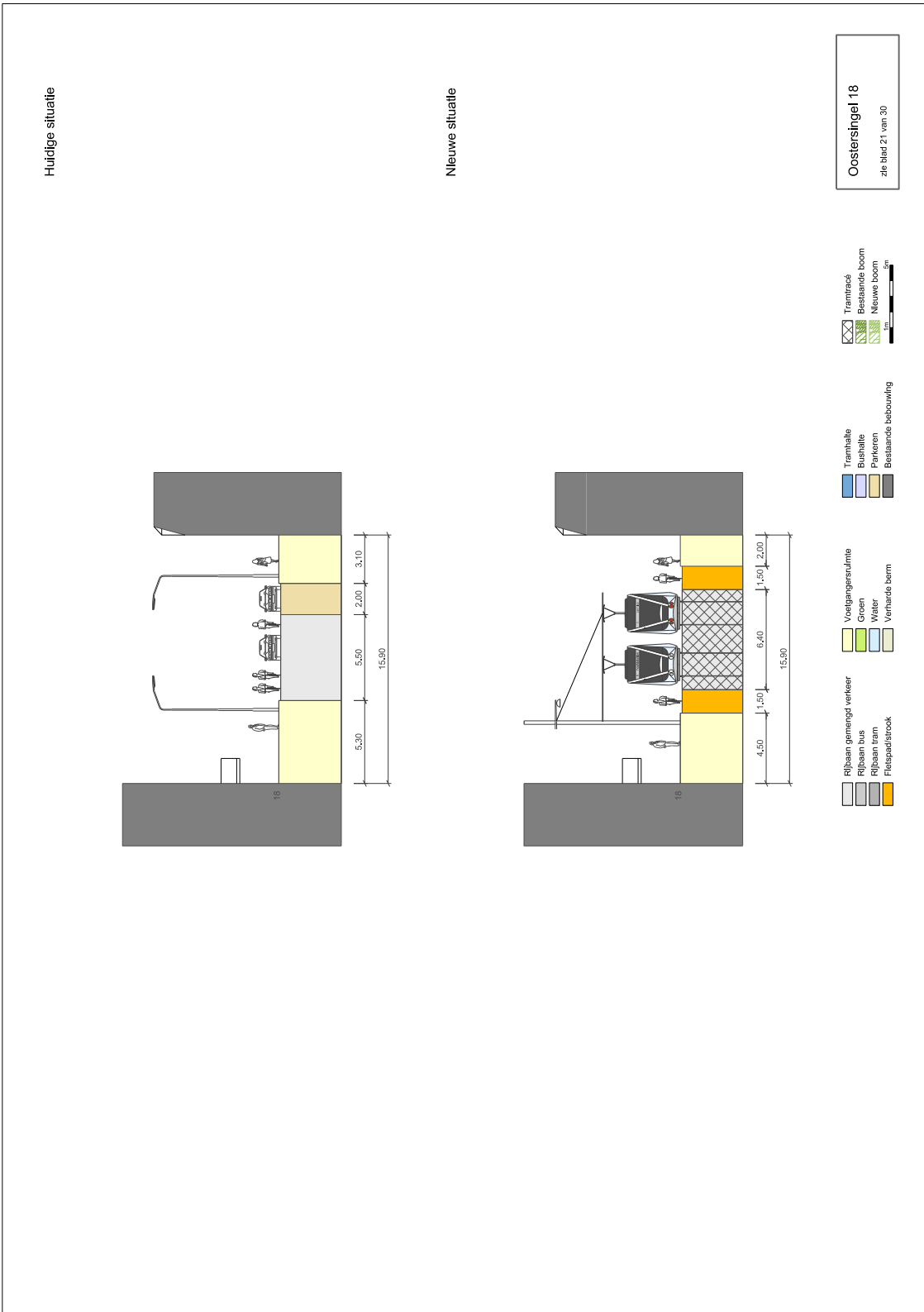
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



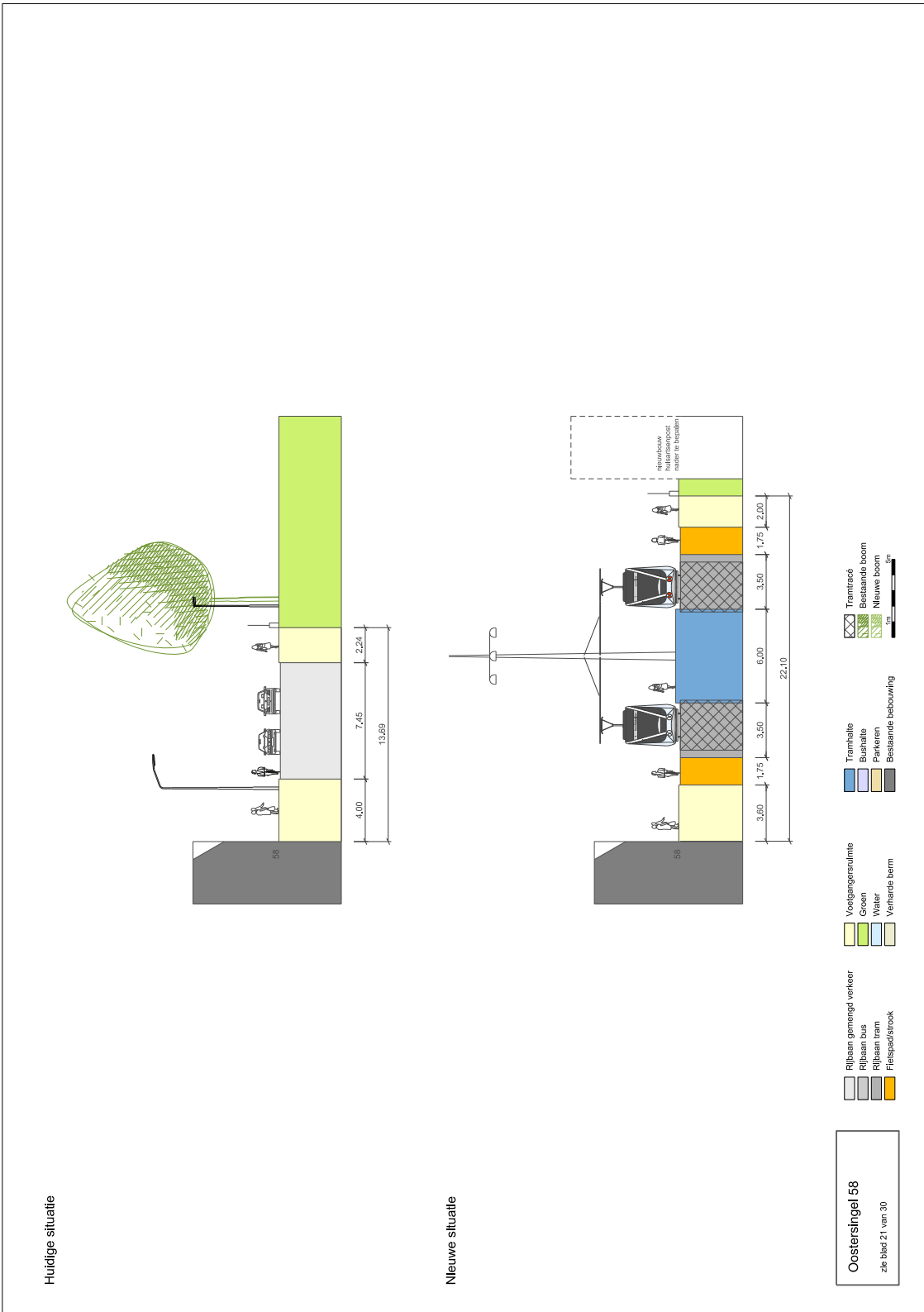
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



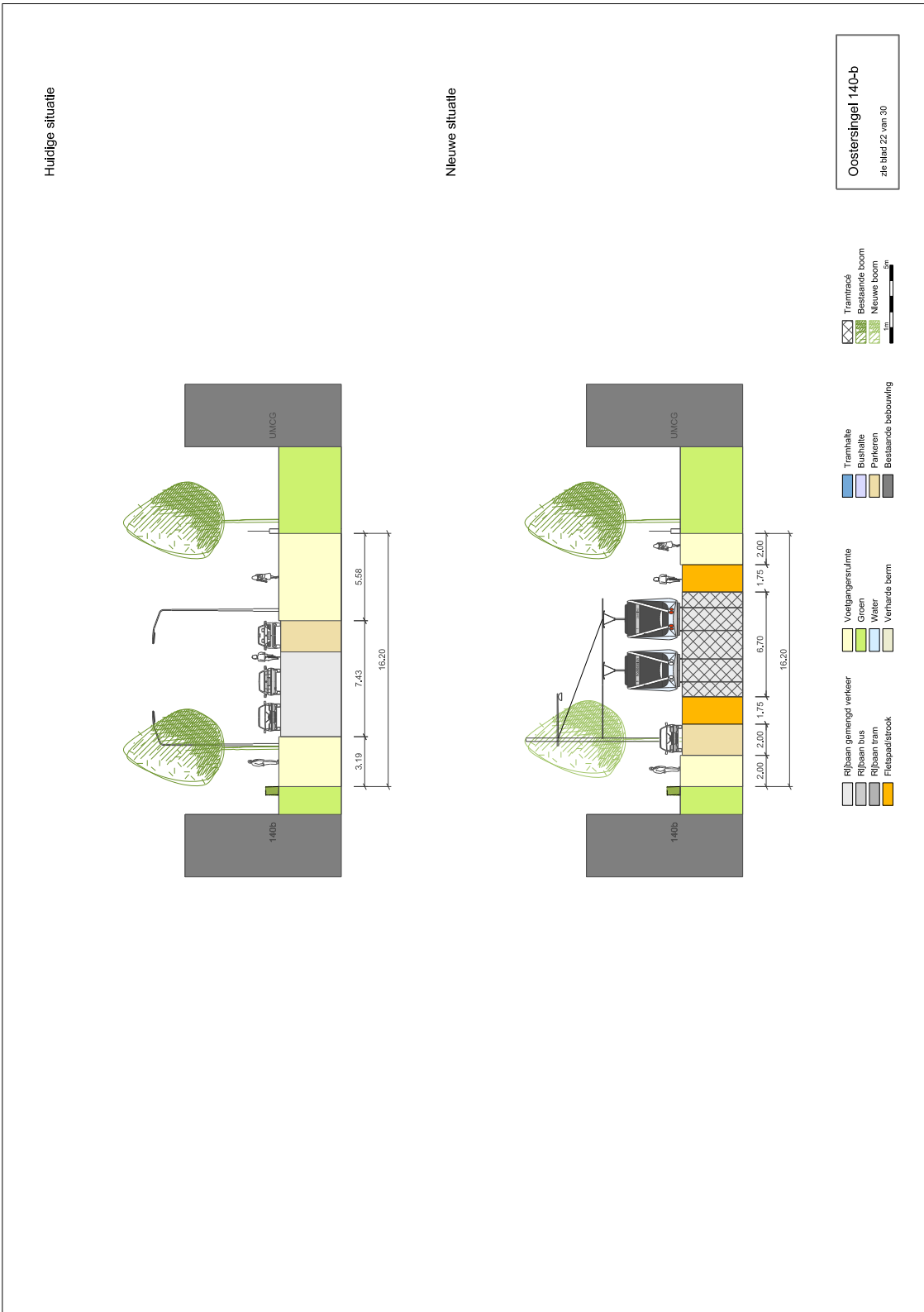
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011

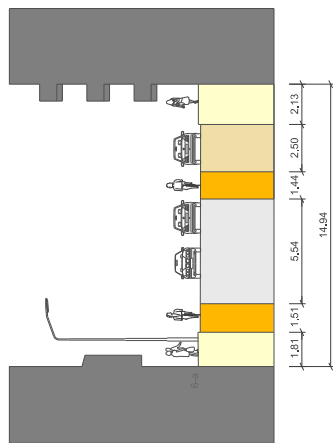


Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011

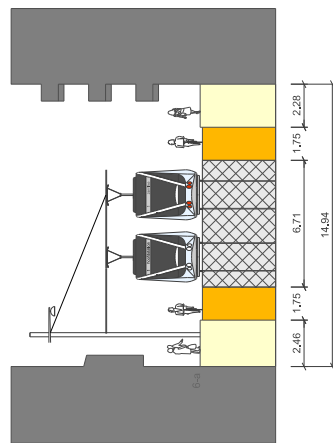


Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011

Huidige situatie



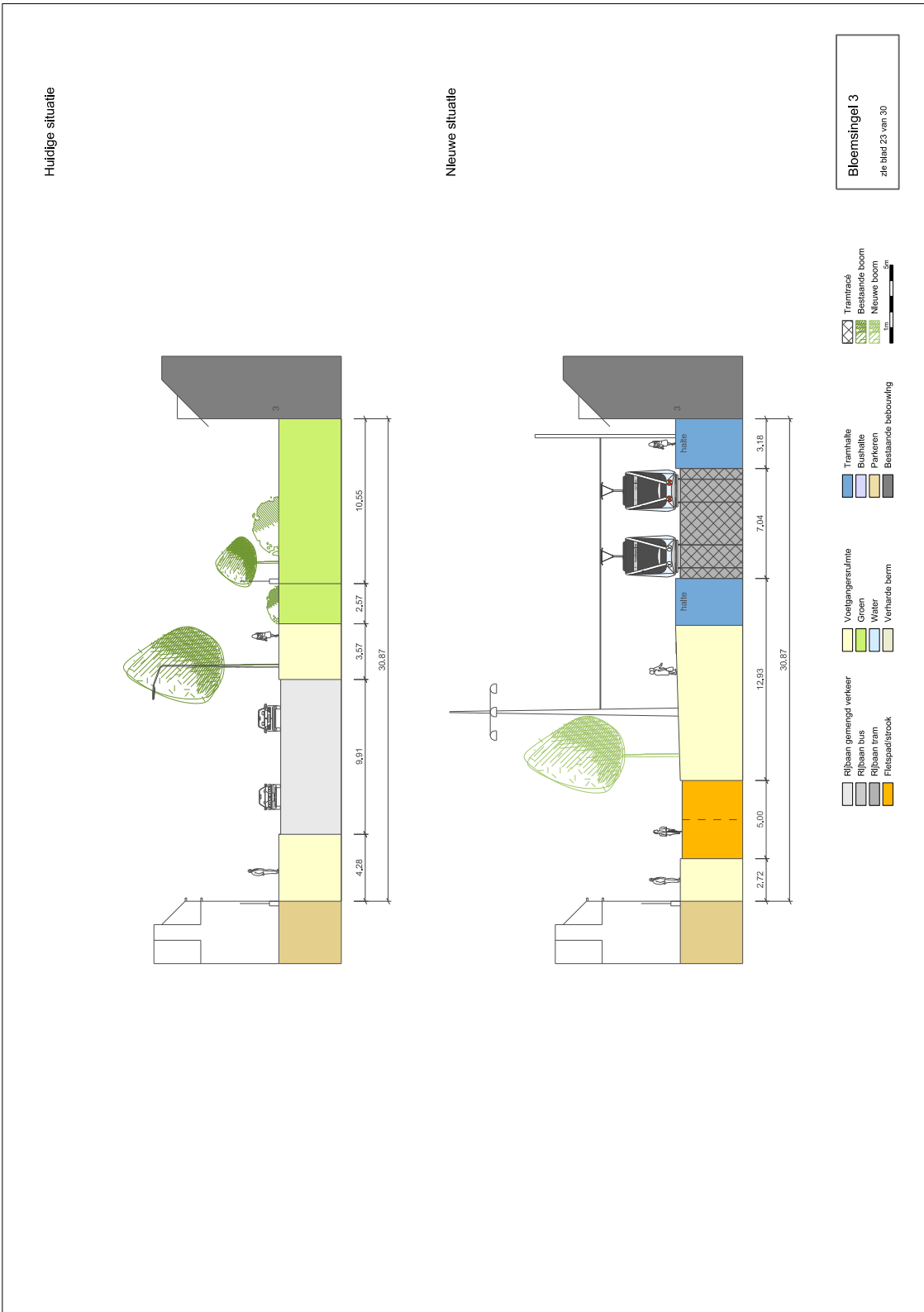
Nieuwe situatie



W.A. Scholtenstraat 6-a
zie blad 23 van 30

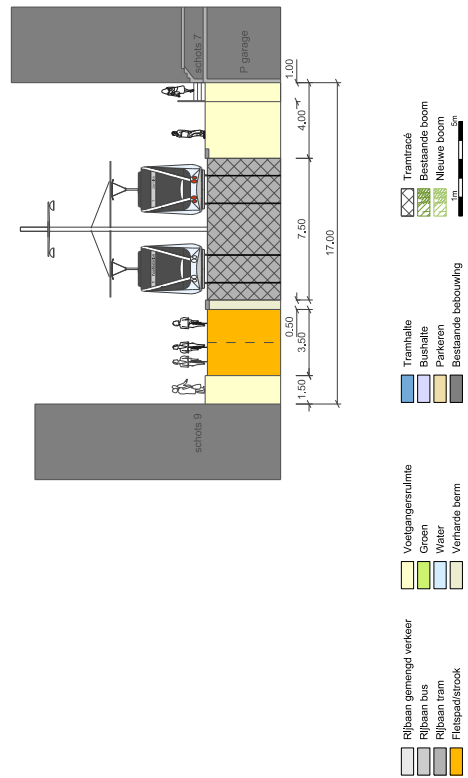


Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



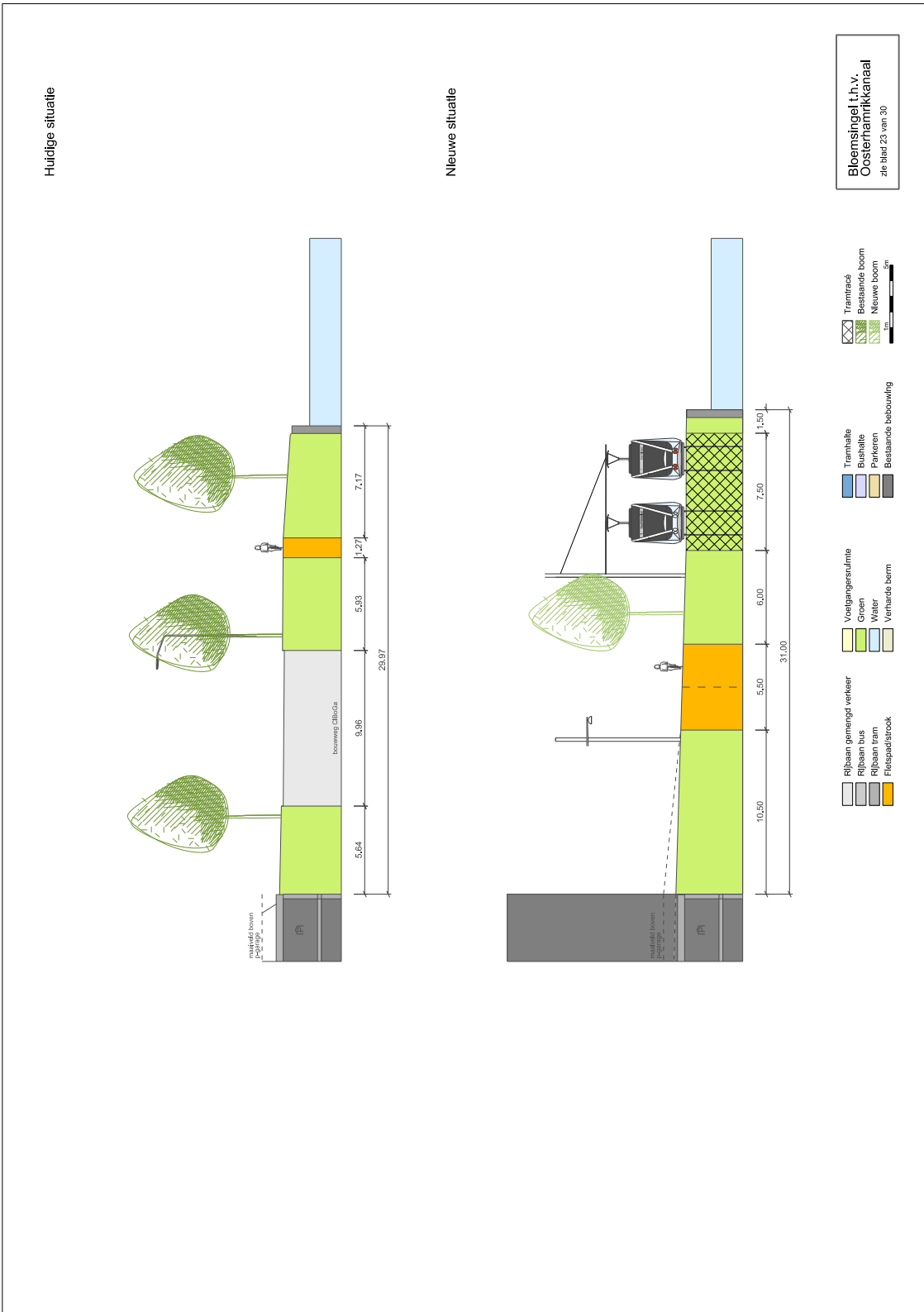
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011

Nieuwe situatie



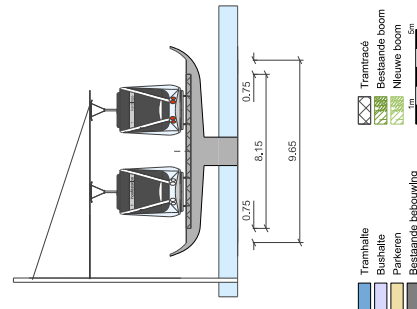
Kolendrift
zie blad 23 van 30

Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



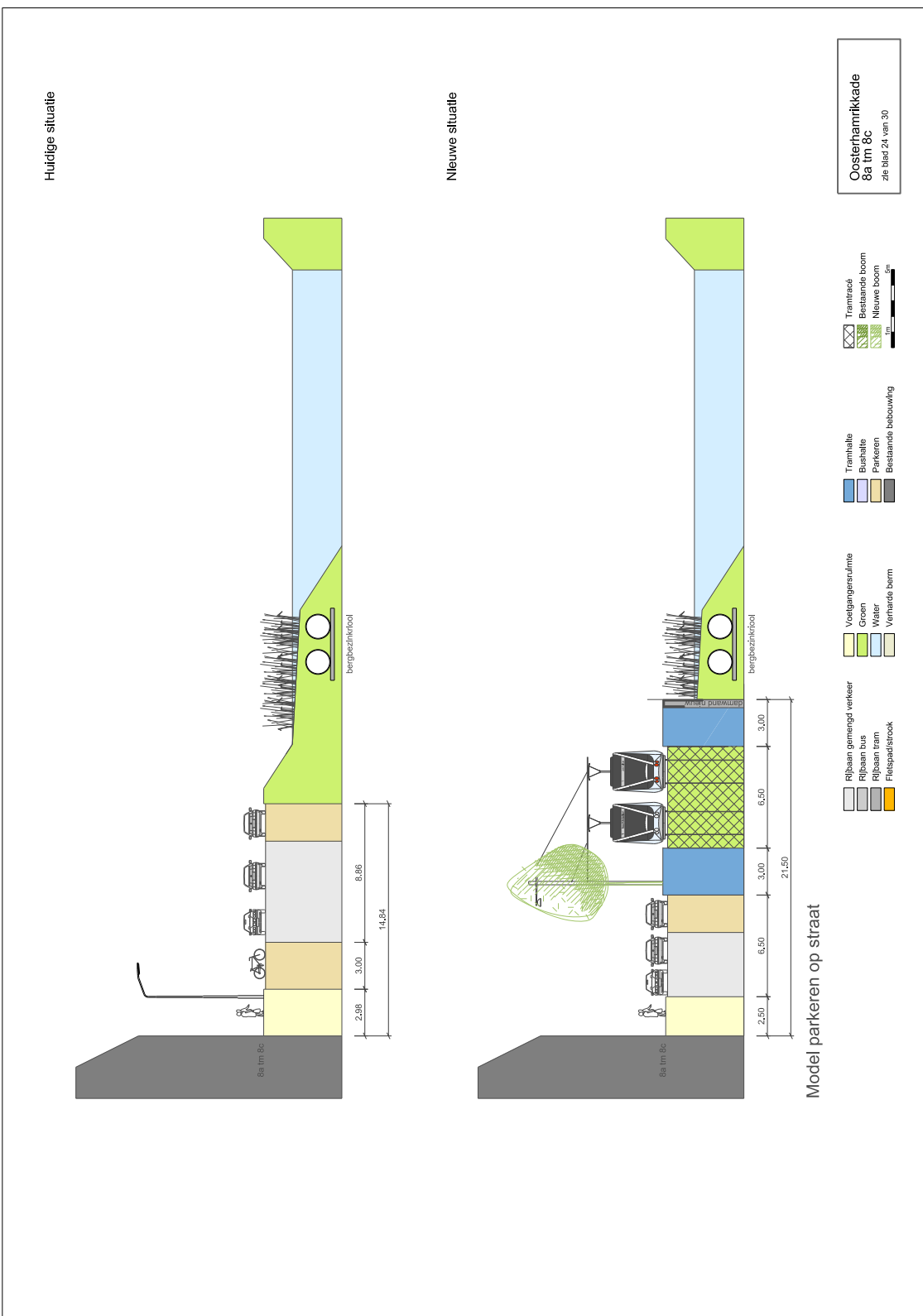
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011

Nieuwe situatie

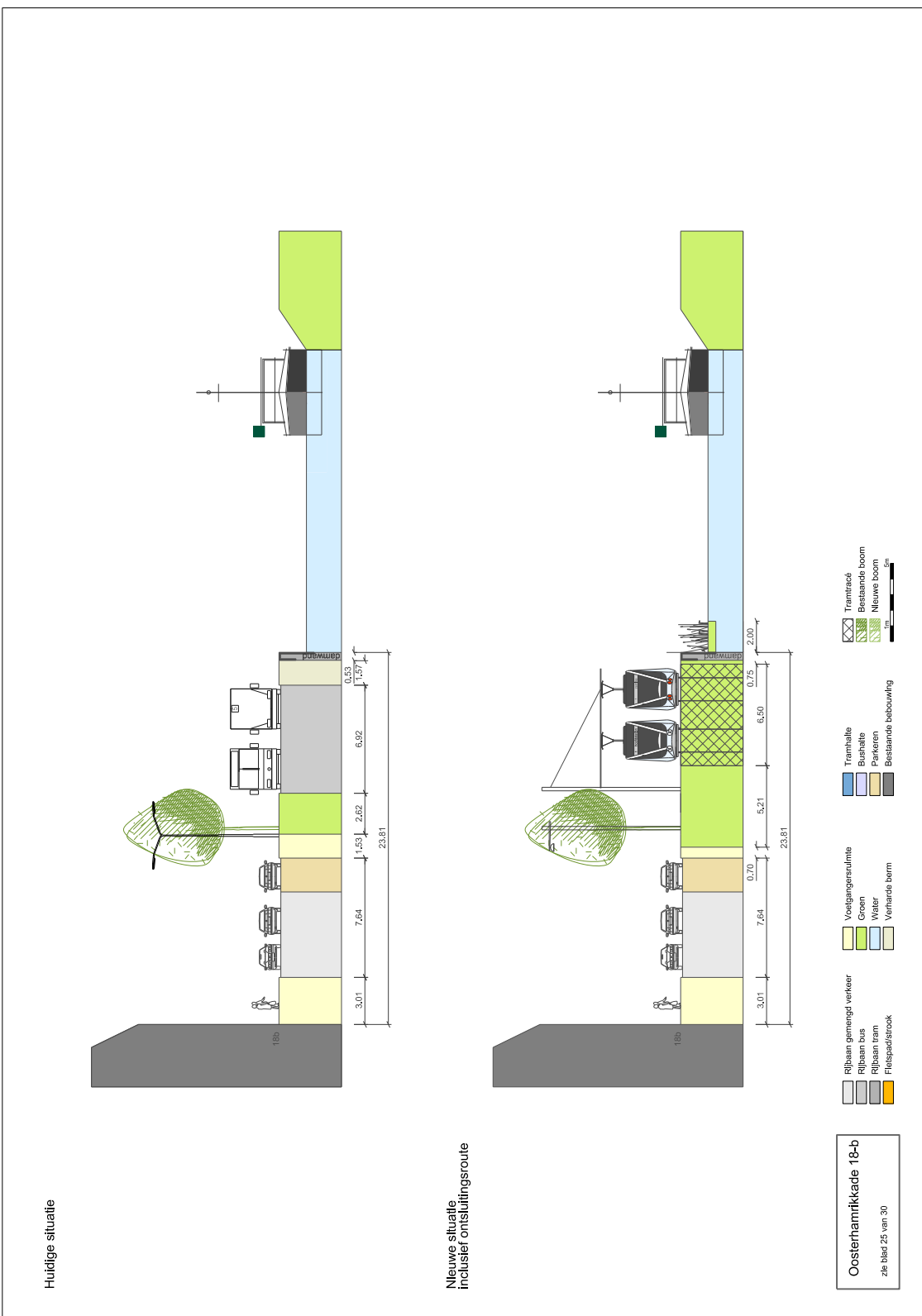


Singelbrug
zie blad 24 van 30

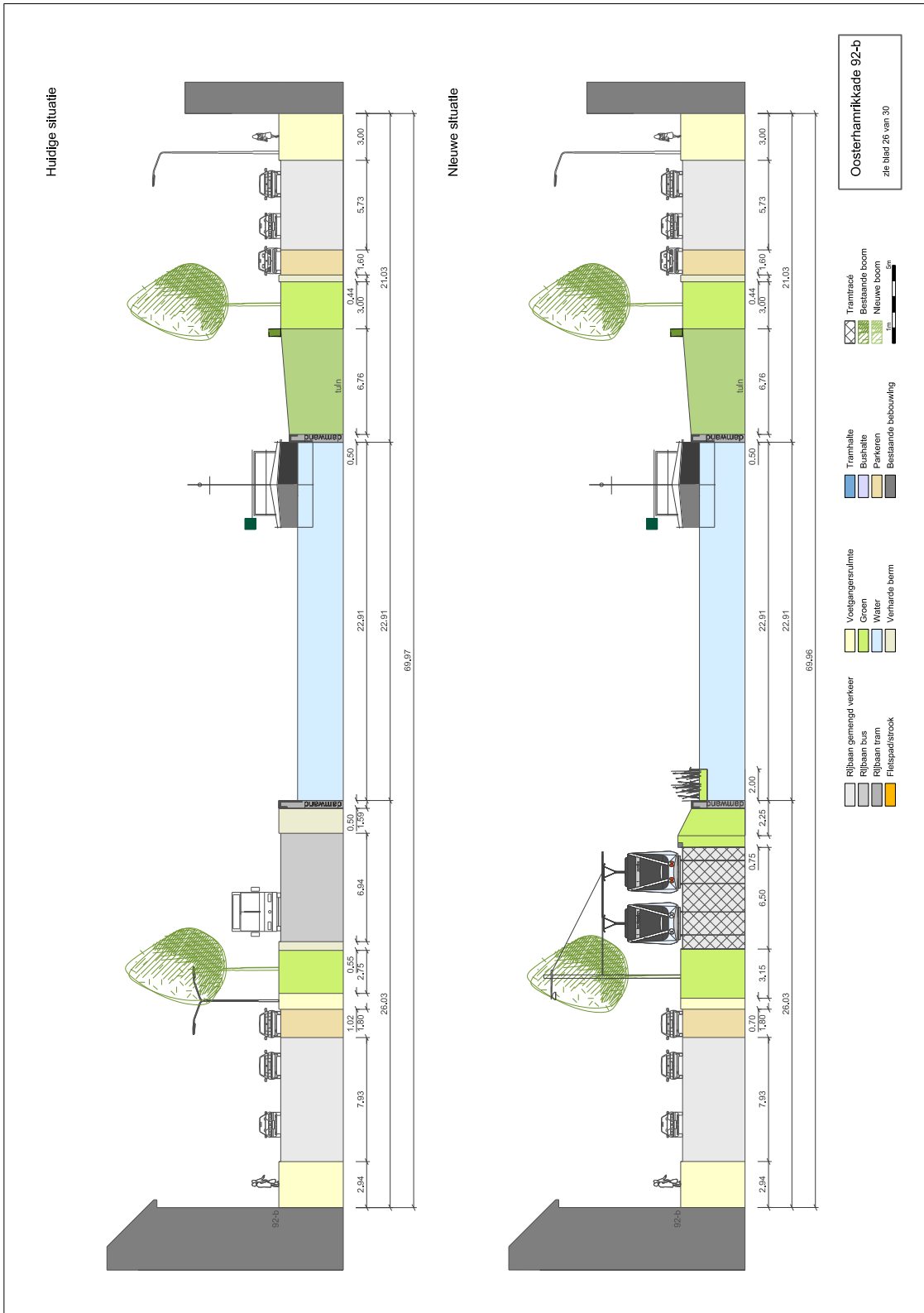
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



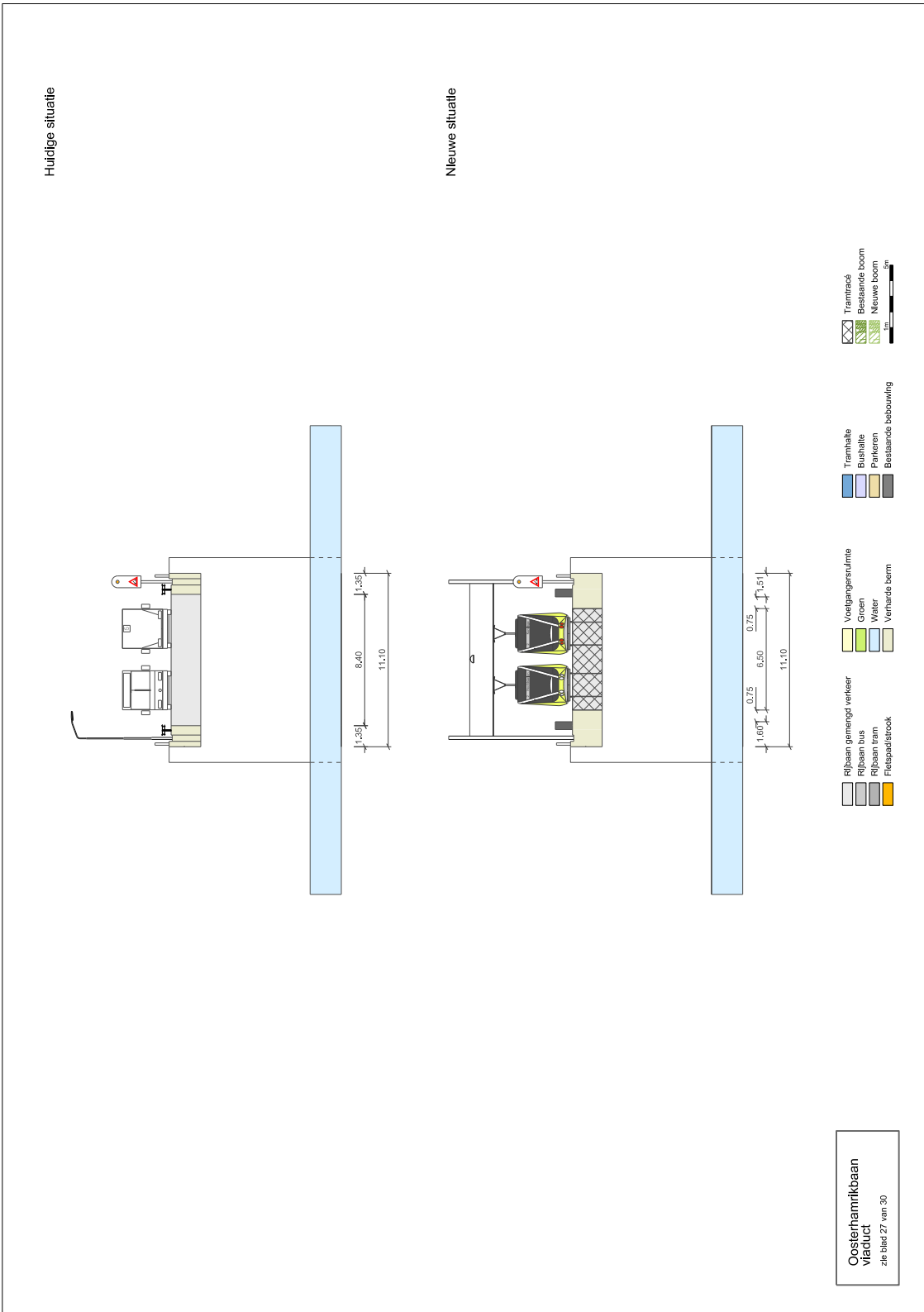
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



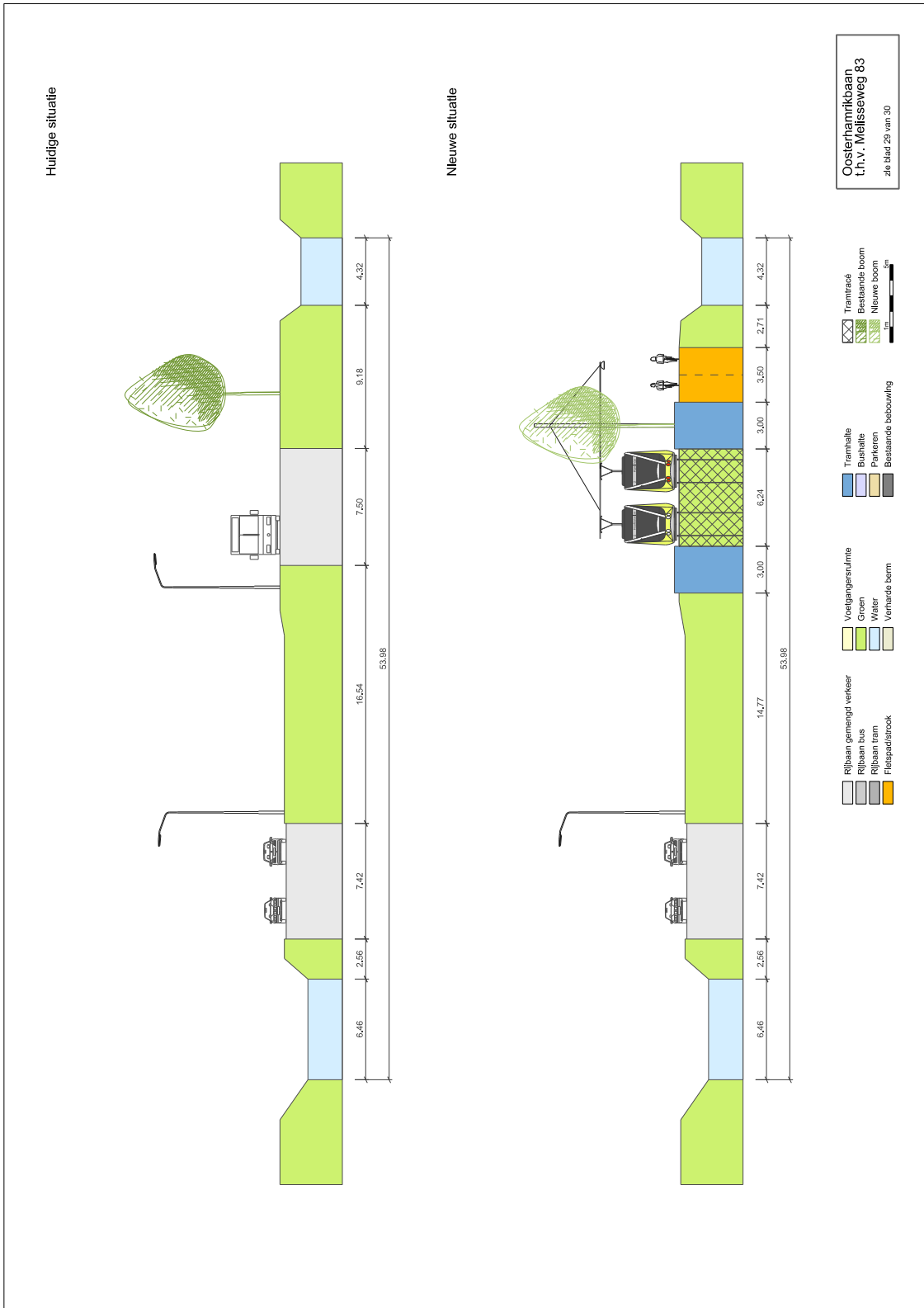
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



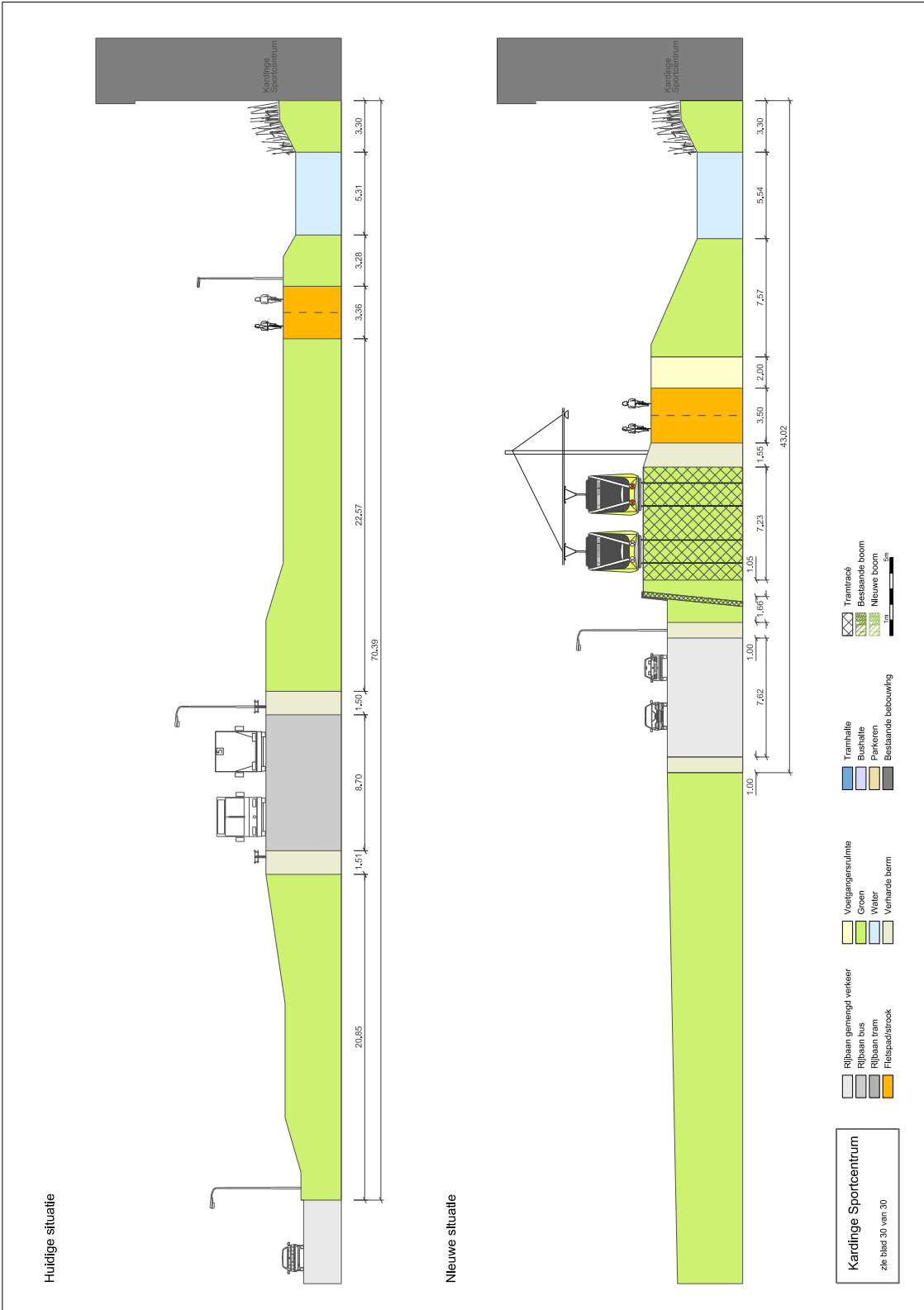
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



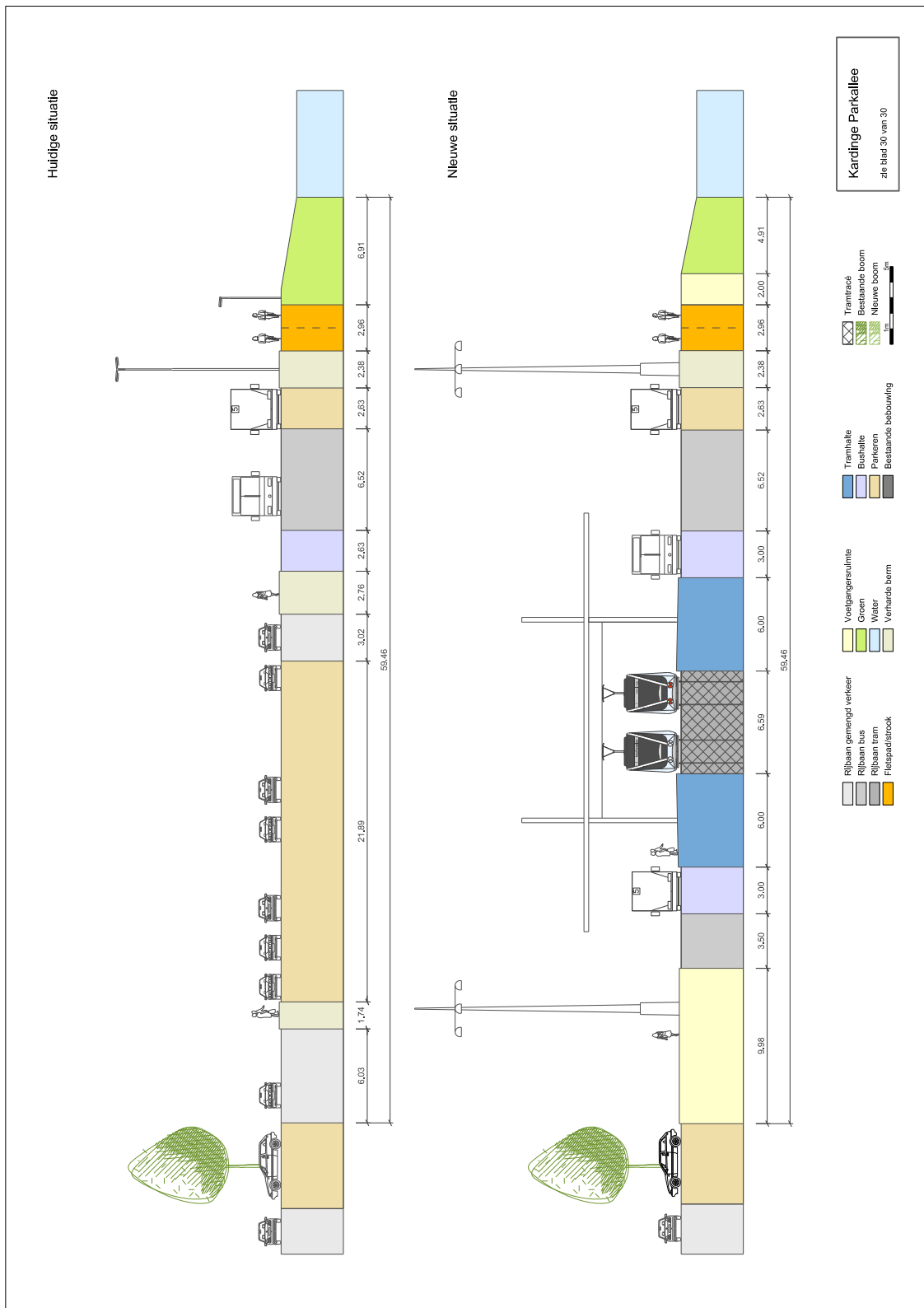
Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



Bijlage - 3. Kaartenboek 9 September 2011



Colofon

Kaartenboek Lijn 1 Zernike en Lijn 2 Kardinge is een uitgave van het project RegioTram.
Het project RegioTram is verbonden aan de Regio Groningen – Assen en wordt aangestuurd door de stuurgroep RegioTram.

1^e druk, september 2011

Redactie en uitgave

Project RegioTram
Oosterstraat 56a
9711 NX Groningen
T. (050) 402 35 50
F. (050) 402 35 60
info@regiotram.groningen.nl
www.regiotram.nl



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

Bezoekadres
Sint Walburgenvaart 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

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

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 bemoenissen 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



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

(Epikteetos, 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

Spreekuren
Groningen
Leek, Ten Boer en De Marne
elke dinsdag van 14.00 – 16.00 uur of volgens afspraak
volgens afspraak

Collegedebrief - Parkeren Kop van Oost

.
. .
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

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

Collegebrief - Parkeren Kop van Oost

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

Collegedebrief - Parkeren Kop van Oost

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. Aanbod 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

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 parkeeronthefving 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.

Collegedebrief - Parkeren Kop van Oost

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.

Datum	Inhoud
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

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.

Collegedebrief - Parkeren Kop van Oost

DEEL II PARKEERBELEID

7. Gemeentelijk parkeerbeleid

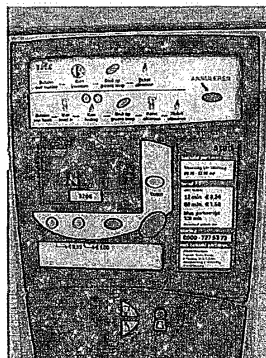
In 2009 is de concept nota *Parkeren in stad, duurzaam bereikbaar* in de inspraak gebracht. In uitgangspunt 6 wordt gemeld dat toekomstige knelpunten dienen te worden voorkomen door het garanderen van voldoende parkeercapaciteit bij nieuwe ontwikkelingen. Met andere woorden: in nieuwe woonwijken maar 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 veranderinge 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 blijkbaar 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 inners 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.

Collegiebrief - Parkeren Kop van Oost

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.

Collegebrief - Parkeren Kop van Oost

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.

Collegedebrief - Parkeren Kop van Oost

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.

Collegiebrief - Parkeren Kop van Oost

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 voorzien 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.

Collegedebrief - Parkeren Kop van Oost

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

Collegiebrief - Parkeren Kop van Oost

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

Collegiebrief - Parkeren Kop van Oost

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.

Collegiebrief - Parkeren Kop van Oost

DEEL V CONCLUSIES EN ADVIES

19. Behoorlijkheidsnormen 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 behoorlijkheidsnormen 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.

Collegedebrief - Parkeren Kop van Oost

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

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'.

Collegiebrief - Parkeren Kop van Oost

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

westzijde



oostzijde



Raadsvoorstel - Ruimte voor de binnenstad (concept-uitvoeringsprogramma ...)

Bestuursdienst



RAADSVOORSTEL:

2010-2011

Ons kenmerk: RO 11.2631266

Registratienummer : GR 11.

Ingekomen op :

Onderwerp: Ruimte voor de Binnenstad (conceptprogramma Binnenstad)

Groningen, **13 JUL 2011**

Aan de raad,

Met dit voorstel roepen wij graag de inspirerende excursie naar Utrecht en Maastricht in uw herinnering. De discussies met u over oplossingen voor vraagstukken waar binnensteden zich voor geplaatst zien, hebben er mede voor gezorgd dat *Ruimte voor de Binnenstad* tot stand kwam. Geen nota misschien in de traditionele zin van het woord, maar meer een actieprogramma voor de binnenstad van Groningen. Want wij willen het gesprek aan met u en de stad over de toekomst van ons drukke en levendige centrum. We willen actie ondernemen om knelpunten op te lossen en we willen experimenteren. Maatregelen uitproberen en als blijkt dat die niet werken, terugdraaien en iets anders uitproberen. Dit conceptprogramma *Ruimte voor de Binnenstad* is een logisch vervolg op de diverse beleidsdocumenten van de laatste jaren, waarvan Binnenstad.nu het laatste plan is dat door u in het voorjaar van 2009 is vastgesteld. Wij vragen u om een werkbudget van € 200.000,- voor 2011, te dekken uit de middelen die gereserveerd waren voor de Diepenring (nieuw beleid, incidenteel). De kredietaanvraag is onderdeel van dit voorstel.

We hebben het conceptprogramma de naam *Ruimte voor de Binnenstad* gegeven, waarmee we onze inzet voor de binnenstad willen uitdrukken. We willen een gastvrije binnenstad, waar met name ruimte is voor de voetganger. Tegelijkertijd moeten we voorkomen dat andere groepen gebruikers zich niet welkom voelen. Dit heeft gevolgen voor het gebruik van de publieke ruimte. We constateren dat juist die publieke ruimte de laatste jaren uit balans is geraakt; met *Ruimte voor de Binnenstad* proberen we het evenwicht terug te brengen. Met dit conceptprogramma willen we ook de aantrekkingskracht van ons stadscentrum in stand houden en versterken. We geven aandacht aan winkels en horeca, maar we willen ook voor (grote) werkgevers en bewoners een leefbaar gebied in stand houden.

We hebben met u afgesproken dat we praktisch aan de slag willen om verbeteringen door te voeren. Dit conceptprogramma is de eerste stap; een dynamisch discussiedocument, waarbij we hier en daar ook al direct actie ondernemen, gaan experimenteren. Het communicatie- en participatietraject vormt een belangrijk onderdeel van *Ruimte voor de Binnenstad*. We willen benadrukken dat deze wijze van werken voor ons (en u) nieuw is. We willen graag dit traject op deze manier ingaan

omdat we verwachten daarmee snel slagen te kunnen maken om vervolgens snel keuzes aan u te kunnen voorleggen. Na afloop willen we de werkwijze met u evalueren en ook tussentijds willen we u geregeld betrekken bij onze activiteiten.

In de bijgevoegde matrix kunt u zien wat al in uitvoering is, wat we willen onderzoeken en wordt de samenhang tussen de verschillende onderdelen in beeld gebracht.

In dit voorstel gaan we in op het conceptprogramma. We gaan in op:

- de kaders uit het verleden,
- de analyse van het nu en
- de wijze waarop we de komende tijd aan de slag willen (Campagne Ruimte voor de Binnenstad).

Tot slot gaan we in op de financiën en op de risico's (disclaimer).

Kaders uit het verleden.

De basiswaarden van onze binnenstad hebben zich vanaf de jaren '90 met Binnenstad Beter bewezen en staan wat ons betreft niet ter discussie. Een consistente en hoogwaardige inrichting van de publieke ruimte. En een publieke ruimte die flexibel moet kunnen worden ingezet en daarom niet te vol moet staan. En de regels moeten dusdanig helder zijn, dat we ze eenvoudig kunnen handhaven.

Analyse van het nu.

Met u constateren we dat de aantrekkingskracht van de binnenstad onder druk staat. Ook in Groningen zien we de landelijke trend waarbij het winkelgedrag verandert; winkels in binnensteden ondervinden steeds meer concurrentie van internetwinkels en winkels in de periferie. Binnenstadsbezoekers zoeken naast winkels tegenwoordig ook steeds meer ander vertier, zoals horecabezoek (terrassen) en evenementen. Ondertussen nam de druk op de publieke ruimte in de binnenstad al toe en met de binnenstad als gebied dat zich leent voor een "dagje uit", wordt het beroep op de publieke ruimte nog groter.

Campagne Ruimte voor de Binnenstad.

We willen het conceptprogramma het karakter geven van een campagne of een manifestatie. We gaan diverse maatregelen uitproberen, communiceren en evalueren. Dit kan leiden tot invoering, maar kan ook betekenen dat we maatregelen ongedaan maken. Het conceptprogramma bestaat uit een verzameling maatregelen waar u en wij uiteindelijk uit zullen kiezen. Het conceptprogramma is tegelijkertijd een dynamisch document. We kunnen ook maatregelen toevoegen en verwijderen. We hebben het programma bijgevoegd. Dit bestaat uit een matrix, met daarin onderwerpen, knelpunten en maatregelen in hun onderlinge samenhang. En daarbij gevoegd een poster: een kaart met locaties waaraan we maatregelen kunnen koppelen.

Communicatie/experimenteren.

De komende tijd communiceren we de maatregelen met de Groningse samenleving. We gaan op zoek naar alternatieve vormen van participatie, waarbij we niet alleen onze "traditionele" gesprekspartners willen bereiken. We zoeken nadrukkelijk ook aansluiting bij studenten en jonge ondernemers.

Een van onze alternatieve vormen van participatie is het experiment. We willen een aantal maatregelen waarvan wij verwachten dat het onze denkrichting kan bepalen, in de praktijk testen. Waarbij het participatietraject samen oploopt met de uitvoering. We gaan bijvoorbeeld vlak na de zomer vier zaterdagmiddagen de Folkingestraat afsluiten voor fietsers. Letterlijk ruimte aan de voetganger bieden, maar ondertussen ook ruimte voor de ondernemer omdat we hem de mogelijkheid geven op die dagen meer meters aan uitstallingen te plaatsen. Tijdens dit experiment kunnen mensen reageren. Direct op straat, via e-mail, twitter. Duim omhoog, duim naar beneden. We werken het nog verder uit.

Een ander experiment illustreert de gastvrije binnenstad. Om een bezoek aan de binnenstad nog aantrekkelijker te maken, bieden we op zaterdagochtend ouders met jonge kinderen de mogelijkheid om hun kinderen onder te brengen bij een mobiele speelplek. Bijvoorbeeld nu op het Waagplein en op termijn op het Damsterdiep. Wij kijken of het mogelijk is om tegen een geringe vergoeding kinderen onder toezicht te laten spelen, terwijl de ouders rustig kunnen winkelen, een terrasje kunnen pakken of een evenement kunnen bezoeken. Buiten de zaterdagochtend kan de speelplek gewoon gebruikt worden, maar dan is er geen toezicht. Een mooi voorbeeld van gastvrijheid. Met als nadeel dat de speelplek beslag legt op de toch al schaarse ruimte van de drukke binnenstad. Het experiment zal leren of deze (deels bewaakte) speelplek voorziet in een behoefte en of het ruimtebeslag (te) storend is.

Naast deze snelle acties willen we de discussie aan met de stad over de differentiatie in terrassen (wel of geen schotten bijvoorbeeld) en straatmeubilair. Waarbij vragen aan de orde komen als: staan we deelgebieden toe met een eigen karakter en heeft deze differentiatie consequenties voor de regelgeving. Daarnaast willen we in de komende maanden in gesprek met groeperingen en individuen over de toekomst van binnensteden in het algemeen en de binnenstad van Groningen in het bijzonder. Welke ontwikkelingen komen op ons af en hoe spelen we daar als overheid én als marktpartij goed op in om een leefbare en aantrekkelijke binnenstad te behouden. In deze discussie over een toekomstvast binnenstad willen we ook nadrukkelijk samen met u optrekken.

Planning.

We willen eind 2011-begin 2012 het definitieve programma aan u voorleggen. En in de maanden ertussen het participatie- en communicatietraject doorlopen. We willen een aantal keer bij u terugkomen met de eerste uitkomsten, tussenstanden, vervolgideeën. De gezamenlijke paraplu waaronder de maatregelen vallen is Ruimte voor de Binnenstad. Dat betekent dat er ook maatregelen tussen kunnen staan die voldoen aan die titel, maar waarover besluitvorming al heeft plaatsgevonden, zoals over de proef met de pollers in de Steentilstraat. Deze noemen we wel, maar we zullen het besluitvormingstraject voor deze projecten niet overdoen.

Raadsvoorstel - Ruimte voor de binnenstad (concept-uitvoeringsprogramma ...

4

Financiën.

We hebben nog geen gespecificeerde kostenbegroting voor de maatregelen willen bijvoegen. We willen pas een afweging maken en aan u voorleggen als we meer grip hebben op zo'n maatregel en hoe deze bijdraagt aan een binnenstad die meer in evenwicht is.

De campagne Ruimte voor de Binnenstad kost wel geld. We stellen u voor een taakstellend werkbudget van € 200.000,- tot het einde van dit jaar in te richten. Als dekking stellen we de middelen die gereserveerd waren voor de Diepenring fase 1 (nieuw beleid, incidenteel). Hiervoor is bij de begroting 2009 € 2 miljoen aan nieuw beleidsgeld (incidenteel) beschikbaar gesteld (totaalbudget voor de Diepenring was ruim € 3,3 miljoen). We zullen te zijner tijd in het voorstel over dit onderwerp ingaan op budget en maatregelen voor de Diepenring.

Begrotingswijziging.

Begrotingswijziging 2011							
Betrokken diensten)	R0/EZ						
Naam voorstel	werkbudget 'ruimte voor de binnenstad'						
Incidenteel / Structureel	Incidenteel						
Soort wijziging	Exploitatie						
Opdr.	Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
2.2.1	Binnenstadontwikkeling	200		200-		200	-
Totale begrotingswijziging		200		200-		200	

Risico's (disclaimer).

De bijgevoegde matrix suggereert wellicht dat we alle genoemde maatregelen daadwerkelijk gaan uitvoeren. Dat is niet het geval want daartoe ontbreekt het aan capaciteit en budgetten. Het is een discussiestuk en wij en u bepalen samen welke maatregelen we in de samenleving gaan peilen. Aan de hand van reacties gaan we kijken wat we kunnen oppakken. Uiteindelijk zullen we een prioritering aan u voorleggen op basis van beschikbare middelen en beschikbare capaciteit.

Daarnaast willen we zoals gezegd ook helder zijn over maatregelen die hier worden genoemd en waarover besluitvorming al is afgerond (genoemde proef poller Steentilstraat bijvoorbeeld). We voeren de maatregel op omdat hij past binnen Ruimte voor de Binnenstad, maar de besluitvorming staat hiermee niet ter discussie. Dit zullen we ook helder communiceren als we met de plannen naar buiten gaan.

Tot slot.

Uw (individuele en gezamenlijke) reacties zijn van harte welkom!

Raadsvoorstel - Ruimte voor de binnenstad (concept-uitvoeringsprogramma ...

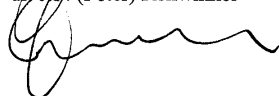
5

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

- I. het conceptprogramma "Ruimte voor de Binnenstad" vast te stellen als vertrekpunt voor de campagne "Ruimte voor de Binnenstad";
- II. ten behoeve van de campagne "Ruimte voor de Binnenstad" een krediet van € 200.000,- ter beschikking te stellen, te dekken uit de middelen die gereserveerd waren voor de Diepenring (nieuw beleid 2009, incidenteel);
- III. de gemeentebegroting 2011 dienovereenkomstig te wijzigen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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



Raadsvoorstel - Ruimte voor de binnenstad (concept-uitvoeringsprogramma ...)

Bijlage 1 - 1

22-6

Ruimte voor de Binnenstad

Kader	Kleinpunten	Maatregelen	#
De bereikbare binnenstad	Bevoorradiging Versterkingen voldoen niet altijd voor winkeliers/horeca	Een proef doen met een sign. versnester in het kader van het experiment met de polier in de Steenstraat Onderzoeken of het invoeren van betaalde toegang (i.v.t. polierproef) een goed idee is, hoe later op de dag je bevoorradat, hoe meer je betaalt.	1 In uitvoering Nieuw voorstel
	Stedelijke distributie werkt onvoldoende efficiënt en duurzaam	In samenwerking met onder meer TLN (Transport en Logistiek, Nederland) Daarbij marktpartijen uitnodigen in te schrijven op de te ontwikkelen business case Bekijken of we een week kunnen proefdraaien met het Utrecht model Besluiten dat we strengere milieueisen voor het huidige stadsdistributiesysteem gaan doorvoeren (hogere euronorm) Opstaan voor alternatieve duurzamere vormen van stedelijke distributie (bakfietsen, etc) en waar nodig ondersteuning bieden aan initiatiefnemers De mogelijkheid waarbij bezorgdingsverkeer de sectoren Zuidoordp mag overschrijven (busbaan) formaliseren	2 Nieuw voorstel
	Bezoekers per auto De routing van en naar p-garages is soms onvoldoende	De huidige bewegwijzering in beeld brengen tussen p-garages en de ring (en vice versa) en waar nodig extra bordjes plaatsen Voor de verdere toekomst inzetten op een dynamisch parkeerinformatiesysteem vanaf de ringweg en de consequenties in beeld brengen	3 In uitvoering
	De parkeerterreinen worden slecht gewaardeerd door bezoekers	Voor de Boterdepargade extra marketinginstrumenten inzetten om een financieel aantrekkelijk alternatief voor bezoekers te kunnen bieden	4 In uitvoering
	De autobereikbaarheid wordt lastiger als gevolg van de tram (m.a. door afsluiten Herabrug)	Alternatieve routes stad-in er, stad-uit onderzoeken	5 In uitvoering
	Bezoekers te voet Routing vanaf Station naar Vismarkt problematisch	Vlukt na de zomer van 2011 vier keer experimenteren met het afsluiten van de Folkingsstraat op zaterdag (11:00-17:00). Op die dagen mogen winkeliers meer openbare ruimte gebruiken voor uitstallingen Zo nodig bekijken of we in de Folkingsstraat meer helderheid kunnen creëren voor de weggebruikers; duidelijker onderscheid voet- en fietsstroken Onderzoeken of een knip in de fietswieg uitgevoerd kan worden. Daarbij wordt dit eerst als proef getest Met een aangescherpt bewegwijzeringplan voor voetgangers komen (ook bijzondere openbare gebouwen en locaties) De routes vanaf p-garages aanleiden, mogelijk met kunstprojecten	6 Nieuw voorstel
	Vindbaarheid voor voetgangers van binnenstad en specifieke locaties is soms lastig Veel mindervaliden ervaren de binnenstad als te weinig toegankelijk	Een proef uitwerken en uitvoeren waarbij we vanaf de bushalte Zuidvliet-Zuidzijde de oversteekbaarheid voor mindervaliden (w.o. slechtzienden) verbeteren, ook met orthodexe maatregelen (praatbaken, etc) De toegankelijkheid in de openbare ruimte in Binnenstad-Cost verbeteren	7 Nieuw voorstel
	Bezoekers per fiets De voorgaande routes door het centrum kunnen beter berut worden	De Herestraat, Westervoer en andere voetgangersgebieden na 18:00 uur openstellen voor fietsers i.p.v. na 21:00 uur (behalve donderdag) De consequenties in beeld brengen als we de fietsonstluiting van Binnenstad-Cost-UMCG-Oosterpark met de binnenstad verbeteren door aanleg brug Walstraat De fietsverbindingen in het zuidelijk deel van de binnenstad onderzoeken als gevolg van de aanleg van de tram en de verbinding met het Eemskanaalgebied	8 Nieuw voorstel 9 Nieuw voorstel 10 Nieuw voorstel 11 In uitvoering
	De drukte in het centrum vraagt om nieuwe routes		12 Nieuw voorstel
	Het openbaarvervoer De ruimte in de stad is te beperkt voor grote bussen De stad sibt aan de oostkant dicht Op de A-straat/Brugsstraat stroomt de bus moeizaam door	Openstaan voor alternatieven (watertaxi's, rijkstaxi's) De GCC plant i.s.m. diverse partners de komst van een flyover onderzoeken. Faciliteren waar nodig Rond de zomer van 2011 beslissen of we een systeem met waarschuwingsschichten gaan aanleggen voor de bussen Zo nodig fietsalternatieven onderzoeken, waarbij ook een separate langzaam verkeersbrug wordt onderzocht	13 Nieuw voorstel 14 Nieuw voorstel 15 Nieuw voorstel 16 In uitvoering Nieuw voorstel

Raadsvoorstel - Ruimte voor de binnenstad (concept-uitvoeringsprogramma ...)

Bylage 1-2

Ruimte voor de Binnenstad

22-6

Kader	Knoelpunten	Maatregelen	#
De publieke ruimte	Auto's in voorvoetgangers gebied	Bekijken op welke manier chauffeurs die wel op tijd weg zijn in de straten rondom de Folkingsstraat (al dan niet als luidke actie) op een positieve manier kunnen worden benaderd (behoort). In 2012 proefdragen met zakpaaltjes (pollers) en schetsen hoe een uitgerold systeem eruit gaat zien	1
	Er zijn teveel auto's met onthefingen	Het onthefingbeleid herzien. Daarbij zal een andere doelstelling zijn om de invinguning voor het voetgangersgebied en de parkeeronthefingen samen te trekken (Koppeling pollerproef Steenlistraat)	2
		Een proef voor de Oosterstraat uitvoeren waarbij per dag maximaal 5 onthefingen worden verleend	3
		Het aantal gemeentelijke auto's dat van een onthefing om buiten de venstertijden de binnenstad in te rijden gebruik mag maken los inrekenen	
		Bekijken of de handhaving efficiënter georganiseerd kan worden:	
		Daarbij de optie bekijken om de Directie Stadsbeveiliging en de politie (bestuurlijke boetes)	
		Een ander (groter, duidelijker) vignet bij onthefingen invoeren, dat beter zichtbaar is voor handhavers	
		Particuliere initiatieven om het bouwverkeer beter te organiseren faciliteren	
		Een apart bereikbaarheidsplan opstellen voor het bouwverkeer van grote bouwprojecten als Forum en Tram	
		Een proef voorbereiden waarbij deze straten op zaterdagmiddagen worden afgesloten; de Zwanestraat die uren indien nodig openstellen voor fietsverkeer	4
		Met grote werkovers kunnen worden verleid om meer binnen te parkeren.	5
		Bij de AH's Brugstraat en Zuideinde experimenteren met fietsparkeerplaatsen op straat	6
		Ook bekijken of bijv. buurtstallingen als parkeerplaats gebruikt kunnen worden of panden	7
		Bij de Korenbeurs de mogelijkheid van een tijdelijke fietsenstalling onderzoeken en het bordes aanpassen om de doorstroming te bevorderen	8
		Onderzoeken of een parkeernorm voor fietsen kan werken bij bouwprojecten (bestemmingsplannen/parkeernota)	
		Bedrijveninstellingen (m.n. GCC) in de binnenstad benaderen met de vraag of zij ruimte beschikbaar willen stellen voor het stallen van fietsen	
	Met het Praediniusgymnasium overleggen of van hun stallingsvoorzieningen gebruik mag worden gemaakt als er een voorstelling in de schouwburg is	9	
	Op een aantal plekken wildpaarseiders handhaven	10	
	Wrakken wegruimen in de hele binnenstad	11	
	Onderzoeken of een ondergrondse fietsenstalling onder de Vismarkt tot de mogelijkheden behoort	12	
	Bekijken waar we openbare toiletvoorzieningen/uriflits verder kunnen uitbreiden	13	
	De mogelijkheden voor terrassen langs de Diepenring uitbreiden tot Kleine der A, Spilskade	14	
	Onderzoeken waar en of er meer bankjes in het centrum kunnen worden geplaatst	15	
	In de zomer van 2011 experimenteren met een tijdelijke speelvoorziening op het Waagplein	16	
	Bekijken of en waar we meer bomen kunnen planten in de binnenstad		
	Bekijken of we ook lantaarnpalen, ander straatmeubilair en gevels kunnen inzetten voor groen		
	Onderzoeken welke verkeersborden weg kunnen en deze indien mogelijk vervielfolden		
	Bekijken of we meer ruimte gaan creëren om de Grote Markt vaker te kunnen inzetten voor evenementen		
	Mogelijk leidt dit tot een differentiatie van de soort evenementen over verschillende pleinen (Biv. Sport op Damsterdeip)	17	

Raadsvoorstel - Ruimte voor de binnenstad (concept-uitvoeringsprogramma ...)

Bijlage 1 - 3

Ruimte voor de Binnenstad		22-6	#
Kader	Knaelpunten	Maatregelen	
	<i>Winkelpaden en bovenverdiepingen</i> Er staan steeds meer winkels leeg	Het winkelstratagemenat uitbreiden naar o.a. Heerestraat-Zuid, Poelstraat en Hoopstraat en met vastgoedgenaren in gesprek over oplossingen voor leegstand Met GOC in gesprek om tot een prijsvraag te komen als oplossing voor de leegstand en dit idee mogelijk uitvoeren Een webshop-concept, waarbij webwinkels de kans krijgen leegstaande panden te gebruiken voor het etaleren van hun goederen, actief ondersteunen Het stimuleren van het gebruik van winkelruimten als tijdelijke atelier-ruimten Daarom worden winkels stimuleren door in beeld te brengen waar leegstaande woningen boven winkels zijn en wat daarbij de knelpunten zijn (zoals moeilijke bereikbaarheid woningen) Ook onderzoeken op welke wijze we wonen boven winkels meer kunnen stimuleren (organisatorisch en/of financieel)	1 In uitvoering In uitvoering In uitvoering Nieuw voorstel
	<i>De verdiepingen boven winkels staan te veel leeg, waardoor we kansen laten liggen om de stad ook buiten winkeluren leefbaarder te maken</i>	Bekijken of we pandgenaren kunnen stimuleren meer samen te werken met grote tijdelijke woonruimtevragers als NAM, UMCG en RuG, zodat meer etages tijdelijk bewoond zullen worden Een ZZP-initiatief in Pinnacope actief stimuleren en bekijken Een plan opstellen voor Binnenstad-Cost (en Eiland/Oosterkade), waar we inzetten op uitvoeringsmaatregelen die meelopen op andere acties (tram, rolering) In Binnenstad-Cost vanuit de 'flankerend beleidsmaatregelen Jongerenhuisvesting' werken aan verbeteracties Tussen nu en 2016 de prostitutie beëindigen in het A-Kwartier Bekijken of we gebieden kunnen aanwijzen waar we pandgenaren gaan aanschrijven tot verbetering van hun woning Bekijken of we een kwaliteitsimpuls kunnen geven aan schoolpleinen zodat de pleinen als speelplek beter worden gebouwd door de buurt Aan een nieuw bestemmingsplan voor de binnenstad werken, waarin de woonkwaliteit, cultuurhistorische waarden en meer flexibiliteit in de legale grondfunctie mogelijk extra aandacht krijgen. Hiermee het herstel van monumentale winkelpuien (en winkelmilieus) stimuleren met monumentensubsidies.	2 In uitvoering 3 In uitvoering 4 In uitvoering 5 Nieuw voorstel
	<i>In de woongebieden in de binnenstad staat de leefbaarheid onder druk</i>		
	Diversiteit/aanreikbaarheid aanbod in de binnenstad <i>Te weinig nieuwe winkelformules in de stad</i>	Vanuit een beschikbare lijst met 80 interessante winkelformules die Groningen nog niet heeft relaties uitnodigen voor een busreis door de stad. Mogelijk volgt daarna een actieve wervingscampagne Nieuwe initiatieven, ondersteunen voor de ontwikkeling van deze hotels	6 Nieuw voorstel In uitvoering
	Geschied Inrichting openbare ruimte binnenstad <i>Grote Markt-Noordzijde</i> Westervaren e.o.	Met initiatiefnemers/genaren in gesprek blijven die het gebied aan de Grote Markt-Noordzijde willen upgraden Aan de slag met het inrichtingsplan voor Westervaren Museumwarter aantrekkelijker maken door de aanwezigheid van de mooie instituten manifeste te maken door herinrichting, om daarmee een nieuwe aantrekkelijke route te creëren tussen de binnenstad en de Westervaren Ruimte maken zodat een museumboot kan aanleggen bij het Scheepvaartmuseum De Diepening/Noordervaren (Diepening fase II) herinrichten De beekwalteiteseisen van de woonboten invoeren Als zich financiële kansen voordoen plannen uitwerken voor het herinrichten van de Diepening-noord- en oostzijde Actief meewerken aan een particulier initiatief het Unwerkersplein te upgraden Een pilot handhaving met het huiskamerteam uitvoeren Op diverse plaatsen in de binnenstad wastelitte plaatsen De stegen Gekkingstraat verbeteren	7 Nieuw voorstel 8 In uitvoering 9 In uitvoering 10 In uitvoering 11 Nieuw voorstel 12 Nieuw voorstel 13 Nieuw voorstel 14 In uitvoering
	Vrijheid bij hantering van de regels voor de uitstraling van de gevels en het opambaan gebied <i>De reclameregels zijn toe aan een herijking</i>	In het kader van de evaluatie van de wetlandnota de reclameregels herijken (integraal reclamebeleid) Experiments met de mogelijkheid tot het plaatsen van (tijdelijke) bannieren op meer plekken dan nu is toegestaan De discussie over wel of niet schotten tussen terrassen in 2011 afronden Onderzoeken of er aanleiding is voor een nieuw handboek straatmeubilair waarbij er tussen locaties kleine verschillen mogen zijn	15 Nieuw voorstel Nieuw voorstel 16 Nieuw voorstel
	Horeca-ondernemers hebben behoefte aan meer vrijheid en differentiatie		
	De service aan het winkelend publiek <i>De bouwwerkzaamheden zorgen voor een minder prettige uitstraling</i>	Tijdens grote bouwactiviteiten (Forum, tram) als uitdrukkende schoenmakers inzetten op drukke dagen Bekijken of we op drukke dagen meer mensen kunnen inzetten als gasheer/vrouw	Nieuw voorstel In uitvoering
	<i>Op de lange termijn kunnen binnenstadgenaren het verlies van webwinkels</i>	Met diverse partijen op een onorthodoxe wijze praten over de beelden voor de toekomst en hoe we hier als overheid en private partijen op kunnen anticiperen	Nieuw voorstel

Raadsvoorstel - Ruimte voor de binnenstad (concept-uitvoeringsprogramma ...)

Bijlage 2

Ruimte voor de Binnenstad

De bereikbare binnenstad

- 1 Proef versnester
- 2 Bevoordingsverkeer mag over sector-grens busbaan
- 3 Betere bewegwijzering p-garages
- 4 Dynamisch parkeer informatiesysteem
- 5 Boterdiepgarage als aantrekkelijk alternatief
- 6 Alternatieve routes stad-in en stad-uit bij komst tram
- 7 Foklingestraat afsluiten fietsers, ruimte voor fietsstallingen
- 8 Knip Stationsweg
- 9 Routes vanaf p-garages aankleden, mogelijk met kunstprojecten
- 10 Belemmeringen opheffen mindervaliden
- 11 Verbeteren toegankelijkheid binnenstad oost
- 12 Voetgangersgebieden na 1800 uur openstellen voor fietsers
- 13 Fietsbrug Walstraat
- 14 Fietsbrug bij de Oosterhaven
- 15 Onderzoek fly-over
- 16 Doorstroming bussen A-straat / Brugstraat

De economische binnenstad, leefbaarheid

- 1 Uitbreiden winkelstraatmanagement
- 2 ZZP-hub-initiatief in Pentascope
- 3 Herinrichting Binnenstad-Oost (en Eiland/Oosterkade)
- 4 Besindigen prostitutie A-Kwarter
- 5 Schooppleinen inzetten als openbare speel-gelegenheid
- 6 Stimuleren 4 en 5 sterrenhotels
- 7 Met initiatiefnemers / eigenaren praten over plannen Grote Markt-Noordzijde
- 8 Oplukken Westerhaven
- 9 Oplukken Museumkwarter
- 10 Locatie museumboot
- 11 Herinrichting Diepening / Noorderhaven
- 12 Herinrichting rest Diepening in toekomst
- 13 Upgraden wurwerkterplein
- 14 Stegenplan Geikingstraat
- 15 Mogelijkheden banieren verruimen
- 16 Differentiate straatmeubilair



De publieke ruimte

- 1 Chauffeurs die zich aan de vastertijden houden op een positieve manier benaderen
- 2 Zakpaaltjes aanbrenge (pollers)
- 3 Proef voor de Oosterstraat: max. 5 ontheffingen per dag
- 4 Proef Viemarkt-NZ/Guldenstraat afsluiten voor fietsers, Zwenestraat openstellen
- 5 Overdat fietsen bespreken met RuG e.a.
- 6 Buurtstallingen als fietsparkeerplaats
- 7 Bij Aht's Bugstraat en Zuiderdiep expert-menteren met fietsparkeervakken
- 8 Bij de Korenbeurs tijdelijke fietsenstalling
- 9 Overleg met Praediniusgymnasium over co-gebruik stallingvoorzieningen
- 10 Handhaving wildparkeerders (fiets)
- 11 Verwijderen wrakten binnenstad
- 12 Ondergrondse fietsenstalling Viemarkt
- 13 Plaatsen uiliften, uitbreiding toelichtingen
- 14 Meer terrassen langs de Diepening
- 15 Meer bankjes in het centrum
- 16 Experiment: tijdelijke speelvoorziening.
- 17 Grote Markt vaker inzetten voor evenementen

Ingekomen stukken B&V

Lijst ingekomen stukken

Raadscommissie Beheer en Verkeer 21 september 2011

Collegebrieven

1. 25 februari 2011 Jaarverslag 2010 Parkeerbedrijf (dagmail 25/2)
(n.b.: stond ook op de B&V-agenda van 13/7 maar kon door ziekte van de wethouder niet worden behandeld en werd bovendien 'ingehaald' door een aparte presentatie hierover do 14/7)
2. 30 juni 2011 Actualisatie rijksbeleid (dagmail 30/6)
3. 7 juli 2011 Afsluiting Westrandproject (dagmail 7/7)
(n.b.: op verzoek van GL als discussiepunt op de agenda voor 21/9 maar werd vr 2/9 ingetrokken)
4. 8 juli 2011 Boom effect analyse P+R P3 Europapark (dagmail 8/7)
5. 8 juli 2011 Evaluatie test verkeersmaatregelen Europapark (dagmail 8/7)
6. 14 juli 2011 Hoofdlijnen Dienstregeling OV 2012 (dagmail 14/7)
(n.b.: op verzoek van GL als discussiepunt op de agenda voor 21/9 maar werd in goed overleg met GL uitgesteld tot 12/10)
7. 14 juli 2011 Snoeien/vellen van zes bomen op de singels (dagmail 14/7)
8. 14 juli 2011 Doorrijden de regio in van de RegioTram (dagmail 14/7)
9. 14 juli 2011 Voorstel BDU aanvraag 2012 (dagmail 14/7)
10. 21 juli 2011 Actualisatie businesscase (RegioTram) (B&V-mail 21/7 + dagmail 21/7)
(n.b.: óók op de B&V-agenda van 21/9. Behandeling wordt voorafgegaan door een informatieve bijeenkomst op donderdagavond 15/9 waarbinnen ruimte is voor technische vragen)
11. 26 juli 2011 Statistisch jaarboek Groningen Economisch Bekeken 2010 (RO/EZ, afd. Economische Zaken) visietrommel
12. 29 juli 2011 Verkeerssituatie Brugstraat (dagmail 1/8)
13. 4 augustus 2011 Gebruik gif door gemeente (dagmail 4/8)
14. 12 augustus 2011 Evaluatie vandalismebestendige abri's (dagmail 12/8)
15. 12 augustus 2011 Uitvoering motie 'Zwerfafval Beperken: Denken en Doen!' (dagmail 12/8)
16. 19 augustus 2011 Kapvergunning Duinkerkenstraat (dagmail 23/8)
17. 26 augustus 2011 Projectofferte verkeersaanpak en verfraaiing plein winkelcentrum Beijum-oost (dagmail 26/8)
18. 26 augustus 2011 Update SVZ spoorlijn Groningen-Heerenveen (dagmail 26/8)
19. 26 augustus 2011 Uitzetten Nationale VervoerBewijzen -NVB- (strippenkaart) per 3 november a.s. (dagmail 26/8)
20. 26 augustus 2011 Nieuwe aanwijzingsbesluiten hondengebieden + bijlage 1: aanwijzingsbesluit 'loslopende honden en verboden voor honden' (+ opsomming van gebieden waar de aanlijnplicht niet van toepassing is); + bijlage 2: aanwijzingsbesluit 'verontreiniging door honden' (+ opsomming van gebieden waar de opruimplicht niet van toepassing is); (n.b.: beide bijlagen met één en dezelfde kaartenbijlage)
21. 30 augustus 2011 Uitnodiging ondertekening Intentieverklaring Green Key, vrijdag 9 september Martiniplaza (dagmail 30/8)
22. 1 september 2011 Evaluatie verkeersgedrag botrottonde Laan Corpus den Hoorn (dagmail 1/9)
23. x september 2011 LTA-brief weth. Dekker (dagmail x/9)

Ingekomen stukken B&V

Voorstel: voor kennisgeving aannemen

Overige stukken

- | | | | |
|----|--------------|--|--|
| 1. | 2 juli 2011 | Nieuwsbrief Provincie Groningen ('Lemmer-Delfzijl') over de start werkzaamheden aan de Noordzeebrug en de aansluiting Bedumerweg-Ring (inloopdag 1 september + website) | <i>dagmail 26/8</i> |
| 2. | 6 juli 2011 | Hondenbazenbelangenvereniging opgericht | <i>(B&V-mail 6/7)</i> |
| 3. | 8 juli 2011 | Brief d.d. 7/7 van dhr. J. Alteren, Koninklijke Horeca Nederland afd. Groningen + schetsbijlage 'Aandachtspunten terrasbeleid Groningen' | <i>(B&V-mail 8/7, ging ook naar R&W)</i> |
| 4. | 20 juli 2011 | 'Samen Anders Werken; de troeven van ASTRIN'. Een publikatie van de de brancheorganisatie ASTRIN (voor bedrijven die in Nederland actief zijn op het gebied van verkeertechnologie enz.) | <i>visietrommel</i> |

Voorstel: voor kennisgeving aannemen

Verslag 13 juli

VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

Datum: 13 juli 2011
Plaats: Oude raadzaal
Tijd: 16.30 - 18.00 uur

Aanwezig: mw. A.M.J. Riemersma (voorzitter), dhr. J. Spakman (PvdA), dhr. W. Moes (PvdA), dhr. J. Evenhuis (VVD), mw. S.A. Koebrugge (VVD), dhr. J. Seton (CDA), dhr. M.T. Gijsbertsen (GroenLinks), dhr. K.S.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. A. Sijbolts (Stadspartij), dhr. B. Copinga (Stadspartij), dhr. J.P.A. van Rooij (Student & Stad), mw. De Wrede (PvdD)

De wethouder: mw. J.A. Visscher

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

Afwezig met kennisgeving: wethouder mw. C.T. Dekker, dhr. A. de Rooij (PvdA), dhr. G.J.D. Offerman (Stadspartij)

Verslag: dhr. Z. Jeuring (Notuleerservice Nederland)

Inspreker:

bij agendapunten A4 en A5: mw. Van Oosten.

A1. Opening en mededelingen

De voorzitter

- Opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.
- Uitnodiging ondernemersvereniging Ebbingekwartier: donderdag 29 september van 17.00 tot 19.00 uur.

A2. Vaststelling agenda

Vanwege ziekte van wethouder Dekker vervallen de agendapunten B3 en B4.

De agenda wordt gewijzigd vastgesteld.

A3. Langetermijnagenda en lijst moties en toezeggingen

Wethouder Visscher:

- LTA nr. 2: de oplevering van de evaluatie groencompensatiebeleid wordt een jaar opgeschoven naar september 2012.
- Contacten gemeente met gemeente Haren over maaisel en vergisten: de gemeente bekijkt hoe maaiafval kan worden verwerkt rekening houdend met de financiën en duurzaamheid. Het is wettelijk verboden maaisel te vergisten. De gemeente Haren doet mee aan een proef van de provincie Drenthe om het maaisel in een vergistinginstallatie te verwerken. In het najaar ontvangt de raad nadere informatie over vergisten in relatie tot duurzame toepassingen van groen afval.
- Hondenbeleid: de evaluatie vindt dit najaar al plaats, per 1 januari 2012 gaat het definitieve beleid in.
- Het paaltje in het Stadspark is teruggeplaatst. Het zijn er zelfs vier geworden.

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):

- Evaluatie groencompensatiebeleid: spreker vindt dat de evaluatie erg laat komt; er is al een jaar mee gewerkt. Zijn overzichten van de rekeningen van afgelopen jaar beschikbaar?

Wethouder Visscher:

- Zegt toe dat de evaluatie in april 2012 naar de raad komt. Een aantal projecten is dan afgerond.

A4. Conformstukken

a. Kredietaanvraag doorstromingsmaatregelen Laan Corpus den Hoorn en Van Ketwich Verschuurlaan

(raadsvoorstel 16 juni 2011)

Mw. Jongman (ChristenUnie):

Verslag 13 juli

- Spreker hoopt dat het voorstel tot verbeteringen zal leiden, ook voor het Martiniziekenhuis. De fractie zal het college volgen in haar aanpak de bereikbaarheid van het ziekenhuis op een programmatische manier te verbeteren. Verder is spreker blij met de opmerking over fietsvriendelijkheid, die op deze route te wensen overlaat.
- Martiniziekenhuis en doorstroming openbaar vervoer vereisen nog nadere studie, aldus het voorstel. Is het college bereid beide punten met de raad te bespreken als hierover meer bekend is?

Dhr. Spakman (PvdA):

- Spreker is verbaasd over het feit dat het college de drukte niet zag aankomen gezien de omvangrijke bedrijvigheid in de buurt.
- Graag een nadere toelichting bij de hoge voorbereidingskosten, de plankosten.
- Dit is een tussenoplossing; wanneer gaat er iets gebeuren met de uitrit van het Hampshire-bedrijvencluster?
- Een zorgpunt is de fietsoversteek Hoornsedijk-Laan Corpus den Hoorn. Daar is een structurele oplossing nodig. Wanneer start de volgende fase van deze 'virtuele zuidtangent'.

Wethouder Visscher:

- Het college heeft de drukte zien aankomen. Gekeken is naar goede oplossingen, echter het budget is beperkt. Daarom is niet gekozen voor dure fysieke ingrepen.
- De situatie bij Hampshire wordt in de gaten gehouden. Met deze maatregelen wordt al een fikse verbetering gerealiseerd.
- Fietsoversteek Hoornsedijk: die blijft hetzelfde omdat maatregelen erg ingrijpend zijn.
- Met mw. Jongman is de wethouder tevreden dat de fietsvriendelijkheid toeneemt met deze doorstromingsmaatregelen.
- Martiniziekenhuis: het college bekijkt los van deze maatregel de gehele bereikbaarheid van het ziekenhuis. Het college komt daar bij de raad op terug.
- Met de voorgestelde maatregelen wordt de doorstroming bevorderd. Als blijkt dat deze maatregelen onvoldoende zijn, wordt er opnieuw naar gekeken. De wethouder stelt voor dat college en raad samen de vinger aan de pols houden.

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad.

b. Card Only bij parkeerautomaten

(raadsvoorstel 23 juni 2011)

Inspreker mw. Van Oosten maakt zich zorgen over de keuze voor dit type parkeerautomaten. De privacy is niet gewaarborgd want het parkeren gebeurt niet meer anoniem. De parkeerbedrijven en Interpay zien de bankrekeningnummers. Verder moet een kaart worden gekocht die niet kan worden opgewaardeerd omdat er een houdbaarheidsdatum op staat.

Dhr. Moes (PvdA) heeft eerder een aantal vragen gesteld:

- Er lijken 43 parkeermeters minder te worden geplaatst dan er nu in de stad zijn.
- Er is een begrijpelijke tekst op de parkeermeters voor ouderen nodig.
- Kunnen er teksten in het Duits en Engels worden aangebracht?

Dhr. Van Rooij (Student en Stad):

- De kosten voor de digitale leging zijn vrij hoog, hoe kan dat?
- Zie de vraag van dhr. Moes: gaan er parkeermeters verdwijnen?
- De niet-rekeninggebonden chipkaarten: zijn deze overal verkrijgbaar?
- Eens met de vraag van de inspreker: is de privacy gewaarborgd?
- Is gedacht aan anti-skimmaatregelen?

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Eens met de vraag van dhr. Moes over het plaatsen van minder parkeermeters.
- Fraudebestendigheid: voldoen de apparaten hieraan?
- Is het mogelijk QR-scanners aan te brengen?
- Is het mogelijk een parkeerkaart te kopen zonder de bankpas te hoeven gebruiken?
- Is het systeem gebruiksvriendelijk voor de toeristen?

Wethouder Visscher:

Verslag 13 juli

- De gemeente heeft lang gewacht met de invoering van een dergelijk systeem; het mocht al in 2001. De argumenten om het nu te doen, staan in de brief.
- De suggesties van de raadsleden worden meegenomen in het aanbestedingsproces.
- Over de vraag van inspreker: een prepaidkaart is overal verkrijgbaar.
- De kosten voor digitale leging worden deels bepaald door de internetverbinding. De wethouder stuurt de berekening naar de raadsleden.
- Er worden 43 automaten minder besteld omdat nog niet alle bestaande financieel en technisch zijn afgeschreven. De 43 automaten die blijven staan, zijn geschikt te maken voor het nieuwe systeem. De nieuwere automaten komen op de toplocaties; de 43 staan in de schilwijken.
- Toeristen: er komt een gebruiksvriendelijke uitvoering met o.a. pictogrammen.

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad.

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

(raadsvoorstel 5 juli 2011)

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad.

A5. Rondvraag

Inspreker mw. Van Oosten spreekt in over het geschikt maken van de stad voor het houden van bijen. Spreker verzoekt alle belemmeringen voor het houden van bijen op te heffen en aan te geven waar het niet mogelijk is.

Mw. Rademaker (SP):

- De wens van verloskundigen om over de busbaan te mogen rijden is bekend. Waarom wijst het college dit verzoek af?

Dhr. Sijbolts (Stadspartij):

- Replica Herepoort in voorpark Stadspark: is de opdracht verstrekt en wanneer is er resultaat?
- C1000 Linnaeusplein: kan het college iets doen aan de fietsers die in de voetgangersgebieden fietsen?
- Huisvuil Lodewijkstraat: sommige bewoners hebben boetes gekregen omdat zij de zakken bij de containers hebben neergezet. Dat is niet terecht, want de containers zijn buiten gebruik.
- Afsluiting fietsers tussen Hereweg en Helperzoom: wat is hiervan de reden?

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Zuiderweg Hoogkerk: er wordt met auto's geracet. Wat kan het college hieraan doen?
- Fietsparkeren bij de Korenbeurs op Roze Zaterdag: dit was verboden, maar dat werd onduidelijk gecommuniceerd. Sommigen hebben boetes gekregen. Spreker vindt dit onrechtvaardig en stuurt foto's naar de wethouder.
- Stadspark, de ingang bij de ijskraam: de situatie voor fietsers is onduidelijk en de doorgaande fietsroute komt niet tot zijn recht.

Dhr. Moes (PvdA):

- Dakterras Mediamarkt: de PvdA heeft over de situatie daar eerdere vragen gesteld. Het is een nijpende situatie. Wat kan het college op korte termijn doen?

Wethouder Visscher:

- Stadspark ingang ijskraam: de situatie wordt verbeterd.
- Fietsparkeren op Roze Zaterdag: de wethouder ontvangt graag de foto's van mw. Jongman. Het parkeren voor fietsers was met borden aangegeven.
- Fietsers op het Linnaeusplein: de wethouder is niet voor direct ingrijpen maar meer voor het elkaar erop aanspreken.
- Verloskundigen op de busbaan: het college ontvangt vele verzoeken om op de busbaan te mogen rijden en is terughoudend met het honoreren van die verzoeken. Er wordt met de nodige zorgvuldigheid naar gekeken.
- Huisvuil Lodewijkstraat: de gemeente informeert de bewoners van tevoren waar de zakken kunnen worden neergezet. Ter plekke moet worden bekeken of een boete onterecht is.
- Kunstwerk Stadspark: de wethouder zegt toe zo spoedig mogelijk een schriftelijk antwoord te sturen.

Verslag 13 juli

- Een bijvriendelijk Groningen: het college komt terug op de motie die de raad hierover heeft aangenomen. De gemeente doet er al het nodige aan.
- Dakterras Mediamarkt: het college komt terug op de vragen van de PvdA.
- De overige vragen worden schriftelijk beantwoord.

B1. Beantwoording vragen Actualiteitendebat (kastanjes/singels)

(collegebrieven 16 en 23 juni 2011 alsmede collegebeantwoording art. 38-vragen Stadspartij d.d. 9 juni 2011, op verzoek van GroenLinks)

Wethouder Visser gaat in op de actualiteit sinds de laatste brief:

- Vooraf: alle activiteiten en stappen zijn uitgevoerd na intensief overleg met de klankbordgroep en de actiegroep.
- Vorige week zijn de tien bomen, die uit de rapporten als meest gevaarlijk werden aangemerkt, bemeten door middel van trekproeven. Deze bomen zijn niet omgegaan en blijken stabiel dan enkele maanden geleden werd gerapporteerd. De drie bureaus leggen de bevindingen vast in een rapport. Dit resultaat is mooi, maar er is nog zorg.
- Zorgpunten: de stabiliteit, de kastanjeziekte, de conditie boven de grond, de takken.
- Naar aanleiding van een klacht van een bedrijf aan de singels is een nieuwe inspectie met alle deskundigen uitgevoerd. Het resultaat: er moet nog flink worden gesnoeid en drie bomen moeten worden gekapt. Twee van deze bomen bleken al dood.
- Nu wordt bekeken wat wijsheid is op langere termijn. Meer hierover komt in september of oktober naar de raad.

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):

- Is blij met de uitkomsten van het nadere onderzoek en de trekproeven. Spreker concludeert dat de papieren werkelijkheid van de eerste twee onderzoeken anders is dan de echte werkelijkheid die uit de trekproeven blijkt.
- NEN-norm over stabiliteit: spreker heeft inmiddels begrepen dat er geen normen op landelijk niveau zijn. Het is een norm die uit de bouwwereld komt. Hoe reëel is deze norm? Hoe reëel is windkracht 12?
- Het juridische aspect: is de gemeente aansprakelijk als niet aan de NEN-norm wordt voldaan?
- Wanneer ontvangt de raad het onderzoek van Copijn?
- Complimenten aan het college voor de omgang met de bewoners.
- In de beantwoording van vragen van de Stadspartij wordt niets gezegd over andere bomen.
- Kastanjeziekte en stabiliteit: de nieuwe inzichten en de mogelijkheden tot visuele monitoring leiden ertoe dat de fractie geen aanleiding meer ziet verder te praten over de kap van bomen aan de singels. Hoe ziet het college dit en hoe ziet het verdere besluitvormingstraject eruit? De instabiliteit van de bodem was de reden om bomen te kappen, niet de kastanjeziekte.

Dhr. Copinga (Stadspartij):

- De kastanjes hebben zelf antwoord gegeven op de vele vragen: ze laten zich niet zomaar omhalen.
- De singels zijn het visitekaartje van de stad. Worden verwijderde bomen vervangen door nieuwe?

Dhr. Evenhuis (VVD):

- Is het eens met de lijn van de wethouder.
- De al eerder verschenen rapporten over de kastanjeziekte zijn niet volledig. Er is onduidelijkheid over het mogen afzagen van takken en over de oppervlakkige beworteling.
- Worden takken gecontroleerd op al aanwezige breuken?
- Deskundigen in Duitsland vinden niet dat de trekproeven wetenschappelijk zijn onderbouwd.
- Spreker heeft eerder gezegd op basis van zes gevaarlijke bomen per jaar, elke vijf jaar dertig bomen te willen laten omtrekken. Zo is in vijftig jaar het gehele bestand vernieuwd. Deze rekensom lijkt nu achterhaald. Nota bene: gezonde bomen moeten niet worden omgetrokken.
- Copijn laat met de trekproeven zien dat de eerdere bevindingen niet kloppen.
- De bomenkennis bij de gemeente lijkt niet erg groot te zijn. Zie de vervanging van de beuken aan de Concourslaan.

Verslag 13 juli

- De VVD adviseert het college om de trekproeven en het rapport Copijn als uitgangspunt voor het beleid te nemen en de eerdere rapporten weg te doen. de wethouder moet overgaan tot de orde van de dag en de aannames en de fabels uit het nabije verleden vergeten.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Is benieuwd naar wat wijsheid op langere termijn is en wat wordt gedaan na de trekproeven.
- Het afsluiten van de singels enkele weken geleden: op welke gronden is dit gebeurd? Wordt dit anders na de trekproeven?

Dhr. Moes (PvdA):

- Is blij met de uitkomsten van de trekproeven. Klopt het dat zieke bomen vitale bomen kunnen zijn?
- Complimenten voor het college voor de manier van omgaan met de bewoners.
- De NEN-normen: is de tabel over kritische bomen en windkracht waardeloos geworden?
- De wethouder is volgens de PvdA op een verstandige manier bezig.

Dhr. Van Rooij (Student en Stad):

- Veiligheid dient voorop te staan, maar is nooit voor 100% te garanderen.
- Kan de wethouder de cirkelredenering over instabiliteit en globale worteling vice versa de geslaagde gefaseerde aanpak in het verleden oplossen?
- De al opgeleverde rapporten geven geen consistent antwoord op de vragen en de fractie wacht de rapportage van Copijn af, ervan uitgaande dat de veiligheid voorop moet staan.

Mw. Van der Meulen (D66):

- Is het grotendeels eens met de woordvoering van GroenLinks. Maatwerk is nodig.
- Wil graag een onderzoek naar de in het rapport genoemde slechte kwaliteit van de bodem.

Dhr. Dijk (SP):

- Is tevreden over de manier van omgaan met de bewoners door het college.
- Is geen deskundige op het gebied van bomen en kan de rapporten inhoudelijk niet beoordelen.

Mw. De Wrede (PvdD):

- Is tevreden over het college en de manier van handelen.
- Prima dat de nadruk op veiligheid is gelegd.
- Hoe staat het met de ecoscan van Copijn?
- Eerst is diepgaand onderzoek nodig naar de oorzaken van de ziekte van de kastanjes, dit om kap te voorkomen.
- Wordt de TNO-methode met bacteriën al in Groningen toegepast?
- Straling: het college wordt verzocht zich hier nader in te verdiepen.
- Gaslekken: na het onderzoek van Enexis in 2010 graag een vervroegd vervolgonderzoek.
- Nog een mogelijke oorzaak van zieke bomen: natte winters. Worden deze mogelijke oorzaken onderzocht?

Dhr. Seton (CDA):

- Eens met GroenLinks: welke waarde moet nog aan rapporten worden gehecht? En wat bij andere projecten? Wat vindt het college? Had niet in een keer een realistische aanpak kunnen worden gekozen?
- Aansprakelijkheid: is de gemeente te allen tijde voor alle bomen in de stad aansprakelijk?
- De bodem zou kunnen worden verbeterd door wormen of door 'ploffen'. Is dit laatste voldoende veilig te doen in verband met de kans op gaslekken? Voor het CDA is veiligheid de ondergrens, daarboven moeten zo weinig mogelijk bomen worden gekapt.

Wethouder Visser:

- De laatste opmerking van dhr. Seton: uiteraard is het college zo zuinig mogelijk op de bomen, maar veiligheid is erg belangrijk op deze plek in de stad.
- De wethouder schetst kort de geschiedenis.
- De kastanjeziekte heeft Groningen bereikt. De situatie is minder acuut dan enkele maanden geleden op basis van de eerste rapporten werd gedacht.
- Het college is blij met de resultaten van de trekproeven.
- De trekproef is een algemeen geaccepteerde proef om de stabiliteit te testen.
- Er is nu meer tijd om tot een afgewogen eindoordeel te komen.

Verslag 13 juli

- De drie bureaus maken gezamenlijk de balans op en geven een eindoordeel. Daarna bekijkt het college wat wijsheid is.
- Doelen van iedereen zijn veiligheid en een mooie bomensingel.
- Vanwege de kastanjeziekte worden proeven met medicijnen gedaan op andere plekken in de stad. Een afdoend medicijn is er nog niet. Bij die ziekte hoeft niet altijd te worden gekapt.
- Herplant: dit gebeurt. Toch hebben ook jonge bomen soms de kastanjeziekte.
- Dit leidt ertoe dat goed bekeken moet worden wat op langere termijn wijsheid is; de gemeente wil niet dweilen met de kraan open. Het is onduidelijkheid hoe de kastanjeziekte zich ontwikkelt en of medicijnen de ziekte kunnen stoppen.
- Dit alles doet de wethouder opmerken dat zij zeker niet wil concluderen dat de singels moeten worden gekapt, integendeel. Aan de andere kant kan zij ook nog niet zeggen dat zeker is dat het niet hoeft. Er moet met verstand worden gehandeld, er moet naar de veiligheid en naar de uitstraling van de singels worden gekeken. Ook toekomstige generaties willen een mooi uitzicht.
- De bodemgesteldheid voor bomen aan de singels is niet ideaal. De situatie is minder erg dan de eerste twee rapporten hebben geschetst.
- De norm met betrekking tot de windkracht wordt door de drie bureaus nader geanalyseerd.
- Gaslekken: er is geen aanleiding nader onderzoek te doen.
- Aansprakelijkheid: er wordt advies over uitgebracht en ook het actiecomité geeft een advies.
- De afsluiting van singels vanwege storm: dit gebeurde van '23.00 uur tot 01.00 uur. Dit gebeurde en zal gebeuren in afwachting van een definitief oordeel over hoe verder.
- Bureau Copijn maakt een totaalrapportage en neemt de twee andere rapporten mee. Dat wordt een advies aan het college.

B2. Vaststelling bestemmingsplan HOV West fase 3

(raadsvoorstel 16 juni 2011)

Dhr. Seton (CDA):

- De zienswijze en de reactie van het college: het lag voor de hand dat het college de zienswijze zou overnemen. Waarom gebeurt dit niet? Bewoners en college zijn het toch volledig eens met elkaar?

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks), mw. Rademaker (SP), dhr. Van Rooij (Student en Stad) en dhr. Sijbolts (Stadspartij) zijn het eens met de opmerkingen van dhr. Seton.

Dhr. Spakman(PvdA):

- Eens met de opmerking van dhr. Seton.
- Is verbaasd wat ProRail wil en wat het probleem is.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Is het eens met dhr. Seton.
- Heeft zorgen over de doorkruising van de Paterswoldseweg zodra er honderd bussen per dag rijden.

Mw. De Wrede (PvdD):

- Is het eens met dhr. Spakman.
- De quickwinsubsidie: heeft het college actie ondernomen bij het ministerie?

Dhr. Luhoff (D66):

- Eens met dhr. Seton.
- Spreker hoopt dat in het vervolg van het proces partijen goed met elkaar omgaan.

Dhr. Evenhuis (VVD):

- De VVD wil nog spreken met de bewoners van de Hoornsedijk over de beplanting.

Wethouder Visscher:

- Het niet overnemen van de zienswijze: college en bewoners zijn het volledig eens. De gekozen formulering is juridisch de beste en heeft een procedurele reden omdat het plan niet hoeft te worden aangepast.
- Er is contact met de bewonersgroep geweest; zij zijn tevreden. De wethouder geeft aan dat de tekst wat scherp is geformuleerd; er zou uit moeten blijken dat college en bewoners het eens zijn.

Verslag 13 juli

- De quickwinsubsidie: wethouder Dekker heeft contact met het ministerie gehad.
- ProRail heeft een belang als grondeigenaar en het college houdt rekening met hun wensen.
- Wethouder Dekker doet haar uiterste best alles op tijd rond te krijgen.

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad.

C1. Ingekomen stukken en stukken ter kennisname

Dhr. Van der Veen (GroenLinks):

- Verzoekt de collegebrief Afsluiting Westrandproject te agenderen.

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):

- Ontwerpbegroting OV-bureau: spreker verzoekt de brief die in september over de bezuinigingen bij het OV-bureau aan de raad wordt gestuurd, meteen voor de commissie te agenderen.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- 'Paarden in het Groninger Landschap', de brief van SBNL: spreker vraagt zich af wat de commissie met dit onderwerp moet; de fractie heeft er niets mee.

C2. Vaststelling verslag 15 juni 2011

Wethouder Visscher:

- Blz. 4: het project rioolaansluiting voor de woonschepen is niet eind mei maar op 1 juni 2011 opgeleverd.

Het verslag wordt aldus gewijzigd vastgesteld.

De voorzitter sluit de vergadering om 18.25 uur.