

Voorlopige agenda van de commissie Beheer en Verkeer van 12 oktober 2011

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

Datum: woensdag 12 oktober 2011
Aanvang: 16:30 tot 19:00 uur
Locatie: Oude Raadzaal
Voorzitter: mw. R.J.A.M. Krüders
Griffier: W.T. Meijer (050) 3677726

A. Algemeen deel

A1. Opening en mededelingen

A2. Vaststelling agenda

A3. Lange-termijnagenda en lijst moties en toezeggingen

Bijlage - LTA (pdf)

Bijlage - Lijst moties en toezeggingen (pdf)

A4. Conformstukken

a. Projectofferte "Herewegviaduct, alternatievenstudie vervanging"
raadsvoorstel 9 september 2011)

Raadsvoorstel - Projectofferte Herewegviaduct alternatievenstudie vervanging
(pdf)

A5. Rondvraag

B. Inhoudelijk deel

B1. Evaluatie verkeersregelaars botrotonde Laan Corpus den Hoorn
(collegebrief 1 september 2011)

Bijlage - Bespreekpunten ChristenUnie bij collegebrief Evaluatie ver... (pdf)

Collegebrief - Evaluatie verkeersregelaars botrotonde Corpus den Hoorn (pdf)

B2. Einde gratis draagtas
(initiatiefvoorstel Partij voor de Dieren
+ preadvies College)

Initiatiefvoorstel Einde gratis draagtas (pdf)

Collegebrief - Initiatiefvoorstel gratis draagtas van de Partij van de Dieren (pdf)

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 12 oktober 2011

- B3. Afsluiting Westrandproject
(collegebrief 7 juli 2011)
[Bijlage - Bespreekpunten GroenLinks bij collegebrief Afsluiting West...](#) (pdf)
[Collegebrief - Afronding Westrand project](#) (pdf)
- B4. Gebruik gif door gemeente
(collegebrief 4 augustus 2011)
[Bijlage - Bespreekpunten Partij voor de Dieren bij collegebrief Gebr...](#) (pdf)
[Collegebrief - Gebruik bestrijdingsmiddelen gemeente Groningen](#) (pdf)
- B5. Stand van zaken tramcommissie
(brief tramcommissie 28 september 2011)
[Bijlage - Stand van zaken Tramcommissie](#) (pdf)

C. Huishoudelijk deel

- C1. Ingekomen stukken en stukken ter kennisname
[Bijlage - Lijst ingekomen stukken](#) (pdf)
- C2. Vaststelling verslag 21 september 2011
[Verslag B&V](#) (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.

Bijlage - LTA

per 27 september 2011

LANGE-TERMIJNAGENDA RAAD inclusief **POLITIEKE LTA**
Politieke items zijn onderwerpen waarop Raad geen uitsluisel dieldt.
 (nieuwe onderwerpen in blauw)

22	12-okt-11	B&V	Planstudie spoorlijn Groningen Heerenveen	Dekker	RO/EZ	
23	12-okt-11	B&V	Evaluatie Langmanpakket (met daarin opgenomen bereikbaarheid auto en fiets bedr.terrein ZuidOost)	Dekker	RO/EZ	nog in gesprek met RWS.
40	16-nov-11	B&V	Fietsparkeren hoofdstation	Dekker	RO/EZ	
41	16-nov-11	B&V	Deltaplan fiets	Dekker	RO/EZ	
42	16-nov-11	B&V	Nota parkeernormen	Dekker	RO/EZ	Uit collegebrief 17-1-2010 (wijziging parkeernota 2008) Uit LTA brief dd. 07-04-2010
43	16-nov-11	B&V	Visie gemeentelijk wegeenstelsel en dynamisch verkeersmodel + Verkeers Circulatie Plan	Dekker	RO/EZ	(provincie en rijk) Weth.brief 02-09-10 PRESENTATIE
44	16-nov-11	B&V	Kadernota Programma binnenstadontwikkeling (n.a.v. Bruisende Binnenstad)	Dekker	RO/EZ	
45	16-nov-11	B&V	Uitvoeringskrediet HOVas west 3e fase	Dekker	RO/EZ	
62	14-dec-11	B&V	Plankostenkrediet tram (restant aanbestedingsfase projectorg.) / Plankostenkrediet tram (ambtelijke advisering)	Dekker	RO/EZ	kredietaanvraag eind dit jaar
63	14-dec-11	B&V	Ruimte voor de binnenstad (stand van zaken)	Dekker	RO/EZ	uit weth.brief 1-6-2011
64	14-dec-11	B&V	Ruimte voor de binnenstad (def. uitvoeringsplan)	Dekker	RO/EZ	uit weth.brief 1-6-2011
65	14-dec-11	B&V	Dynamische verwijzing parkeervoorzieningen (PRIS)	Dekker	RO/EZ	
66	14-dec-11	B&V	Opwaarderen Oostelijke Ringweg: bestemmingsplan Kardingel/Ulgersnaweg	Dekker	RO/EZ	
67	14-dec-11	B&V	OV-visie Stad en Regio	Dekker	RO/EZ	
68	14-dec-11	B&V	RegioTram: def. ontwerp tracédelen III en IV	Dekker	RO/EZ	
72	1-jan-12	B&V	Visie op de ondergrond	Dekker	MD	zie brief 26-8-10
73	1-jan-12	B&V	Evaluatie verg.beleid evenementen 'Feesten in Balans II'	Visscher	MD	toez. in cie. 18-5-11
74	1-jan-12	B&V	Actualisatie platfondprijs Regiotram II	Dekker	RO/EZ	uit collegebrief 21-04-2011
76	1-feb-12	B&V	Resultaten BORGschouw (n.a.v. motie uit begr.raad 24-11-10)	Visscher	MD	Collegebrief 9-12-10
77	1-feb-12	B&V	Uitvoering 2e fase RegioTram (o.a. fasering aanpak van de verschillende corridors)	Dekker	RO/EZ	uit weth.brief 1-6-2011
78	1-feb-12	B&V	Busdoorstroming Europaweg: uitvoeringskrediet	Dekker	RO/EZ	
85	1-apr-12	B&V	Evaluatie groencompensatiebeleid (zoals verwoord in Groene Pepers)	Visscher	RO/EZ	toez. uit rekeningdebat 22 juni 2011
87	1-jun-12	B&V	Actualisatie platfondprijs Regiotram III	Dekker	RO/EZ	uit collegebrief 21-04-2011
92	1-dec-12	B&V	Dynamisch VerkeersManagement (DVM): plan van aanpak	Dekker	RO/EZ	
95	PM	B&V	Visie + verordening begraven	Visscher	RO/EZ	afhankelijk van begrotingsdiscussie
96	PM	B&V	Toegankelijke bushaltes	Dekker	RO/EZ	na vinden alternatieve dekking (weth.memo 12-9-11)
97	PM	B&V	Projectofferte Diepenring 1e fase	Dekker	RO/EZ	afhankelijk van fasering
98	PM	B&V	Beleidskader geluid	Dekker	MD	
99	PM	B&V	Begraafverordening	Visscher	RO/EZ	

Bijlage - LTA

100	PM	B&V	Zuidelijke Ringweg (plan van aanpak)	Dekker	RO/EZ	
101	PM	B&V	Betaald parkeren	Dekker	RO/EZ	
102	PM	B&V	Veilige schoolomgeving	Dekker	RO/EZ	
103	PM	B&V	Nota taken en kosten parkeerbedrijf	Dekker	RO/EZ	uit nota Duurzame Mobiliteit juni 2011
104	PM	B&V	Sontwegbrug: vaststelling def. ontwerp	Dekker	RO/EZ	
105	PM	B&V	Voortgang second opinion Sontbrug	Dekker	RO/EZ	
118	PM	R&W+ B&V	Stedenbouwkundig ontwerp Woonschepenhaven + riolering	De Vries / Visscher	RO/EZ	

Bijlage - Lijst moties en toezeggingen

Lijst toezeggingen en moties

Raadsc commissie Beheer en Verkeer 21 september 2011

Nr	Datum Collegelid Dienst	Agendapunt	Verzoek van	Toezeggingen	Opmerkingen
1.	15-09-10 Dekker (RO/EZ)	A5: Rondvraag		De wethouder zegt toe geen snelheid van 130 km per uur op het laatste stukje van de Zuidelijke Ringweg te zullen toestaan (B&V-13-04-11).	
2.	08-12-10 Dekker (RO/EZ)	B1: Sleutel-rapportage mei t/m augustus 2010 (collegebrief 15-11-10)		De wethouder zegt toe dat zij in januari 2011 terugkomt op de verkeers-afwikkeling van de Euroborg bij wedstrijden van FC Groningen.	Wethbrf 05-07-11: u ont-vangst hierover binnen 2 weken een brief.
3.	08-12-10 Visscher (MD)	B3: Afvalbeheer-plan 2011-2015: Van afval tot grondstof		De wethouder zegt toe de suggestie "leuke beloonafvalbakken" te plaatsen (zoals in de Efteling) mee te nemen in de evaluatie van het nut en gebruik van het Noorderplantsoen en hierop dan terug te komen.	
4.	19-01-11 Visscher (RO/EZ)	B4: Stimuleren watertoerisme in de gemeente Groningen		De wethouder zegt toe terug te komen op de brugbediening in de bezuinigingsdiscussie.	
5.	19-01-11 Dekker (RO/EZ)	B4: Stimuleren watertoerisme in de gemeente Groningen		De wethouder zegt toe terug te komen op de brug-/tramproblematiek (Herebrug) bij de nadere uitwerking van de tramvoorstellen.	Mededeling weth. 15/6: zijn we mee bezig, opdracht-formulering Hereweg + aanlanding RT komt volgen-de week in het college.
6.	16-03-11 Visscher (MD)	B1: Dierenwelzijn		- De wethouder zegt toe nog eens bij de VNG na te vragen hoe ver het is met de stedelijke gedragscode beheer; - De wethouder zegt toe dat er de komende tijd meer werk zal worden ge-maakt van voorlichting en attendering (wat mag wel en wat mag niet, met organisaties die daar goed in zijn); - De wethouder zegt toe zich nader te verdiepen over wel of geen wilde dieren in het circus (de eigen gedragscode van de branche als toetssteen nemen);	Weth. deed 18/5 mede-delung: 'brief volgt' (al 'uit'?)

11-10-12-B&V, ovz. toezeggingen en moties voor verg. 12 oktober 2011.doc

Bijlage - Lijst moties en toezeggingen

				De wethouder zegt toe in gesprek te gaan met alle corporaties over ecologie en groen op hun terreinen.	
7.	16-03-11 Dekker (RO/EZ)	B4: Nota "P+R" Groningen, 2011-2020		De wethouder zegt t.z.t. terug te komen op "een regionale vervoersautoriteit" (stad betaalt voorzieningen en revenuen gaan naar het OV-bureau).	
8.	16-03-11 Dekker (RO/EZ)	B5: Sleutelrapportages september t/m december 2010 (collegebrief 25-02-11)		De wethouder zegt toe in het voorjaar nader terug te komen op de contacten met het ministerie over de RegioTram.	
9.	13-04-11 Visscher (MD)	A5: Rondvraag	Stadspartij	De wethouder zegt v.w.b. de vraag om de evaluatie van de warenmarkt versnellen toe in overleg met de Vereniging voor Ambulante Handel (VvAH) te gaan over het moment waarop dit kan. Wordt in de eerstvolgende commissievergadering op teruggekomen (18/5).	Mededeling weth. 18/5: VvAH beraadt zich op versnellingsvoorstel.
10.	13-04-11 Visscher (MD)	B1: BORG-rapportage 2010 en voorstel BORG-niveaus voor 2011	CDA	De wethouder zegt toe de inventarisatie groot onderhoud nog dit jaar, dus vóór het begrotingsdebat te zullen aanbieden (om een goede afweging mogelijk te maken).	LTA
11.	13-04-11 Dekker (RO/EZ)	B2: Station Europapark: fietsroute Helperzoom en fietsenkelder	GroenLinks	- De wethouder zegt toe eerst met het inspraakcomité te zullen overleggen over de door te voeren voorgenoemen (en gemandateerde) maatregelen (grotere opstelstrook + snelheidsremming) mocht de verkeerssituatie bij de Helperzoom op termijn onveilig worden; - De wethouder zegt toe dat het comité ook in de toekomst betrokken blijft bij de planvorming rondom de inrichting van de omgeving van het station (incl. geluidsschem); - De wethouder zegt toe bij de eerstvolgende voortgangsrapportage van het sleutelproject Europapark terug te komen op de financiering van de fietseninstalling.	
12.	13-04-11 Dekker (RO/EZ)	C1: Ingekomen stukken, BOB-brief Gerrit Krol-brug (no. 3 'overige stukken')	GroenLinks	De wethouder zegt toe de commissie op de hoogte te houden van de reacties en stappen van het college op de bezwaren van de bewoners (o.b.v. deze toezegging stelde GL agendering van dit onderwerp op 13/4 uit).	Mededeling weth. 18/5: Heeft reeds enkele gesprekken gevoerd. V.w.b. voorstel voor plaatsing slagboom gaat de Provincie (nog) niet akkoord (vgl. verslag)

11-10-12-B&V, ovz. toezeggingen en moties voor verg. 12 oktober 2011.doc

Bijlage - Lijst moties en toezeggingen

13.	18-05-11 Visscher (RO/EZ)	B3: Noorder- plantsoen	PvdA	De wethouder zegt toe de kosten voor het herstel van het plantsoen met graszoden in het vervolg bij de organisatie van Noorderzon neer te leggen, omdat dit in hùn exploitatie hoort.	
14.	18-05-11 Dekker (RO/EZ)	A5: Rondvraag		De wethouder zegt toe een gesprek met de heer Kuil te willen aangaan zonder verwachtingen bij de heer Kuil te willen wekken en mits de commissie haar creatieve oplossingen kan meegeven.	<i>Mededeling weth. 15/6: gesprek heeft plaatsgehad en er is proefgereden: gebeurt 30/6 nog een keer.</i>
15.	18-05-11 Dekker (RO/EZ)	B1: Staat V	PvdA	De wethouder zegt toe schriftelijk terug te komen op de vraag of het college iets wil doen aan de situatie dat de toegang naar het hoofdstation vanaf de taxiandplaats voor blinden en slechtzienden slecht is aan-gegeven.	<i>Beantwoord in wethbrf 01-06-2011: weth. is het hier mee eens en komt er in september op terug.</i>
16.	15-06-11 Visscher (RO/EZ)	A5: Rondvraag	PvdD	De wethouder zegt toe terug komen op de vraag of er m.b.t. het punt van vergisten van maaisel ook contact is geweest met de gemeente Haren (waar dit al gebeurt) en of dit kan bijdragen aan goedkoper ecologisch beheer.	<i>Mededeling weth. 13/7: dit najaar antwoord op de vraag van de PvdD en GL wat de bevindingen zijn m.b.t. het punt van maaisel-vergisting + de proef in Drenthe over duurzame toepassing van groen afval.</i>
17.	15-06-11 Visscher (RO/EZ)	A5: Rondvraag	CU & PvdD	Wethouder Visscher zegt n.a.v. vragen betreffende het hondenbeleid toe na een jaar ervaring opdoen (dus in juni 2012) ingrijpende veranderingen aan de commissie voor te leggen.	
18.	15-06-11 Dekker (RO/EZ)	A5: Rondvraag	GL	Wethouder Dekker zegt n.a.v. de vraag of er vanuit Groningen geen latere treinen naar het westen kunnen dan na 22.30 uur toe dit aan te kaarten in een gesprek dat zij binnenkort met de directeur ProRail NO heeft, de heer Mulder.	
19.	15-06-11 Dekker (RO/EZ)	A5: Rondvraag		Wethouder Dekker zegt toe vóór 1 oktober op de brief en het insprek-betoog van mevrouw Doppenberg over bezoekersparkeren bij De Brander en De Stoker te zullen terugkomen en over de contacten die voornoemde hierover heeft gehad met ambtenaren.	
20.	15-06-11 Dekker (RO/EZ)	B1: Regio Tram		De wethouder zegt toe uit te zullen zoeken waar in het rapport 'Scope en Ambitie' duidelijk staat geformuleerd dat het om een Regio Tram gaat in plaats van een stadstram.	

Bijlage - Lijst moties en toezeggingen

21. 15-06-11 Dekker (RO/EZ)	B3: drie V&V- raadsvoorstellen*	GL	* 1. MJP V&V 2011-2014; 2. Act. Nota Duurzame Mobiliteit; 3. Evaluatie Gratis Busweekend 2010 + voorstel 2011 - De wethouder zegt toe te zullen overwegen na de zomervakantie nog een informatieavond over de nieuwe nota Duurzame Mobiliteit te zullen laten organiseren (waarin deze vastgestelde nota zal worden bekend gemaakt). - Wethouder Visscher zegt namens wethouder Dekker toe t.z.t. terug te zullen komen op de vraag van de CU over de resultaten van de nadere studie naar de verkeerssituatie rondom het Martiniziekenhuis en de doorstroming van het openbaar vervoer.	
22. 13-07-11 Dekker (RO/EZ)	A4a, Kredietaan- vraag doorstr.maat- regelen Ln Corpus den Hoorn/vKet- wich Verschl.laan		Wethouder Visscher zegt toe de brief over het kunstwerk in het Stadspark boven water te krijgen en die z.s.m. c.c. naar de commissie B&V te sturen.	
23. 13-07-11 Visscher (RO/EZ)	A5, Rondvraag	Stadspartij		
24. 13-07-11 Visscher (RO/EZ)	A5, Rondvraag	PvdA	Wethouder Visscher zegt n.a.v. de opmerking van de PvdA dat het wel heel erg lang duurt voordat er een eind komt aan de afsluiting van het dakplein bij de Mediamarkt aan de Westerhaven (door lekkage) door een meningsverschil over de verantwoordelijkheid hiervoor tussen de eigenaar en de aannemer toe e.e.a. nader te zullen bekijken en hier op terug te komen. Daarbij wordt de suggestie meegenomen of er geen zwaardere middelen in te zetten zijn om het proces aan de gang te krijgen (omdat dit ook ten koste van de aantrekkelijkheid van het parkje gaat).	
25. 21-09-11 Visscher (RO/EZ)	A1, Opening en mededelingen		Wethouder Visscher zegt toe na de collegebespreking terug te zullen komen op de uitkomsten van het 3^{de} kastanjerapport (van Kopijn) en dit rapport dan ook naar de leden van de raad te zullen laten gaan.	
26. 21-09-11 Dekker (RO/EZ)	A1, Opening en mededelingen	GL	Wethouder Dekker zegt toe toe vóór de raadsvergadering van 28/9 schriftelijk terug te zullen komen op de vragen van GL naar: - een extra stukje fietspad van het bestaande fietspad langs de NRW/-Plataanlaan naar de Smimoffstraat (wel wenselijk maar niet mogelijk volgens de weth., en dat zal worden geïllustreerd a.d.h.v. een kaartje); - de lengte van de geluidsschermen (afdoende om geluidsoverlast te voorkomen?). Ook een toezegging over de in het raadsvoorstel genoemde brief met belofte	

11-10-12-B&V, ovz. toezeggingen en moties voor verg. 12 oktober 2011.doc

Bijlage - Lijst moties en toezeggingen

27.	21-09-11 Dekker (RO/EZ)	A4b, Aanvullend krediet Noordzee-brug	GL	- Wethouder Dekker zegt toe vóór de raadsvergadering van 28/9 schriftelijk terug te zullen komen op de vragen van GL naar: - een extra stukje fietspad van het bestaande fietspad langs de NRW/-Plataanlaan naar de Smirloffstraat (wel wenselijk maar niet mogelijk volgens de weth., en dat zal worden geïllustreerd a.d.h.v. een kaartje); - de lengte van de geluidsschermen (afdoende om geluidsoverlast te voorkomen?). Ook een toegang over de in het raadsvoorstel genoemde brief met belofte van een brief over groencompensatie (ziet GL graag tegemoet).	
28.	21-09-11 Dekker (RO/EZ)	A5, Rondvraag (Zemike)	S&S	Wethouder Dekker zegt n.a.v. een vraag van S&S toe een workshop te laten voorbereiden waarbij gezocht gaat worden naar een oplossing van een verkeersveiligheidsprobleem van het Zemike-terrein. In deze workshop participeren naast de ambtelijk inhoudelijk deskundigen ook vertegenwoordigers van Student & Stad en van onderwijsinstellingen op het terrein.	
29.	21-09-11 Dekker (RO/EZ)	B2, VO tracédelen 3 en 4 incl. in-spraakrapport en aanpassingen tracédelen 1 en 2	PvdA	Wethouder Dekker zegt n.a.v. een vraag van de PvdA toe samen met wethouder De Vries na te gaan hoe de participatie met de Professorenbuurt en de Oosterparkwijk rondom de Regio-Tram en andere ontwikkelingen (bv. gebiedsontwikkeling De Radiaal Wakker Gekust) vlot getrokken kan worden.	
30.	21-09-11 Dekker (RO/EZ)	B2, VO tracédelen 3 en 4 incl. in-spraakrapport en aanpassingen tracédelen 1 en 2		Wethouder Dekker zegt n.a.v. een vraag van inspreker Belgraver toe zijn 'mooie' suggestie van een fietsverbinding van de Oosterhamrikade naar Kardingse toe te zullen laten mee-wegen bij de uitwerking van de plannen die de consortia aan de gemeente zullen gaan voorleggen door 'm als wens mee te geven (het fietspad zit niet in de 'scope' maar de consortia kunnen er bij de bepaling aan wie gegund gaat worden wel extra punten mee verdienen, als zij aangeven dit binnen het budget denken te kunnen realiseren)	
31.	21-09-11 Dekker (RO/EZ)	B2, VO tracédelen 3 en 4 incl. in-spraakrapport en aanpassingen tracédelen 1 en 2		Wethouder Dekker zegt toe terug te komen op de vraag wanneer de Antonius Deusinglaan zal worden afgesloten.	
32.	21-09-11 Dekker (RO/EZ)	B2, VO tracédelen 3 en 4 incl. in-spraakrapport en		Wethouder Dekker zegt toe de workshop die bij RO/EZ wordt voorbereid om samen met het college het vraagstuk van de plek voor het fietspad over de Grote Markt te verkennen op de plussen en minnen op het	

Bijlage - Lijst moties en toezeggingen

33.	21-09-11 Dekker (RO/EZ)	aanpassingen tracé- delen 1 en 2 B2, VO tracédelen 3 en 4 incl. in- spraakrapport en aanpassingen tracé- delen 1 en 2		gebied van ruimtelijkheid en veiligheid ook samen met de commissie te doen. Wethouder Dekker zegt n.a.v. een vraag van inspreker Koeijer toe dat zodra er verder nagedacht zal gaan worden over de auto-ontsluiting over de Oosterhamrikade of over de busbaan zijn suggestie van een 'afsluitbare dam' mee te zullen nemen in de afweging.	
-----	-------------------------------	---	--	---	--

Bijlage - Lijst moties en toezeggingen

Nr	Datum Collegelid dienst	Agendapunt / onderwerp	Indiener(s)	Moties	Opmerkingen
1.	11-11-09 Dekker (MD)	Begroting		Motie: Klimaatop Verzoekt het college: • binnen een half jaar een klimaatop te organiseren voor ondernemers waardoor de gemeente beter inzicht krijgt in wat er speelt, en waar ondernemers afspraken kunnen maken over samenwerking. Motie: Windmolens Verzoekt het college: • de mogelijkheden te onderzoeken om, ondanks de tegenwerking vanuit de Provincie Groningen, hoge windmolens te plaatsen binnen de grenzen van de gemeente Groningen. Hierbij dient gekeken te worden naar zowel de plaatsing van 3 windmolens op de Milieuboulevard, mogelijke andere locaties binnen de gemeentegrenzen als naar de mogelijkheden om in samenwerking met omliggende gemeenten een groot windpark van 100 MW of meer te ontwikkelen. Motie: Asfaltstroken Diepenring Verzoekt het college: • de fietsstroken op de Diepenring aan te leggen met rood asfalt in plaats van gele en rode klinkers. Twee intercitytreinen per uur tussen Groningen en Zwolle Verzoekt het college: • Krachtig uit te dragen dat het wenselijk is het NS voorstel voor de dienstregeling Groningen-Zwolle zo snel mogelijk in te voeren en deze mening krachtig uit te dragen in de richting van kabinet en parlement. (toelichting: het NS-voorstel bestaat uit 4 treinen per uur, 2 intercity's en 2 stoptreinen; de intercity's stoppen alleen in Assen. Voor de intercity Groningen-Schiphol betekent dit een tijdswinst van 10 minuten)	Mededeling weth. 18/5/11: op stavaza terug te komen bij presentatie Masterplan Duurzaamheid, do-av 14 juli. Nota volgt in oktober (vgl. weth.brief 19/5/2011).
2.	11-11-09 Dekker (MD)	Begroting			
3.	27-01-10 Dekker (RO/EZ)	Visie Diepenring			
4.	17-02-10 Dekker (RO/EZ)	Vreemd aan de orde van de dag	GL, PvdA, CU, S'p, D66, VVD		

11-10-12-B&V, ovz. toezeggingen en moties voor verg. 12 oktober 2011.doc

Bijlage - Lijst moties en toezeggingen

5.	30-06-10 Dekker (RO/EZ)	Voorjaarsbrief 2011	CDA, CU & Stadspartij	Bereikbaarheid bedrijventerreinen Zuidoost Verzoekt het college: a.d.h.v. een nota de raad te informeren over de auto- en fietsbereikbaarheid van bedrijventerreinen Zuidoost met aspecten afslagen, beëindiging en doorstroming.	<i>Raadsvoorstel stond op de agenda van 21/9 (A4h.). Deze motie gaat de volgende keer uit deze lijst!</i>
6.	17-11-10 Visscher (MD)	Vergunningen-beleids evenementen "Feesten in Balans II"	D66, GL, PvdA, S&S, VVD	Motie: Heldere criteria voor nieuwe initiatieven en bewezen successen Verzoekt het college: - om in overleg met Marketing Groningen te komen tot een voorstel waarin criteria worden geformuleerd die zo objectief en transparant mogelijk zijn ten aanzien van het verlenen van uitzonderingsposities in het kader van de nota "Feesten in Balans II"; - Om in deze criteria ook op te nemen hoe waardevolle nieuwe initiatieven in aanmerking kunnen komen voor een uitzonderingspositie; - Dit voorstel zo snel mogelijk, in elk geval vóór februari 2011 aan de raad voor te leggen.	Staat op LTA? Chrf 6/6 Komen we in sep op terug (savaza van alles)
7.	15-12-10 Visscher (MD)	Afvalbeheerplan 2011-2015: van afval tot grondstof	D66, GL, CDA, S&S, PvdA, S'p, VVD, SP en CU	Motie: Zwerfafval beperken: denken en doen! Verzoekt het college: - Om een project te faciliteren, waarin voorlichting aan jongeren op scholen over afval centraal staat, zulks in samenspraak en/of samenwerking met de milieudienst en/of Stadstoezicht; - Dit project te combineren met een afval-opruimdag in de stad door jongeren van middelbare scholen en basisscholen en hierbij wijkorganisaties te betrekken; - Beide facetten van het project verder uit te werken met de mensen van "Puur Politiek".	
8.	16-02-11 Dekker (MD)	Masterplan Groningen Energieneutraal	S&S, Stads- partij, CDA, VVD, PvdA, D66 en CU	Motie: "Méér dan CO2-reductie" Verzoekt het college: Bij het maken van keuzes over duurzame energie, zoals het kiezen van sporen, telkens een integrale afweging te maken over de opbrengst en hierbij dus naast CO2-reductie ook economische spinoff, ontwikkeling van werkgelegenheid en aansluiting bij het Akkoord van Groningen in acht te	

11-10-12-B&V, ovz. toezeggingen en moties voor verg. 12 oktober 2011.doc

Bijlage - Lijst moties en toezeggingen

				nemen.	
9.	27-04-11 Visscher (RO/EZ)	BORG- rapportage 2010 en voor- stel BORG- niveaus voor 2011	S&S, Stads- partij, CDA, VVD, PvdA, D66 en CU	Motie: "Burgerbetrokkenheid bij BORG" Spreekt uit dat: - Burgerbetrokkenheid en zelfwerkzaamheid van Stadters bij BORG moet worden vergroot; - De gemeente bevordert en helpt (fysieke middelen) bij het opzetten van straat-onderhoudsteams; - Bij goedkeuring van de werkzaamheden van de straatteams, deze teams op kosten van de gemeente voor hun inzet met elkaar uit eten mogen gaan; - Dit voorstel verder wordt uitgewerkt en aan de raad wordt voorgelegd. Motie: "BORG op Gronings Peil 2"	
10.	27-04-11 Visscher (RO/EZ)	BORG- rapportage 2010 en voor- stel BORG- niveaus voor 2011	S&S, Stads- partij, CDA, VVD, PvdA, D66 en CU	Verzoekt het college: - Bij de toetsing van de kwaliteit van de openbare ruimte dezelfde kwaliteitseisen te blijven handhaven; - Een voorstel tot het naar beneden bijstellen van ambitieniveaus, wanneer noodzakelijk geacht, in ieder geval gepaard te laten gaan met een redelijke onderbouwing. Motie: "Langetermijnvisie geborgd? (BORG)"	
11.	27-04-11 Visscher (RO/EZ)	BORG- rapportage 2010 en voor- stel BORG- niveaus voor 2011	S&S, Stads- partij, CDA, VVD, PvdA, D66 en CU	Verzoekt het college: Voor de begroting met een inventarisatie te komen over de gevolgen van het wachten met lang-cyclisch onderhoud.	
12.	29-06-11 Visscher (RO/EZ)	Voorjaarsdebat 2011	CDA, CU, PvdA, Stads- partij en VVD	Motie: "Strooibeeld" Verzoekt het college: Vóór de begroting een zodanig strooibeeld te hebben ontwikkeld dat cruciale voorzieningen voor jongeren, ouderen en andere kwetsbare groepen op een verantwoorde manier bereikbaar worden gehouden.	
13.	29-06-11 Visscher (RO/EZ)	Voorjaarsdebat 2011	CDA, CU, D66, GL, PvdA, PvdD,	Motie: "Bijen" Verzoekt het college:	

11-10-12-B&V, ovz. toezeggingen en moties voor verg. 12 oktober 2011.doc

Bijlage - Lijst moties en toezeggingen

				SP, S&S en Stadspartij	In samenspraak met mensen uit het veld te kijken naar mogelijkheden voor een meer bijvriendelijk beleid en de raad hierover vóór de begroting 2012 te rapporteren.	
14.	29-06-11 Visscher (RO/EZ)	Voorjaarsdebat 2011		CDA, CU, D66, GL, PvdA, PvdD, SP, S&S, Stadspartij en VVD	Motie: "Licht in de duisternis" Verzoekt het college: Z.s.m. maar uiterlijk 1 oktober 2011 aan te geven wat benodigd is voor een goed werkende straatverlichting voordat de winterperiode valt.	
15.	29-06-11 Dekker (RO/EZ)	Voorjaarsdebat 2011		CDA, CU, D66, GL, PvdD, S&S en VVD	Motie: "Knelpunten fietsparkeren" Verzoekt het college: - De knelpunten op het gebied van fietsparkeren te inventariseren bij bewoners, verenigingen en overige organisaties; - Voor de behandeling van de begroting 2012 met een overzicht te komen van deze knelpunten.	
16.	29-06-11 Visscher (RO/EZ)	Voorjaarsdebat 2011		Hoofdelijke stemming: 21 voor, 17 tegen	Motie: "Meatfree Monday" Verzoekt het college: Een voorstel voor de Groningse Meatfree Monday-campagne voor te leggen aan de gemeenteraad.	
17.	29-06-11 Visscher (RO/EZ)	Voorjaarsdebat 2011		CDA, D66, GL, PvdD, S&S, Stads- partij en VVD	Motie: "Commercieel groen" Verzoekt het college: te kijken naar de mogelijkheid om tuincentra en hoveniers in het oog springende locaties aan te bieden (bijv. rotondes) om te beplanten en te onderhouden in ruil voor reclamemogelijkheden.	
18.	20-07-11 Dekker (RO/EZ)	Voorkeursalter- natief Stations- gebied		Allen minus CDA	Motie: "Fietsdoorgang traverse" Verzoekt het college: - de toegankelijkheid van het fietsverkeer van de stationstraverse nog niet uit te sluiten; - de mogelijkheden van de doorgaande fietsverbinding over de traverse nader te onderzoeken en de raad over de resultaten te informeren.	

11-10-12-B&V, ovz. toezeggingen en moties voor verg. 12 oktober 2011.doc

Raadsvoorstel - Projectofferte Herewegviaduct alternatievenstudie vervanging

.
. .
Bestuursdienst



RAADSVoorSTEL:

2011-2012

Ons kenmerk: RO 11.2708480

Registratienummer : GR 11.

Ingekomen op :

Onderwerp: Projectofferte "Herewegviaduct, alternatievenstudie vervanging"

Groningen, - 9 SEP 2011

Aan de raad,

Onderhoudsstaat Herewegviaduct en maatregelen.

Op basis van de uitgevoerde inspecties en nadere onderzoeken concludeert ingenieursbureau Oranjewoud dat het Herewegviaduct zich in een slechte staat bevindt. Door een combinatie van ouderdom, huidige verkeersbelastingen en zettingen in de ondergrond, is het gehele Herewegviaduct beschadigd geraakt. Hierdoor kan de veiligheid voor gebruikers en omgeving over enkele jaren niet langer gewaarborgd worden. De schades zijn dermate omvangrijk dat het vervangen van het gehele viaduct de beste optie is. Het vervangen, herstellen en/of versterken van onderdelen heeft alleen op de zeer korte termijn effect. De verwachting is dat met extra beheersmaatregelen de vervanging van het Herewegviaduct met 5 jaar kan worden uitgesteld. De samenvattende conclusies en aanbevelingen uit het rapport van Oranjewoud luiden als volgt.

"Op basis van de uitgevoerde visuele inspecties en nadere onderzoeken wordt geconcludeerd dat het viaduct in slechte staat verkeert. Herberekening en beproeving tonen aan dat de constructies nu nog sterk genoeg zijn om aan de functies te voldoen. Er dienen echter maatregelen te worden getroffen om de veiligheid van gebruikers en omgeving te waarborgen en om de snelheid van achteruitgang te beperken. Voorts is het verstandig in de komende periode van 5 jaar plannen te ontwikkelen voor grondige renovatie of nieuwbouw."

Deze periode van vijf jaar is nodig om een toekomstbestendige oplossing uit te werken. Daarbij komt de eis dat het viaduct hoger moet komen te liggen afhankelijk van wensen en landelijke veiligheidsvoorschriften. Dit heeft zijn uitwerking op de hoogteligging van het kruispunt Stationsweg-Hereweg. Het viaduct heeft daardoor een directe relatie met de inpassing van de tramlus. Goede afstemming met de tram, maar zeker ook met de andere ontwikkelingen in het stationsgebied is daarom cruciaal. Hierbij moet voorkomen worden dat projecten onnodig op elkaar wachten of elkaar onnodig duurder maken.

Om in de periode tot vervanging de functionaliteit en veiligheid te waarborgen hebben we besloten de volgende maatregelen te nemen:

1. een lastbeperking van 45 ton instellen;

Raadsvoorstel - Projectofferte Herewegviaduct alternatievenstudie vervanging

2

2. rondom het viaduct loszittende delen beton en metselwerk verwijderen;
3. loszittende delen roest en beton aan de onderzijde van het brugdek verwijderen;
4. herstellen/vervangen van hemelwaterafvoeren onder het brugdek;
5. loszittende dekzerken op de randen van aanritten verankeren;
6. bestratingen in trottoirs op aanritten herstellen;
7. begroeiing verwijderen;
8. monitoren van omvang en aantallen schades aan het viaduct.

Een deel daarvan is ondertussen uitgevoerd. Op basis van visuele beoordeling werd in eerste instantie ook aanbevolen om de fietsstroken fysiek af te sluiten van de rijbanen en om verstevigingbalken onder het brugdek aan te brengen. Uit de herberekening is echter gebleken dat dit (nog) niet nodig is.

Wij verwachten dat de ondertussen uitgevoerde maatregelen op basis van het monitoren in de komende jaren tot vervanging met enige regelmaat zullen moeten worden herhaald. Het monitoren in de komende jaren moet uitwijzen of deze maatregelen afdoende zijn om de periode van 5 jaar tot vervanging te overbruggen. Gezien de huidige slechte staat van het viaduct is het niet ondenkbaar dat er binnen die tijd nog ingrijpendere maatregelen nodig zijn.

Het eindrapport van Oranjewoud en het pakket van maatregelen heeft de instemming van ProRail.

In het overleg met ProRail is ook ingegaan op de toekomstige vervanging van het viaduct. Hierbij heeft ProRail gewezen op zijn wettelijke positie bij dergelijke bouwwerken en maatregelen die de spoorinfra raken. Dit proces, waarbij naast de inhoudelijke planontwikkeling ook de verdeling van kosten, verantwoordelijkheden en bevoegdheden aan de orde komt, zal naar verwachting nog geruime tijd vergen.

Wettelijk uitgangspunt is, dat de engineering en uitvoering (in ieder geval van de direct boven en aan het spoor gelegen deel) door ProRail voor rekening en risico van de gemeente plaats gaat vinden.

Vervanging van het viaduct.

Na deze periode van vijf jaar zal een toekomstbestendige oplossing moeten worden gerealiseerd die rekening houdt met alle nieuwe en mogelijke (verkeers)ontwikkelingen in het gebied.

ProRail zal in geval van vervanging eisen dat ook de hoogte van het viaduct wordt afgestemd op de huidige eisen. Dit zal ook door kunnen werken op de hoogteligging van het kruispunt van de Stationsweg en de Hereweg. En daarmee op de inpassing van de trambaan (en mogelijk toekomstige dubbele trambaan) ter hoogte van de entree bij de Glauvélocatie. Dit inzicht zal naar onze mening meegenomen moeten worden in het definitief ontwerp (DO) voor de tram. Kostenconsequenties van niet opgenomen maatregelen zullen immers na aanbesteding worden afgewenteld op de gemeente. De gevolgen voor het ontwerp van de trambaan zullen dan ook op korte termijn in beeld moeten worden gebracht en gemeld bij het trambureau.

Relatie met visieontwikkeling stationsgebied en Programma Noord Nederland.

In de planvorming voor de herontwikkeling van het Stationsgebied wordt vooralsnog uitgegaan van de huidige situatie van het Herewegviaduct. Daarnaast wordt de reconstructie van de Zuidelijke Ringweg voorbereid. Ook dat heeft consequenties voor

Raadsvoorstel - Projectofferte Herewegviaduct alternatievenstudie vervanging

3

het toekomstige gebruik van het viaduct. De combinatie van deze nieuwe variabelen en onzekere factoren met een verhoging van het viaduct (zoals gewenst door ProRail) en een mogelijke spoorverbreding maakt de ontwerpopgave van de vervanging van het viaduct zeer complex.

Er is een nauwe relatie tussen het programma van eisen voor het nieuwe viaduct en de planvoorbereiding van ProRail voor het pakket aan spoorse maatregelen in het kader van het RSP (Programma Noord-Nederland). Op dit moment verkeren de plannen voor de Knoop Groningen (het deel van de sporen tussen het Hoornsediep en de splitsing tussen de lijn naar Nieuweschans en Zwolle) in de planstudiefase (alternatievenstudie). Deze fase wordt eind 2011 afgerond (besluitvorming april 2012). Daarna volgt de fase van de selectie van varianten. Deze eindigt in april 2013. Verondersteld mag worden, dat voor het programma van eisen voor het viaduct eind 2011 voldoende informatie uit de studies van ProRail beschikbaar is. In overleg met de gemeente kan dan door ProRail het programma van eisen (pve) voor het deel boven de sporen worden opgesteld. Om dit pve te verkrijgen moet het voornemen tot vervanging worden aangemeld bij ProRail, waarmee het binnen die organisatie de status van project krijgt. ProRail heeft de wettelijke positie om de uitvoering zelf op kosten van de gemeente ter hand te nemen.

Op dit moment beschikken we over uitgangspunten van ProRail waarmee de bandbreedte van de oplossingen kan worden bepaald. Aan de hand daarvan kunnen diverse varianten worden opgesteld.

Financiën.

Om het viaduct in de periode tot vervanging veilig te kunnen blijven gebruiken, zullen ook de komende jaren extra beheersmaatregelen nodig zijn. Voor de extra inspecties en herstelmaatregelen is jaarlijks een bedrag van ongeveer € 100.000,- nodig. In de begroting 2011 zijn hiervoor middelen gereserveerd. Deze middelen zijn echter niet toereikend om ook de plankosten voor de vervanging van het viaduct te dekken. De uiteindelijke kosten van vervanging is sterk afhankelijk van de definitieve planvorming in relatie tot de andere ontwikkelingen nabij het viaduct. Bij de verdere uitwerking van dit project zal moeten worden onderzocht in hoeverre de financiële consequenties van aanvullende eisen vanuit de spoorwegen bij ProRail kunnen worden neergelegd.

Omdat de vervanging van het viaduct over 5 jaar wordt voorzien, zijn hiervoor in de begroting 2011 vooralsnog geen middelen gereserveerd. Bij de begrotingsvoorstellen 2012 zullen we bij de risicobuffer grote projecten expliciet de vervanging van het viaduct opvoeren.

Projectofferte.

In eerste instantie richten we ons op de mogelijke gevolgen van de inpassing van een nieuw viaduct. Hiervoor hebben we nog geen programma van eisen. Wel hebben we handvatten aangereikt gekregen van ProRail waarmee we verkenningen kunnen verrichten naar de uitkomst van verschillende varianten. Het uiteindelijke programma van eisen komt beschikbaar na besluitvorming over het maatregelenpakket uit de planstudie voor de Knoop Groningen in het voorjaar van 2012.

Zoals gezegd hebben we eerder behoefte aan kaderstelling voor de inpassing van de tramlus. Voor deze verkenning hebben we een projectofferte opgesteld. De kosten van

Raadsvoorstel - Projectofferte Herewegviaduct alternatievenstudie vervanging

4

de verkenning bedragen € 80.000,--. We verzoeken u hiermee in te stemmen en het daarvoor benodigde krediet beschikbaar te stellen.

Begrotingswijziging.

Investering.

Begrotingswijziging voor investeringskrediet Herewegviaduct, alternatieven studie vervanging

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

Financiële begrotingswijziging	Uitgaven	Inkomsten	Saldo
7.3 - Auto	80	80	0
Totalen begrotingswijziging	80	80	0

Exploitatie.

Begrotingswijziging 2011

Betrokken dienst(en) RO/EZ
Naam voorstel Herewegviaduct, alternatieven studie vervanging
Incidenteel / Structureel I
Soort wijziging Exploitatie
Tijdsplanning krediet 2011

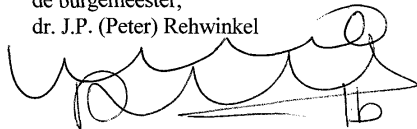
Naam deelprogramma	Bedragen x 1.000 euro		Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
	Lasten	Baten				
7.3 Auto	80		-80		80	0
			0			0
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING	80	0	-80	0	80	0

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

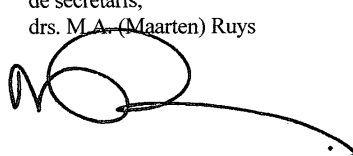
- I. kennis te nemen van de projectofferte "Herewegviaduct, alternatievenstudie vervanging";
- II. een plankostenkrediet beschikbaar te stellen van € 80.000,--;
- III. de plankosten te dekken uit de risicobuffer grote projecten 2014, uit het deel dat al is gereserveerd voor de vervanging en dit bedrag voor te financieren uit de bedrijfsvoeringsreserve van de dienst RO/EZ, tenzij deze reserve de komende periode ontoereikend blijkt, in welk geval een beroep op de AER zal worden gedaan;
- IV. de gemeentebegroting 2011 dienovereenkomstig te wijzigen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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



BIJLAGE

6k

Project-offerte (voorheen: 'Projectplan')

CONCEPT



Programma Verkeer

Programmaleider : Hans Visser
Projectmanager en steller : Gerrit Lieferring
Opgesteld/gewijzigd : 26-04-2011/11-08-2011

Bestemd voor behandeling in
(voor zover van toepassing)

Programma-overleg :
DB : 10 mei 2011/16 aug 2011
PO('s) : V&V 16 mei 2011/22 aug 2011
College : 28 juni 2011/30 aug 2011
RC B&V : 5 okt 2011
Raad : 26 okt 2011

Naam project

Herewegviaduct, alternatievenstudie vervanging

Omschrijving uit te werken project

Noodzaak vervanging

Op basis van de uitgevoerde inspecties en nadere onderzoeken concludeert ingenieursbureau Oranjewoud dat het Herewegviaduct zich in een slechte staat bevindt. Door een combinatie van ouderdom, huidige verkeersbelastingen en zettingen in de ondergrond, is het gehele Herewegviaduct beschadigd geraakt. Hierdoor kan de veiligheid voor gebruikers en omgeving over enkele jaren niet langer gewaarborgd worden. De schade is dermate omvangrijk dat het vervangen van het gehele viaduct de beste optie is. Het vervangen, herstellen en/of versterken van onderdelen heeft alleen op de zeer korte termijn effect. De verwachting is dat met extra beheersmaatregelen de vervanging van het Herewegviaduct met vijf jaar kan worden uitgesteld.

Deze periode van vijf jaar is nodig om een toekomstbestendige oplossing uit te werken. Daarbij komt de eis dat het viaduct hoger moet komen te liggen (vrije hoogte tussen spoor en viaduct moet verhoogd worden om aan de landelijke veiligheidsvoorschriften te kunnen voldoen). Aangezien verdiepen van de huidige sporen waarschijnlijk geen optie is, neemt het ruimtebeslag van de brug toe. Dit heeft zijn uitwerking op de hoogteligging van het kruispunt Stationsweg-Hereweg. Het viaduct heeft daardoor een directe relatie met de inpassing van de tram. Goede afstemming met de tram, maar zeker ook met de andere ontwikkelingen in het stationsgebied is daarom cruciaal. Hierbij moet voorkomen worden dat projecten onnodig op elkaar wachten of elkaar onnodig duurder maken.

Functionies van het viaduct/route in de stedelijke structuur

Het Herewegviaduct is een essentiële schakel in een van oudsher al belangrijke verbinding vanuit zuidelijke richting van en naar de (binnen-) stad. Dagelijks maken ruim 10.000 fietsers en 15.000 auto's van het Herewegviaduct gebruik. Het viaduct is ook een belangrijke schakel voor busverkeer in noord-zuidelijke richting en ligt in de route van een aantal evenementen en wedstrijden, waaronder de 4 Mijl van Groningen.

Monumenten

Naast de verkeersfunctie van het viaduct heeft het Herewegviaduct een historische waarde als oudste spoorwegviaduct van Noord-Nederland. De natuurstenen trappen en hekwerken zijn formeel

beschermd door hun status als monument. De theekoepels aan de noord- en zuidzijde (zie figuur 1, 2 en 3) naast het viaduct zijn rijksmonument.

Eisen/wensen vanuit spoorse ambities

Er is een nauwe relatie tussen het programma van eisen voor het nieuwe viaduct en de planvoorbereiding van ProRail voor het pakket aan spoorse maatregelen in het kader van het RSP (Programma Noord-Nederland). Op dit moment verkeren de plannen voor de Knoop Groningen (het deel van de sporen tussen het Hoornschediep en de splitsing tussen de lijn naar Nieuweschieden en Zwolle) in de planstudiefase (alternatievenstudie). Deze fase wordt eind 2011 afgerond (besluitvorming april 2012). Daarna volgt de fase van de selectie van varianten. Deze eindigt in april 2013. Veronderstelt mag worden, dat voor het programma van eisen voor het viaduct eind 2011 voldoende informatie uit de studies van ProRail beschikbaar is. In overleg met de gemeente kan dan door ProRail het programma van eisen (pve) voor het deel boven de sporen worden opgesteld. Om dit pve te verkrijgen moet het voornemen tot vervanging worden aangemeld bij ProRail, waarmee het binnen die organisatie de status van project krijgt. ProRail heeft de wettelijke positie om de uitvoering zelf op kosten van de gemeente ter hand te nemen.

Op dit moment beschikken we over uitgangspunten van ProRail waarmee de bandbreedte van de oplossingen kan worden bepaald. Aan de hand daarvan kunnen diverse varianten worden opgesteld. Deze informatie hebben we als bijlage toegevoegd.

Afstemming tram

Vanaf 1 maart 2011 is het trambureau verder gegaan met het VO Plus. De consultatiefase van de aanbesteding is gestart. De dialoogfase start in september. In die fase is duidelijkheid over het ruimtebeslag van het 'nieuwe' Herewegviaduct gewenst. Zo kunnen de vervanging van het Herewegviaduct en de inpassing van de tramlus (inclusief de daarbij horende nieuwe buscirculatie) op elkaar worden afgestemd en kunnen onnodige extra kosten worden voorkomen. Deze gewenste duidelijkheid staat wel op gespannen voet met de planning van het planstudietraject van ProRail.

Oplossingsrichtingen

Binnen de visie autostructuur wordt gekeken naar mogelijke nieuwe structuren voor het autoverkeer. Mogelijke maatregelen daarbij zijn het knippen van wegen in de autostructuur. Gezien de verwachte hoge kosten van de vervanging van het Herewegviaduct lijkt daarom in eerste instantie een knip in de autostructuur door het fysiek niet terugleggen van het viaduct op de huidige plek een kostenbesparende maatregel. Los van de vraag of deze knip hier voor autoverkeer wenselijk is, gaat deze gedachte niet op. Het fysiek niet terugleggen van het viaduct betekent namelijk ook dat hulpdiensten en busverkeer ook geen gebruik meer van de huidige route over het Herewegviaduct kunnen maken. Dat is niet acceptabel en daarom is het laten vervallen van het viaduct geen optie.

Een kostenbesparende maatregelen om een gewichtsbepierking voor voertuigen in te stellen past wel binnen de gezochte oplossingsrichting en is een nader te onderzoeken optie. Het vervangen van het viaduct voor een tunnel past ook binnen de gezochte oplossingsrichting.

Randvoorwaarden vervanging viaduct

Het vergroten van de afstand tussen het viaduct en het spoor betekent een hoger te overbruggen afstand voor het verkeer. Als uitgangspunt is het belangrijk om het hellingspercentage voor het fietsverkeer maximaal 2,5% te laten zijn.

Aandacht voor de inpassing in de stedelijke omgeving en rekening houden met de naast het viaduct gelegen theekoepels en de cultuurhistorische waardevolle onderdelen van het Herewegviaduct, zijn belangrijke aandachtspunten bij het vervangen van het Herewegviaduct. Wat dit laatste betreft is het uitgangspunt om in ieder geval de natuurstenen trappen en hekwerken in het ontwerp terug te laten komen.

Raadsvoorstel - Projectofferte Herewegviaduct alternatievenstudie vervanging

Een andere belangrijke randvoorwaarde is dat de gekozen oplossing toekomstvast moet zijn.

Rol RO/EZ

De gemeente heeft de rol van initiator voor de vervanging van het Herewegviaduct op zich genomen. ROEZ verricht daarvoor de voorbereiding. In eerste aanleg door het opstellen van diverse varianten. In dat traject wordt afgestemd met ProRail.

Participatie

Voor de verkenningsfase wordt de omgeving geïnformeerd over de mogelijke oplossingen in de vorm van varianten. Suggesties voor aanpassingen/verbeteringen kunnen daarbij worden aangereikt. Hiervoor wordt een bijeenkomst georganiseerd. Ook de klankbordgroepen van het project Ontwikkelingsvisie Stationsgebied worden geconsulteerd.

Projectplanning en -fasering

Er is een nauwe relatie tussen de planning voor de vervanging en de planstudie en vervolgens variantenstudie van ProRail voor de spoorse maatregelen van het RSP pakket. Zoals aangegeven is er pas eind dit jaar duidelijkheid over de uitkomst van de alternatievenstudie van ProRail over het pakket van spoorse maatregelen voor de Knoop Groningen. Vooralsnog moeten we dus werken met de bandbreedte van de gegevens die we nu hebben en een inschatting van het meest waarschijnlijke uitkomst van de alternatievenstudie van ProRail. De verkenning zal dus nog dit jaar moeten zijn afgerond. De uitkomst daarvan (met zijn bandbreedte) zal dan worden ingebracht in de aanbestedingsprocedure.

Tijdens de werkzaamheden wordt afgestemd met ProRail.

In april 2012 zal over de alternatievenstudie van ProRail besluitvorming plaats vinden in het BO Spoor/BO MIRT. Dan kan ook het programma van eisen worden vastgesteld voor het ontwerp van de vervanging. De planning ziet er dan als volgt uit:

Sept. 2011 - december 2011	: verkenning varianten vervanging
Rapportage aan de raad	: feb 2012

Buiten de scope van dit projectplan:

Medio 2012 – eind 2012	: voorbereiding pve vervanging
Begin 2013	: vaststelling pve
Medio 2013 – eind 2013	: Voorlopig Ontwerp
Begin 2014 – eind 2014	: Definitief Ontwerp
Eind 2014 – medio 2015	: aanbestedingsprocedure/contracteren uitvoering
Medio 2015	: start uitvoering

Projectorganisatie en capaciteit

Voor de verkenning is een projectgroep samengesteld uit:

Raadsvoorstel - Projectofferte Herewegviaduct alternatievenstudie vervanging

Vervolg **Project-offerte**

Pagina 4

PO

PRO	:	200
Atelier	:	200
IGG	:	100
SB	:	30
VGO	:	50
COM	:	40

Afdelingen die worden geconsulteerd tijdens de route:

MD	:	40
JZ	:	16
MON	:	16
SD	:	10
GEO	:	30
FIA	:	10

Kosten project en dekking

Dit project heeft als inkomstenbron:
Compartiment 2, C2 (concerngeld)

De kosten worden geraamd op € 80.000,- Dekking uit de risicobuffer grote projecten 2014.
Voortfinanciering via de bedrijfsvoeringsreserve van de dienst ROEZ; in het geval deze uiteindelijk ontoereikend is, via een beroep op de AER. Voor extra beheersmaatregelen gedurende de jaren 2011 tm. 2014 is jaarlijks € 100.000,- gereserveerd.

Risico-analyse

Aanbesteding tram

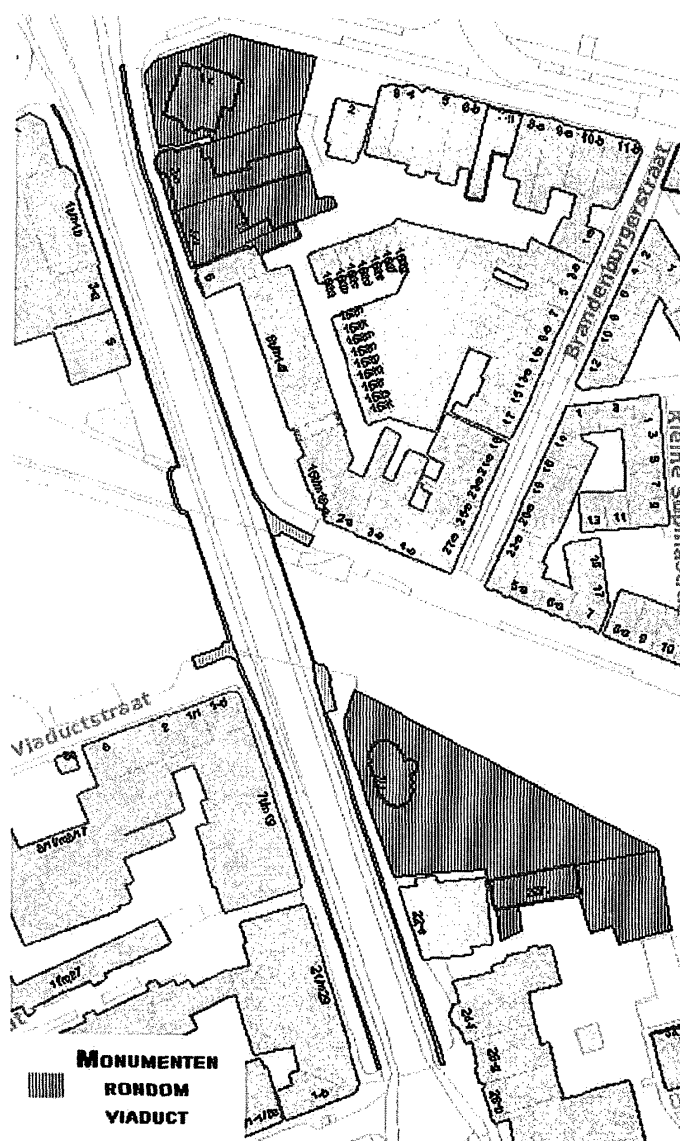
Nog onduidelijk is in hoeverre de uitkomst van deze verkenning bruikbaar is voor de inpassing in de aanbestedingsprocedure. O.h.a. worden door marktpartijen gevraagd om gedetailleerde en vaststaande informatie. Het risico van informatie die nog onvoldoende houvast biedt wordt geprijsd of komt voor rekening van de gemeente. De kans op noodzakelijk te handhaven vrijheidsgraden is groot vanwege de doorloop van het traject spoorse maatregelen door ProRail. Een goede afstemming met het trambureau over de inbreng in de opeenvolgende dialogen kan dit risico mogelijk verminderen.

Voorstel

Het projectplan "Herewegviaduct, alternatievenstudie vervanging" vast te stellen.

Projectevaluatie

Kaart



Raadsvoorstel - Projectofferte Herewegviaduct alternatievenstudie vervanging

Vervolg Project-offerte

Pagina 6

P0

Bijlage: voorlopige uitgangspunten vervanging Herewegviaduct

Op 9 maart 2011 is er overleg geweest tussen ProRail en de gemeente over de vervanging van het viaduct Hereweg. Ten behoeve van de inventarisatie van gevolgen voor de aansluitende weginfrastructuur heeft de gemeente behoefte aan uitgangspunten die gelden voor het ontwerp van een nieuw/vernieuwd viaduct over het spoor. Een "officieel" programma van eisen vereist een aanmelding van het werk bij ProRail, zodat het de status van project krijgt binnen ProRail en er dus aan gewerkt kan worden.

In het kader van de samenwerking voor de Knoop Groningen levert ProRail de belangrijkste uitgangspunten zoals die ten tijde van het voornoemde overleg kan worden overzien:

- Het spooralignement heeft t.p.v. het viaduct zoals gezegd een "dip". Het opheffen van deze dip zou een verhoging van het spoor van ca. 25-30 cm ter plaatse betekenen. Dit is mogelijk, maar niet per se nodig. Het kan wel helpen bij een "tunnelalternatief".
- De doorrijhoogte t.p.v. het viaduct moet 6030mm (25kV bovenleiding, mogelijk in de toekomst) of 5500mm (1500 V bovenleiding, is huidige situatie) zijn. Deze maten zijn ten opzicht van bovenkant van de spoorstaaf (nu op ca NAP +2,30m). Voor de analyse kan voorlopig worden uitgaan van een ligging op 5500mm, met de mogelijkheid om in de toekomst het dek op te vijzelen naar 6030mm doorrijhoogte ten opzicht van bovenkant spoor.
- De spoorafstand (hart op hart) moet idealiter 4,50m bedragen. Of we dit kunnen bereiken voor de 4-sporigheid tussen Groningen en Europapark is nog maar de vraag, daar komt eind van het jaar antwoord op. De afstand zal tenminste 4m worden, waarbij de afstand tussen het hart van het buitenste spoor en de voorkant van het talud/landhoofd 3,75m kan zijn. Let op, dit zijn maten gemeten haaks op de sporen. Omdat de kruising van de Hereweg niet helemaal haaks is zal de overspanning groter moeten zijn.
- Een 5e spoor ter plaatse van het viaduct wordt onderzocht, en zal, indien nodig, aan de zuidzijde worden toegevoegd aan de huidige spoorbundel. Eind van het jaar is er naar verwachting meer duidelijkheid. Vooralsnog zou het niet onmogelijk gemaakt moeten worden. (In een recent overleg heeft ProRail aangegeven dat de optie van een 5^e spoor buiten beschouwing kan blijven)
- Er liggen wissels vlak voor en onder het viaduct. In hoeverre deze blijven en/of verschuiven zal eind van het jaar duidelijk worden; dit heeft wel invloed op de locatie van eventuele tussensteunpunten. Veilig is om uit te gaan van een vrije overspanning, als dit tot de mogelijkheden behoort.
- Om risico van "voertuig rijdt van viaduct" te verkleinen lijkt het logisch om de leuning voertuigerend te maken.

Verder is in het overleg nog gewezen op artikel 20 van de spoorwegwet. Dus alle dingen die de gemeente binnen 1 m van het spoor wenst te ondernemen moeten op z'n minst besproken worden met ProRail.

Bespreekpunten ChristenUnie bij collegebrief Evaluatie verkeersregelaars botrotonde Laan Corpus den Hoorn

Omdat het college in de brief van 1 september 2011 de raad de afweging laat om bij de begroting hierover te beslissen, lijkt het de fractie van de ChristenUnie beter om het in de commissie Beheer en Verkeer te bespreken. Daar komt de ingezonden brief van de GasUnie van 9 september 2011 bij.

Terugkijkend:

- Citaat uit besluit doorstromingsmaatregelen A7 d.d. 8 januari 2003: "deelproject I- laten vervallen van de aansluiting Concourslaan op de Laan 1940 - 1945".
- Collegebrief d.d. 19 november 2010 <http://groningen.notudoc.nl/cgi-bin/showdoc.cgi?action=view/id=108350/type=pdf/gr10.2465143.pdf> wijst terug naar besluit van 11 juli 2005: "Het onttrokken stuk zal als groen of berm worden gebruikt". De conclusie in brief d.d. 19-11-2010 is dat de aanleg van de rechtsafstrook in strijd is met de besluitvorming van de raad.
- Tijdelijke oplossing in december 2011 wordt gevonden in verkeersregelaars.

Vooruitkijkend:

Wat is de oplossing voor verkeersafwikkeling GasUnie? Wachten op de aangekondigde maatregelen ombouw Zuidelijke Ringweg waarbij de druk op de botrotonde zal verminderen? Vind je als politiek dat omdat de weg er nu eenmaal, ze net zo goed gebruikt kan worden? Of vind je dat de aanleg van deze strook in strijd is met besluitvorming door de raad en het groene en verkeersluwe karakter van het Stadspark aantast gezien de aanleg van de botrotonde?

In het algemeen zijn er in deze stad meer werkgevers die graag een betere doorstroming wensen, maar ook deze werkgevers faciliteren we niet allemaal en zeggen dat er ook alternatieven zijn voor autobereikbaarheid nl. openbaar vervoer, fiets, P&R, wisselende werktijden. In het geval van de GasUnie is bijvoorbeeld P&R Hoogkerk vlakbij met ruim voldoende parkeergelegenheid, ook daar kan de oplossing gevonden worden.

groet,

Inge Jongman

Collegebrief - Evaluatie verkeersregelaars botrotonde Corpus den Hoorn

Bestuursdienst



Afdeling ROEZ/PRO
Onderwerp Evaluatie verkeersregelaars botrotonde Laan Corpus
den Hoorn

Bezoekadres
Kreupelstraat 1

Postadres
Postbus 30026
9700 RM Groningen

E-mailadres
info@groningen.nl

Website
www.groningen.nl

De leden van de raad van de gemeente
Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 8297

Bijlage(n)

Ons kenmerk RO11.2671334

Datum - 1 SEP 2011 Uw brief van

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

In november 2010 heeft uw raad ingestemd met de inzet van verkeersregelaars op de botrotonde Laan Corpus den Hoorn om een (tijdelijke) oplossing te bieden voor de problematiek van de verkeersontsluiting van het Stadspark. Afgesproken is om deze oplossing na een half jaar samen met Gasunie, Rijkswaterstaat en Provincie Groningen te evalueren. De resultaten van deze evaluatie worden in voorliggende brief beschreven.

Inzet verkeersregelaars

Door de inzet van verkeersregelaars op de noordelijke botrotonde Laan Corpus den Hoorn krijgt het verkeer vanaf het Stadspark meer ruimte op de rotonde in te voegen. De inzet werd als volgt georganiseerd:

- de proefperiode voor de inzet van verkeersregelaars liep van december 2010 tot en met april 2011, exclusief de schoolvakanties. De ervaring leert (situatie 2010) dat het verkeersbeeld in de zomerperiode van mei tot en met september rustiger is, zodat de doorstroming ook hier beter gaat;
- tijdens de avondspitsperiode van 15.30 tot 18.00 uur stonden op maandag tot en met donderdag twee verkeersregelaars ter plaatse paraat. Zij kwamen alleen in actie bij een substantiële wachtrij op de aansluiting Stadspark (tot minimaal het daar aanwezige toegangsbruggetje). Op vrijdagen is het rustiger en treden er geen afwikkelingsproblemen op;
- bij inzet hield één verkeersregelaar het verkeer voor de rotonde tegen op de tak vanaf het Vrijheidsplein / afrit A7 en de ander het verkeer dat vanaf het A7-viaduct komt (Laan Corpus den Hoorn uit zuidelijke richting). Bij de overgang tussen de verschillende stromen werd voldoende ruimte vrijgelaten voor het verkeer vanaf Stadspark.

Collegebrief - Evaluatie verkeersregelaars botrotonde Corpus den Hoorn

Bladzijde
Onderwerp

2



Vanaf 10 januari 2011 is de instructie van de verkeersregelaars aangepast. De staart van de wachtrij op de noordelijke bypass kwam regelmatig tot op of voorbij het Vrijheidsplein te staan tot ongenoegen van provincie Groningen. Dit geeft namelijk doorstromingsproblemen op de Westelijke Ringweg, waardoor ook de afwikkeling op de regionale verkeersrelatie tussen de Westelijke Ringweg en het Julianaplein wordt belemmerd. In het begin van de inzet van de verkeersregelaars heeft deze problematiek bij de provincie Groningen tot een groot aantal meldingen geleid, maar door de instructiewijziging van 10 januari is dit nauwelijks meer een knelpunt geweest. Wel betekende dit voor de overige richtingen minder prioriteit, waardoor het langer duurde voordat de wachtrijen waren verwerkt.

Opgedane ervaringen

Door de verkeersregelaars is dagelijks een logboek bijgehouden. Geconcludeerd is dat de momenten van inzet onvoorspelbaar zijn. Wel was op nagenoeg alle dagen (maandag tot en met donderdag) inzet van de aanwezige verkeersregelaars nodig. In een aantal gevallen waren de verkeersregelaars genoodzaakt al om 16.15 uur te beginnen met het verkeer te regelen. Men diende in die gevallen vervolgens continu te regelen tot ca. 17.45 uur. Andere keren was het verkeersaanbod dusdanig dat men vanuit het Stadspark genoeg gelegenheid had om in te voegen en geen beroep gedaan hoefde te worden op de verkeersregelaars. Gemiddeld was men per inzet een half uur tot één uur actief bezig met het regelen van verkeer.

Over het geheel was de dinsdag de drukste dag en de donderdag het rustigst. De maandag en woensdag laten een gemiddeld beeld zien.

Om het verkeer efficiënt te kunnen regelen, is het nodig dat het verkeer vlot kan afstromen. Op vrijwel alle dagen is waargenomen dat de Laan Corpus den Hoorn in de richting van het Martiniziekenhuis vol staat, maar tijdens de avondspitsperiode loopt het meestal wel door. Incidenteel gebeurt het dat deze wachtrij stil staat tot op de botrotonde. Op de overige richtingen (oprit A7 en richting het Stadspark) stroomt het verkeer vlot af. Heel incidenteel staat alles vast en heeft regelen geen enkele zin. Gemiddeld gebeurt dit ongeveer één keer per maand, bijvoorbeeld ten gevolge van een ongeval of bij een file op de A7 richting Hoogkerk.

Evaluatie

Samen met RWS, provincie Groningen en Gasunie hebben wij de inzet van de verkeersregelaars geëvalueerd. Behoudens de eerste opstartproblemen (stremming tot voorbij Vrijheidsplein) zijn alle partijen tevreden over de effecten van de inzet van de verkeersregelaars. Wel vinden provincie en RWS het uit principe onjuist dat de doorstroming van het regionale verkeer wordt belemmerd om meer prioriteit te geven aan de lokale ontsluiting van het

Collegebrief - Evaluatie verkeersregelaars botrotonde Corpus den Hoorn

Bladzijde
Onderwerp

3



Stadspark. Normaal gesproken wordt deze vorm van verkeersmanagement juist andersom ingezet.

Daarnaast maakt Gasunie zich zorgen over het vervolgtraject. Wordt de inzet van verkeersregelaars na de zomerperiode gecontinueerd en kan deze maatregel ook in de komende jaren worden voortgezet? Uitgangspunt is dat de maatregel minimaal een oplossing biedt tot de ombouw van 2^e fase Zuidelijke Ringweg Groningen die in de periode 2015-2020 is gepland. Binnen deze plannen wordt de verkeersdruk op de botrotonde Laan Corpus den Hoorn lager, omdat de Westelijke Ringweg via vloeiende verbindingen rechtstreeks op de Zuidelijke Ringweg wordt aangesloten.

Kosten continueren inzet verkeersregelaars

Indien de inzet van verkeersregelaars wordt gecontinueerd, kost dit jaarlijks ongeveer € 60.000 exclusief de zomerperiode van 1 mei tot 1 oktober. Gelet op de planning van 2^e fase ZRG kan deze inzet 6 tot 8 jaar gaan duren, zodat dit een kostenpost oplevert van € 360.000 tot ca € 480.000. Tevens claimt de provincie Groningen de desinvesterings- en de opruimingskosten van de gedeeltelijk uitgevoerde maatregel aan de Concourslaan. Deze kosten sluiten op ongeveer € 100.000. Voor gemeente Groningen sluit het totaalbedrag hierdoor op € 580.000.

Conclusie

De inzet van verkeersregelaars blijkt een adequate oplossing voor het afwikkelingsprobleem. Hiervoor zijn echter wel additionele middelen nodig, waarover wij bij de komende begrotingsbehandeling nader met u van gedachten willen wisselen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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

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

Initiatiefvoorstel Einde gratis draagtas

Initiatiefvoorstel einde gratis draagtas



Initiatiefvoorstel Einde gratis draagtas

Inhoud

Inleiding	2
1. Probleemstelling	3
2. Alternatieven en mogelijke oplossingen	6
3. Plastic tassenaanpak elders in de wereld	7
4. Duurzame tassen, duurzame oplossing	9
5. Aanbeveling	10
Bronnenlijst	11
Bijlage 1: marktonderzoek Veldkamp	14
Bijlage 2: nieuwsberichten	15

Initiatiefvoorstel Einde gratis draagtas

Inleiding

De gratis draagtas: een bekend fenomeen in het straatbeeld; niet alleen aan de arm van winkelaars, maar ook wapperend in de bomen, drijvend op het water en zwerfend over straat. Plastic draagtassen worden gemaakt van polyetheen (ook wel polytheen, polyethyleen of PE genoemd), een kunststof die van aardolie wordt gemaakt. De meeste plastic tassen zijn ontworpen voor eenmalig gebruik. Na een keer gebruikt te zijn, worden ze vaak weggegooid.

Plastic tassen hebben veel negatieve effecten op het milieu, die worden veroorzaakt door de productie en door het 'afterlife' van plastic tassen op ongewenste plaatsen zoals in de natuur. Ook papieren tassen hebben een grote negatieve impact op het milieu. De nadelige effecten van draagtasjes kunnen grotendeels worden ondervangen door de tassen vaak te hergebruiken of te vervangen door een duurzame (veelvuldig herbruikbare) tas.



57 miljoen

Groningers gooien jaarlijks 57 miljoen plastic draagzakken in de prullenbak.¹ De Partij voor de Dieren vindt dat onacceptabel en is van mening dat het gemak van de gratis draagtas voor de consument niet opweegt tegen de milieuvervuiling. Wij willen daarom het fenomeen 'gratis draagtasje' afschaffen. Omdat tassen die van papier zijn gemaakt qua vervuiling niet onderdoen voor plastic tassen², willen de Partij voor de Dieren dat voor alle plastic tassen een klein bedrag betaald moet worden. Voorbeelden uit het buitenland hebben aangetoond dat het aantal verstrekte tassen daardoor drastisch afneemt.

Doel

Het doel van het initiatiefvoorstel is om Groningers aan te sporen om draagtassen, van welke type ook, zo vaak mogelijk te hergebruiken. Door veelvuldig hergebruik wordt de levenscyclus van een tas groter en neemt het verbruik af. We richten ons hierbij dus niet alleen op supermarkten, maar op alle winkels en instellingen waar draagtasjes worden verstrekt. Van kledingwinkels tot drogisterijen. Ook richten we ons, in tegenstelling tot andere voorstellen uit de EU-regio, niet alleen op de plastic tas, maar op *alle soorten draagtasjes*.

Ieder type tas, plastic, papier, katoen, linnen, heeft eigen voor- en nadelen voor het gebruik en voor het milieu. Bij plastic zijn vooral olie en CO₂ het probleem, bij papier en katoen is onder meer het waterverbruik dat nodig is voor productie en recycling hoog en daardoor nadelig voor het milieu. Om Groningers aan te sporen tot zoveel mogelijk hergebruik willen we daarom niet slechts een taks invoeren op plastic tasjes maar op alle draagtassen. Een taks blijkt zeer effectief te zijn in het terugbrengen van de uitgifte van tassen.

Voorstel

De Partij voor de Dieren wil daarom middels dit initiatiefvoorstel de gemeente Groningen aanbevelen:

- een gemeentelijke taks in te stellen van 25 cent op alle draagtasjes (gemaakt van plastic, papier of ander materiaal)*

(*uitgezonderd zijn tassen die al worden aangeboden voor een bedrag van minimaal 25 cent en tasjes die als direct verpakkingsmateriaal dienen voor verse levensmiddelen, zoals fruit, groenten, noten, en andere verse levensmiddelen die onverpakt aan de consument worden aangeboden)

- winkeliers verplichten de draagtas als een item op de bon te vermelden

¹ 500/365*780.000=1.068.493 (plastic tasjes), plus 10 procent papieren tasjes. Berekend op basis van EU-cijfer uit 'Minder plastic tassen – raadpleging door de commissie', persbericht EU, 17 mei 2011, en artikel het artikel 'More than meets the eye. 'Paper or plastic?' in the Washington Post

² Green Cities California Master Environmental Assessment (2010): p.12

Initiatiefvoorstel Einde gratis draagtas

1. Probleemstelling

'The possible applications [of plastics] are almost impossible.' Zo optimistisch keken Yarsley & Couzens naar de wereld van plastics in 1945, in hun boek *Plastic*.

Effecten op het milieu

De milieueffecten van plastic beginnen bij de productie en strekken zich uit tot het 'tweede leven' van de tassen in de natuur. Plastic tassen worden gemaakt van ruwe aardolie. De mondiale voorraad aardolie is over 42 jaar uitgeput als we olie blijven gebruiken in dezelfde mate waarin we dat nu doen.³ Maar liefst 8% van de wereldwijde olieproductie wordt gebruikt om plastic te produceren: 260 miljoen ton per jaar.

Daarnaast is met de productie van plastic veel energieverbruik gemoeid. En na de productie komt daar de CO₂-uitstoot van transportkilometers die tasjes afleggen bij: van oliewingebied naar polymeerbedrijf naar plastic-tassenfabriek naar distributeur en tot slot naar de winkel.⁴

Een ander groot probleem van de plastic tas ligt in de fase ná het gebruik. Plastic zwerfafval heeft zich verspreid van de polen tot de evenaar. Plastic soep, kunststofarchipel en great pacific garbage bag zijn benamingen voor de enorme hoeveelheden plastic langs kustlijnen, op stranden en in het water. Cijfers hierover zijn niet bekend⁵, maar plastic afval komt voor in alle oceanen van de wereld en de aanwezigheid van afval is niet gerelateerd aan de aanwezigheid van mensen. Doordat plastic wordt meegevoerd door zeestromen, wordt zelfs op plaatsen die ver van de bewoonde wereld verwijderd zijn, plastic gevonden.⁶

Eenmaal in het milieu terechtgekomen begint het plastic te fragmenteren en komt het terecht in de voedselketen. Van 260 diersoorten, waaronder ongewervelde dieren, schildpadden, zeevogels en zoogdieren, is geconstateerd dat zij plastic zwerfvuil opeten of erin verstrikt raken. Gestoorde bewegingen, verstoorde voedselopname en soms ook een verminderde voortplanting, wonden, zweren en de dood zijn hiervan het gevolg.⁷ Daarnaast wordt er door wetenschappers gespeculeerd over gezondheidsrisico's voor mensen die worden veroorzaakt door de toevoegingen in het plastic.⁸

Plastic tassenprobleem in de actualiteit

Dat het probleem van plastic tasjes (in de natuur) actueel is, blijkt uit verschillende berichten die de afgelopen maanden in het nieuws kwamen.

Zo kondigde Europees Commissaris van milieu Janez Potočnik in mei aan te gaan onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om plastic tas-gebruik in te perken. De commissie zoekt uitgebreid naar oplossingen. Ook het bannen van de plastic tas behoort tot de mogelijkheden. De Europese Commissie vraagt burgers om zich via haar website uit te spreken over de aanpak van plastic tas-gebruik. Potočnik: "Vijftig jaar geleden was het ondenkbaar dat we een tas slechts eenmaal zouden gebruiken – nu gebruiken we een plastic tas een paar minuten en vervolgens vervuilen ze het milieu jarenlang."⁹

Hiervoor werd door de Europese Unie al bekendgemaakt dat Europees Commissaris Damanaki met Europees geld vissers wil inzetten voor het opvissen van plastic uit de zee. In de Europese wateren zwerft een zeer grote hoeveelheid plastic rond. Vogels lijden hier ernstig onder en veel stranden zijn bezaaid met plastic afval. Het probleem van rondzwervend plastic afval is zo groot, dat Damaniki vissers graag wil gaan belonen om bij hun vaartochten plastic dat zij tegenkomen af te voeren. Dat zou voor vissers ook een goede bijverdienste zijn nu hun werkzaamheden soms stil liggen vanwege de lage visstanden.¹⁰

³ <http://www.worldometers.info>

⁴ Life Cycle Assessment of Supermarket Carrier Bags (2011): p.29

⁵ Marine Litter : a Global Challenge (2009): p.8

⁶ Marine Litter : a Global Challenge (2009): p.13

⁷ Green Cities California Master Environmental Assessment (2010): p. 32, 33

⁸ Thompson, R.C. (2009): 1974

⁹ 'Minder plastic tassen – raadpleging door de commissie', persbericht EU, 17 mei 2011

¹⁰ Trouw, 8 mei 2011

Initiatiefvoorstel Einde gratis draagtas

Eerder sprak eurocommissaris van milieu Janez Potočnik zich al uit tegen de plastic tas. Hij wil overwegen een verbod in te stellen op de plastic tas. Volgens hem is de productie van plastic tassen 'geëxplodeerd' en zijn de problemen die de tasjes opleveren voor het milieu, vooral in de zee evident. De Europese Commissie heeft aangekondigd om alle opties die kunnen leiden tot een einde aan het grootschalige wegwerpgebruik van plastic tassen, te onderzoeken. Oostenrijk heeft zelfs aangegeven de verkoop van plastic tassen geheel te willen verbieden. De huidige EU-regelgeving staat een dergelijk verbod echter niet toe.¹¹

Staatssecretaris Joop Atsma reageerde dat hij zo'n verbod voor Nederland onwenselijk vindt en dat hij liever ziet dat winkeliers er vrijwillig aan meewerken.

Een aantal burgers heeft inmiddels de krachten gebundeld om een einde te maken aan gratis



plastic tassen. In Dordrecht startte op 1 april 2011 de actie Dordrecht Plastic Tas Vrij. Het initiatief spoort Dordtenaren aan om altijd een eigen tas mee te nemen naar de winkels, geen nieuwe plastic tasjes meer aan te nemen en plastic tasjes die men al in bezit heeft te hergebruiken totdat ze versleten zijn, om ze daarna in een recyclecontainer te werpen. Ook roept Dordrecht Plastic Tas Vrij winkeliers op om mee te doen. Zij kunnen online de verklaring tekenen: *"Plastic tassen zijn heel schadelijk voor het milieu. Daarom ben ik positief over Dordrecht plastic tas vrij wil ik graag meedoen aan alternatieven die het gebruik van plastic tassen terugdringen".*¹²

Het gebruik van de draagtas in Nederland

De meeste tassen die door winkels worden verstrekt zijn van plastic gemaakt. De plastic tas is een goedkope, klantvriendelijke en waterdichte oplossing voor klanten om aangekochte waren in te vervoeren. Daarnaast worden vaak papieren tassen gebruikt.

Er kan onderscheid worden gemaakt tussen verschillende soorten draagtassen. In dit initiatiefvoorstel beperken we ons grofweg tot de volgende soorten:

- 1) De *gratis draagtas*, die vaak ook eenmalig wordt gebruikt maar in principe geschikt is om nog enkele malen te worden hergebruikt. De gratis draagtas wordt door allerlei soorten winkels meegegeven om aangekochte producten in te vervoeren. Van bakker tot boekenwinkel en van kledingzaak tot warenhuis. Gratis draagtassen zijn meestal gemaakt van plastic of papier;
- 2) De *betaalde draagtas*, deze wordt vaak bij supermarkten aangeboden tegen een vergoeding van tussen de 20 en 35 cent. De betaalde plastic tas is over het algemeen iets dikker dan de gratis plastic tas. De dikte van de tas en de financiële prikkel zorgen ervoor dat deze tassen vaak meerdere malen worden hergebruikt en pas daarna worden weggegooid;
- 3) De *duurzame tas*, die ervoor is ontworpen om honderden malen te worden gebruikt. Duurzame tassen worden gemaakt uit dik plastic of stoffen zoals nylon, katoen of linnen. Ze wegen tenminste het tienvoudige van een gewone plastic tas en kunnen

¹¹ News 24, 14 maart 2011, 'Plastic bags to go – EU'

¹² Dordrecht Plastic Tas Vrij

Initiatiefvoorstel Einde gratis draagtas

honderden malen worden gebruikt door hun stevigheid. Vaak is het mogelijk deze tassen te wassen.

Groningers verbruiken samen 104 miljoen draagtasjes per jaar

In Groningen worden jaarlijks ruim 95 miljoen plastic tasjes aan winkelaars meegegeven. 38% hiervan, dat wil zeggen 36 miljoen, moet door de consument worden betaald. 59 miljoen plastic tasjes worden dus gratis verstrekt.¹³ Naast plastic tasjes worden er jaarlijks nog eens rond de 9 miljoen papieren tasjes verstrekt.¹⁴ In totaal worden er dus zo'n 104 miljoen draagtasjes per jaar verbruikt door Groningers alleen.

Verstrekkers

De verdeling van plastic tassen onder verstrekkers met bijbehorende aantallen per jaar opgaand voor Groningen, zijn hieronder in een tabel weergegeven. Opvallend is het grote aandeel van de supermarkten. De dikkere draagtassen, zoals de bekende 'Albert Heijntas' worden al verkocht, maar daarnaast wordt nog een aanzienlijk aantal draagtasjes meegenomen van de 'rol' hemdkasjes bij de kassa.

Supermarkten	53%	55 miljoen
Non-foodwinkels, elektrische apparaten, kleding	14%	15 miljoen
Andere retail	14%	15 miljoen
Andere foodwinkels, slijterijen	13%	14 miljoen
Fast food, avondwinkels	5%	5 miljoen

15 16 17

¹³ Berekend op basis van EU-cijfer uit 'Minder plastic tassen – raadpleging door de commissie', persbericht EU, 17 mei 2011

¹⁴ <http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/graphic/2007/10/03/GR2007100301385.html?referrer=emailink>

¹⁵ Analysis of levies and environmental impacts – final report, Nolan ITU 2002. In opdracht van Department of the Environment and Heritage, p. II

¹⁶ 'More than meets the eye. Paper or plastic?', special van de Washington Post

¹⁷ <http://www.tassenbol.nl>

Initiatiefvoorstel Einde gratis draagtas

2. Alternatieven en oplossingen

Voor de plastic tas zijn enkele alternatieven beschikbaar. Tassen die eveneens als wegwerp- of herbruikbare tas worden gebruikt zijn er van papier en biologisch afbreekbaar materiaal.

Alternatieven die niet effectief zijn

- **Papieren tassen**
De veelgehoorde veronderstelling dat papieren tassen minder schadelijk voor het milieu zouden zijn dan plastic tassen, is onjuist. Bij de productie van papieren tassen zijn meer grondstoffen nodig, en ontstaan veel lucht- en watervervuiling en afval. Ook moeten ze een langere transportroute afleggen dan plastic tassen. De milieu-impact die de papieren tassen daarmee hebben is vergelijkbaar met, en zo mogelijk groter dan de milieu-impact die een gewone plastic tas heeft. Een papieren tas is namelijk ook nog eens minder sterk dan een gewone plastic tas, waardoor je 1,5 papieren tas nodig hebt om dezelfde hoeveelheid boodschappen mee te dragen als in een plastic tas.¹⁸
- **Biologisch afbreekbare tassen**
Ook biologisch afbreekbare tassen hebben nadelen. Zelfs als ze zouden bijdragen aan een afname van zwerfvuil, dan zou dat nog geen significant effect hebben op het gebruik van grondstoffen. Bovendien hebben enkele levenscyclusanalyses gesuggereerd dat het gebruik van biologisch afbreekbare tassen tot meer zwerfvuil zou kunnen leiden, omdat mensen de tasjes weg gaan gooien op plekken die niet de juiste condities vormen voor de tas om te worden afgebroken. Een ander nadeel van dit type tassen is dat ze niet kunnen worden gerecycled samen met plastic tassen.¹⁹
- **Verbod op plastic tassen**
Een verbod op plastic tassen is ingesteld in Italië. Een verbod op uitsluitend plastic tassen is onwenselijk omdat veel winkeliers hierdoor overstappen op papieren tassen, die net zo schadelijk of schadelijker voor het milieu zijn.²⁰

Alternatieven die het probleem helpen oplossen

- **Educatie**
Verder is het van belang dat mensen minder afval achterlaten op plekken die daar niet voor bedoeld zijn. Sommige onderzoekers hebben een parallel gezien tussen het dumpen van afval op straat en het gebruik van wegwerpproducten en -verpakkingen. Betere voorlichting, educatie en daarmee het vergroten van het bewustzijn van burgers over het gebruik van plastic kunnen bijdragen aan minder zwerfafval en meer recycling. De drie R'en: *reduce*, *reuse* en *recycle* zijn inmiddels wijdverbreid als bewustwordingsstrategie.²¹ Educatie alleen levert een daling op van vijf procent in het gebruik van draagtasjes.²²
- **Duurzame tas**
Het veelvuldig gebruik van dezelfde tas is voor het milieu de beste oplossing. Zwerfvuil en vervuiling bij de productie worden hiermee het meest teruggedrongen. Meer hierover in hoofdstuk 3 en 4.

¹⁸ Green Cities California Master Environmental Assessment (2010): p.12, 31

¹⁹ ibidem: p.12, 30

²⁰ Alternatives to Disposable Shopping Bags and Food Service Items (2008): Tabel 6.3, bijlage 6

²¹ Thompson, R.C., et al. 'Review. Plastic, the environment and human health.' (2009): p. 1-14: 7

²² Alternatives to Disposable Shopping Bags and Food Service Items (2008): Tabel 6.3, bijlage 6

Initiatiefvoorstel Einde gratis draagtas

3. Plastic tassenaanpak elders in de wereld

Op 1 januari 2008 is in Nederland een naar broeikasemissies gedifferentieerde verpakkingenbelasting geïntroduceerd. Doel is meer inkomsten te genereren voor de overheid maar ook om milieukosten van verpakkingsmaterialen zichtbaar te maken. Voor de consument is deze belasting echter niet alleen onzichtbaar, ook is het bedrag te gering om effect te hebben op het gedrag. De verpakkingenbelasting op plastic tassen bedraagt in Nederland rond de 1 cent per tas. Die is niet zichtbaar op de bon maar wordt doorberekend.²³

In veel landen worden maatregelen getroffen om gericht het gebruik van plastic tassen terug te dringen. In Europa zijn de landen die een belasting heffen op de plastic tas Hongarije, Ierland (€0,15), Malta (€ 0,06) en Denemarken (€ 0,06, ook papieren tassen). In Ierland is het gebruik van plastic tassen met maar liefst 90% gedaald na invoering van de taks. In Denemarken heeft de invoering van de belasting een daling van 70% tot gevolg gehad. In Malta heeft de belasting van € 0,06 ertoe geleid dat de tassenmarkt een transitie naar biologisch afbreekbare tassen heeft gemaakt.²⁴

In verschillende landen is geëxperimenteerd met de hoogte van de belasting op plastic tassen. In Italië had een taks van € 0,07 weinig tot geen effect op het gedrag van de consument. Uit een Amerikaanse enquête bleek dat consumenten het onwenselijk vinden om meer dan € 0,10 te betalen voor een tas. Een taks van iets meer dan € 0,11 in een Engelse IKEA leverde een daling op van de uitgifte van plastic tasjes van 95%.²⁵

Initiatieven vanuit de markt om het gebruik van plastic tassen terug te dringen, werken lang niet zo goed als een taks. In Australië werd het gebruik van plastic tassen in drie jaar met 34% teruggebracht door een Code of Practice for the Management of Plastic Bags, een vrijwillig programma voor bedrijven om het gebruik van tassen terug te dringen. Het doel was om het gebruik te halveren. In Engeland bracht een soortgelijk initiatief een daling van 40% teweeg.²⁶ Door een taks in te voeren kan volgens het Australische onderzoek een veel grotere daling worden bereikt. Zo zou een taks van € 0,11 het eenmalig gebruik van plastic tassen terugbrengen met 75% terwijl een taks van € 0,19 het eenmalig gebruik met 85% reduceert.²⁷

Amerikaans onderzoek bevestigt de effectiviteit van een financiële prikkel. Uit telefonische enquêtes onder inwoners van Seattle blijkt dat 70% van de respondenten niet bereid is om een taks van € 0,07 (10 dollarcent) te betalen voor een plastic of papieren tas en dat 90% afhaakt bij een taks van € 0,17 (25 dollarcent). In San Jose is de bereidheid om te betalen nog lager. 81% van de ondervraagden brengt zelf een tas mee wanneer hij of zij € 0,07 moet betalen voor een tas.²⁸

Naast de hierboven genoemde maatregelen behoort voorlichting tot de aanvullende opties om plastic tas-gebruik terug te brengen. Uit onderzoek is gebleken dat de effectiviteit van voorlichting an sich gering is (5%), maar wanneer ze gepaard gaat met de invoering van een belasting of een verbod wordt ze effectiever.²⁹ In Ierland bleek een combinatie van educatie met een relatief hoge taks zeer succesvol. Aanvankelijk voerden de Ieren een taks in van € 0,15. Deze werd later opgehoogd naar € 0,22. Dit had tot gevolg dat het verbruik van plastic tassen omlaag ging met 90%: van 328 tassen per persoon per jaar naar 21.³⁰ De taks wordt breed gedragen, zowel door consumenten als bedrijven.³¹

²³ De milieueffecten van de verpakkingenbelasting (2010): p.35

²⁴ Ibidem: pp.20, 35

²⁵ Green Cities California Master Environmental Assessment (2010): p.42

²⁶ Ibidem: p.43

²⁷ Analysis of levies and environmental impacts (2002) : p.v

²⁸ City of San José Single-Use Carryout Bag Fee Fiscal Analysis (2010) : p.18

²⁹ Green Cities California Master Environmental Assessment (2010): p.42

³⁰ Icis.com, 25 januari 2011, 'Plastics converters complain to EU over Italy bag ban'

³¹ Analysis of levies and environmental impacts (2002): p.11

Initiatiefvoorstel Einde gratis draagtas

Niet alleen de hoogte van de taks en voorlichting zijn van belang, ook moet goed worden overwogen op welke soorten tassen de taks van toepassing moet zijn. Amerikaans onderzoek uit 2008 wees uit dat bij een taks van 15 cent op uitsluitend plastic tassen het gebruik van plastic tassen daalt naar 35%, 21% gaat papieren tassen gebruiken en 37% herbruikbare tassen. In 7% van de gevallen kozen mensen ervoor om helemaal geen tas te gebruiken. Bij een taks van 15 cent op zowel plastic als papieren tassen daalde het gebruik van plastic tassen niet verder dan 35%, maar daalde het gebruik van papieren tassen tot 0%. In totaal koos 13% van de mensen ervoor om helemaal geen tas te gebruiken.³²

Eerder Australisch onderzoek wees uit dat bij een taks van € 0,19 op uitsluitend plastic tassen 49% van de mensen overstapt op een langdurig duurzame tas en dat 34% ervoor kiest om helemaal geen tas te gebruiken. Dat zou kunnen betekenen dat een derde van de mensen een tas aanneemt die eigenlijk niet noodzakelijk is.³³

Voorbeelden van landen en steden die een verbod op plastic tassen kennen:

Tanzania, Italië, Kenya, Uganda, Zuid-Afrika, Zanzibar, Rwanda, Singapore, Zuid-Australië, China, Bombay (India), Dhaka (Bangladesh), Los Angeles County (Verenigde Staten)

Voorbeelden van landen en steden die een taks kennen:

Ierland, België, Denemarken (plastic en papier), Hongarije, Malta, Californië (VS), Washington D.C. (VS), Canada

Voorbeelden van landen die een statiegeld/recycleregeling op plastic tassen kennen:
Ghana

De tas als winstgevend product

Wie plastic tasjes gratis weggeeft, draaide tot nu toe vaak zelf voor de kosten op. In Ierland deelde supermarktketen Tesco voordat de taks werd ingevoerd jaarlijks 220 miljoen tasjes uit aan klanten. De taks gaat in Ierland niet op voor tasjes waarvoor al minimaal € 0,70 wordt berekend in de winkel. Tesco registreerde een reactie van het winkelpubliek op de taks, doordat de verkoop van herbruikbare tassen significant steeg.³⁴

Voor winkeliers wordt met de tas dus de weg vrijgemaakt om geld te verdienen aan de draagtas. Het staat hen vrij om slechts de taks in rekening te brengen, maar wanneer niemand meer gratis tassen verstrekt wordt het voor winkeliers makkelijker om in elk geval onkosten (meestal enkele centen per tas) door te berekenen aan de consument en misschien zelfs winst te maken op het tasje.

³² Alternatives to Disposable Shopping Bags and Food Service Items (2008): Tabel 6.3, bijlage 6

³³ Analysis of levies and environmental impacts (2002): p.58

³⁴ Analysis of levies and environmental impacts (2002): p.22

Initiatiefvoorstel Einde gratis draagtas

4. Duurzame tassen, duurzame oplossing

Verskillende onderzoeken geven verschillende uitkomsten. Alle gebruikte onderzoeken kaderen gegevens en uitkomsten in de landelijke gemiddelden waarmee is gerekend.³⁵ Het rekenen met gemiddelden die afhankelijk zijn van verstrekte gegevens en gemiddelden in het land waar het onderzoek is verricht brengt limitaties met zich mee. De belangrijkste voor dit initiatiefvoorstel gebruikte onderzoeken uit Australië (2002), de Verenigde Staten (2010) en Engeland (2011) tonen daarom veel verschillen. Er zijn echter ook grote overeenkomsten uit deze onderzoeken op te maken:

1. Hoe vaker een tas wordt hergebruikt, des te kleiner de impact op het milieu.^{36 37}
2. Een papieren tas is niet milieuvriendelijker dan een plastic tas omdat deze minstens even nadelige effecten op het milieu heeft als een plastic tas die enkele malen wordt gebruikt. Dit komt door de negatieve invloed van het verpulpen en bleken op het milieu. Hierbij komen grotere hoeveelheden luchtvervuilende stoffen vrij en wordt er meer water verbruikt dan bij de productie van plastic.^{38 39 40}
3. Biologisch afbreekbare en composteerbare tassen worden in de literatuur niet beschouwd als een goed alternatief voor plastic tassen omdat ze niet bijdragen aan een verandering in het wegwerpgedrag.
4. Een taks is een zeer effectieve maatregel om de uitgifte van plastic tassen terug te dringen.^{41 42 43}

De oplossing voor de problemen die de plastic tassen met zich meebrengen, ligt dus niet in het vervangen van plastic door papier of biologisch afbreekbaar materiaal, maar het veelvuldig hergebruiken van tassen. Duurzame tassen zijn dus een duurzame oplossing.

³⁵ Analysis of levies and environmental impacts (2002): p.35

³⁶ Life Cycle Assessment of Supermarket Carrier Bags (2011): p.60

³⁷ Alternatives to disposable shopping bags and food service items volume 1 (2008): p.7-1

³⁸ Analysis of levies and environmental impacts (2002): p.33

³⁹ Green Cities California Master Environmental Assessment (2010): p.1

⁴⁰ Life Cycle Assessment of Supermarket Carrier Bags (2011): pp.59, 60

⁴¹ Analysis of levies and environmental impacts (2002): p.52

⁴² Green Cities California Master Environmental Assessment (2010): p.46

⁴³ City of San José Single-Use Carryout Bag Fee Fiscal Analysis (2010): p.18

Initiatiefvoorstel Einde gratis draagtas

5. Aanbeveling

Begin dit jaar deed marktonderzoeksbureau Veldkamp⁴⁴ onderzoek naar de manier waarop Nederlanders tegen het gebruik van plastic tassen aankijken. Uit het onderzoek blijkt dat Nederlanders over het algemeen bereid zijn om minder gebruik te gaan maken van de plastic tas. De uitkomsten van het onderzoek zijn als bijlage bij dit voorstel gevoegd.

Enkele uitkomsten:

- 52% van de Nederlanders voelt voor een verbod op de uitgifte en verkoop van plastic tassen door Nederlandse supermarkten, warenhuizen en andere winkels;
- 84% van de Nederlanders is bereid om moeite doen om schade aan het milieu als gevolg van plastic tas-gebruik, tegen te gaan.

De Partij voor de Dieren denkt dat een aanpak die vergelijkbaar is met Ierland ook in Groningen zeer effectief zal zijn, mits deze op alle draagtasjes wordt toegepast. Een verschuiving van de plastic tassenmarkt naar een kleiner aandeel plastic en een groter aandeel papier zou namelijk onwenselijk zijn vanwege de nadelige effecten van papier voor het milieu.

Van 57 miljoen naar 5,7 miljoen

Wij willen middels dit initiatiefvoorstel een aanbeveling doen aan het college om het wegwerpgedrag van Groningers aan te pakken, het massale verbruik van draagtassen te laten afnemen en burgers aan te sporen om de tassen te hergebruiken of langdurig herbruikbare tassen te gebruiken voor hun boodschappen. Een taks blijkt zeer effectief te zijn in het terugbrengen van de uitgifte van draagtassen.

Het doel van het initiatiefvoorstel is nadrukkelijk *niet* om alleen plastic tassen aan te pakken of uit te bannen (dit vanwege de eveneens zeer nadelige effecten op het milieu van papieren draagtasjes). Hiermee onderscheidt het voorstel zich dan ook van ideeën van staatssecretaris Atsma en geluiden vanuit de EU.

Wanneer de taks op draagtassen in Groningen hetzelfde effect heeft als in Ierland (een daling van de uitgifte van tasjes met 90%), kan het enorme aantal van 57 miljoen draagtasjes per jaar worden teruggebracht tot 'slechts' 5,7 miljoen tasjes per jaar.

Wij stellen de raad voor te besluiten

1. het college van burgemeester en wethouders te verzoeken:
 - een taks in te stellen van 25 cent op alle draagtasjes (gemaakt van plastic, papier of ander materiaal)*
2. het college van burgemeester en wethouders te verzoeken:
 - winkeliers te verplichten de taks als een apart item op de bon te vermelden

Partij voor de Dieren
Fractievoorzitter Gerjan Kelder

* Uitgezonderd tassen die al worden aangeboden voor een bedrag van minimaal 25 cent en tasjes die als direct verpakkingsmateriaal dienen voor verse levensmiddelen, zoals fruit, groenten, noten, en andere verse levensmiddelen die onverpakt aan de consument worden aangeboden

Wat betreft de Partij voor de Dieren is het aan de gemeente om te bepalen of de taks als inkomst ten goede moet komen aan de winkeliers of om te kiezen voor een heffing. Ons doel is slechts dat er een prijsdrempel ontstaat voor de consument, zowel voor papieren als plastic draagtasjes. Zou de taks binnen de constructie van een heffing worden ingevoerd, dan verdient het de voorkeur om de opbrengst van de maatregel ten goede te laten komen aan klimaatprojecten.

⁴⁴ Veldkamp is een marktonderzoeksbureau, gespecialiseerd in onderzoek met betrekking tot beleid en het gedrag van burgers.

Initiatiefvoorstel Einde gratis draagtas

Bronnenlijst

Alternatives to disposable shopping bags and food service items, volume I (2008). Herrera Environmental Consultants Inc., in opdracht van Seattle Public Utilities.

Dit rapport is geschreven in opdracht van de stad Seattle en is bedoeld om de gemeente te informeren over mogelijke maatregelen om het gebruik van wegwerpplastic tassen en verpakkingsmateriaal van (fast)food terug te dringen. Het rapport geeft aanbevelingen die, wanneer ze worden opgevolgd, de negatieve impact van plastic tassen op het milieu en sociaal onwenselijke verschijnselen kunnen reduceren.

City of San José Single-Use Carryout Bag Fee Fiscal Analysis (2010). Herrera Environmental Consultants Inc., in opdracht van de milieuafdeling van San José

Dit onderzoek werd uitgevoerd in opdracht van de milieuafdeling van de Amerikaanse stad San José. Het is een fiscale analyse van de effecten voor consumenten, de stad en de bedrijven van verschillende manieren om het gebruik van de plastic tas terug te dringen.

European Environment Agency (EEA)

<http://www2.oecd.org/eco/inst/queries/>

Database van milieugerelateerde belastingen.

Analysis of levies and environmental impacts – final report (2002). Nolan ITU, in opdracht van Department of the Environment and Heritage of Australia

Dit Australische rapport is geschreven als voorbereiding op de behandeling van het onderwerp heffing op plastic tassen in de Australische politiek. In het rapport worden de mogelijkheden om het gebruik van plastic tassen terug te dringen en de effecten van heffingen over plastic tassen op het milieu behandeld.

De milieueffecten van de verpakkingenbelasting. CE (Committed to the Environment) Delft, in opdracht van het ministerie van Financiën (2010)

Op 1 januari 2008 is in Nederland een naar broeikasemissies gedifferentieerde verpakkingenbelasting geïntroduceerd. Doel is meer inkomsten te genereren voor de overheid maar ook om milieukosten van verpakkingsmaterialen tot uiting te laten komen.

Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van het ministerie van Financiën als evaluatie gericht op de klimateffecten van de verpakkingenbelasting. De verpakkingenbelasting is ingevoerd in 2008. In het rapport wordt aangegeven dat deze belasting tot nu toe een beperkt effect op de verpakkingenmarkt heeft. Geïnterviewden uit de handel die te maken hebben met de verpakkingen verwachten dat de effecten van de belasting beperkt zullen blijven, onder meer vanwege de beperkte financiële prikkel. In het rapport gaan geluiden op dat een (veel) hogere belasting substantiële invloed op de milieueffecten kan hebben.

Dordrecht Plastic Tas Vrij, <http://www.dordrechtplastictasvrij.nl>

ICIS chemical industry news, 25 januari 2011, 'Plastic converters complain to EU over Italy bag ban'

<http://www.icis.com/Articles/2011/01/25/9428931/Plastics-converters-complain-to-EU-over-Italy-bag-ban.html>

Kunststof en Rubber, 14 januari 2011, 'Supermarkten besparen half miljoen kilo plastic'

<http://www.kunststofonline.nl/nieuws/supermarkten-besparen-half-miljoen-kilo-plastic.html>

Life Cycle Assessment of Supermarket Carrier Bags (2011). Evidence Environment Agency, in opdracht van Environment Agency England.

Dit Britse onderzoek is gericht op de tassen die in Engelse supermarkten worden verkocht. Het geeft levenscyclusanalyses van verschillende typen tassen. Dit onderzoek vermeldt niets over effecten van een eventuele heffing.

Litter: a Global Challenge (2009). United Nations Environmental Programme

Initiatiefvoorstel Einde gratis draagtas

Master Environmental Assessment on Single-Use and Reusable Bags (maart 2010). ICF International, in opdracht van Green Cities California

Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van Green Cities California, een 'groen' samenwerkingsverband tussen 13 steden in Californië waaronder San Francisco, Los Angeles, San Jose, San Diego en Pasadena.

News 24, 14 maart 2011, 'Plastic bags to go - EU'
<http://www.news24.com/SciTech/News/Plastic-bags-to-go-EU-20110314>

Thompson, R.C., et.al. 'Our plastic age.' *Philosophical Transactions. The Royal Society. Biological Sciences* . (2009) 1973-

Thompson, R.C., et al. 'Review. Plastic, the environment and human health.' *Philosophical Transactions. The Royal Society. Biological Sciences*. (2009) 1, p. 1-14: 7

Trouw, 8 mei 2011, 'Plastic kan lucratieve bijvangst voor vissers worden'
<http://www.trouw.nl/tr/nl/4332/Groen/article/detail/2075209/2011/05/08/Plastic-kan-lucratieve-bijvangst-voor-vissers-worden.dhtml>

Washington Post

Geraadpleegd op 1 juni 2011, More than meets the eye. 'Paper or plastic?'
<http://www.washingtonpost.com/wp-dyn/content/graphic/2007/10/03/GR2007100301385.html?referrer=emailink>

World-o-meters, statistische informatie over de wereld, op basis van gegevens van onder meer de Verenigde Naties, de Wereldgezondheidsorganisatie, de Voedsel- en landbouworganisatie, OECD, etc. www.worldometers.info

Bijlage 1

Initiatiefvoorstel Einde gratis draagtas

Positief draagvlak verbod op verkoop en uitgifte plastic tassen

Marktonderzoek Veldkamp, 31-01-2011

Amsterdam - Een meerderheid van de Nederlanders (52%) zou het eens zijn met het door de overheid instellen van een verbod op de uitgifte en verkoop van plastic tassen door Nederlandse supermarkten, warenhuizen en andere winkels. Dit blijkt uit representatief onderzoek onder ruim vierhonderd Nederlanders dat Veldkamp uitvoerde in opdracht van Eco-tas en Gaathetzomee, organisaties die een bijdrage willen leveren aan duurzaamheid in de samenleving en aan het verminderen van de milieuproblematiek.

De uitkomsten van het onderzoek laten zien dat een kwart van de Nederlanders (gratis) plastic tasjes weigert bij de aankoop van producten en boodschappen. Veel mensen nemen in de winkel plastic tassen aan.

Plastic tassen schadelijk voor plant, mens en dier

Desondanks ondersteunt men de gedachte dat de verkoop en uitgifte van plastic tassen schadelijk is voor plant, dier en mens (58%). Gevraagd naar de actiebereidheid, is men bereid om extra moeite te doen om de milieugevolgen die veroorzaakt worden door de verkoop en uitgifte van plastic tassen tegen te gaan (84%). Nederlanders staan dus niet onverdeeld achter hun ogenschijnlijke omarming van de (gratis) plastic tas. Uit het onderzoek blijkt dat driekwart (ook) een eigen boodschappentas meeneemt naar de winkel. En degenen die dat niet doen willen wel, maar vergeten het vaak. Het opnieuw kunnen gebruiken van de eigen tas wordt als belangrijk motief naar voren gebracht.

'Gaat het zo mee?'

In een aanvullend experiment toetsten wij in samenwerking met een drogisterij in Nederland de bestendigheid van het aannemen van plastic tassen. Daarvoor is eerst in de winkel door Veldkamp geteld hoeveel plastic tassen gewoonlijk worden meegegeven. Een week later is op dezelfde dag, gedurende hetzelfde tijdsbestek opnieuw de uitgifte geteld, maar nu onder nadrukkelijke instructie aan het kassapersoneel dat ze bij de verkoop van producten uitsluitend "Gaat het zo mee?" mochten zeggen. De resultaten uit het onderzoek laten zien dat met de vraagstelling "Gaat het zo mee?" de uitgifte van plastic tasjes met bijna de helft afneemt (van 41% uitgifte tasjes in de reguliere situatie naar 23% uitgifte tasjes wanneer uitsluitend de vraag "Gaat het zo mee?" wordt gesteld). De vraag die winkelpersoneel aan de klant stelt bij de aanschaf van producten blijkt dus van invloed op de uitgifte van gratis plastic tassen.

Milieuvriendelijk gedrag als het weinig moeite kost

Uit het onderzoek blijkt verder dat Nederlanders zich vooral milieuvriendelijk gedragen als het weinig moeite kost. Twee op de drie Nederlanders noemen gemak als het belangrijkste motief. Desondanks liggen er naast dit persoonlijke aspect ook motieven aan dit gedrag ten grondslag die een collectief nut impliceren. De meesten doen het namelijk ook omdat het energie bespaart voor ons allemaal (62%) of omdat ze graag goed zorgen voor het milieu (58%). Maar natuurlijk speelt ook geld in deze kwestie een rol. Een flink aantal milieuvriendelijke gedragingen voelen Nederlanders direct in hun portemonnee, waardoor ze door geldbesparing gemotiveerd worden om dit te doen (60%).

Bijlage 2

Nieuwsberichten

Brussel, 17 mei 2011

Initiatiefvoorstel Einde gratis draagtas

Minder plastic tassen – raadpleging door de commissie

De Europese Commissie vraagt de mening van het publiek over de wijze waarop het gebruik van plastic tassen het best kan worden teruggedrongen. Is het bijvoorbeeld zinvol een prijs aan te rekenen of een belasting op te leggen voor het gebruik van plastic tassen, of zijn er andere opties zoals een verbod op EU-niveau. De Europese Commissie zal in deze raadpleging ook de vraag stellen hoe producten met een biologisch afbreekbare verpakking meer onder de aandacht kunnen worden gebracht en of de eisen ten aanzien van de biologische afbreekbaarheid van verpakkingen moeten worden aangescherpt. De online-raadpleging loopt tot augustus 2011.

Janez Potočnik, Europees Commissaris voor milieu verklaarde: *"Vijftig jaar geleden was het ondenkbaar dat we een tas slechts eenmaal zouden gebruiken – nu gebruiken we een plastic tas een paar minuten en vervolgens vervuilen ze het milieu jarenlang. Onze mentaliteit heeft echter een ontwikkeling ondergaan en nu is er sprake van een algemene wens voor verandering. Dat is de reden waarom we alle opties onderzoeken, met inbegrip van een Europees verbod op plastic tassen. Wij willen de mening weten van zoveel mogelijk mensen als aanvulling op onze wetenschappelijke analyses¹ zodat wij een beleid kunnen formuleren over dit probleem dat ons milieu aan het verstikken is."*

Het gebruik van plastic tassen terugdringen

Elk jaar verbruikt de doorsnee EU-burger ongeveer 500 plastic tassen en de meeste daarvan slechts eenmalig. De totale hoeveelheid plastic draagtassen die in Europa werd geproduceerd, bedroeg in 2008 3,4 miljoen ton, ofwel het gewicht van meer dan 2 miljoen auto's. Omdat plastic tassen zo licht en klein zijn, ontsnappen ze vaak aan afvalinzameling en komen ze in zee terecht, waar ze uiteindelijk pas eeuwen later worden afgebroken.

Sommige lidstaten hebben al actie ondernomen om het gebruik van plastic draagtassen omlaag te brengen door prijsmaatregelen, overeenkomsten met de detailhandel en een verbod op bepaalde soorten tassen. Op EU-niveau zijn er echter geen specifieke maatregelen. In maart 2011 bespraken de EU-ministers van milieu de gevolgen van plastic draagtassen voor het milieu en uit de door hen geformuleerde bezorgdheid bleek de behoefte aan doelmatige EU-maatregelen.

Biologisch afbreekbare verpakkingen meer onder de aandacht brengen

De raadpleging heeft ook tot doel meningen te vergaren over de vraag of de huidige eisen inzake de composteerbaarheid en biologische afbreekbaarheid in de [EU-Verpakkingsafvalrichtlijn](#) toereikend zijn. In deze richtlijn wordt geen duidelijk onderscheid gemaakt tussen biologisch afbreekbare producten die afbreekbaar zijn onder natuurlijke omstandigheden en composteerbare producten die alleen biologisch afbreekbaar zijn met behulp van industriële composteerinstallaties. Een verpakkingsproduct aanprijzen als biologisch afbreekbaar terwijl het in feite niet onder natuurlijke omstandigheden kan worden afgebroken, is misleidend en draagt bij aan de proliferatie van afval.

In de raadpleging worden meningen verzameld over de milieu-, sociale en economische effecten van maatregelen om de eisen betreffende de biologische afbreekbaarheid van verpakkingsproducten te verbeteren, met inbegrip van de zichtbaarheid van biologisch afbreekbare verpakkingen voor de consument.

Achtergrond:

De lange levensduur van plastic tassen betekent dat er nu alleen al in de Middellandse Zee zo'n 250 miljard plastic deeltjes met een totaalgewicht van 500 ton rondrijven. Deze deeltjes kunnen levende zeewezens die ze per ongeluk binnenkrijgen of die ze voor voedsel aanzien, verstikken. Plastic breekt af in minuscule deeltjes en kan bodem en waterlopen sterk vervuilen omdat het additieven kan bevatten zoals persistente organische verontreinigende stoffen.

Initiatiefvoorstel Einde gratis draagtas

Voor verdere informatie:

De raadpleging is toegankelijk op de volgende website:
http://ec.europa.eu/yourvoice/consultations/index_en.htm

Meer bijzonderheden over Richtlijn 94/62/EG betreffende verpakking en verpakkingsafval:
http://ec.europa.eu/environment/waste/packaging/index_en.htm

¹: <http://ec.europa.eu/environment/waste/studies/pdf/plastics.pdf>

Bron: website EU, persbericht van 17 mei 2011
<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/580&format=HTML&aged=0&language=NL&guiLanguage=en>

Brussel overweegt verbod plastic draagtassen

BRUSSEL - De Europese Commissie overweegt het weggeven van plastic wegwerptassen binnen de EU te verbieden. Eurocommissaris Janez Potočnik (Milieu) heeft dat maandag gezegd bij een bijeenkomst van de EU-bewindslieden voor Milieu. Namens Nederland is daarbij staatssecretaris Joop Atsma aanwezig.

Volgens Potočnik is het gebruik van plastic tassen sterk gestegen in de EU. De Europese Commissie wil een brede discussie met alle betrokkenen om te kijken hoe dit milieuprobleem kan worden gestopt kan worden. De eurocommissaris sluit een verbod niet uit, liet hij weten. (ANP)

Bron: Parool, 14-03-11

Zwaardere plastic tassen worden vaker gebruikt Eenmalig gebruikte plastic tasjes uiteindelijk slechter voor milieu

Volgens een rapport van het Environment Agency blijkt dat 'zwaardere' plastic tassen die vaker worden gebruikt een lagere carbon footprint (minder impact voor het milieu) hebben dan plastic tasjes die maar 1 keer gebruikt kunnen worden.

Lichtgewicht draagtassen voor eenmalig gebruik hebben de laagste carbon footprint per tas maar deze worden ook maar een keer gebruikt.

De populaire 'bags for life', die bij veel supermarkten verkrijgbaar zijn, moeten maar vier keer gebruikt worden om aan te tonen dat ze een lagere carbon footprint hebben dan lichtgewicht tasjes die maar 1 keer worden gebruikt. De zwaardere plastic tassen moeten 11 keer worden gebruikt voordat de carbon footprint lager is dan bij eenmalig gebruikte tassen.

Bron: Environment Agency, publicatiedatum: 11-3-2011

Collegebrief - Initiatiefvoorstel gratis draagtas van de Partij van de Dieren

Bestuursdienst



Afdeling **Beleid en Advies**
Onderwerp **Initiatiefvoorstel gratis draagtas**

Bezoekadres
Duinkerkenstraat 45

Postadres
Postbus 742
9700 AS Groningen

E-mailadres
miranda.pama@groningen.nl

Website
www.groningen.nl

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 12 99 Bijlage(n) -

Ons kenmerk MD 11.2714264

Datum - **9 SEP 2011** Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Groningen heeft de ambitie een duurzame en milieubewuste stad te zijn. Dit proberen we te realiseren door de burgers en ondernemers in onze stad te stimuleren zich zo duurzaam en milieubewust mogelijk te gedragen. Het hergebruiken van plastics en het terugdringen van het gebruik van plastics passen binnen deze ambitie. Met het oog daarop heeft de Partij voor de Dieren (PvdD) het initiatiefvoorstel "einde gratis draagtas" ingediend. De PvdD stelt voor om een 'taks' van 25 cent op de uitgifte van alle draagtassen in te stellen. Daarnaast stelt de PvdD voor om de winkeliers te verplichten om deze 'taks' op de kassabon te vermelden. Met deze brief informeren wij u over de mogelijkheid om een 'taks' in te stellen en over de wijze waarop we momenteel al invulling geven aan onze ambitie.

Allereerst willen we opmerken dat we het eens zijn met het doel van dit voorstel, namelijk het terugdringen van de hoeveelheid plastic afval, onder andere door het stimuleren van hergebruik van draagtassen. We hebben wettelijk gezien echter geen mogelijkheden om de voorgestelde belasting in te stellen. Ook kunnen we winkeliers niet verplichten om dit op de kassabon te vermelden. Zowel de landelijke wetgeving als onze gemeentelijke regelgeving bieden geen grondslag voor een dergelijke maatregel.

De staatssecretaris van I&M (Infrastructuur en Milieu) heeft in een brief van 25 augustus aan de Tweede Kamer ("Meer waarde uit afval") aangegeven bij afvalpreventie te willen bezien of het gebruik van plastic draagtassen in Nederland op basis van vrijwillige afspraken kan worden verminderd. Via bijvoorbeeld de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en/of de Koninklijke Vereniging voor afval- en reinigingsmanagement zullen wij de staatssecretaris steunen in het doel van vermindering of zelfs algehele afschaffing van de gratis draagtas. Steviger maatregelen dan vrijwilligheid

Collegebrief - Initiatiefvoorstel gratis draagtas van de Partij van de Dieren

Bladzijde 2
Onderwerp Initiatiefvoorstel gratis draagtas



zullen wij indien nodig bepleiten. Overigens zullen we bezien of we de betreffende MKB-bedrijven ook actiever kunnen betrekken bij dit thema.

We doen overigens al wel veel aan hergebruik van materialen en het terugdringen van het gebruik van plastics. Hieronder geven we een drietal acties op dit gebied weer.

Sinds 2009 delen we periodiek duurzame tassen uit aan stadjsers. Deze tassen, 'In plaats van plastic' genaamd, zijn gemaakt van jute, en kunnen veelvuldig gebruikt worden. De duurzame tassen vinden gretig aftrek onder de stadjsers, sinds het begin van de actie zijn er al 12.150 tassen uitgegeven.

Bij de verwerking van afval bij de Afvalbeheer Regio Centraal Groningen (ARCG) scheiden we het plastic afval van het overige afval. Het plastic wordt gesorteerd en van de grondstoffen worden weer nieuwe plastic verpakkingen of producten gemaakt. De plastic draagtassen die bij het afval terecht komen vallen hier ook onder, zodat daar uiteindelijk ook weer nieuwe producten zoals draagtassen van gemaakt kunnen worden. Op deze manier voorkomen we dat bruikbare plastics een afvalstof worden.

Binnenkort volgt er nog een voorstel om zwerfafval op scholen terug te dringen. Het gaat om een actie die schoolgaande kinderen moet stimuleren om hun drinken en lunch in een drinkbeker en lunchbox mee te nemen. Een steekproef heeft uitgewezen dat een deel van de schooljeugd hun drinken en lunch in wegwerpverpakking meebrengt. Door kinderen een drinkbeker en broodtrommel kado te doen proberen we ze bewust te maken van de gevolgen van hun consumptiegedrag. Daarnaast helpt deze actie om de afvalstroom in en rond scholen terug te dringen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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

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

Bespreekpunten GroenLinks bij collegebrief Afsluiting Westrandproject

Wij betreuren de voorgestelde afronding van het project Westrand zonder de realisatie van de Brede Groene Rivier (onderdeel van het Groenstructuurplan): een brede en robuuste verbinding van het Fochteloërveen met de Waddenzee, via de Drentse beken en het Reitdiep waarmee de natuurlijke verbinding tussen Waddenzee en het achterland kan worden hersteld. Onderwerpen voor het debat:

- welke inspanningen heeft het college voor realisatie BGR geleverd? Is het niet te vroeg de handdoek in de ring te gooien?
- hoe zijn initiatiefnemers als de milieufederatie en stichting het Groninger Landschap betrokken?
- welke alternatieven zijn er nog?
- wat is de toekomstvisie op het gebied, m.n. voor zover Groningen dat in eigen bezit heeft?

Collegebrief - Afronding Westrand project

•
•
•

Bestuursdienst



Telefoon (050) 367 83 14/ Wout Veldstra
Onderwerp Afsluiting Westrandproject

De leden van de raad van de gemeente
Groningen
te
GRONINGEN

Datum **7 JUL 2011**

Bijlage(n) div

Ons kenmerk RO 11.2634764

Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

In het kader van het Interregproject Planning in Urban-Rural Environments (PURE) is het Beheerplan Leegkerk-Dorkwerd opgesteld voor de implementatie van diverse maatregelen ter versterking van de kwaliteit van het landschap en cultuurhistorie in het gebied aan de westrand van de stad. Toen het PURE-project in 2006 werd afgesloten, hebben de deelnemende partijen in het Groningse projectdeel (de provincie Groningen, waterschap Noorderzijlvest en de gemeenten Zuidhorn en Groningen) besloten de uitvoering van het beheerplan gezamenlijk op te pakken en dat heeft geresulteerd in het project Westrand. Het Beheerplan is vastgesteld in de Raad (juni 2006) en vervolgens eveneens in de respectievelijke besturen van de betrokken overheidspartijen. Toen in 2008 de provinciale beleidsvisie "Stadsrand Groninger Ommelanden" werd vastgesteld is de Westrand daarin als een van de vier integrale gebiedsprojecten opgenomen, naast het Reitdiepgebied, de Woldstreek en het Tussengebied.

In de afgelopen jaren zijn in het kader van de uitwerking van dit gebiedsproject enkele voorstellen uit het Beheerplan uitgevoerd, mede dankzij de financiële steun van de Regio Groningen-Assen en het provinciale Regioteam Vitaal Platteland. Zo is er een nieuwe fietsbrug over het Aduarderdiep gerealiseerd en werd op de wierde van Dorkwerd aansluitend op de restauratie van de kerk en de uitbreiding van het kerkhof het groen opgeknapt, inclusief de herinrichting van de pastorietuin als een traditionele slingeruin.

Uw raad heeft in de afgelopen jaren, onder meer per motie bij de vaststelling van de Groenstructuurvisie aan ons verzocht om het concept van de Brede Groene Rivier in de realisering van de plannen voor de Westrand mee te nemen. Dit concept is door de natuurorganisaties in 2002 gepresenteerd. De gedachte is het herstel van een natuurlijke waterafvoer vanaf het Fochteloërveen langs de westrand van Groningen naar het Lauwersmeer. In een brede natuurlijke bedding moet ruimte gemaakt worden voor natuur in een dynamische waterstructuur, waarmee ook de daarbij behorende

Collegebrief - Afronding Westrand project

Volgvel 1

unieke biotopen hersteld kunnen worden. De terugkeer van de otter en de bever in het gebied moet daarmee mogelijk gemaakt worden.

Bij de aanleg van het grootschalige waterbergingsgebied in de Eelder- en Peizermaden is in de afgelopen jaren een brede waterrijke natuurzone in westelijke richting naar het Leekstermeer ingericht. De werkzaamheden, die in het kader van de herinrichting Peize en Roden zijn uitgevoerd, worden aan het einde van dit jaar afgerond. Feitelijk is daarmee in dit gebied de Brede Groene Rivier gerealiseerd. Vanaf het Leekstermeer loopt een gerealiseerde EHS-verbindingszone vervolgens via het Lettelberterdiep naar het noorden in de richting van het Lauwersmeer. Tevens wordt langs het Aduarderdiep nog een ecologische zone ingericht.

De uitwerking van het concept van de Brede Groene Rivier is in de praktijk van de Westrand tot nu toe niet mogelijk gebleken. Belemmerende factoren zijn de cultuurhistorische en archeologische waarden van het gebied, die de grootschalige vergraving van de slotenstructuur tot natuurlijke meanders in het stadsrandgebied onmogelijk maken. Het oorspronkelijke deltagebied van de Drentsche Aa is hier als gevolg van zee-inbraken in de vroege Middeleeuwen overdekt met een zeeklei-afzetting. De karakteristieke blokvormige kavelstructuur, waarmee het gebied vervolgens in cultuur werd gebracht, is op veel plaatsen in het stadsrandgebied bewaard gebleven en deze landschappelijke kwaliteit wordt ook door velen gewaardeerd.

Bovendien is tijdens de uitvoering van het Westrand-project uit gesprekken met de bewoners steeds gebleken, dat er vooral bij de resterende boeren in het gebied geen draagvlak voor de uitwerking van een waterrijk en natuurlijk landschap is. Ook is een voorstel om door middel van kavelruil de landbouwstructuur in het gebied te verbeteren niet door hen geaccepteerd. Als gevolg daarvan kunnen ook voorstellen om fiets- en wandelroutes in het gebied aan te leggen, niet uitgevoerd worden en ontbreekt zelfs de ruimte voor een volwaardige ecologische zone.

In verband met deze situatie hebben wij op 16 februari 2011 een bestuurlijk overleg georganiseerd, waarin het vervolg van het gebiedsproces is besproken. Daarbij is geconstateerd, dat de uitvoering van het idee van de Brede Groene Rivier in het Westrandgebied niet langer realistisch is en dat het met het oog op het gebrek aan voortgang daarnaast niet langer zinvol is, om het integrale gebiedsproces in het gebied nog langer voort te zetten. Een verslag van dit overleg voegen wij bij deze brief, evenals een overzicht van de actuele stand van zaken.

Enkele onderdelen van het Beheerplan zullen als zelfstandig project alsnog uitgevoerd kunnen worden. Zo zal het waterschap Noorderzijlvest langs het Aduarderdiep een natuurlijke oever realiseren als uitvoeringsmaatregel van de Kaderrichtlijn Water. De restauratie van de kerk van Leegkerk zal na de bouwvakantie starten. Aansluitend zal ook daar de wierde worden opgeknapt en er zal tevens een parkeerplaats worden aangelegd.

Collegebrief - Afronding Westrand project

Volgvel 2

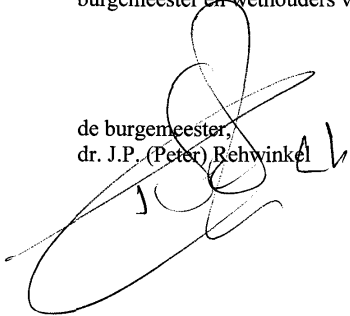
Het herstel van de groene inrichting van enkele waardevolle boerenerven kan mogelijk worden uitgevoerd met behulp van gelden, die door de provincie beschikbaar gesteld worden voor landschappelijke verbeteringen in de niet-krimpgebieden.

Gedurende de planvorming en de uitvoering van het gebiedsproject Westrand zijn de bewoners en met name de boeren in het gebied door middel van informatie- en discussiebijeenkomsten regelmatig op de hoogte gehouden. Daarnaast heeft er een klankbordgroep gefunctioneerd, waarmee de kernpunten in de uitwerking van de belangrijkste projectonderdelen besproken zijn. Wij zullen in samenwerking met de Stichting Oude Groninger Kerken op 6 juli in Leegkerk voor alle betrokkenen weer een informatiebijeenkomst organiseren. Daar zal de huidige stand van zaken in het gebiedsproject worden gemeld en aangegeven worden waarom, hoe en wanneer het project zal worden afgerond. Er zal tevens een perspectief worden gegeven op de resultaten die nog bereikt zullen worden, zoals het toekomstige gebruik van het gerestaureerde kerkje als bezoekerscentrum voor het gebied. De provincie heeft inmiddels de boeren in het gebied geïnformeerd.

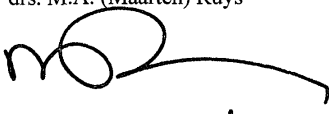
Wij hebben uw raad door middel van deze brief op de hoogte willen stellen van de huidige stand van zaken en de bestuurlijke inzet van de betrokken partijen bij de komende afronding van het gebiedsproject. Uiteraard zullen wij bij de afsluiting van het project aan het einde van het jaar een evaluatie en een meer uitgebreide verantwoording van het gehele gebiedsproces in de Westrand aan u voorleggen.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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



Collegiebrief - Afronding Westrand project

BIJLAGE

Afdeling : Projectmanagement

Onderwerp : BO Westrand
Datum : 16-02-2011
Aanwezig : Wethouder Haseloop (Gem. Leek), Wethouder Stol (Gem. Zuidhorn), DB- Lid Alma (Waterschap Noorderzijlvest), Mevr. Van Velden (Bestuur LTO-Noord), Wethouder Visscher (Gem. Groningen), dhr. van den Berg (Provincie Groningen), dhr. Veldstra, dhr. van Winsum (Gem. Groningen)
Afwezig : Gedeputeerde Hollenga (Provincie Groningen), dhr. Visser (Gem. Leek), dhr. Schuil (Gem. Zuidhorn)
Kopie aan :

Actie

- 1. Opening**
Wethouder Visscher opent de vergadering. Zij zet het doel van dit overleg uiteen: waar staan we, wat willen we realiseren, hoe beoordelen we de situatie.
Aangezien het vorig overleg eind 2009 is geweest en er inmiddels nieuwe bestuurders zijn aangeschoven, wordt besloten een voorstelrondje te houden.
- 2. Mededelingen**
Als aanvulling op de agenda wordt de stand van zaken van de renovatie van de kerk in Leegkerk toegevoegd, als punt L, bij de stand van zaken van de projecten in het beheer- en inrichtingsplan Leegkerk-Dorkwerd.
- 3. Verslag van het overleg van 10-11-2009**
Het verslag van het overleg van 10-11-2009 wordt door de aanwezigen goedgekeurd.
- 4. Algemene stand van zaken beheer- en inrichtingsplan Leegkerk-Dorkwerd**

Brede Groene Rivier

Wethouder Visscher zet de historie van het project kort uiteen. Ooit was het idee een 'Brede Groene Rivier' te realiseren. In de vorige bestuurlijke bijeenkomst is geconcludeerd, dat dit streefbeeld niet meer realistisch is.
Het concept van een brede groene rivier zal vanuit het oogpunt van waterberging voor het Waterschap Noorderzijlvest nog wel wenselijk zijn.

Europese subsidie

Mevr. van Velden van LTO-Noord vraagt of er Europees geld verloren gaat wanneer er wordt besloten niet actief in te zetten voor de 'kavelruil'. Dhr. Veldstra legt uit dat het Europees geld in de fietsbrug over het Aduarderdiep en het INTERREG-project zit. De andere subsidie's welke worden ingezet bij het beheer- en inrichtingsplan Westrand zijn van het Regiopark of komen uit de PLG-pot; daar zit geen EG-geld meer in.

De Stichting Oude Groninger Kerken heeft bij de uitvoering van de renovatie van het kerkje in Leegkerk ook geen Europees geld aangevraagd, wel subsidie die via de provincie onder LEADER valt.

Insteek integrale gebiedsontwikkeling

Dhr. van de Berg merkt op dat provincie Groningen voorstelt dat er in algemene zin gekeken moet worden wat realistisch en haalbaar is. Vanuit het gebiedsproces

Collegebrief - Afronding Westrand project

zullen ze graag willen inzetten op het afbouwen van de kavelruil.

Mevr. Alma merkt op dat het Waterschap Noorderzijlvest teleurgesteld is dat de insteek van de gebiedsontwikkeling integraal is geweest, maar dat de verschillende partners op dit moment afhaken. Het Waterschap Noorderzijlvest staat er dan alleen voor aangezien sommige maatregelen voor het Waterschap verplicht zijn. De KRW heeft een namelijk resultaatverplichtend karakter. Het Waterschap zal zich niet zomaar kunnen terugtrekken.

De gemeente Groningen meldt dat het niet haar intentie is om ieder voor zich verder te gaan, maar er is weinig kans meer om de zaken te realiseren zoals voorgesteld, o.a. door een tekort aan middelen en bereidheid bij de betrokkenen. De ontwikkeling gaan in een ander tempo dan voorzien (bv. bedrijventerrein Westpoort, Golfbaan Zeldenwind).

Wethouder Visscher stelt voor dat op projectniveau gekeken zal moeten worden of door samenwerking synergievoordelen te behalen zijn. Het is de gedachte het integrale project te laten 'inslapen'.

Toch is de visie niet van tafel, een deel van de projecten/activiteiten is/of kan worden uitgevoerd. De doelstellingen van de visie worden daarbij in het achterhoofd gehouden.

De provincie Groningen wil m.b.t. tot de inrichting van het Aduarderdiep wel meedenken. Op projectniveau zal gekeken kunnen worden of er mogelijkheden voor zijn.

5. Stand van zaken per project beheer- inrichtingsplan Leegkerk-Dorkwerd

De projectonderdelen van het Beheerplan Leegkerk-Dorkwerd worden vervolgens doorgenomen:

Projecten A/B/C (Fietsbrug, Dorkwerd, Leegkerk)

Valt niet veel over op te merken. Is al uitgevoerd of staat op het punt uitgevoerd te worden.

Project D. Inrichting EVZ- Leekstermeer- Reitdiep

- gedeelte Aduarderdiep; de bedoeling is daar een natuurvriendelijke ecologische oever te realiseren. Dit houdt een 10 meter brede strook in, welke voldoet aan het otterprofiel. Vanuit de KRW moet een gedeelte van de EVZ voor 2015 zijn uitgevoerd. Complicaties kunnen optreden bij het aankopen van de grond.

- gedeelte Zuidwending/Westpoort 2. Wethouder Visscher gaat er niet vanuit dat Westpoort 2 en golfbaan Zeldenwind op afzienbare termijn in ontwikkeling zullen gaan.

- gedeelte polder Oostwold. De polder Oostwold is door een investeerder aangekocht, de EVZ wordt voorzien in een eenvoudiger variant dan oorspronkelijk. Het waterschap moet vanuit de KRW voor 2015 zijn EVZ-maatregelen uitgevoerd hebben. Overigens is de realisatie van ecologische oevers in het kader van de KRW niet locatie gebonden. Het is mogelijk redelijk flexibel te zijn met de uitvoering de van de ecologische oevers.

Project E. Kavelruil

De kavelruilcoördinator geeft in zijn rapportage aan dat hij weinig mogelijkheden ziet de kavelruil vlot te trekken. We hebben te maken met oververhitte grond door

Collegebrief - Afronding Westrand project

de nabijheid van de stad Groningen. Mevr. van Velden van LTO oppert dat kavelruil met een clause een mogelijke optie is. Dit is al eens voorgesteld aan de boeren. In totaal is er vier keer met alle boeren gesproken, waarvan twee keer door de kavelruilcoördinator.

Project F. Aanleg fiets- en voetpaden

Beperkt mogelijk gezien de problemen met de kavelruil. Een mogelijkheid wordt gezien voor een fietspad langs het Aduarderdiep (westzijde). Er zal gekeken moeten worden of dit te realiseren valt in combinatie met een nieuwe ontsluitingsweg voor Aduard. Wethouder Visscher benadrukt dat als één van de partijen iets wil doen in het gebied, deze even contact zoekt met de andere partijen voor eventuele afstemming en synergiekansen.

Project G. Aanleg struinpaden

Zien de betrokken geen mogelijkheid voor, in verband met de kavelruil.

Project H. Aanleg recreatieve voorzieningen

Op het voormalig slibdepot wil de stichting Kwartiermakers graag een prehistorische wierde nabouwen. Op dit moment wordt er een businesscase opgesteld of te kijken of het haalbaar is. De grond is in eigendom van de provincie Groningen. De gemeente Groningen is niet de belangrijkste partij in deze ontwikkeling, maar voor de verkeersconsequenties komt de gemeente Groningen wel in beeld.

Project I. Opknappen boerenerven

In de regio Middag-Humsterland staan veel boerenerven op de nominatie opgeknapt te worden. In de Westrand zijn een aantal boerenerven die een verbeteringslag zouden kunnen gebruiken. De provincie geeft aan, dat de provinciale cofinanciering voor de boerenerven tot 2012 is volgeboekt. Mogelijk kan vanuit de regio Groningen-Assen, in samenwerking met Landschapsbeheer en het Regiopark, enkele boerenerven opgeknapt worden.

Project J. Gebiedsfonds voor beheer

Wordt de betrokken partijen als niet voor de hand liggend aangemerkt.

Project K. Mestvergister.

Het faciliteren van een mestvergister bij de CSM is door de gemeente Groningen opgenomen in het Masterplan Groningen Energieneutraal.

Project L. Rondon Leegkerk

Het kerkje van Leegkerk staat op de planning verbouwd te worden tot bezoekerscentrum, waarbij ook de 'buurtfunctie' een rol speelt. Op dit moment is de monumentenvergunning bij de gemeente Groningen in behandeling.

6. Conclusie

Er wordt geconcludeerd dat de betrokken partijen het jammer vinden dat de plannen niet door kunnen gaan zoals ze oorspronkelijk zijn ingestoken. Desondanks blijven wij de gebiedsvisie als uitgangspunt nemen. Het waterschap Noorderzijlvest heeft veel moeite met de ontstane situatie. Wethouder Visscher stelt voor, zover het mogelijk is, de onderdelen op zichzelf op te pakken. We spreken af dat men elkaar opzoekt, mocht er een van de partijen een projectonderdeel entameren.

7. Verdere stappen/communicatie

Voorgesteld wordt om een voorlichtingsbijeenkomst te organiseren, waarin verteld wordt dat het gebiedsproces gaat stoppen, welke projecten er wel- en niet gerealiseerd worden.

Collegebrief - Afronding Westrand project

seerd zijn, welke projecten nog op stapel staan. De gemeente Groningen neemt het initiatief hiervoor.

Gem. Groningen

Het stoppen van de kavelruil wordt in een apart traject gecommuniceerd met de betrokken partijen (klankbordgroep). De provincie neemt het initiatief hiervoor.

Provincie Groningen

8. Rondvraag/sluiting

Wethouder Stol benadrukt in de rondvraag dat het goed is dat we elkaar over de situatie hebben gesproken, maar dat we elkaar ook moeten blijven opzoeken bij de uitvoering.

Wethouder Visscher bedankt iedereen voor zijn of haar aanwezigheid en inbreng en sluit het bestuurlijk overleg.

Collegiebrief - Afronding Westrand project

Gebiedsproject Westrand: situatie per juni 2011

Inleiding

In het voorjaar van 2002 is door de besturen van de Provincie Groningen en de Gemeenten Leek, Zuidhorn en Groningen een gezamenlijke visie vastgesteld voor de landschappelijke ontwikkeling aan de westrand van de stad: *De Leegte Gekoesterd*, als uitwerking van het Provinciaal Omgevingsplan (POP). De visie richt zich op het versterken van de natuur, behoud en versterking van het landschap, versterking van de landbouw als economische drager van het open landschap en aanpassing van de waterstructuur. Voor de uitvoering van onderdelen die niet in bestaande of toekomstige (ruimtelijke) plannen passen is een Interregproject PURE (*Planning for Urban-rural River Environments*) uitgevoerd. Het project is uitgevoerd tussen 2002 en 2006.

Een onderdeel van het project behelsde het opstellen van een beheer- en inrichtingsplan voor het gebied Leegkerk – Dorkwerd. Het gaat om een duurzame instandhouding van het gebied; in nauw overleg met bewoners en gebruikers (landbouwers) zijn de mogelijkheden voor toekomstig functioneren van het gebied met behoud van cultuurhistorische, landschappelijke en ecologische waarden onderzocht, waarbij de gewenste kwaliteiten geïnventariseerd, besproken en vervolgens zijn uitgewerkt in een raamplan. Op basis van dat plan zijn vervolgens subsidies aangevraagd bij de Regio Groningen-Assen en de provincie (Programma Vitaal Platteland).

Aanpak

De procedure om te komen tot het inrichtingsplan beruiste op actieve participatie van alle betrokkenen. Het proces is gestart met een algemene informatiebijeenkomst in december 2004, waar de werkwijze en de uitgangspunten zijn toegelicht. Vervolgens zijn de wensen en ideeën van de participanten middels enquêtes en interviews in beeld gebracht. Daarbij zijn de boeren in het gebied individueel benaderd door DLV (de voormalige dienst Landbouwvoorlichting); de bewoners en omwonenden waren door hun respectievelijke organisaties vertegenwoordigd in een klankbordgroep. De resultaten van deze verkenning zijn als volgt worden samengevat:

- Het behoud van de openheid en de landschappelijke kwaliteit wordt door alle betrokkenen als belangrijk ervaren.
- De positie van de landbouw is van groot belang voor het behoud van het karakter van het gebied. Inzet van diverse instrumenten, waaronder kavelruil, is gewenst om verdere verrommeling in de stadsrand te voorkomen.
- De aanleg van nieuwe routestructuren voor wandel- en fietspaden is gewenst, maar bij voorkeur langs bestaande en voormalige tracés en niet over landbouwgronden.
- Uitbreiden van de waterstructuur door het opengraven van voormalige meandering en de aanleg van nieuwe watergangen is ongewenst vanwege de landschappelijke en archeologische waarden.
- Reguliere financiering is beperkt beschikbaar; daarom is de ontwikkeling van aanvullende geldstromen en onderzoek naar de mogelijkheden voor specifieke fondsvorming gewenst.
- Oplossing van de verkeersproblematiek (sluipverkeer; oversteekbaarheid Friese Straatweg; sluiting brug Dorkwerd) wordt door de bewonersgroepen en de landbouwers als cruciaal ervaren.

Het Beheer- en inrichtingsplan bevat een aantal concrete maatregelen, die in de afgelopen jaren in de vorm van afzonderlijke projecten opgepakt zijn. Bij de uitvoering is gestreefd naar een optimale afstemming en samenwerking tussen de betrokken partijen (Provincie, waterschap Noorderzijlvest en de gemeenten Zuidhorn, Leek en Groningen) in een integrale aanpak. In verband daarmee is ook de verantwoordelijkheid voor de verschillende projecten verdeeld over de partijen (zie bijlage). Enkele projectonderdelen zijn inmiddels afgerond; de wierde Dorkwerd is opnieuw ingericht, de fietsbrug bij Leegkerk is gereed. Binnenkort wordt gestart met de verbouw van de kerk in Leegkerk, inclusief het opknappen van het kerkhof. Als gevolg van diverse ongunstige ontwikkelingen is de realisering van de provinciale ecologische verbindingzone langs de Zuidwending en het Aduarderdiep langs het gekozen voorkeurstacé echter onwaarschijnlijk geworden.

Collegebrief - Afronding Westrand project

In het inrichtingsplan zijn de tracé's voor een tweetal halfverharde struipaden opgenomen en een route voor een fietspad. Deze routes zijn nog niet gerealiseerd omdat de meeste boeren geen nieuwe routes wensen in het gebied en er zo geen ruimte voor deze structuur kan worden gemaakt.

Facilitering agrarische sector

In het Beheer- en inrichtingsplan is specifiek aandacht besteed aan de situatie van de landbouw. De agrarische structuur en de verkaveling is op dit moment erg versnipperd. In het zuidelijk deel zitten enkele kleinere bedrijven, hobbyboeren en particuliere eigenaren; in het noordelijke deel van het plangebied (boven de Friesestraatweg) zit een aantal economisch rendabele, perspectiefvolle bedrijven met een groei-behoefte. Moderne landbouw is daar mogelijk, op voorwaarde dat er ruimte komt om te groeien. In het plan wordt voorgesteld, om met een kavelruilproces de voorwaarden voor optimale bedrijfsontwikkeling te realiseren. Door één bedrijf te verplaatsen naar het zuidelijk gebied (of buiten het plangebied) ontstaat daar ruimte voor. De kavelruil zou de volgende resultaten kunnen opleveren:

- Stimuleren van de landbouw door verbeterde verkaveling in het gebied
- Verbeteren van het landschap: herstel landschappelijke waarden en toevoegen recreatieve elementen (wandelen- en fietspaden) in het agrarische landschap
- Opzetten van een manier van beheer die ook iets oplevert voor de boeren en de ondernemers in het gebied.

Omdat uit de interviews en daarop volgend nader overleg bleek, dat er bij de boeren belangstelling is voor deze facilitering, is er door de provincie een kavelruilcoördinator ingezet, die de concrete mogelijkheden in kaart heeft gebracht door middel van persoonlijke consultatie van betrokkenen. Een aantal agrariërs houden hun grond echter vast in de hoop, dat deze alsnog wordt opgekocht voor woningbouw of voor andere functies. Intussen zijn vooral in het zuidelijk gebied percelen verkocht aan particulieren, waardoor het risico van verrommeling in het landschap daar sterk toeneemt. Door de gemeente Groningen kan (in beperkte mate) eigen grond inbrengen om het ruilproces te bevorderen; er is ruim 70 ha in eigendom. De gemeente heeft in het noordelijk deel een bedrijf aangekocht, maar door omstandigheden zal deze grond voorlopig niet geleverd kunnen worden. De gemeente heeft steeds aangegeven, dat deze grond in de vorm van langjarige pacht beschikbaar kan komen. Dit geldt ook voor diverse verspreide percelen in het gebied, die bij de gemeente in bezit zijn. Het is uit het inrichtingsmodel gebleken dat met het gebruik van deze gronden een passend ruilplan te maken is.

In het noordelijk deel zijn in de afgelopen jaren enkele grondtransacties geweest, waarbij grond beschikbaar kwam voor de blijvende agrariërs. Het zuidelijk deel van het gebied is in landbouwkundig opzicht in een stilstandssituatie beland. Daarbij is gebleken dat de huidige eigenaren niet bereid zijn de grond tegen agrarische waarde in te brengen in een kavelruil.

Over het beheer en onderhoud van het landschap en met name de financiering daarvan, zijn diverse discussies met de betrokken boeren gevoerd, waarbij diverse uitvoeringsvarianten aangereikt zijn. Deze hebben echter geen concreet resultaat opgeleverd. Wellicht kan er op termijn worden aangesloten bij een proefproject voor landschapsbeheer, dat in het kader van het Regiopark in 2011 wordt opgestart in het Westerkwartier.

Conclusie

Het kavelruilproces is ondanks herhaald overleg tussen de betrokken overheden in de afgelopen jaren niet op gang gekomen, ook niet na het besluit van november 2009 om de provincie als trekker van het ruilproces aan te wijzen. Zowel van de zijde van de gemeente Groningen als bij de provincie is er geen bereidheid en inmiddels ook steeds minder mogelijkheden, om in het gebied te investeren. Daarmee is de realisering van de wandel- en fietsstructuur, zoals die was beoogd in het Beheerplan Leegkerk-Dorkwerd, ook verder niet mogelijk. Op beperkter schaal is in overleg met de betrokken eigenaren de inrichting van enkele kleine landschapselementen wellicht nog haalbaar. De voorgestelde subsidie voor het opknappen van enkele boerenerven kan wellicht in combinatie met een dergelijke regeling in Middag-Humsterland en het Reitdiepgebied uitgevoerd worden door de provincie.

Collegebrief - Afronding Westrand project

Langs de oostelijke oever van het Aduarderdiep zal voor 2015 door het waterschap een ecologische oever van 10 meter breed worden gerealiseerd in het kader van de uitvoering van ecologische maatregelen in de Kaderrichtlijn Water (gebiedsplan Matsloot). Langs de Zuidwending zal het aanleggen van een dergelijke oever echter vooralsnog niet plaatsvinden; de realisatie was hier niet opgenomen in het Beheerplan, maar gekoppeld aan de aanleg van de tweede fase Westpoort en de golfbaan Zeldenwind. Beide plannen hebben op dit moment een zeer onzeker perspectief. Daarnaast kan er mogelijk een recreatief/culturele bestemming gevonden worden voor het slibdepot aan het Aduarderdiep als gevolg van een initiatief van een cultuurhistorische vereniging, die er een 'voorbeeldwiede' wil realiseren. In de loop van 2011 zal blijken of dit initiatief financieel en praktisch haalbaar is.

Bestuurlijke afstemming

In bestuurlijk overleg op 16 februari 2011 is besloten, de lopende projectonderdelen voor zover mogelijk af te ronden en voor de overige onderdelen van het Beheer- en inrichtingsplan initiatieven van derden af te wachten.

Collegebrief - Afronding Westrand project

Bijlage

Stand van zaken projectonderdelen Beheerplan Leegkerk-Dorkwerd

a. Fietsbrug Leegkerk	(gemGr)	<i>uitgevoerd en financieel afgerond</i>
b. Herstel wierde Dorkwerd	(gemGr)	<i>uitgevoerd</i>
c. Herstel wierde Leegkerk	(gemGr)	<i>start binnenkort; financieel geregeld</i>
d. Inrichting EVZ Leekstermeer- Reitdiep;		
- gedeelte Aduarderdiep	(watersch.)	<i>wordt in 2012 uitgevoerd</i>
- gedeelte Zuidwending	(gemGr)	gekoppeld aan golfbaan; geen zicht op realisatie
- gedeelte Westpoort 2	(gemGr)	gekoppeld aan bestemmingsplan; uitvoering onzeker
- gedeelte polder Oostwold	(watersch.)	<i>wordt in 2012 door waterschap uitgevoerd</i>
e. Kavelruil	(prov.)	niet realiseerbaar
f. aanleg fiets- en voetpaden		gekoppeld aan kavelruil; zeer beperkt uitvoerbaar
g. aanleg struinpaden		wellicht beperkt mogelijk in bestaande situatie
h. aanleg recreatieve voorz.	(gemGr)	op 1 lokatie mogelijk
i. opknappen boerenerven		<i>mogelijk uitvoerbaar binnen prov. regeling</i>
j. Gebiedsfonds voor beheer		niet realiseerbaar
k. Faciliteren mestvergister	(gemGr)	<i>wordt uitgewerkt in kader van Energieplan</i>

De Regiopark organisatie heeft subsidie toegezegd voor de projectonderdelen a. tem d. en i, maar daarbij ten aanzien van d. de voorwaarde gesteld, dat de verbreding van het Aduarderdiep moet doorgaan. In overleg met de Regio-organisatie is inmiddels de balans opgemaakt en op basis van de uitkomst van het bestuurlijk overleg kan worden afgesproken, hoe er financieel wordt afgehecht. In het kader van het PLG-programma is in 2008 subsidie aangevraagd, maar deze is niet behandeld. Een nieuwe subsidie-aanvraag is 2010 ingediend. De realisatiekans is echter gering in verband met de beperkte budgetten en een aangepaste prioritering, waarin recreatie niet meer past.

**Bespreekpunten Partij voor de Dieren bij collegebrief
Gebruik gif door gemeente**

- op 16 september heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen waarmee het niet- economisch gebruik van glyfosaat wordt verboden. Dat betekent dat het gebruik van Roundup door gemeenten en particulieren wordt verboden. Glyfosaat is namelijk slecht voor het milieu. Voor de Partij voor de Dieren is dit een reden om onmiddellijk met het gebruik van Roundup te stoppen.
- Het feit dat dit middel lang getolereerd is, maar nu verboden wordt, impliceert dat ook andere bestrijdingsmiddelen wellicht op langere termijn verboden zullen worden. De gemeente lijkt niet buitensporig veel te gebruiken, maar het spuiten van gif in het milieu is natuurlijk slecht voor mens, dier en plant. De Partij voor de Dieren vindt het nieuws rondom Roundup een reden om nog sneller over te schakelen naar een wijze van groenbeheer zonder enig gebruik van gif.
- In de collegebrief van 4 augustus staat verder dat voor het bestrijden van "ongedierte" zowel buiten als binnenshuis Imidacloprid wordt gebruikt, een neonicotine insecticide waarvan uit wetenschappelijk onderzoek is komen vast te stellen dat het een belangrijke oorzaak is voor de massale sterfte van honingbijen, wilde bijen en hommels. Wij zijn van mening dat het gebruik van dit gif onmiddellijk gestopt moet worden.
- Hoe kijken de andere fracties hier tegenaan?

Groet,

Kirsten

Collegebrief - Gebruik bestrijdingsmiddelen gemeente Groningen

Bestuursdienst



Afdeling **Beleid en Planning**
Onderwerp **Gebruik gif door gemeente**

Bezoekadres
Duinkerkenstraat 45

Postadres
Postbus 742
9700 AS Groningen

E-mailadres
thewis.wits@groningen.nl

Website
www.groningen.nl

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 10 30 Bijlage(n) -

Ons kenmerk MD 11.2694758

Datum - 4 AUG 2011 Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

In uw vergadering van 30 maart 2011, bij de bespreking van agendapunt 8b. "Van kop tot staart" (dierenwelzijn in Groningen), hebben wij u toegezegd u schriftelijk te zullen informeren over het gebruik van bestrijdingsmiddelen door de gemeente Groningen.

Het niet-chemische onkruidbeheer is in 1985 geïntroduceerd en in 1992 volledig tot uitvoering gekomen. Het betekent dat de gemeente bij de bestrijding van onkruid vrijwel geen chemische bestrijdingsmiddelen meer toepast. De inwoners van de stad zijn hierover overwegend positief: ondanks de aanwezigheid van onkruiden in de verharding wordt de straat vaak als schoon ervaren. (zie ook raadsbrief 2010: MD 09.2116584) Ruim tweederde van de inwoners wil niet dat de gemeente chemische bestrijdingsmiddelen gaat gebruiken om ervoor te zorgen dat het onkruid sneller van de straat wordt gehaald. De door de gemeente gehanteerde milieuvriendelijke aanpak wordt gewaardeerd.

Ons beleid blijft gericht op uiterste terughoudendheid bij en het verder terugdringen van het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen bij onder meer onkruid- en plaagdierbestrijding. Belangrijk criterium bij het gebruik is het ontbreken van andere middelen die vergelijkbaar effectief zijn. Indien noodgedwongen wel van bestrijdingsmiddelen gebruik wordt gemaakt, worden de omstandigheden voor gebruik dusdanig gecontroleerd dat mogelijke ongewenste neveneffecten door verspreiding tot een minimum wordt beperkt.

In de openbare ruimte wordt in beperkte mate gebruik gemaakt van bestrijdingsmiddelen. Round-up, met als werkzame stof glyfosaat –werkzame zouten-, wordt gebruikt voor bestrijding van de berenklaauw en in

Collegebrief - Gebruik bestrijdingsmiddelen gemeente Groningen

Bladzijde
Onderwerp

2
Gebruik gif door gemeente



uitzonderlijke gevallen voor bestrijding van stobben. Op jaarbasis gaat het om ca. 45 liter.

Op sportcomplexen (met uitzondering van zwembaden en recreatiegebieden) werden verhardingen onkruidvrij gehouden door gebruik van Round-up toegepast via de DOB-methode (Duurzaam Onkruid Beheer). Hierbij wordt selectief gespoten. Het toezicht wordt uitgevoerd door de AID met controle op weersomstandigheden, uitspoelrisico's en hoeveelheden. In één werkgang werd ca. 1 liter per hectare toegepast. (Jaarlijks twee werkgangen). Achtergrond hiervan was de grote variëteit aan verharding op sportparken waarbij vanuit beheeroptiek is gekozen voor één methode. Inmiddels hebben wij besloten dat met ingang van 1 juli van dit jaar verhardingen uitsluitend onkruidvrij worden gehouden door middel van in hoofdzaak borstelen.

Sportvelden van natuurgras worden selectief bespoten met Brabantmix, werkzame stof MCPA/MCPP –werkzame zuren-, gericht op onkruidbestrijding in het gras. Deze toepassing is noodzakelijk om de sporttechnische kwaliteit te kunnen borgen. Het gebruik ervan voor 50 velden (ca. 36 hectare) is ca. 6.2 liter per hectare. (totaal ca. 225 liter). Toepassing ervan wordt in tijd en plaats gecontroleerd.

Op begraafplaatsen is nog altijd een groot aantal 'halfverhardingspaden' in gebruik. De toplaag hiervan is fijn grind, waarin onkruid goed kan groeien temeer omdat de paden weinig belopen worden. Bij veranderingen en vernieuwingen worden hoofdpaden in asfalt uitgevoerd en liggen tussen de grafrijen graspaden. De onkruidbestrijding op 'halfverhardingspaden' vindt plaats door het gebruik van Round-up via de DOP-methode. Ook algengroei op grafmonumenten wordt chemisch bestreden. Het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen in deze situatie is nodig om een verantwoorde uitstraling te kunnen bewerkstelligen.

Van de totale oppervlakte van de begraafplaatsen van ca. 65 ha worden op ca. 4.6 ha chemische bestrijdingsmiddelen toegepast. In één werkgang wordt ca. 1 liter per hectare toegepast. Op jaarbasis gaat het dan om ca. 9.2 liter.

Voor een goed begrip over hoeveelheden kan de navolgende vergelijking worden getrokken.

Onkruidbestrijdingsmiddelen zijn voor de particulier verkrijgbaar in onder andere een tuincentrum. Geadviseerd gebruik is gemiddeld ca. 5 liter bestrijdingsmiddel per hectare (generieke toepassing).

Bij gebruik onkruidbestrijdingsmiddelen via de DOB-methode (selectieve toepassing) is er sprake van ca. 1 liter per hectare.

De gemeente kent ca. 1500 hectare verharding, groen, begraafplaatsen en sportcomplexen. Bij een verbruik ca. 280 liter op jaarbasis (specifieke en

Collegebrief - Gebruik bestrijdingsmiddelen gemeente Groningen

Bladzijde 3
Onderwerp Gebruik gif door gemeente



selectieve toepassing) is er sprake van een gemiddeld gebruik van bestrijdingsmiddelen van ca. 0.186 liter per hectare.

Bij beantwoording van raadsvragen door de PvdD over het gebruik van bestrijdingsmiddelen tegen knaagdieren in maart van dit jaar (MD 11.2541879), zijn wij al uitgebreid ingegaan op de beperkte risico's van verspreiding bij de toepassing van ongediertebestrijdingsmiddelen in lokaas. Sinds 2007 werkt de gemeente volgens de richtlijnen van IPM (Integrated Pest Management). Hierbij ligt het accent op preventie en vermindering van het gebruik van bestrijdingsmiddelen. Dit heeft een vermindering van het gebruik opgeleverd bij de bestrijding van vooral knaagdieren, wespen en mieren.

Op dit moment is er nog sprake van gebruik van bestrijdingsmiddelen binnen én buiten (Bromadiolon –knaagdieren- ca. 85 kg; Permethrin en Imidacloprid –insecten- ca. 95 kg) van in totaal ca. 180 kg op jaarbasis.

Voor gebruik van bestrijdingsmiddelen binnenshuis (Difethialon –knaagdieren- ca. 153 kg; Bendiocarb, Imidacloprid en Cyfluthrin –insecten- ca. 12 kg) is er sprake van in totaal ca. 165 kg op jaarbasis.

Concluderend zijn wij van mening dat de hoeveelheid gebruikte stoffen in relatie tot de omvang van onze gemeente beperkt is. Het gebruik ervan vindt zorgvuldig plaats met het oog op verspreidingsrisico's en ongewenste neveneffecten. Wij blijven alert op mogelijkheden om de hoeveelheden gebruikte bestrijdingsmiddelen terug te dringen.

Wij verwachten u hiermee, in het licht van de gevoerde raadsdiscussie, afdoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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

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

Bijlage - Stand van zaken Tramcommissie

Griffie



Onderwerp Stand van zaken tramcommissie

aan de leden van de raadscommissie B&V

GRIFFIE	
reg.nr.	GR 11.2758526
ingek.	28 SEP. 2011
class.	2.07.55
te beh. door:	GR
kopie gez. aan:	

Telefoon 050 367 77 27

Bijlage(n)

Ons kenmerk GR 11.2758526

Datum 28-09-2011 Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte raadsleden,

Inleiding

De regi tram is een majeur project. Het is van groot belang hier als gemeenteraad grip op te krijgen en te houden, met name gedurende de aanbestedingsprocedure. Bij raadsbesluit van 16 februari 2011 heeft u een tramcommissie ingesteld. Voor de doelomschrijving en de werkwijze van de commissie verwijst de commissie naar het door u genomen besluit dat in een bijlage is opgenomen.

Sinds de instelling van de tramcommissie is de commissie twee keer bijeen geweest, waarbij de vraag over de invulling van de rol van de tramcommissie centraal heeft gestaan. Daarnaast heeft een gesprek plaatsgevonden met wethouder Dekker, en heeft de tramcommissie een bezoek gebracht aan het projectbureau Regiotram. Tot slot heeft de commissie een rondje gemaakt langs de fracties om na te gaan welke verwachtingen en wensen er leven over de activiteiten en rol van de tramcommissie. Met deze brief willen we u op de hoogte brengen van de inhoud van deze bijeenkomsten en gesprekken. Daarnaast willen we u een voorstel doen over het vervolg.

Bijeenkomsten tramcommissie tot dusver¹

23 maart 2011

De tramcommissie is voor het eerst bijeen geweest op 23 maart 2011. Op basis van het instellingsbesluit is geconcludeerd dat om zicht te krijgen op het besluitvormingstraject een geupdate route-tijd-tabel nodig is, ook om te bepalen op welke momenten de gemeenteraad aan zet is. Ook moet duidelijk worden waar de risico's liggen. In verband met beide elementen is besloten het Projectbureau Regiotram uit te nodigen voor een vervolgbijeenkomst. Om zicht te krijgen op de verwachting en wensen van de raad, besluit de tramcommissie een rondje te maken langs de fracties.

4 juli 2011

Het Projectbureau Regiotram is aanwezig om inzicht te geven in de aanbestedingsprocedure: waar staan we en wat kunnen we als raad nog voor invloed uitoefenen? Complexiteit in de procedure is de strikte geheimhouding ten aanzien van bepaalde onderdelen van de procedure. De directeur van het Projectbureau geeft aan er belang aan te hechten de

¹ Conform het instellingsbesluit stuurt de tramcommissie u hierbij ook de verslagen van de bijeenkomsten. Zie hiervoor de bijlagen.

Bijlage - Stand van zaken Tramcommissie

Volgvel 1

Onderwerp Stand van zaken tramcommissie



gemeenteraad nauw te betrekken in de procedure, maar dit pas te willen doen nadat ook het college hier mee heeft ingestemd. Namens het college is een directeur van RO/EZ aanwezig bij het gesprek. Afsproken is dat wanneer er door de tramcommissie gesproken wordt met ambtenaren of instellingen die onder het college ressorteren, de gemeentesecretaris hiervan op de hoogte wordt gebracht en een keuze gemaakt kan worden iemand namens het college af te vaardigen bij een bespreking.

31 augustus 2011

Op 31 augustus heeft een delegatie van de tramcommissie in aanwezigheid van het Projectbureau Regiotram gesproken met wethouder Dekker. Het is van groot belang de raad goed te betrekken bij de besluitvorming over de tram, hetgeen wel een complex vraagstuk is in de periode tot de gunning van het project op basis van de nu gestarte Europese aanbestedingsprocedure (nog zo'n 13,5 maand). Dit traject kent naar de aard van de procedure veel vertrouwelijke elementen. De nu opgerichte tramcommissie is een novum en het is zoeken naar de precieze invulling. Een geupdate route-tijd tabel is nodig om te kunnen zien welke besluitpunten/momenten er aan komen; deze route-tijd tabel dient ook in te zoomen op de periode van de aanbestedingsprocedure. De wethouder geeft aan een situatie voor zich te zien waarbij de tramcommissie en de stuurgroep zo gelijk als mogelijk optrekken: als een document aan de stuurgroep wordt gepresenteerd, wordt het gelijktijdig of kort erop ook aan de tramcommissie gepresenteerd die vervolgens een advies kan uitbrengen richting de raad. In de commissie Beheer & Verkeer kunnen de documenten kort erop dan, inclusief het advies van de tramcommissie, worden besproken.

Rondje langs de fracties

Op maandag 12 september en maandag 19 september heeft een delegatie van de tramcommissie een bezoek gebracht aan alle raadsfracties. Tijdens deze bezoeken hebben zowel de *wat*-vraag als de *hoe*-vraag centraal gestaan: *wat* moet het aandachtsgebied van de tramcommissie zijn en *hoe* moet de tramcommissie werken? In de bijlages staat een samenvatting opgenomen van de genoemde suggesties per fractie. Het totaalbeeld leidt tot de volgende onderwerpen:

- Hoe ziet het besluitvormingstraject er vanaf nu uit? Wanneer kan de raad nog invloed uitoefenen? Wat zijn de gevolgen op enig moment als de raad besluit door te gaan met de aanleg van de tram of hier juist van af te zien? Welke financiële gevolgen heeft dit? Welke andere gevolgen zijn er?
- Op welke manier zijn de besluitvorming in de provincie en de besluitvorming in de raad aan elkaar gelinkt? Als we nu de voorbereidingen treffen voor een regiotram, en de provincie stemt uiteindelijk niet in met het besluit de regio in te rijden, welke opties hebben we dan nog?
- Welke risico's zijn er nu nog? Hoe worden de risico's in het contract verdeeld tussen de publieke partijen en de private partijen?
- Welke lessen kunnen we trekken uit de projecten in Edinburgh, Bremen, Amsterdam en Den Haag?

.

Bijlage - Stand van zaken Tramcommissie

Volgvel 2

Onderwerp Stand van zaken tramcommissie



- Heeft de raad alle informatie die nodig is om een besluit te nemen? Kan hier een expert naar kijken?
- De DBFMO-constructie is complex; kan de raad hier een (aanbestedings)expert naar laten kijken?
- Er is een aantal onderwerpen dat in de outputspecificatie moet worden opgenomen, dan wel die zwaar moeten meewegen: verkeersveiligheid, ruimtelijke inpassing, duurzaamheid, burgerparticipatie, social return. Het is van belang dat de commissie Beheer & Verkeer op 12 oktober kan spreken over de outputspecificatie, alvorens deze door de stuurgroep wordt vastgesteld.
- Belang wordt ook gehecht aan onafhankelijke oordeelsvorming, dat betekent dat er dus ook gebruik wordt gemaakt van experts die niet verbonden zijn aan het Projectbureau Regiotram.
- Voorkomen moet worden dat de tramcommissie tussen het college en de raad in komt te staan.

Presentatie Projectbureau Regiotram 13 september

Op dinsdag 13 september heeft de tramcommissie een presentatie gekregen van het Projectbureau Regiotram over de concept outputspecificaties. Ook is aandacht besteed aan de route-tijd tabel. Een geactualiseerde versie is die avond overhandigd aan de aanwezige leden van de tramcommissie. Een directeur van de dienst RO/EZ was bij de presentatie aanwezig. De inhoud van de presentatie komt grotendeels overeen met de presentatie die op donderdag 15 september is gegeven aan de raadscommissies Beheer & Verkeer en Ruimte & Wonen.

Besluitvorming / route-tijdtabel

Het Projectbureau Regiotram heeft de geactualiseerde route-tijd tabel op 14 september per email aan ons gestuurd. Deze vindt u in de bijlage. In de presentatie die het trambureau op 13 september hield voor de tramcommissie is een overzicht gegeven van documenten die in verschillende fases van de aanbesteding van belang zijn voor de sturing door de stuurgroep en de raden. De combinatie van de route-tijd-tabel en de documenten genoemd op 13 september leiden tot het volgende beeld:

•
•
•

Bijlage - Stand van zaken Tramcommissie

Volgvel 3

Onderwerp Stand van zaken tramcommissie



Datum	Document	Gevraagd besluit	Bestuursorgaan
2011			
Sept/okt	Voorlopig Ontwerp tracédelen 3 en 4	Vaststellen	Raad
Sept/okt	Aanpassingen VO tracédelen 1 en 2	Vaststellen	Raad
Sept/okt	Inspraakrapport VO tracédelen 3 en 4	Vaststellen	Raad
Okt	Programma van eisen consultatiefase	Advies	Vormvrij
Nov	Bestemmingsplan tracédelen 1 en 2	Vaststellen	Raad
Dec	Uitvoeringskrediet projectorganisatie 2012	Vaststellen	Raad
2012	Gedurende de aanbesteding		
Jan	Business case	Kennisname	Vormvrij
Jan	Programma van eisen dialoofase	Advies	Vormvrij
Najaar	Bestemmingsplan tracédelen 3 en 4	Vaststellen	Raad
Eind	DBFMO-contract	Vaststellen	College
Eind	Investeringskrediet DBFMO	Vaststellen	Raad
2013-2016	Tijdens de looptijd van het contract		
	Betalingsmechanisme	?	?
	Wijzigingen	?	?

•
•
•

Bijlage - Stand van zaken Tramcommissie

Volgvel 4

Onderwerp Stand van zaken tramcommissie



Voorstel tramcommissie over vervolg

Inmiddels is in het presidium van 21 september jl. besloten om in een extra vergadering van de commissie B&V te praten over de outputspecificaties, zodat de punten die raadsfracties van belang achten nog mee kunnen worden genomen in deze specificaties vóórdat deze door de stuurgroep worden vastgesteld.

De tramcommissie stelt op basis van het bovenstaande aan de raadscommissie B&W voor om in te stemmen met het volgende:

1. Op een aantal van de door fracties genoemde elementen in 2011 actie te ondernemen:
 - a. Het Projectbureau Regiotram te vragen inzicht te bieden in de cruciale momenten in de besluitvorming: welke besluiten luiden een nieuwe fase in de aanbesteding in? Welke financiële gevolgen heeft het niet continueren van het project op enig moment in de nabije of verder weg gelegen toekomst?
 - b. Het Projectbureau Regiotram en de Stuurgroep te vragen naar de geplande overlegmomenten tussen deze beide gremia om op basis daarvan een specifiek voorstel te kunnen maken over scope en timing van de advisering van de tramcommissie aan de gemeenteraad;
 - c. Het Projectbureau Regiotram te vragen een overzicht te geven van de risicoverdeling in het project: welke risico's zijn voor de publieke partijen, welke risico's zijn er voor het consortium?
 - d. In overleg met het Projectbureau en de stuurgroep te bezien op welk moment een externe aanbestedingsexpert een second opinion op het DBFMO-contract kan uitvoeren;
 - e. De bestemmingsplannen te laten agenderen in de raadscommissie Ruimte & Wonen en daaraan voorafgaand de commissie te voorzien van een advies (met afschrift aan de commissie Beheer & Verkeer)
 - f. De outputspecificaties opnieuw voorstellen te agenderen in de raadscommissie Beheer & Verkeer in december alvorens deze in de dialoofase van de aanbesteding gebruikt gaan worden (finale versie), en daaraan voorafgaand de commissie te voorzien van een advies van de tramcommissie;
 - g. Nagaan op welke wijze besluitvorming in de provincie gepland staat.
2. Op een aantal van de door fracties genoemde elementen in 2012 actie te ondernemen:
 - a. Experts uit Edinburgh en/of Bremen een lezing laten verzorgen voor alle geïnteresseerde raadsleden;
 - b. Second opinion van een aanbestedingsexpert bij het DBFMO-contract vragen;
 - c. Expert betrekken bij de vraag of er voldoende informatie beschikbaar is om als gemeenteraad een besluit te kunnen nemen

•
•
•

Bijlage - Stand van zaken Tramcommissie

Volgvel 5

Onderwerp Stand van zaken tramcommissie



3. De tramcommissie zal nauw contact onderhouden met de voorzitter van de commissie Beheer & Verkeer en de voorzitter van de commissie Ruimte & Wonen over de agendering van voor deze commissies relevante documenten.
4. De tramcommissie zal een balans moeten vinden tussen het zo nauwgezet mogelijk volgen van de ontwikkelingen in de aanbestedingsprocedure en het zo min mogelijk voorop lopen ten opzichte van de rest van de gemeenteraad als het gaat om de informatievoorziening. In voorkomende gevallen zullen wij dit voorleggen aan het presidium van de raad.
5. Bij deze voorstellen dient nog opgemerkt te worden dat de uit te voeren activiteiten en in te huren experts wel moeten passen binnen het budget van de tramcommissie (€ 30.000,-). Als dit niet lukt, dan zal de tramcommissie een voorstel aan de raad voorleggen.

Met vriendelijke groet,
namens de tramcommissie,

E. van Lente,
Voorzitter.

Bijlagen:

- raadsvoorstel instelling tramcommissie
- verslagen bijeenkomsten 23 maart en 4 juli
- verslag gesprek met wethouder 31 augustus
- samenvatting opmerkingen rondje langs de fracties 12 en 19 september

•
•
•

Bijlage - Stand van zaken Tramcommissie

BIJLAGE

Raadsvoorstel
Ons kenmerk: GR 11.2521302

Onderwerp: instellen tramcommissie

Groningen, 21 januari 2011

Aan de raad,

In het presidium van 19 januari 2011 hebben de fractievoorzitters ingestemd met de notitie van de griffier over het instellen van een tramcommissie. Deze nota is de uitwerking van een door de raad aangenomen motie in de raad van 20 oktober 2010. Het is de bedoeling om deze tramcommissie te laten bestaan uit de raadsleden Prummel, Luhoff, Gijsbertsen, Evenhuis en Jongman en als technisch voorzitter mevr. Van Lente aan te stellen.

De tramcommissie bepaalt zelf hoe vaak zij bijeen komt, gedacht wordt aan drie tot vier keer per jaar. Doel van de commissie is om de raad met adviezen zodanig te ondersteunen dat de raad grip krijgt en houdt op het tramproject vanuit de eigen rol van de raad, dus gericht op de wat-vraag: welke effecten wil de raad bereiken met het openbaar vervoer, zowel ten aanzien van effecten als kwaliteit? En welke randvoorwaarden stelt de raad ten aanzien van het ontwikkelingsproces?

Voorstel daarbij is voor het model van het audit committee te kiezen: de commissie komt in beslotenheid bijeen om adviezen aan de raad voor te bereiden. De commissie kan zich hierbij ook laten ondersteunen door een externe deskundige of bijvoorbeeld een onderzoek laten doen door een extern bureau. De stukken die van de tramcommissie naar de raad gaan zijn uiteraard openbaar, tenzij er sprake is van gegevens die vertrouwelijk moeten blijven. Het politieke debat over de tram blijft dus plaatsvinden in de raadscommissie Beheer en Verkeer en in de raad, de tramcommissie probeert dit politieke debat met haar adviezen zo goed mogelijk te ondersteunen. De raadscommissie B&V ontvangt ook de verslagen van de tramcommissie, zodat de raadsleden kunnen volgen wat er in de tramcommissie aan de orde is geweest en welke initiatieven er worden genomen om bijv. onderzoek te doen.

Voor zijn werkzaamheden is het raadzaam dat de tramcommissie over een budget beschikt. Het voorstel is om eenmalig € 30.000,- beschikbaar te stellen aan de tramcommissie voor het inschakelen van een extern deskundige en/of het laten uitvoeren van een onderzoek. Voorstel is om aan het college van B&W te vragen een dekking voor dit bedrag te vinden binnen het trambudget.

Bijlage - Stand van zaken Tramcommissie

Wij stellen u voor te besluiten

- I in de tramcommissie als lid te benoemen de heren R. Prummel, J. Luhoff, M. Gijsbertsen, J. Evenhuis en mevrouw I. Jongman;
- II als technisch voorzitter te benoemen mevrouw E. van Lente;
- III het college te verzoeken de dekking van het budget voor de tramcommissie van €30.000,- te zoeken in het totale trambudget.

Namens de voorbereidingsgroep tramcommissie,

L.A.M. Aarden,
Griffier a.i.

Bijlage - Stand van zaken Tramcommissie

16 februari 2011.
Nr.
Instellen tramcommissie.

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN;

Gezien het voorstel van de griffier van 21 januari 2011,
GR 11.2521302;

HEEFT BESLOTEN:

- I in de tramcommissie als lid te benoemen de heren R. Prummel, J. Luhoff, M. Gijsbertsen, J. Evenhuis en mevrouw I. Jongman;
- II als technisch voorzitter te benoemen mevrouw E. van Lente;
- III het college te verzoeken de dekking van het budget voor de tramcommissie van €30.000,- te zoeken in het totale trambudget.

Gedaan te Groningen in de openbare raadsvergadering van 16 februari 2011.

De griffier,

De voorzitter,

mr. L.A.M. (Leo) Aarden.

dr. J.P. (Peter) Rehwinkel.

Bijlage - Stand van zaken Tramcommissie

Bijlage - Stand van zaken Tramcommissie

BIJLAGE



GRIFFIE

Bijeenkomst tramcommissie 23 maart 2011

Aanwezig: mevr. Van Lente (PvdA, voorzitter), dhr. Gijsbertsen (GroenLinks), dhr. Prummel (Stadspartij), mevr. Jongman (ChristenUnie), dhr. Evenhuis (VVD), dhr. Luhoff (D66), dhr. Aarden (griffier), dhr. Kommerij (secretaris).

Korte samenvatting van de bijeenkomst

De voorzitter opent de vergadering en stelt voor de punten op de agenda langs te lopen. In aanvulling op de agenda wordt nog opgemerkt dat niet duidelijk is welke informatie wel en niet vertrouwelijk is en dat dit het debat in de weg kan staan. Ook zal bij het trambureau moeten worden nagevraagd of zij rekening houden met een uitgave van 30.000 euro door de tramcommissie.

1. Doelstelling:

De suggestie wordt gedaan om de routetijdtabel, die de raad eerder heeft ontvangen, beet te pakken en uit te breiden en te inventariseren welke momenten voor de tramcommissie belangrijk zijn. Het gaat erom hoe geborgd kan worden dat de commissie tijdig van informatie wordt voorzien. De vraag dringt zich op wat de raad wil van de tramcommissie en waarover de raad wil worden geïnformeerd met betrekking tot de tram. Belangrijk daarbij is ook dat de raad op het juiste tijdstip over de juiste informatie kan beschikken. Genoemd wordt het voorbeeld van de tramstellen: als daarover besloten moet worden, moet de raad wel op tijd de gelegenheid hebben om bepaalde voorkeuren aan te geven. Het is goed om van te voren helder te krijgen op welk moment de raad aan welke knoppen kan draaien.

De tramcommissie heeft ook een rol wanneer er sprake is van gewijzigde omstandigheden en achterhaalde informatie. Het is aan de tramcommissie om dit te beoordelen en de raadscommissie B&V hiervan op de hoogte te stellen. De vraag dringt zich op hoe je er als tramcommissie voor zorgt dat de raad informatie heeft die klopt, tijdig is en waarmee de raad in stelling wordt gebracht. In dit kader wordt gewezen op het belang van een heldere verantwoordelijkheidsstructuur. Voorbeelden van andere steden worden genoemd, het rapport van de enquêtecommissie nav de Noord-Zuidlijn in Amsterdam zou voor ons relevante informatie kunnen opleveren. Ook het rapport CiBoGa van de rekenkamercommissie uit 2006 biedt een handreiking grote projecten, die voor de tramcommissie van betekenis zou kunnen zijn. Verder heeft het werkbezoek aan Maastricht van vorige week informatie opgeleverd die bruikbaar kan zijn, bijvoorbeeld over de zeer goed geslaagde aanbesteding.

Er wordt opgemerkt dat voorkomen moet worden dat na het nemen van het definitieve besluit tot aanleg van de tram niet achteraf nog besluiten moeten worden genomen als gevolg van dat trambesluit, bijv. het afsluiten van straten. Voor zover dat past binnen het takenpakket van de tramcommissie, wordt gekeken hoe hiermee rekening kan worden gehouden.

Besloten wordt om de routetijdtabel als leidraad te hanteren en om een rondje langs de fracties te maken om te horen wat de fracties verwachten van de tramcommissie.

Bijlage - Stand van zaken Tramcommissie

Gevraagd wordt wat de tramcommissie doet met informatie die naar de tramcommissie toekomt. Dat zou in eerste instantie naar de raadscommissie B&V moeten, de tramcommissie is geen postbus van de raad. Het zou wel kunnen dat de raadscommissie aan de tramcommissie vraagt om eens nader te kijken naar verstrekte informatie. Geopperd wordt om nog eens goed naar de aanbestedingsprocedure te kijken, de vraag is echter of dat nog kan omdat er sprake is van een vrij rigide procedure rond een Europese aanbesteding. Wel kan gevraagd worden hoe de aanbesteding is geregeld, of de nieuwe wijze van aanbesteding (DBFMO) voldoende wordt beheerst en of de gemeente dit aankan. Ook dringt de vraag zich op of de criteria voor de aanbesteding nog besproken kunnen worden, dat is uiteindelijk wel bepalend voor wie de opdracht krijgt. Dit zal bij het trambureau nog worden uitgezocht, zo wordt afgesproken.

Er wordt gediscussieerd over de rolverdeling tussen de commissie B&V en de tramcommissie. De raadscommissie gaat over beleidsinhoudelijke zaken. Om de raadscommissie zo goed mogelijk in stelling te kunnen volgen de tramcommissie nauwgezet de voortgang en checkt of de uitvoering binnen de gemaakte afspraken blijft. Het gaat er ook om te voorkomen dat er impliciete besluitvorming plaatsvindt.

De suggestie wordt gedaan om te zijner tijd het trambureau uit te nodigen en uitleg te laten geven over o.a. de beheersing van de risico's en om te vertellen waar we nu staan in het hele proces. Met dat idee is iedereen akkoord.

2. Werkwijze

De tramcommissie zal hierbij goed moeten kijken naar de kwaliteit van de informatie en de relevantie ervan. Als je aan de voorkant goed weet waar je naar toe wil, dan hoeft je bij de uitvoering eigenlijk alleen maar te sturen op de afwijkingen en kun je daarop bijsturen. Ook hierbij is de routetijdtabel van groot belang. De tramcommissie zou niet teveel bijeenkomsten moeten hebben. Als de tramcommissie naar buiten treedt, moet dat zorgvuldig en met enig gewicht gebeuren, dus ook wat dat betreft heel gericht. De beraadslagingen in de tramcommissie vinden in vertrouwelijkheid plaats, de adviezen aan de raadscommissie en raad zijn openbaar. De verslagen van de tramcommissie gaan ter kennisname naar de raadscommissie B&V. Wanneer een lid van de tramcommissie niet kan, wordt deze niet eenmalig vervangen door een fractiegenoot. De bijeenkomsten vinden in principe plaats op een woensdag. Als woordvoerder van de tramcommissie in de raadscommissie B&V wordt Erica van Lente aangewezen. Dat geeft de andere leden van de tramcommissie de ruimte om aan het debat mee te doen.

3. Waarop richt de commissie zich?

Er wordt verwezen naar de wijze van aanbesteding (DBFMO-constructie) die tamelijk ingewikkeld is, dat roept de vraag op of de tramcommissie weet wat de zwakke momenten in dit proces zijn en hoe we daar achter kunnen komen. Het is van belang om deze in beeld te krijgen.

4. Hoe rapporteert de commissie aan de raad en waarover?

De suggestie wordt gedaan om nog eens te spreken met de oud-directeur die in Maastricht sprak over de succesvolle aanbesteding daar van de tunnel. Het schijnt dat deze persoon ook al betrokken is bij de tram hier in de stad. Het zal sowieso lastig worden om nog onafhankelijke deskundigen op dit terrein te spreken, omdat al heel veel mensen betrokken zijn bij het tramproject. Daar zal de tramcommissie verder over moeten nadenken.

5. Rollen in de commissie

Bijlage - Stand van zaken Tramcommissie

Afgesproken wordt dat ook de griffier standaard aanwezig is bij de bijeenkomsten van de tramcommissie. Ook zal er iets van een communicatieplan moeten komen en zal er een persbericht uit moeten waarin aangegeven staat dat de tramcommissie van start is gegaan.

De voorzitter sluit de vergadering.

Besluitpunten:

- de routetijdtabel wordt als leidraad gehanteerd.
- De tramcommissie maakt op maandagavond een rondje langs alle fracties om te horen wat de fracties verwachten van de tramcommissie.
- Het trambureau wordt uitgenodigd om de tramcommissie te informeren over het beheersen van de risico's en over de stand van zaken.
- Erica van Lente treedt op als woordvoerder in de raadscommissie B&V, de tramcommissie vergadert in principe op woensdag, er wordt terughoudend omgegaan met het aantal vergaderingen van de tramcommissie,
- Aan het trambureau wordt gevraagd of de criteria voor aanbesteding nog langs de commissie komen en of rekening wordt gehouden met een bedrag van 30.000 euro voor de tramcommissie.
- Er wordt een communicatieplan opgesteld en er gaat een persbericht uit over de start van de tramcommissie.

Bijlage - Stand van zaken Tramcommissie

Bijlage - Stand van zaken Tramcommissie

BIJLAGE



GRIFFIE

Bijeenkomst tramcommissie 4 juli 2011

Aanwezig: mevr. Van Lente (PvdA, voorzitter), dhr. Gijsbertsen (GroenLinks), mevr. Jongman (ChristenUnie), dhr. Evenhuis (VVD), dhr. Luhoff (D66), dhr. Aarden (griffier), dhr. Kommerij (secretaris), dhr. Olman (directeur trambureau), dhr. Hajema (communicatieadviseur trambureau), mevr. Schieven (RO/EZ, namens het college).
Afwezig: dhr. Prummel (Stadspartij).

Besluitenlijst

Presentatie

Dhr. Olman geeft een korte presentatie over de stand van zaken rond de tram. De stand van zaken op dit moment is dat het trambureau bezig is om de inspraakreactie op de tracédelen drie en vier te verwerken. Ook is de actualisatie van de businesscase bijna afgerond, waarin nader is gekeken naar de kostenramingen van bijv. de exploitatie, de gevolgen van de eventuele afschaffing van de OV-jaarkaart voor studenten, en de gevolgen van de indexeringsystematiek die het rijk hanteert. Verder vindt de dialoog plaats met de drie consortia die in de race zijn voor het project.

Planning komende tijd

- In september wordt het voorlopig ontwerp van de tracédelen 3 en 4 aan de raad voorgelegd.
- Ook de geactualiseerde business case is dan voor de raad beschikbaar.
- De bestemmingsplannen voor de tracédelen 1 en 2 gaan in november / december 2011 naar de raad,
- de bestemmingsplannen voor de tracédelen 3 en 4 gaan in november / december 2012 naar de raad.
- Begin 2012 er is opnieuw een geactualiseerde business case voor de raad beschikbaar, op basis waarvan de definitieve plafondprijs wordt bepaald.
- Eind 2012 neemt de raad een besluit tot gunning. De aanleg is van 2013 – 2016 en halverwege 2016 moeten lijn 1 en 2 gaan rijden.

Financiën

Bijdrage van de gemeente is vastgesteld op 307,7 miljoen euro (prijsspeil 2010). De aanbidding moet daar binnen blijven. Dhr. Olman geeft aan dat in de loop van de tijd het zicht op de kosten steeds beter wordt en hij heeft er vertrouwen in dat het project met deze gemeentelijke bijdrage moet zijn te realiseren.

Controlemogelijkheden raad

Naast de reguliere stukken en momenten die hierboven al zijn genoemd wordt de aanbestedingsleidraad genoemd die volgens dhr. Luhoff apart geagendeerd zou moeten

Bijlage - Stand van zaken Tramcommissie

worden. Daarmee kan de raad over extra wensen debatteren waar de raad ook geld voor over heeft. Dhr. Olman wijst erop dat 'cherry picking' (goede ideeën uit afgewezen offertes alsnog overnemen) verboden is. Bovendien is de aanbestedingsleidraad een zeer omvangrijk en complex stuk. Het lijkt hem beter dat de tramcommissie / commissie B&V daarin meegenomen wordt door het trambureau. Ook zit er een spanning tussen de vertrouwelijkheid van de offertes van de aanbieders en de wens om de raad zo goed mogelijk te informeren. Maar met de actualisaties van de business case, het uiteindelijke contract, de uitvoering en de exploitatie heeft de raad mogelijkheden om zijn controlerende rol in te vullen.

Informatievoorziening aan de raad

Gezien de constructie met de aanbesteding zal er terughoudend met de informatievoorziening hierover moeten worden omgegaan. Overigens is het voor de raad de kunst om op hoofdlijnen te blijven sturen en niet te zeer de details in te gaan. Aan de hand van de actieve informatieplicht kan de tramcommissie met de wethouder het gesprek aangaan over hoe zij de raadscommissie adequaat denkt te informeren op grond van de actieve informatieplicht. De suggestie wordt gedaan om hierover met de wethouder in gesprek te gaan. Dhr. Olman zegt dat hij de raad zo goed mogelijk wil bedienen, en bijvoorbeeld best iets wil zeggen over de grootste risico's in dit project, maar dan wel na overleg met de wethouder. Verder is het zaak om het project wel levend te houden tijdens de betrekkelijke radiostilte van de aanbesteding.

Besluitpunten

- afgesproken wordt dat het trambureau op korte termijn een nieuwe, geactualiseerde routetijdtabel aanlevert.
- De tramcommissie kijkt hoe de raadscommissie B&V en de raad zo goed mogelijk bediend kunnen worden met/uit alle stukken en informatiepakketten die naar hen toegaan. De tramcommissie gaat daarover het gesprek aan met wethouder Dekker, het liefst op korte termijn, nog voor de zomervakantie. Eventueel vindt dit gesprek met een delegatie van de tramcommissie plaats.
- Van de bijeenkomsten van de tramcommissie wordt voortaan een besluitenlijst gemaakt
- De volgende bijeenkomst is begin september, de secretaris zoekt een geschikte datum.
- Het rondje langs de fracties wordt op de eerste maandagen van september gemaakt.

Bijlage - Stand van zaken Tramcommissie

BIJLAGE

Overleg voorzitter en secretaris tramcommissie met wethouder en directeur Trambureau
Dinsdag 31 augustus 2011

Aanwezig: Erica van Lente, Karin Dekker, Menno Olman, Luuk Hajema, Mirjam Kramer, Peter Kommerij.

Aanleiding voor het overleg is om nadere afspraken te maken over de informatievoorziening van trambureau en wethouder aan de tramcommissie. Hierover zijn de volgende zaken met elkaar gewisseld:

- Het is van groot belang de raad goed te betrekken bij de besluitvorming over de tram. Dit is wel een complex vraagstuk in de periode tot de gunning van het project op basis van de nu gestarte Europese aanbestedingsprocedure (nog zo'n 13,5 maand) omdat dit traject naar de aard van de procedure veel vertrouwelijke elementen kent.
- De huidige opzet van de tramcommissie is niet eerder vertoond, in die zin is het een experiment om te kijken of op deze manier de raad grip houdt op het onnmvangrijke tramproject. De wethouder vraagt zich af of een reguliere commissie die zich alleen richt op de tram, niet verstandiger was geweest, maar deze constructie valt natuurlijk te proberen. Risico lijkt haar dat de tramcommissie al te veel gecommiteerd raakt, en dat de rest van de raad niet aangesloten is. Bovendien uitkijken dat niet te veel zaken in vertrouwelijkheid worden besproken.
- Een geupdate route-tijd-tabel is nodig (was al eerder toegezegd door projectbureau) om te kunnen zien welke besluitpunten/momenten er aan komen.
- Vervolgens kan de tramcommissie bezien welke punten/documenten het vast kan voorbereiden in de aanloop naar een cie B&V + raad.
- De route-tijd tabel dient ook in te zoomen op de periode van de aanbestedingsprocedure.
- Veel documenten zijn in deze fase vertrouwelijk, maar het uiteindelijke programma van eisen zal door de wethouder moeten worden vastgesteld en het is niet denkbaar dat de raad dit stuk dan niet kent.
- Om de raad niet te verrassen, dient de raad continu betrokken te blijven: waar staan we in het totale proces, wat komt eraan? Dit hoeft niet alleen in officiële vergaderingen, maar kan ook door meer informele informatiebijeenkomsten zoals die ook voor het stationsgebied en Meerstad worden gehouden. De cies B&V en R&W zouden hiervoor kunnen worden uitgenodigd.
- Inzoomend op de korte termijn: op 8 september zal een document (o.a. programma van eisen) besproken worden met de stuurgroep. Het lijkt de wethouder goed dit kort daarna te herhalen met de tramcommissie. Die kan dan gezien worden als een soort klankbord: vragen die hier opkomen zullen later ook opkomen. De tramcommissie kan dan wat aandachtspunten en vragen noteren en dit in een brief oid - na check op de feiten door het projectbureau Regiotram - aan de commissie B&V sturen. Het uiteindelijke document zal aan de commissie B&V gestuurd worden. Of er komt een kort document met het totale stuk ter inzage in de visietrommel (al dan niet vertrouwelijk). Deze constructie met de tramcommissie als klankbord op een vergelijkbaar moment als het college kan een manier zijn die ook voor andere documenten/besluitpunten zou kunnen werken.
- Van belang voor het totale proces is dat de vertrouwelijkheid ivm de wettelijke regels niet geschaad wordt en dat er geen vertraging in de besluitvorming optreedt

Afspraken:

1. Projectbureau regiotram maakt geupdate route-tijd tabel.
2. Afspraak tussen tramcommissie en projectbureau ivm document met programma van eisen dat ook 8 september met stuurgroep wordt besproken. Contact wordt gelegd met de gemeentesecretaris over de aanwezigheid van bijv. Esseline Schieven namens het college van B&W.
3. Als de tramcommissie verder van gedachten wil wisselen over dit proces en de rol van de tramcommissie, kan dat altijd met Karin.

Bijlage - Stand van zaken Tramcommissie

Bijlage - Stand van zaken Tramcommissie

BIJLAGE



TRAMCOMMISSIE

Rondje langs de fracties 12 en 19 september 2011

12 september:

PvdA:

De fractie heeft zorgen over de omvang en complexiteit van het project. Met de DFBMO-constructie hebben we geen ervaring, is dit niet te groot voor de tramcommissie om goed te kunnen begeleiden?

Het gaat om een ingewikkeld en langdurig proces. De fractie heeft behoefte aan een overzicht om te zien wanneer wat besloten wordt, welke invloed de raad nog kan uitoefenen en op welk moment het besluit tot aanleg van de tram onomkeerbaar is. Bij de outputspecificatie moeten onderwerpen als veiligheid, ruimtelijke inpassing en duurzaamheid goed in beeld komen. Het kan een idee zijn om mensen uit Den Haag en Amsterdam mee te laten kijken, mede om ervoor te zorgen dat je niets over het hoofd ziet. Ook vraagt de fractie aandacht voor het goed organiseren van de burgerparticipatie en voor het goed bespreken van de ruimtelijke inpassing van de tram, incl. de kosten daarvan. Het in beeld brengen van de grootste risico's bij het tramproject is belangrijk. Het gaat er uiteindelijk om dat helder is welk kader de raad meegeeft aan het college van B&W.

GroenLinks:

De GroenLinks-fractie wil graag meer inzicht in hoe er gewogen wordt, bijvoorbeeld extra haltes in het plan, hoe wordt dat gewaardeerd? Als er bijvoorbeeld voor meer groen in het plan 5 extra punten worden gegeven, dan wil de raad daar misschien wel 10 punten voor geven. Hoe krijgt de raad daar inzicht in? Hoe zit het met de inzet van de trams in de loop der jaren. Als er na 10 jaar niet zoveel reizigers zijn, mogen er dan minder trams worden ingezet? Of als er juist veel meer reizigers zijn, mogen er dan meer trams worden ingezet? Voor wiens risico is het als het aantal reizigers tegenvalt? Welke eisen worden er gesteld aan de tramstellen zelf en welke invloed heeft de raad daar nog op? In de outputspecificaties is hierover het een en ander vastgelegd, bijvoorbeeld de verhouding tussen staan en zitten, of er wel of geen fietsen mee moeten kunnen, de breedte en maximale lengte van de tram. De nota hierover komt in een extra raadscommissievergadering in oktober aan de orde. Worden er bij de aanbesteding ook eisen gesteld aan de consortia mbt ethische kwesties?

Stadspartij:

De Stadspartij zou graag leren van wat er in andere steden is gedaan, zoals in Edinburgh. Ook het boek van Bas Soetenhorst over de Amsterdamse Noord-Zuidlijn zou ieder lid van de tramcommissie moeten ontvangen en lezen. Er ligt nu een gewijzigd voorlopig ontwerp met flinke wijzigingen bij bijv. het stationsgebied. Wat gaat de overkluizing van het Schuitendiep kosten? Het moet niet zo zijn dat er dan op andere plekken moet worden versoberd. Ook wil de Stadspartij niet voor een 'fait accompli' komen te staan tav de tram. De raad moet wel tijdig zijn invloed nog kunnen uitoefenen. De Herebrug wordt als een ernstig knelpunt gezien,

Bijlage - Stand van zaken Tramcommissie

aangezien hier ook een staande mastroute loopt. Kloppen de geraamde passagiersaantallen en is de input voor de business case nog kloppend en actueel? Is het realistisch om een tram te willen voor een stad met de omvang van Groningen, zijn we daar niet te klein voor? De alternatieven van de Translohr en van plan B (helemaal geactualiseerd) zouden nader onderzocht moeten worden. De 400 miljoen euro uit het MIRT voor de aanleg van trams in de regio is erg onzeker, zitten we straks niet toch alleen met de stadstram, omdat de middelen voor uitbreiding domweg ontbreken? Hoe zit het met de inpasbaarheid met andere vervoerssystemen op dezelfde rail, welke problemen levert dat op? Er is sprake van een nieuw veiligheidssysteem ERTMS voor heel Europa, waaraan ook de tram zou moeten voldoen. Wordt daar rekening mee gehouden in de aanbesteding? Omdat het lastig is nog onafhankelijke experts te vinden, omdat die bijna allemaal een relatie hebben of betrokken zijn bij het trambureau, kan ook gebruik gemaakt worden van de deskundigheid van de universiteit.

SP:

Voor de SP-fractie is het van groot belang om de risico's goed in kaart te brengen. Daarbij gaat het ook om de verdeling van de risico's. Als het gaat om de vraag wat de SP van de tramcommissie zou willen, dan heeft men daar geen pasklaar antwoord op. Afgesproken wordt dat er nog even over wordt nagedacht door de fractie en dat er in een later stadium naar de tramcommissie wordt teruggekoppeld.

Rondje 19 september

VVD:

De VVD-fractie vraagt zich af of alle ruimtelijke kwesties wel worden meegenomen in de opzet van het tramproject (Oostersingel, Stationsgebied, Griffetracé, Herewegbrug). Welke risico's kleven er aan de gekozen PPS-constructie; wat kunnen we leren van Edinburgh? Tijdige besluitvorming is van groot belang voor alle investeerders. De VVD-fractie doet de suggestie om een aanbestedingsjurist eens kritisch naar de aanbesteding, die voor de gemeente nieuw is (DBFMO), te laten kijken. Verder vraagt de fractie zich af of de genoemde alternatieven nog een reële optie zijn. Als dit tramplan onverhoopt niet door mocht gaan, zijn we dan terug bij af of is overschakeling naar een alternatief mogelijk? En wat zijn de kosten als we uit het project stappen? Kan de tramcommissie dat goed in beeld brengen?

Partij voor de Dieren:

De laatste inspraakronde is wel goed gegaan, is de indruk van de fractie. Toch is er nu enige politieke twijfel of het project wel doorgezet moet worden in deze tijden van economische crisis. De PvdD heeft voor de tram gestemd maar er rijzen nu toch wel enkele twijfels. Wat zijn de gevolgen als het project 'on hold' wordt gezet? Ook zijn er twijfels of de tram in de regio uiteindelijk wel gerealiseerd wordt. Wat betekent dat? Dan rijdt er straks een regiotram alleen door de stad. Hoe zit het met de veiligheidseisen en de duurzaamheidseisen? Is er een vergelijking te maken tussen het tramplan en plan B van Arthur Kamminga en de Stadspartij? Wat doe je nu meer voor de aanleg van een regiotram in de stad? Aan de andere kant: als je kiest voor de Translohr weet je zeker dat deze niet de regio inrijdt. Hoe zit het met de risico's en de verdeling daarvan. Wat gebeurt er als er huizen verzakken en er vertraging optreedt, voor wie zijn dan de kosten? De elektromagnetische velden zijn nog een probleem. Is daarvoor al een oplossing in zicht? In Provinciale Staten is een motie van de PvdD aangenomen waarin het verzoek staat om voor de meest milieuvriendelijke en duurzame tram

Bijlage - Stand van zaken Tramcommissie

te kiezen. Hoe wordt daar uitvoering aan gegeven? Hoe vindt de afstemming tussen besluitvorming in gemeente en provincie plaats?

CDA:

De fractie vraagt zich af of de tramcommissie zijn informatie krijgt via het trambureau, levert dat niet te gekleurde informatie op? De fractie wil verder graag dat de risico's goed in beeld komen zodat helder is wat je tegen elkaar afweegt. Bij de risico's gaat het ook om de verdeling ervan tussen marktpartij en overheid. Verder wordt er op het spanningsveld gewezen dat de tramcommissie niet tussen raad en college in moet komen te staan. Er moet ook enig tegenwicht en kritische massa georganiseerd worden. Er is twijfel of de tram ooit de regio inrijdt, de tramcommissie zou ook door die bril naar de tramplannen moeten kijken. De burgerbetrokkenheid bij de tramplannen is ook belangrijk. Uiteindelijk is het de vraag of de raad echt over alle informatie beschikt om een verantwoord besluit te kunnen nemen.

Student&Stad:

Voor de fractie is het van belang om de risico's echt goed in kaart te brengen. Verder zal er met de commissievoorzitter overlegd worden of de outputspecificaties nog op 12 oktober in de raadscommissie B&V aan de orde moeten komen. Als dit het geval is, dan kan de tramcommissie hierbij nog een advies aan de raadsleden meegeven.

D66:

De fractie vraagt zich af wat de gevolgen van invoering zijn voor het OV in de andere wijken, wat zijn hierbij de plussen en minnen? Hoe zit het met social return? Dat zit in de outputspecificatie. Ook de D66-fractie vraagt wat er aan informatie nodig is om een goed besluit te kunnen nemen. Wie kan beoordelen of er nog iets mist? Het gaat hier om een technisch complex dossier, hoe krijg je dat inzichtelijk en hoe krijg je zicht op de aannames? Het voorstel gaat uit van heel veel aannames, passagiersaantallen, rentepercentages, maar zijn het ook de juiste aannames? Een kleine wijziging van de disconteringsvoet betekent direct een heel groot verschil qua geld. De fractie wil graag de risico's goed in beeld hebben. Voor de elektromagnetische velden zal een oplossing moeten komen. Is ook nagedacht over welk rendement deze investering moet opleveren en is dat aannemelijk? Advies wordt gedaan om eens met mensen in Bremen te praten, zij hebben veel ervaring op tramgebied, interessant te weten hoe zij tegen onze plannen aankijken.

ChristenUnie (schriftelijk)

Al in 2007 heeft CU in een motie verwoord om het college te vragen in de verdere besluitvorming met betrekking tot de RegioTram te rapporteren over de politieke en financiële steun door de regio en zorg te dragen voor voldoende momenten waarop wordt bezien of voortzetting van de uitvoering van de plannen verantwoord is.

De intentie van deze motie blijft onverminderd van kracht.

Fractie maakt zich gezien eerdere uitspraken (provincie) zorgen over het eindbeeld RegioTram wat betreft blijvende bestuurlijke overeenstemming en financiën. Zou hier graag wat meer over willen weten.

Fractie vraagt zich tevens af hoe het zit met de concessie na 2020.

Ook pleit fractie voor duurzaam materiaal, niet een tram waarbij na 4 maanden de verf loslaat en wil graag hufterproof materiaal. Daarnaast vraagt fractie zich af wat de rol van het trambureau na 2016 is.

De fractie ziet de Tramcommissie in het licht van de zelfstandig controlerende taak van de raad; bij instelling TC is nadrukkelijk bepaald dat de raad input levert maar de TC zoekt ook zelf zaken uit ten behoeve van zelfstandige oordeelsvorming door de raad.

Bijlage - Stand van zaken Tramcommissie

Bijlage - Lijst ingekomen stukken

Lijst ingekomen stukken

Raadscommissie Beheer en Verkeer 12 oktober 2011

Collegebrieven

- | | | |
|----|-------------------|---|
| 1. | 14 september 2011 | Kapvergunning tbv realisering VMBO west |
| 2. | 23 september 2011 | Motie 21 strooibeleid 29 juni 2011 |
| 3. | 27 september 2011 | Vragen n.a.v. commissie Beheer en Verkeer |

Voorstel: voor kennisgeving aannemen

Overige stukken

- | | | |
|----|------------------|--|
| 1. | 3 september 2011 | Burgerinitiatief Groningen (Plan B): Toezending notitie vergelijking reizigerswaarde |
|----|------------------|--|

Voorstel: voor kennisgeving aannemen

Verslag B&V

VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

Datum: 21 september 2011
Plaats: Oude raadzaal
Tijd: 20.00 - 22.40 uur

Aanwezig: mw. R.J.A.M. Krüders (voorzitter), dhr. A. de Rooij (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), mw. H. Rademaker (SP), dhr. J.P. Dijk (SP), mw. I. Jongman-Mollema (ChristenUnie), dhr. G.J.D. Offerman (Stadspartij), dhr. R.P. Prummel (Stadspartij), dhr. J.P.A. van Rooij (Student & Stad), dhr. G.J. Kelder (PvdD)

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

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

Afwezig met kennisgeving: dhr. J. Spakman (PvdA)

Verslag: dhr. Z. Jeuring (Notuleerservice Nederland)

Insprekers:

bij agendapunt A5, Rondvraag:

een bewoonster van de buurt rondom het Noorderplantsoen;

bij agendapunt B3, RegioTram – Voorlopig ontwerp:

dhr. Belgraver namens de woonschipbewoners Oosterhamrikkanaal,

dhr. Koetje namens het Woonschepcomité Groningen;

bij agendapunt B4, Ruimte voor de Binnenstad:

dhr. Postma namens de ondernemers Gelkingestraat, Carolieweg en Oosterstraat,

dhr. Tredgett namens de ondernemers en bewoners van de Folkingestraat,

mw. Van Oosten op persoonlijke titel.

A1. Opening en mededelingen

De voorzitter

- Opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.
- Presentatie Zuidelijke Ringweg op 27 september van 17.00 tot 18.00 uur.
- Werkbezoek Ebbingekwartier: twee mogelijke data, woensdagochtend 12 of 26 oktober 2011.
- Presentatie Kerngroep Transition Town Groningen: de griffie zoekt een avond voor een presentatie samen met andere organisaties.

Wethouder Visscher:

- Kastanjebomen singels: Copijn heeft derde onderzoek uitgevoerd. Resultaat: minder verstrekende uitkomsten dan de twee eerdere onderzoeken. De gemeente gaat met de drie bureaus overleggen. Het college bereidt verdere plannen voor en komt hiermee naar de commissie. Het rapport-Copijn wordt toegestuurd.

Mededelingen wethouder Dekker komen schriftelijk.

A2. Vaststelling agenda

Agendapunt B3, Kop van Oost, komt op B1.

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- Aanleg RegioTram: het inspraakrapport van de Monumentencommissie over het Schuitediep ontbreekt bij de stukken. Het blijkt vaker voor te komen dat de raad geen zicht heeft op de effecten van beleid op monumenten. De behandeling van het punt zou moeten worden uitgesteld.

De voorzitter:

- De commissie heeft hedenmiddag een mail ontvangen over het ontbreken van het advies vanuit Welstand.
- De voorzitter stelt vast dat de commissie ermee instemt om de wethouder bij het agendapunt uitleg te laten geven.

De agenda wordt gewijzigd vastgesteld.

Verslag B&V

A3. Langetermijnagenda en lijst moties en toezeggingen

De LTA-brief van de wethouder is nog niet in het overzicht verwerkt.

Mw. Rademaker (SP):

- Motie over second opinion Sontbrug: wat is de stand van zaken?

Wethouder Dekker:

- Stelt voor het punt op de LTA te zetten, de wethouder meldt dan de voortgang.

A4. Conformstukken

A4a. Busbaan P+R Europapark - UMCG

(raadsvoorstel 21 juli 2011)

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 28 september 2011.

A4b. Aanvullend krediet Noordzebrug

(raadsvoorstel 29 juli 2011)

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):

- Fietspad aan de Noordelijke Ringweg: om hier langs te kunnen fietsen is een klein stukje extra fietspad nodig tussen Plataanlaan en Smirnoffstraat. Kan dat worden gerealiseerd?
- Geluidschermen: is de lengte van de geluidwal voldoende om geluidsoverlast te voorkomen?
- Verzoekt de brief over groencompensatie van bosjes naar de commissie sturen.

Wethouder Dekker:

- Fietspad: er is een ruimteprobleem. De raad ontvangt morgen schriftelijk informatie inclusief een kaartje.
- Geluidscherm: voor de raadsvergadering wordt informatie toegestuurd.

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 28 september 2011.

A4c. ARCG Jaarrapport 2010 en begroting 2012

(raadsvoorstel 29 juli 2011)

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 28 september 2011.

A4d. Begrotingswijziging t.b.v. de sanering ter plaatse van het Helperplein

(raadsvoorstel 4 augustus 2011)

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 28 september 2011.

A4e. Nacalculatie containermanagement

(raadsvoorstel 4 augustus 2011)

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 28 september 2011.

A4f. Destructieverordening

(raadsvoorstel 8 augustus 2011)

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 28 september 2011.

A4g. Vaststelling bestemmingsplan Oostelijke Ringweg Beijum-zuid

(raadsvoorstel 26 augustus 2011)

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 28 september 2011.

A4h. Evaluatie doorstromingsmaatregelen Zuidelijke Ringweg (fase 1)

(raadsvoorstel 1 september 2011)

Stadspartij en ChristenUnie gaan ermee akkoord om dit voorstel rechtstreeks in de raad te bespreken.

De commissie stemt er eveneens mee in.

Het voorstel gaat als discussiepunt naar de raad van 28 september 2011

A4i. Voortgangsrapportage 'Veilige schoolomgeving' en aanvraag uitvoeringskrediet

(raadsvoorstel 1 september 2011)

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 28 september 2011.

Verslag B&V

A5. Rondvraag

Dhr. Van Rooij (Student en Stad):

- Vanwege het ernstige ongeluk op de Zernikelaan vraagt de fractie aandacht voor de verkeersveiligheid en verzoekt zij de wethouder opnieuw te gaan praten over een eerder voorstel van studenten en personeel van de RUG.

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- Klacht over parkeerautomaten: het blijkt dat parkeerders minder lang kunnen parkeren dan waarop zij volgens de geldinworp recht hebben. Hoe kan dat en wat moet men doen?

Mw. Koebrugge (VVD):

- Damsterdiepgarage: kan het college toezeggen dat die uiterlijk half november opengaat?

Dhr. Moes (PvdA):

- Noorderplantsoen: er zouden na afloop van het Noorderzonfestival graszoden komen in plaats van graszaden. Waarom is dit niet gebeurd?

Dhr. Van der Veen (GL):

- Bezuinigingen op maaibeeld: de speelweide in het Stadspark wordt minder gemaaid terwijl daar veel wordt gesport. Wat vindt de wethouder ervan?

Dhr. Kelder (PvdD):

- Tentoonstelling Varkens in Nood: de organisatie klaagde dat men een afgelegen plekje kreeg toegewezen en dat men een hoge bijdrage moest betalen. Waarom is dit gebeurd?

Wethouder Visscher:

- Bezuinigingen maaibeeld: de helft komt bij bermen en de helft bij grote velden vandaan. Het grote veld in het Stadspark is gekozen om verschillende redenen: er is weinig voetbal en hardlopen gebeurt op de paden. Nog betere ideeën zijn welkom.
- Noorderplantsoen: na Noorderzon zouden graszoden worden gelegd, dit kon niet vanwege het natte weer. Daarom is ingezaaid. De wethouder gaat met Noorderzon om de tafel om te bekijken of het in 2012 anders en beter kan.
- Tentoonstelling Varkens in Nood: de Westerhaven was een goede plek en de te betalen bijdrage is voor iedereen gelijk en door de raad vastgesteld.

Wethouder Dekker:

- Klacht parkeerautomaten: dit soort klachten kan aan het loket Beheer en Verkeer worden voorgelegd. Mensen kunnen het telefoonnummer bellen dat op de automaten staat.
- Parkeergarage Damsterdiep: de wethouder verzekert dat de garage in de herfst opengaat.
- Ongeluk Zernikelaan: er is meerdere keren over gesproken. De wethouder stelt voor medewerkers van de gemeente voorstellen te laten ontwikkelen samen met Student en Stad en Zernike.

Een inspreker, bewoonster van het Noorderplantsoen, zegt dat de graszoden door de organisatie van Noorderzon volledig kapot zijn gereden. Zij vraagt zich af hoe het gras kan worden hersteld.

Wethouder Visscher reageert:

- Zoals gezegd zal met de organisatie worden overlegd om het in 2012 beter te doen. Er zullen maatregelen worden gekozen die het gras zo snel mogelijk in de oude staat terugbrengen.

B1. Advies Ombudsman parkeersituatie Kop van Oost

(op verzoek van het CDA, aanbiedingsbrief Ombudsman 10 mei 2011 + collegebrief 12 mei 2011)

Dhr. Seton (CDA):

- De bewoners krijgen een compliment voor hun vasthoudendheid.
- Verder een compliment voor het rapport van de Ombudsman.
- Tot slot een compliment voor het college voor de snelle uitvoering van het advies.
- De fractie had van het begin af aan bedenkingen bij de aanpak van de wethouder. Dat blijkt terecht te zijn geweest.
- Van de kant van de gemeente bestond verwarring over de informatie. Er was veel kritiek. De Ombudsman wijst erop. Bij sommige dossiers was sprake van willekeur. In individuele gevallen viel het parkeerbeleid bedroevend uit. Graag een reactie van de wethouder.

Verslag B&V

- De Ombudsman zegt dat het college onvoldoende medewerking heeft verleend bij het verstrekken van informatie. Gewenste acties ontbraken op bepaalde momenten. Graag een reactie van de wethouder.
- Nazorg: is de zaak inhoudelijk inmiddels helemaal afgerond en afgehandeld? Heeft de gemeente de bewoners dat laten weten?
- Vraag aan de wethouder: wil het college dit de volgende keer weer op deze manier organiseren?
- Vraag aan de Ombudsman: is dit de beste manier om dit soort vragen op te lossen?

Mw. Koebrugge (VVD):

- Sluit zich aan bij de woordvoering van dhr. Seton.
- Het dossier heeft de fractie grote zorgen gebaad.
- Twee aanvullende vragen: hoe heeft dit kunnen gebeuren en waarom heeft de wethouder niet naar de raad geluisterd?

Dhr. Dijk (SP):

- Rapport Ombudsman is erg goed. Het blijkt dat de informatie van de gemeente niet altijd juist was. Hetzelfde geldt voor de informatie van projectontwikkelaars.
- Waarom heeft het zo lang moeten duren? De SP is daar ontevreden over.

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- Heeft na het lezen van het rapport de indruk dat er sprake is van 'auto-pesten'. Klop dat? Op een vraag van dhr. Seton waar dat in het rapport staat te lezen, antwoordt dhr. Prummel: het staat niet in het rapport, maar de indruk bestaat wel dat het gebeurt.

Dhr. Kelder (PvdD):

- Is het grotendeels eens met dhr. Seton.
- Informatie op de website over parkeermogelijkheden bij te bouwen huizen dient te kloppen.

Dhr. Luhoff (D66):

- Is het grotendeels eens met dhr. Seton. Het advies van de Ombudsman is goed en helder.
- De reactie van het college op het rapport van de Ombudsman is nogal zuinig. Spreker wijst op de uitspraak van het college dat het juridisch niet anders kon. Het college bleek gebruik te kunnen maken van discretionaire bevoegdheden en had de hardheidsclausule kunnen toepassen.
- De informatievoorziening: de gemeente is verantwoordelijk voor wat er op de website staat en mag niet verwijzen naar een disclaimer die niet bestaat.

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):

- Vindt de reactie van dhr. Luhoff te scherp. Het college stond voor een dilemma en ook de raad wist dat bij welke beslissing ook, sommige mensen zouden worden benadeeld.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Is blij met het rapport van de Ombudsman en sluit zich aan bij de opmerkingen over hoe het in de toekomst moet gebeuren. Voor nieuw te bouwen woningcomplexen moet het vooraf helder zijn.

Dhr. Moes (PvdA):

- Sluit zich aan bij de gestelde vragen. Het rapport van de Ombudsman is goed. Het blijkt dat het college het advies opvolgt.

Wethouder Dekker:

- Het college is blij dat de kwestie die betrokkenen heeft geraakt, kan worden beëindigd.
- Auto-pesting is niet aan de orde, als de Stadspartij dit vindt dan is de aanpak van het college niet begrepen.
- De aanpak is: bereikbaarheid en het reguleren van het parkeren in verband met de leefbaarheid.
- Het rapport van de Ombudsman zegt niet dat het college niet tot zijn oordeel had kunnen komen. De Ombudsman wijst op de discretionaire bevoegdheid, en daarmee wordt volgens de wethouder aangegeven dat het gaat om hoe ruim een hardheidsclausule wordt genomen. Het is dus een kwestie van interpretatie.
- In plaats van er de wethouder tussen te schuiven, kan in het vervolg beter met een soort 'gemeentelijke casemanager' worden gewerkt.

Verslag B&V

- De toekomst: bij nieuwbouw moet het volstrekt helder zijn welke ruimte er is voor de nieuwe bewoners. Er moeten keiharde afspraken komen, ook in particuliere koopcontracten.
- De disclaimer: dit punt komt bij de nieuwe parkeerverordening aan de orde.

De voorzitter:

- Stelt voor het punt 'informatievoorziening op de website' in de commissie Cultuurverandering te bespreken.

Mw. Kol (Ombudsman):

- Over de vraag of deze opzet zich leent voor de toekomst: de Ombudsman is in gesprek met het college en de bedoeling is dit soort afspraken over hoe met elkaar wordt omgegaan, voor de toekomst in een protocol vast te leggen. Dit als er ooit weer een dergelijk verzoek zou komen: in bijzondere gevallen is de Ombudsman bereid een dergelijk voor de Ombudsman bijzonder onderzoek te verrichten.

Mw. Koebrugge (VVD):

- Is de wethouder bereid in dit soort gevallen naar het advies van de raad te luisteren?

Dhr. Seton (CDA):

- In het rapport staan flinke aantijgingen over onder andere het parkeerbeleid. Spreker verzoekt om besef bij de wethouder dat dit soort fouten zich niet nog eens moeten voordoen.

Wethouder Dekker:

- Erkent dat het wel degelijk erg is dat inwoners op een onjuiste manier worden behandeld. Het had beter gekund op het punt van het verstrekken van de parkeervergunningen en er zijn verbeteringen nodig in het beleid voor het parkeerbedrijf. De wethouder herhaalt haar leerpunt: de wethouder moet afstand houden, er moet een casemanager komen.

B2. RegioTram – Businesscase

(collegebrief 21 juli 2011)

Dhr. De Rooij (PvdA):

- Het overzicht ziet er financieel beter uit dan dat bij de vorige businesscase.
- Wat wordt er precies aanbesteed? Zie andere grote projecten waar na de aanbesteding blijkt dat nog flinke uitgaven nodig zijn. Graag duidelijkheid hierover.

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):

- Bedankt voor de goede informatievoorziening. De businesscase is verbeterd, de second opinion ondersteunt het goede beeld. Goed dat de aanbevelingen zijn overgenomen.
- De second opinion zegt dat nog niet alles bekend is over wie wat wanneer betaalt. Moet dat niet nu al duidelijk zijn? Zo niet, wanneer moet dit wel helder zijn?
- Eens met de opmerking van dhr. De Rooij over wat precies wordt aanbesteed, wat zijn de outputspecificaties?

Dhr. Evenhuis (VVD):

- De stukken zien er goed uit. Spreker waardeert de open houding bij de voorlichting erover.
- De ervaring wijst uit dat een businesscase elk jaar verandert. Deze businesscase kent onzekerheden, aannames, scenario's en risico's, zoals in de teksten staat vermeld.
- De plafondprijs: er wordt gesproken over 430 en over 307,7 miljoen euro. Wat is de precieze definitie van plafondprijs? Wat kost de tram en wat is het college bereid te betalen?

Dhr. Luhoff (D66):

- De businesscase geeft goed inzicht in inkomsten en uitgaven.
- De reactie van het college op de second opinion is erg zuinig. Wat vindt het college van de door PWC genoemde inkomstencomponenten die nog onzeker zijn?
- Graag aandacht voor de aanbeveling van PWC om meer met bandbreedtes te werken bij onzekere kengetallen. Wordt dit in de volgende businesscase verwoord?

Dhr. Seton (CDA):

- De bandbreedte in de businesscase is afhankelijk van een discussie met een van de partners, aldus de tekst. Spreker is verbaasd omdat dit nu nog moet gebeuren. Wat zegt dit over de samenwerking tussen gemeente en provincie?
- Pas in 2015 beslist de provincie definitief. Wat betekent dit, zet de gemeente zich dan niet vast?

Verslag B&V

- De WACC: hoe groot is het risico?
- De restwaarde van de tram is nieuw: hoe reëel is dit?

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Bedankt voor de second opinion. Eens met D66 dat het college zuinig reageert op de aanbevelingen. Graag bij de volgende update aangeven wat met de aanbevelingen is gedaan, vooral aanbeveling 1 zoals door dhr. Luhoff aangegeven.
- Heeft zorgen over de doorkruising van de Paterswoldseweg zodra er honderd bussen per dag rijden.

Dhr. Dijk (SP):

- Wanneer is duidelijk of er een tekort of overschot resteert?
- De SP gaat ervan uit dat de aanpassingen in het voorlopig ontwerp binnen het beschikbare budget passen. Klopt dat?
- Eens met de opmerkingen van dhr. Luhoff over de second opinion. Wat vindt het college en hoe wordt hier in de toekomst mee omgegaan, zie de onzekerheden bij de WACC.

Dhr. Offerman (Stadspartij):

- Gelooft niet dat de cijfers in de businesscase kloppen: wat erin wordt gestopt, komt eruit. Financieel-technisch klopt het verhaal wel. Maar wie controleert de uitgangspunten en de inhoud? Dit zou een onafhankelijke hoogleraar moeten doen.
- De gemeente gaat met marktpartijen in zee en dat geeft voortdurende onzekerheid over wat het gaat kosten.
- Rijkswaterstaat beveelt niet de door de stad toegepaste methode DBFMO aan, maar de DBMFO-methode. Na een punt van orde van **dhr. De Rooij (PvdA)** antwoordt dhr. Offerman dat de argumenten en de opvattingen van de Stadspartij op papier worden gezet en aan de commissieleden worden gestuurd.

Dhr. Van Rooij (Student en Stad):

- Zorgpunt is de relatief grote onzekerheid bij de reizigersopbrengsten.
- Graag de aanbevelingen uit de second opinion in de volgende businesscase meenemen.

Dhr. Kelder (PvdD):

- Met anderen heeft ook de PvdD soms twijfel bij het project RegioTram. Dit is vooral ingegeven door het feit dat het slecht gaat met de economie en de twijfel bij de provincie. Het mag niet alleen een stadstram worden.

Dhr. Luhoff (D66):

- Eens met dhr. Seton.
- Spreker hoopt dat in het vervolg van het proces partijen goed met elkaar omgaan.

Wethouder Dekker:

- Richting dhr. Kelder: als de provincie afhaakt, heeft de provincie een probleem met dit college.
- Geeft uitleg over de plafondprijs: de stad heeft samen met de regio 307 miljoen euro beschikbaar voor de investeringen. De aanleg kost meer en in het DBFMO-contract zit een plafondprijs van 430 miljoen euro. Dat gaat over een periode van 22,5 jaar en is inclusief de reizigersopbrengsten. De plafondprijs zijn de investeringen plus de exploitatie.
- De wethouder is blij met de instelling van een tramcommissie door de raad.
- Financial engineering: het gaat om het zo efficiënt en effectief omgaan met de middelen. In het overleg met de minister komt dit aan de orde.
- Businesscase wordt steeds beter, begin januari 2012 weer een nieuwe. Het tekort is teruggebracht van 17,5 tot 9 miljoen euro, als de rentebaten van stad en provincie worden benut is het tekort 3 miljoen euro, en als het geschil met de provincie wordt beslecht ontstaat een overschot van 3 miljoen euro.
- Procedure en proces zoals met elkaar afgesproken: er wordt pas betaald op het moment dat het consortium levert.
- De DBFMO-methode wordt door het Rijk aanbevolen.
- De aanpassingen die voortvloeien uit wijzigingen in het voorlopig ontwerp passen binnen het budget. Het budget is kaderstellend.
- De outputspecificaties: hierover wordt in oktober gesproken, daar is voldoende tijd voor.

Verslag B&V

- De aanbevelingen vanuit de second opinion worden overgenomen. De aanbeveling over de WACC wordt snel opgepakt.
- Reizigersopbrengsten: enkele nieuwe punten zijn in de businesscase verwerkt waardoor de nu berekende opbrengsten lager worden.
- De discussie met de provincie: de provincie is gebaat bij een goed bereikbare stad. Volgens de wethouder haakt de provincie niet af.
- Tot slot: de cijfers worden vaak en goed gecontroleerd om te voorkomen dat het duurder wordt dan is afgesproken.

B3. RegioTram – Voorlopig ontwerp tracédelen 3 en 4, inclusief inspraakrapport en aanpassingen tracédelen 1 en 2 (raadsvoorstel 8 september 2011)

Inspreker dhr. Belgraver spreekt in namens de bewoners van woonschepen in het Oosterhamrikkanaal. De bewoners sluiten zich aan bij de reactie van het WCG wat betreft het woonschippgedeelte. Het voorlopig ontwerp is op onderdelen aangepast op basis van adviezen van de bewoners. Het inspraakrapport: graag de reacties van iedereen hierin opnemen. De brug voor auto's over het Oosterhamrikkanaal: waarom moet de brug voor autoverkeer worden afgesloten? De bereikbaarheidsproblemen worden voor een groot deel opgelost door de lage beweegbare brug op de plaats van de verouderde Korrebrug te leggen. In het voorlopig ontwerp ontbreekt de rechtstreekse fietsverbinding tussen Karding en het Oosterhamriktracé. Graag aandacht voor de fietsverbinding uit plan Nul. Graag de fietsroute over het UMCG-terrein behouden.

Inspreker dhr. Koetje spreekt in namens het Woonschepencomité Groningen WCG en gaat in op het voorstel een dam aan te leggen waarachter de woonschepen komen te liggen. In overleggen met gemeente en wethouder werd toegezegd dat de dam er niet komt. Echter, op de lange termijn blijft het onduidelijk wat gaat gebeuren, spreker citeert uit de stukken. In het geval van een dam moeten de eigenaren van de schepen worden uitgekocht.

Wethouder Dekker merkt vooraf op:

- Reageert op de opmerking van de Stadspartij over het advies van de Welstandscommissie: dat advies is er nog niet, het komt bij de aanvraag van de bouwvergunning. Intern is wel aan leden van Welstand gevraagd over sommige andere zaken mee te denken.

Dhr. Gijsbertsen (GL):

- Zonnelaan: ondanks veel inspraak bestaat er verzet tegen de gekozen variant. De fractie maakt zich zorgen over het groen. Waarom is de door bewoners aangedragen variant niet gewenst?
- De vergroening, het groene lint achter de tram, ziet de fractie nauwelijks terug. Kan dit terugkomen in de outputspecificaties?
- Fietspad over de Grote markt: de fractie is voor de snelle rechtstreekse route. Hoe gaat het als er evenementen zijn?
- Taxistandplaatsen: eens met de verplaatsing.
- Heeft zorg over de elektromagnetische straling bij het UMCG en bij Zernike.
- Is het plein bij het Schuitendiep nodig? Wat is de visie van het college?

Dhr. Van Rooij (Student en Stad):

- Hoofdstation: de situatie bij de tramhalte is onoverzichtelijk vanwege grote aantallen mensen.
- Parkeren Zonnelaan: de fractie is het eens met de afweging door het college.
- Wat vindt de wethouder van het idee van de voorzitter van het CvB van de RUG om Zernike alleen aan de voorkant aan te doen? Dezelfde voorzitter zegt hiermee het stralingsprobleem van Zernike te hebben opgelost. Wat vindt de wethouder?
- Een opschuiven van de halte richting Blauwborgje is een goede zaak.
- Fietspad Grote Markt: de fractie is hier voorstander van.

Dhr. De Rooij (PvdA):

- De inspraak is goed verlopen. In de professorenbuurt en het Oosterpark is het moeizamer verlopen omdat er verschillende dossiers door elkaar lopen. Het is jammer dat het tramdossier er de dupe van wordt. Kan een en ander worden samengevoegd?
- Zonnelaan: eens met de opmerking van dhr. Gijsbertsen over de variant van de bewoners.
- Fietspad over Grote Markt: de fractie is er niet van overtuigd dat het goed is voor iedereen.

Verslag B&V

- Taxi's: eens met de verplaatsing.
- Straling bij Zernike: kan het toch al oude gebouw worden verplaatst?

Dhr. Dijk (SP):

- Jammer dat bij het hoofdstation spoor 1b niet volledig beschikbaar komt. Er ontstaat bij het stationsgebied een nogal chaotische situatie. Wat vindt het college?
- Fietspad Grote Markt: de SP is er niet voor.
- Verplaatsing taxistandplaatsen: kan dit nog worden teruggedraaid?
- Schuitendiep en Oosterhamrikkade: eens met de gemaakte keuzes. Wat vindt het college van de opmerkingen van de inspreker over de dam? Hoe wordt een en ander betaald?
- Herewegbrug sluiten voor auto's: hoe staat het dan met de bereikbaarheid van Binnenstad-Zuid?
- Zonnelaan: eens met de opmerking van anderen over de variant van bewoners.

Dhr. Seton (CDA):

- Zonnelaan: de fractie is nog niet overtuigd van het standpunt van het college.
- Fietspad Grote Markt: graag bezien in relatie tot de activiteiten daar.
- Binnenstad-Zuid: eens met de vragen van de SP.
- Auto-ontsluiting wordt nu niet gedaan maar blijft wel mogelijk: wordt dit door de tram juist niet belemmerd?
- Blijft het parkeren langs de Oostersingel mogelijk?
- Wat vindt het college van de opmerking van GCC over de Oosterstraat en de halte Zuiderdiep?

Dhr. Offerman (Stadspartij):

- De compacte stad blijft zich met deze plannen in zijn staart: de stad is te compact om de plannen te realiseren.
- Jammer dat nog gewacht moet worden op verdere informatie over afsluiten Herebrug.
- Er ontbreekt een integraal verkeers- en vervoersplan voor de gehele stad.
- Spoor 1b komt niet volledig beschikbaar. Is nu alleen sprake van een stadstram? De regiotram lijkt buiten beeld.

Dhr. Evenhuis (VVD):

- Gaat de tram echt de regio in? Wat vindt de provincie?
- Is het eens met de insprekers.
- Paddepoel: de VVD is ervoor zoveel mogelijk auto's zo dicht mogelijk bij het winkelcentrum te krijgen.
- Fietspad over de Grote Markt: de fractie is er niet voor.

Dhr. Luhoff (D66):

- De stukken hadden voorafgaand aan de inspraak al aangepast kunnen worden. Waarom gebeurde dit niet, was de werkdruk te hoog?
- Eens met vragen van de PvdA over de Zonnelaan, de professorenbuurt en het fietspad over de Grote Markt en de taxistandplaatsen.
- Eens met het CDA wat betreft de Oostersingel en het parkeren.

Mw. Jongman (CU):

- Wat vindt het college van de opmerking van de inspreker over de dam?
- Eens met de opmerking van de PvdA over het ontbreken van een integrale visie. Dit geldt vooral voor de buurt waarover inspreker dhr. Belgraver spreekt. Samen met de buurt moet de gemeente bekijken wat er zal gebeuren.
- Overkluizing Schuitendiep: het water moet zichtbaar blijven. Betekent het plein een concurrentie met de Steentilstraat?
- De fractie heeft moeite met het verdwijnen van de doorgaande route Westerkade-Schuitendiep.
- Is gezien de afstanden toch een halte aan het Damsterdiep mogelijk?
- De bereikbaarheid van de Fontein is goed geregeld.
- Hoe wordt het nadeel van de bewoners aan de Zonnelaan elders gecompenseerd? Eens met de andere gestelde vragen.

Verslag B&V

- Eens met het verplaatsen van taxistandplaats naar het Kwinkenplein.
- Fietsroute over Grote Markt: de fractie is het hier niet mee eens.

Dhr. Kelder (PvdD):

- Eens met de zorg over de Zonnelaan.
- Ecologische zone Oosterhamrikkade: de aanleg van ecoducten ontbreekt.
- Er sneuvelt veel groen, onder andere aan de Zonnelaan. Zo wordt minder regenwater geabsorbeerd. Is hier rekening mee gehouden? Gevelgroen en groene daken zijn oplossingen. Compensatie van groen liefst zo dicht mogelijk bij de plek. Wat vindt het college?

Wethouder Dekker:

- De inspraak op het voorlopig ontwerp is goed verlopen. Op onderdelen zijn de plannen gewijzigd. Samen met wethouder De Vries zal de wethouder nogmaals naar de professorenbuurt en het Oosterpark kijken en het overleg aangaan over het gebiedsbeleid.
- Inspreker dhr. Koetje: er ligt een ontwerp dat gebruik kan maken van de Oliemuldersbrug. Nut en noodzaak van een auto-ontsluiting is op dit moment niet aan de orde, dit wordt in het verband van de gebiedsontwikkeling en het integrale vervoersplan van de stad besproken.
- Het integrale vervoersplan komt medio 2012 naar de raad.
- De wethouder legt uit hoe de plannen voor de Zonnelaan zijn veranderd.
- De fietsverbinding Kardinge Oosterhamrikkade is een mooi punt en wordt als wens in de aanbesteding ingebracht.
- Afsluiten Antonius Deusinghlaan, de wethouder komt er nader op terug.
- Ecoducten zitten in het plan en wel bij park Selwerd.
- Taxistandplaats Grote Markt: gekeken is naar de ruimtelijke kwaliteit en de bereikbaarheid.
- Fietspad over Grote Markt, het college organiseert een workshop waarvoor de raad wordt uitgenodigd.
- Opmerking van dhr. Luhoff dat dingen eerder hadden gekund: zie de collegebrief waarin staat dat er nader op wordt teruggekomen.
- Damsterdiep: er ontbreekt fysieke ruimte voor een halte. Daarnaast betekent elke extra halte daar een negatieve exploitatie van 300.000 euro.
- Uitstappen bij het hoofdstation: eens met de opmerking, het aan de andere kant via perron 1b uitstappen wordt bekeken.
- Zernike: verplaatsen van het gebouw is geen optie. Er komt overleg over de stralingsproblemen.
- Overkluizing Schuitendiep: het klopt dat er dan een extra verblijfsruimte ontstaat.
- Inspreker dhr. Koetje over de dam en de huidige Oliemuldersbrug: de wethouder zegt het idee van een afsluitbare dam te willen bestuderen zodra de auto-ontsluiting aan de Oosterhamrikkade of de busbaan aan de orde komt.
- Er komt een regiotram.
- Parkeren: de stad heeft een parkeernota waarin een voorkeur voor betaald parkeren is opgenomen. Vanwege minder parkeermogelijkheden in onder andere het Oosterpark en omstreken, overweegt het college het betaald parkeren versneld in te voeren.
- De wethouder is ervoor om snel duidelijkheid te geven over zaken als onzekerheid en risico. Daar staat tegenover dat de raad bereid is om aan de voorkant goede sturing te geven. Zo ontstaat voldoende borging en draagvlak in de raad; hetzelfde gaat op voor PS.
- Op een vraag van dhr. Offerman: de wethouder is zich ervan bewust dat de inspraak via de Wro nog komt.

De voorzitter:

- Op een vraag van dhr. Offerman: de raad gaat nadenken over het proces voor de totstandkoming van het integraal verkeers- en vervoersplan.

Het voorstel gaat als discussiestuk naar de raad van 28 september 2011.

B4. Ruimte voor de Binnenstad (conceptprogramma Binnenstad)

(raadsvoorstel 13 juli 2011)

Inspreker dhr. Postma spreekt in namens de ondernemers in de Oosterstraat, Gelkingestraat en Carolieweg. De straten behoren tot het gebied Binnenstad-Oost. Er is een grote leegstand van

Verslag B&V

winkelpanden. De late oplevering van de Damsterdiepgarage is mede de oorzaak en uitstel van de tram zal dit verergeren. Samen met de bouw van het Forum veroorzaken deze zaken grote effecten voor de ondernemers. De politiek kent de optelsom van de effecten niet. Over het voorstel Ruimte voor de Binnenstad: ondernemers moeten meer experimenteerruimte te krijgen. Denk aan meer groen en aan terrasbeleid. Ondernemers brengen zelf voorstellen in die aan de bestaande lijst toegevoegd kunnen worden. Het gebied moet de experimenteerstatus krijgen. Ook een integrale visie is gewenst.

Inspreker dhr. Tredgett spreekt in namens de ondernemers en bewoners van de Folkingestraat en gaat in op het voorstel van de wethouder de Folkingestraat tijdens de experimenteerfase af te sluiten voor fietsers. De ondernemers zijn erg verrast en niet blij. Er is onduidelijkheid over het experiment. De raad is in het voorstel niet gekend. Spreker verwijst naar de brief van de ondernemers en verzoekt de raad het plan af te wijzen.

Inspreker mw. Van Oosten is het eens met de beide vorige insprekers. De gemeente houdt min of meer bewust de knelpunten in stand, zie de situatie van de bus met de Brugstraat. Spreker wijst op de gele steentjes in de Folkingestraat die voetgangers zien als voetpad. Met deze nota wordt geen ruimte in de binnenstad gecreëerd. Fietsers worden ingeruild voor uitstallingen.

Mw. Rademaker (SP):

- De SP is niet enthousiast over het voorstel.
- Het lijstje met voorstellen gaat vooral over verkeers- en parkeerproblemen. Waarom worden hiervoor de reguliere budgetten niet gebruikt? De huidige dekking uit bijvoorbeeld de Diepenring is vreemd.

Dhr. Moes (PvdA):

- De manier van werken die in het voorstel zit, is goed.
- Bij meer regelruimte voor ondernemers, komt de controlerende rol van de raad in beeld. Wat is de rol van de overheid in het algemeen? Afstemming vooraf is nodig.
- De PvdA houdt wel een slag om de arm: het mag niet zo zijn dat over een aantal jaren blijkt dat bijvoorbeeld op terrassen sprake is van een 'plastic allegaartje'.
- Graag aandacht voor de leegstand van winkelpanden in de Nieuwe Ebbingestraat en de Oosterstraat. De gemeente kan met makelaars en kantoren voor vastgoed gesprekken voeren op grond van de Leegstandsverordening. Hoe loopt dat en wat zijn de effecten ervan?

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- Het gaat slecht met de binnenstad, het aantal bezoekers is lager dan het college zegt.
- De inspraak is mislukt, zie de Folkingestraat.
- Ruimte voor de binnenstad zou meer groen moeten betekenen.

Dhr. Van der Veen (GL):

- Eens met de vragen van de SP over de dekking.
- Eerder contact met de winkeliers was op zijn plaats geweest.
- Wanneer wordt de uitkomst van het gesprek van het college met ondernemers over het Utrechts model meegenomen in een maatregel voor de bevoorrading van de binnenstad?

Mw. Jongman (CU):

- De criteria voor het slagen van het experiment hadden in overleg met de raad moeten worden opgesteld.
- De inspreker dhr. Postma verzoekt om meer experimenteerruimte voor ondernemers: wat vindt het college?
- Graag een keer met de raad spreken over prioriteiten.

Mw. Koebrugge (VVD):

- Eens met de inspreker: hoe vindt de evaluatie plaats?
- Is blij dat de punten uit de hoorzitting van november 2011 zijn overgenomen.
- De VVD is tegen het experiment 'de knip'.
- Het moet mogelijk blijven meer experimenteerruimte toe te voegen.

Dhr. Van Rooij (Student en Stad):

- De fractie is positief over het voorstel.
- Dhr. Postma vraagt de experimenteerstatus voor zijn gebied: wat vindt het college?
- Hoe wordt omgegaan met de ervaringen uit de experimenten?
- Is er ruimte voor alternatieve experimenten, bijvoorbeeld in de Folkingestraat?

Verslag B&V

Dhr. Kelder (PvdD):

- Is het eens met de voorgaande sprekers.
- In het plan kan meer groen worden opgenomen.

Wethouder Dekker:

- De wethouder geeft uitleg over de gekozen manier van werken, die is anders dan normaal gebeurt.
- Op basis van gesprekken over en ervaringen met de experimenten kan snel worden gehandeld om tot verbeteringen of zelfs tot andere experimenten te komen.
- Andere opties zijn mogelijk. De wethouder hoort graag voorstellen voor experimenten vanuit de raad.
- Gelkingestraat en Oosterstraat: het college heeft op vragen van de PvdA al toegezegd dat het gebied de experimenteerstatus krijgt. Het college gaat met de winkeliers over de door inspreker genoemde problemen praten. Het college is bereid er met de raad over te spreken.
- Het Utrechtse model en bevoorrading: dit wordt bekeken, de Groningse situatie staat voorop.
- De dekking: de begrotingsregels schrijven voor een eigen dekking te zoeken.
- Leegstand: er bestaat een subsidieregeling om leegstand en verpaupering tegen te gaan. Om het gebruik te bevorderen, gaat de wethouder gesprekken voeren.
- Het college komt binnenkort met de stand van zaken bij het uitvoeringsprogramma.

Dhr. Moes (PvdA):

- Stelt voor het voorstel als discussiestuk voor de raad te agenderen omdat het vanwege de beperkte spreektijden een onbevredigende behandeling heeft gehad.

Het voorstel gaat als discussiestuk naar de raad van 28 september 2011.

C1. Ingekomen stukken en stukken ter kennisname

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):

- Brieven nrs. 3 en 6: de zinsneden met de mening van GroenLinks moeten worden omgedraaid. Dus: Afsluiting Westrandproject op 12 oktober 2011 in de commissie.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Brief nr. 20, Nieuwe aanwijzingsbesluiten hondengebieden: na de inspraak graag opnieuw agenderen in de commissie
- Brief nr. 22, Evaluatie verkeersgedrag botrotonde Laan Corpus den Hoorn: graag in de commissie van 12 oktober 2011 bespreken.

Dhr. Kelder (PvdD):

- Brief nr. 20: eens met mw. Jongman.
- Brief nr. 13, Gebruik gif door gemeente: graag agenderen voor de commissie.

C2. Vaststelling verslag 13 juli 2011; verslag besloten gedeelte 13 juli 2011

Beide verslagen worden ongewijzigd vastgesteld.

De voorzitter sluit de vergadering om 22.40 uur.