

Voorlopige agenda van de commissie Beheer en Verkeer van 16 november 2011

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

Datum: woensdag 16 november 2011
Aanvang: 20:00 uur
Locatie: Oude raadzaal
Voorzitter: mw. H. Rademaker
Griffier: W.T. Meijer (050-367 77726, wolbert.meijer@groningen.nl)

A. Algemeen deel

A1. Opening en mededelingen

A2. Vaststelling agenda

A3. Lange-termijnagenda en lijst moties en toezeggingen

[Bijlage - LTA](#) (pdf)

[Bijlage - Lijst van moties en toezeggingen](#) (pdf)

[Collegedebrief aan de raadscie B&V inzake Langetermijn agenda en moties en toezeggingen](#) (pdf)

A4. Conformstukken

a. Toegankelijke bushaltes fase III (raadsvoorstel 30 september 2011)

[Raadsvoorstel - Toegankelijke bushaltes fase III](#) (pdf)

b. Zonnepanelen op gemeentelijke daken (raadsvoorstel 20 oktober 2011)

[Raadsvoorstel inzake zonnepanelen op gemeentelijke daken](#) (pdf)

c. Grenswijziging GR Meerschap Paterswolde 2007 (raadsvoorstel 2 november 2011)

[Raadsvoorstel inzake grenswijziging GR\(gemeenschappelijke regeling\) Meerschap Paters](#) (pdf)

A5. Rondvraag

B. Inhoudelijk deel

- B1.** Kinderkermis Ossenmarkt - Guyotplein
(initiatiefvoorstel D66 augustus 2011 + preadvies college 3 november)
[Initiatiefvoorstel - Kinderkermis Ossenmarkt-Guyotplein, D66](#) (pdf)
[Collegebrief - Initiatiefvoorstel kinderkermiss op de Ossenmarkt-Guyotplein](#) (pdf)
- B2.** Stedelijke ecologische structuur
(raadsvoorstel 28 oktober 2011)
[Raadsvoorstel inzake stedelijke ecologische structuur 2011](#) (pdf)
- B3.** Diepenring, herinrichting 1e fase, projectofferte en aanvraag plankostenkrediet
(raadsvoorstel 28 oktober 2011)
[Raadsvoorstel inzake diepenring herinrichting 1e fase projectofferte en aanvraag plankostenkredietpdf](#) (pdf)
- B4.** 30 km/h maatregelen Engelbert/Middelbert
(collegebrief 30 september 2011)
[Collegebrief - Stand van zaken 30 km maatregelen Engelbert Middelbert.](#) (pdf)
[Bijlage - Bespreekpunten VVD](#) (pdf)
[Bespreekpunten VVD - bijlage 1](#) (pdf)
[Bespreekpunten VVD - bijlage 2](#) (pdf)
[Bespreekpunten VVD - bijlage 3](#) (pdf)
[Bespreekpunten VVD - bijlage 4](#) (pdf)
[Bespreekpunten VVD - bijlage 5](#) (pdf)
[Bespreekpunten VVD - bijlage 6](#) (pdf)
- B5.** Plan B - beter OV in Stad en Ommeland
(diverse brieven Burgerinitiatief Groningen)
[Ingekomen stukken - brief aan ps 19sep11](#) (pdf)
[Ingekomen stukken - brief aan gr en ps 3oktober11](#) (pdf)
[Ingekomen stukken - brief aan cvb 5oktober11](#) (pdf)
[Bijlage - Bespreekpunten Stadspartij](#) (pdf)
- B6.** DBFMO
(notitie Stadspartij 20 oktober 2011)
[Bijlage - Stadspartij DBFMO](#) (pdf)

C. Huishoudelijk deel

- C1. Ingekomen stukken en stukken ter kennisname
Ingekomen stukken - B&V-tn 16 november (pdf)
- C2. Vaststelling verslagen 12 en 24 oktober 2011
(24 oktober = geheim)
verslag 12 oktober (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 3 november 2011

LANGE-TERMIJNAGENDA RAAD inclusief **POLITIEKE LTA**

Politieke items zijn onderwerpen waarop Raad geen uitsluisel duidt.
(nieuwe onderwerpen in blauw)

| | | | | | | |
|-----|-----------|-----|---|-----------------|--------------|--|
| 8 | 12-okt-11 | B&V | Planstudie spoorlijn Groningen Heerenveen | Dekker | RO/EZ | |
| 29 | 16-nov-11 | B&V | Fietsparkeren hoofdstation | Dekker | RO/EZ | |
| 30 | 16-nov-11 | B&V | Deltaplan fiets | Dekker | RO/EZ | |
| 31 | 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 |
| 32 | 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 |
| 33 | 16-nov-11 | B&V | Uitvoeringskrediet HOV-as west 3e fase | Dekker | RO/EZ | |
| 59 | 14-dec-11 | B&V | Plankostenkrediet tram (restant aanbestedingsfase projectorg.) / plankostenkrediet tram (ambtelijke advisering) | Dekker | RO/EZ | kredietaanvraag eind dit jaar |
| 60 | 14-dec-11 | B&V | Ruimte voor de binnenstad (stand van zaken) | Dekker | RO/EZ | uit weth.brief 1-6-2011 |
| 61 | 14-dec-11 | B&V | Ruimte voor de binnenstad (def. uitvoeringsplan) | Dekker | RO/EZ | uit weth.brief 1-6-2011 |
| 62 | 14-dec-11 | B&V | Dynamische verwijzing parkeervoorzieningen (PRIS) | Dekker | RO/EZ | |
| 63 | 14-dec-11 | B&V | Opwaarderen Oostelijke Ringweg: bestemmingsplan Kardingse/Ulgersmaweg | Dekker | RO/EZ | |
| 64 | 14-dec-11 | B&V | OV-visie Stad en Regio | Dekker | RO/EZ | |
| 65 | 14-dec-11 | B&V | RegioTram: def. ontwerp tracédelen III en IV | Dekker | RO/EZ | |
| 66 | 14-dec-11 | B&V | Bestemmingsplan tracédelen 1 en 2 RegioTram | De Vries | RO/EZ | |
| 67 | 14-dec-11 | B&V | Consulatie raad over al dan niet doorgaan HOV-as West | Dekker | RO/EZ | |
| 68 | 14-dec-11 | B&V | Stadsdistributie | 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 platfondprijis Regiotram II | Dekker | RO/EZ | uit collegebrief 21-04-2011 |
| 82 | 1-feb-12 | B&V | Resultaten BORGschouw (n.a.v. motie uit begr.raad 24-11-10) | Visscher | MD | Collegebrief 9-12-10 |
| 83 | 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 |
| 84 | 1-feb-12 | B&V | Busdoorstroming Europaweg: uitvoeringskrediet | Dekker | RO/EZ | |
| 95 | 1-apr-12 | B&V | Evaluatie groencompensatiebeleid (zoals verwoord in Groene Pepers) | Visscher | RO/EZ | toez. uit rekeningdebat 22 juni 2011 |
| 101 | 16-mei-12 | B&V | Evaluatie hondenbeleid | Visscher | MD | |
| 102 | 1-jun-12 | B&V | Actualisatie platfondprijis Regiotram III | Dekker | RO/EZ | uit collegebrief 21-04-2011 |
| 106 | 1-dec-12 | B&V | Dynamisch VerkeersManagement (DVM): plan van aanpak | Dekker | RO/EZ | |
| 108 | PM | B&V | Visie + verordening begraven | Visscher | RO/EZ | afhankelijk van begrotingsdiscussie |
| 109 | PM | B&V | T oegankelijke bushaltes | Dekker | RO/EZ | na vinden alternatieve dekking (weth.memo 12-9-11) |
| 110 | PM | B&V | Projectofferte Diepenring 1e fase | Dekker | RO/EZ | afhankelijk van fasering |
| 111 | PM | B&V | Beleidskader geluid | Dekker | MD | |
| 112 | PM | B&V | Begraafverordening | Visscher | RO/EZ | |

Bijlage - LTA

| | | | | | | |
|-----|----|-----|--|--------|-------|--|
| 113 | PM | B&V | Zuidelijke Ringweg (plan van aanpak) | Dekker | RO/EZ | |
| 114 | PM | B&V | Betaald parkeren | Dekker | RO/EZ | |
| 115 | PM | B&V | Veilige schoolomgeving | Dekker | RO/EZ | |
| 116 | PM | B&V | Nota taken en kosten parkeerbedrijf | Dekker | RO/EZ | uit nota Duurzame Mobiliteit juni 2011 |
| 117 | PM | B&V | Sontwegbrug: vaststelling def. ontwerp | Dekker | RO/EZ | |
| 118 | PM | B&V | Voortgang second opinion Sontbrug | Dekker | RO/EZ | |

Bijlage - Lijst van moties en toezeggingen

Lijst toezeggingen en moties Raadscommissie Beheer en Verkeer 16 november 2011

| Nr | Datum Collegelid Dienst | Agendapunt | Verzoek van | Toezeggingen | Opmerkingen |
|----|---------------------------------|------------------------------------|-------------|--|---|
| 1. | 08-12-10 Visscher (MD) | B3: Afvalbeheer- plan 2011-2015 | | <ul style="list-style-type: none"> 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. De wethouder zegt toe terug te komen op de brugbediening in de bezuinigingsdiscussie. | |
| 2. | 19-01-11 Visscher (RO/EZ) | B4: Stimuleren watertoerisme | | | |
| 3. | 16-03-11 Visscher (MD) | B1: Dierenwelzijn | | <ul style="list-style-type: none"> 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 gemaakt 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); De wethouder zegt toe in gesprek te gaan met alle corporaties over ecologie en groen op hun terreinen. | Weth. deed 18/5 mededeling: 'brief volgt' (al 'uit'?) |
| 4. | 16-03-11 Dekker (RO/EZ) | B4: Nota "P+R" Groningen | | <ul style="list-style-type: none"> De wethouder zegt t.z.t. terug te komen op "een regionale vervoersautoriteit" (stad betaalt voorzieningen en revuuen gaan naar het OV-bureau). | |
| 5. | 16-03-11 Dekker (RO/EZ) | B5: Sleutelrapportages) | | <ul style="list-style-type: none"> De wethouder zegt toe in het voorjaar nader terug te komen op de contacten met het ministerie over de RegioTram. | |
| 6. | 13-04-11 Visscher (MD) | A5: Rondvraag | Stadspartij | <ul style="list-style-type: none"> 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. |

Bijlage - Lijst van moties en toezeggingen

| | | | | | |
|-----|---------------------------------|--|------------|---|--|
| 7. | 13-04-11 Visscher (MD) | B1: BORG-rapportage | CDA | <ul style="list-style-type: none"> 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 |
| 8. | 13-04-11 Dekker (RO/EZ) | B2: Station Europapark | GroenLinks | <ul style="list-style-type: none"> De wethouder zegt toe eerst met het inspraakcomité te zullen overleggen over de door te voeren voorgenomen (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. geluidsscherm); De wethouder zegt toe bij de eerstvolgende voortgangsrapportage van het sleutelproject Europapark terug te komen op de financiering van de fietsenstalling. | |
| 9. | 13-04-11 Dekker (RO/EZ) | C1: Ingekomen stukken, BOB-brief Gerrit Krol-brug (no. 3 'ove-rige stukken') | GroenLinks | <ul style="list-style-type: none"> 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). | <p><i>Mededeling weth. 18/5: Heeft reeds enkele gesprekken gevoerd. V.w.b. voorstel voor plaatsing slagboom gaat de Provincie (nog) niet akkoord (vgl. verslag). Zie LTA-brief 5/10, besluit verwacht in dec.11.</i></p> |
| 10. | 18-05-11 Visscher (RO/EZ) | B3: Noorderplantsoen | PvdA | <ul style="list-style-type: none"> 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. | |
| 11. | 15-06-11 Visscher (RO/EZ) | A5: Rondvraag | PvdD | <ul style="list-style-type: none"> 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. | <p><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 maaiselvergisning + de proef in Drenthe over duurzame toepassing van groen afval.</i></p> |

Bijlage - Lijst van moties en toezeggingen

| | | | | | |
|-----|---------------------------------|--------------------------------|-------------|--|--|
| 12. | 15-06-11 Visscher (RO/EZ) | A5: Rondvraag | CU & PvdD | <ul style="list-style-type: none"> 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. | |
| 13. | 15-06-11 Dekker (RO/EZ) | A5: Rondvraag | GL | <ul style="list-style-type: none"> 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. | |
| 14. | 15-06-11 Dekker (RO/EZ) | A5: Rondvraag | | <ul style="list-style-type: none"> Wethouder Dekker zegt toe vóór 1 oktober op de brief en het insprek-betog 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. | |
| 15. | 15-06-11 Dekker (RO/EZ) | B1: RegioTram | | <ul style="list-style-type: none"> 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. | |
| 16. | 15-06-11 Dekker (RO/EZ) | B3: drie V&V-raadsvoorstellen* | GL | <ul style="list-style-type: none"> * 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). | |
| 17. | 13-07-11 Visscher (RO/EZ) | A5, Rondvraag | Stadspartij | <ul style="list-style-type: none"> 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. | |
| 18. | 13-07-11 Visscher (RO/EZ) | A5, Rondvraag | PvdA | <ul style="list-style-type: none"> 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). | |
| 19. | 21-09-11 Visscher (RO/EZ) | A1, Opening en mededelingen | | <ul style="list-style-type: none"> Wethouder Visscher zegt toe na de collegebespreking terug te zullen komen op de uitkomsten van het 3^{de} kassanjerapport (van Kopijn) en dit rapport dan ook naar de leden van de raad te zullen laten gaan. | |

Bijlage - Lijst van moties en toezeggingen

| | | | | | |
|-----|-------------------------------|--|------|--|--|
| 20. | 21-09-11 Dekker (RO/EZ) | B2, VO tracédelen 3 en 4 incl. in- spraakrapport en aanpassingen tracé- delen 1 en 2 | PvdA | <ul style="list-style-type: none"> 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. | |
| 21. | 21-09-11 Dekker (RO/EZ) | B2, VO tracédelen 3 en 4 incl. in- spraakrapport en aanpassingen tracé- delen 1 en 2 | | <ul style="list-style-type: none"> Wethouder Dekker zegt n.a.v. een vraag van inspreker Belgraver toe zijn 'mooie' suggestie van een fietsverbinding van de Oosterhamrikkade naar Kardinge 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) | Zie outputspecificaties |
| 22. | 21-09-11 Dekker (RO/EZ) | B2, VO tracédelen 3 en 4 incl. in- spraakrapport en aanpassingen tracé- delen 1 en 2 | | <ul style="list-style-type: none"> Wethouder Dekker zegt n.a.v. een vraag van inspreker Koeftje toe dat zodra er verder nagedacht zal gaan worden over de auto-ontsluiting over de Oosterhamrikkade of over de busbaan zijn suggestie van een 'afsluitbare dam' mee te zullen nemen in de afweging. | |
| 23. | 12-10-11 Visscher (HVD) | Rondvraag | CDA | <ul style="list-style-type: none"> Zoekt uit waarom er geen onderzoekswagen bevolkingsonderzoek borstkanker in Korrewegwijk kan staan, komt erop terug | |
| 24. | 12-10-11 Visscher (MD) | Afsluiting Westrandproject | PvdD | <ul style="list-style-type: none"> Komt schriftelijk terug op vragen PvdD | <i>Brief inmiddels binnen, zie lijst ingekomen stukken</i> |
| 25. | 12-10-11 Visscher (MD) | Afsluiting Westrandproject | GL | <ul style="list-style-type: none"> Gaat na hoe beleving t.a.v. contact met initiatiefnemers in kader van Westrandproject zo verschillend kan zijn (college: 2x pj. initiatiefnemers: al jaren niet meer) | |
| 26. | 12-10-11 Dekker (RO/EZ) | Opening en mededelingen | SP | <ul style="list-style-type: none"> Er komt (n.a.v. motie SP) second opinion Sontbrug <ul style="list-style-type: none"> o <i>Betreft motie 27 april, die destijds is ingetrokken vanwege toezeggingen wethouder</i> | |
| 27. | 12-10-11 Dekker (RO/EZ) | Opening en mededelingen | | <ul style="list-style-type: none"> Er komt uitgebreide reactie op artikel Trouw over 24 vervuilde locaties | |
| 28. | 12-10-11 Dekker (RO/EZ) | LTA | GL | <ul style="list-style-type: none"> Gaat na hoe het zit met beloofde vervolgbrief n.a.v. bezuinigingen OV-bureau | |

Bijlage - Lijst van moties en toezeggingen

| | | | | | |
|-----|---------------------------------|------------|------|---|--|
| 29. | 12-10-11 Dekker (RO/EZ) | Rondvraag | PvdA | <ul style="list-style-type: none"> Komt terug op signaal dat er niet voldoende met buurt gesproken zou zijn rond problematiek Lodewijkstraat | |
| 30. | 12-10-11 Dekker (RO/EZ) | Rondvraag | CDA | <ul style="list-style-type: none"> Komt terug op vraag over Steentilstraat: als er nu tijdelijk gekozen wordt voor alternatieve route Kattendiep/Rademarkt (stond in krant), waarom kan dat dan niet definitief? | |
| 31. | 12-10-11 Dekker (RO/EZ) | Botrononde | | <ul style="list-style-type: none"> Komt voor de begrotingsraad met brief inz. definitief collegebesluit over Botrononde/Concourslaan, met beantwoording van resterende vragen en weging van gedane suggesties. | |
| 32. | 27-10-11 Dekker (RO/EZ) | Begroting | | <ul style="list-style-type: none"> Komt begin volgend jaar met memo over aansluiting stedelijk netwerk op zuidelijke ringweg | |
| 33. | 27-10-11 Visscher (RO/EZ) | Begroting | | <ul style="list-style-type: none"> Komt terug op signaal dat meldingen uit augustus nog openstaan in applicatie MeldStad | |

Bijlage - Lijst van moties en toezeggingen

| Nr | Datum Collegelid dienst | Agendapunt / onderwerp | Indiener(s) | Moties | Opmerkingen |
|----|-------------------------------|---|-------------------------------|--|---|
| 1. | 11-11-09 Dekker (MD) | Begroting | | <p>Motie: Klimaatop Verzoekt het college:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. | <p>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).</p> |
| 2. | 11-11-09 Dekker (MD) | Begroting | | <p>Motie: Windmolens Verzoekt het college:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. | |
| 3. | 27-01-10 Dekker (RO/EZ) | Visie Diepenring | | <p>Motie: Asfaltstroken Diepenring Verzoekt het college:</p> <ul style="list-style-type: none"> de fietsstroken op de Diepenring aan te leggen met rood asfalt in plaats van gele en rode klinkers. | |
| 4. | 17-11-10 Visscher (MD) | Vergunningen- beleid evene- menten "Feesten in Balans II" | D66, GL, PvdA, S&S, VVD | <p>Motie: Heldere criteria voor nieuwe initiatieven en bewezen successen Verzoekt het college:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. | <p>Staat op LTA? Chrf 6/6 Komen we in sep op terug (stavaza van alles)</p> |

Bijlage - Lijst van moties en toezeggingen

| | | | | | |
|----|---------------------------------|--|---|--|--|
| 5. | 15-12-10 Visscher (MD) | Afvalbeheer- plan 2011 - 2015: van afval tot grondstof | D66, GL, CDA, S&S, PvdA, S'p, VVD, SP en CU | <p>Motie: Zwertafval beperken: denken en doen!</p> <p>Verzoekt het college:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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". | |
| 6. | 16-02-11 Dekker (MD) | Masterplan Groningen Energie neutraal | S&S, Stads- partij, CDA, VVD, PvdA, D66 en CU | <p>Motie: "Méér dan CO2-reductie"</p> <p>Verzoekt het college:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 nemen. | |
| 7. | 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 | <p>Motie: "Burgerbetrokkenheid bij BORG"</p> <p>Spreekt uit dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. | |
| 8. | 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 | <p>Motie: "BORG op Gronings Peil 2"</p> <p>Verzoekt het college:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. | |

Bijlage - Lijst van moties en toezeggingen

| | | | | | |
|-----|---------------------------------|---|--|---|---|
| 9. | 27-04-11 Visscher (RO/EZ) | BORG-rapportage 2010 en voorstel BORG-niveaus voor 2011 | S&S, Stads- partij, CDA, VVD, PvdA, D66 en CU | <p>Motie: "Langtermijnvisie geborgd? (BORG)"</p> <p>Verzoekt het college:</p> <ul style="list-style-type: none"> Voor de begroting met een inventarisatie te komen over de gevolgen van het wachten met lang-cyclisch onderhoud. | |
| 10. | 29-06-11 Visscher (RO/EZ) | Voorjaarsdebat 2011 | CDA, CU, PvdA, Stads- partij en VVD | <p>Motie: "Strooibeleid"</p> <p>Verzoekt het college:</p> <ul style="list-style-type: none"> Vóór de begroting een zodanig strooibeleid te hebben ontwikkeld dat cruciale voorzieningen voor jongeren, ouderen en andere kwetsbare groepen op een verantwoorde manier bereikbaar worden gehouden. | <p><i>Gehonoreerd middels collegebrief 23 september</i></p> <p><i>'Motie 21 strooibeleid 29 juni 2011'</i></p> <p><i>(afvoeren na commissievergadering november)</i></p> <p><i>College kondigt in motiebrief 7 oktober aan dat er in oktober een brief komt over afhandeling van deze motie</i></p> |
| 11. | 29-06-11 Visscher (RO/EZ) | Voorjaarsdebat 2011 | CDA, CU, D66, GL, PvdA, PvdD, SP, S&S en Stadspartij | <p>Motie: "Bijen"</p> <p>Verzoekt het college:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. | <p><i>Verwerkt in motiebrief 7 oktober, verwijzing naar najaarsnota bij begroting 2012; in oktober volgt analyse zoals in motie bedoeld.</i></p> |
| 12. | 29-06-11 Visscher (RO/EZ) | Voorjaarsdebat 2011 | CDA, CU, D66, GL, PvdA, PvdD, SP, S&S, Stadspartij en VVD | <p>Motie: "Licht in de duisternis"</p> <p>Verzoekt het college:</p> <ul style="list-style-type: none"> Z.s.m. maar uiterlijk 1 oktober 2011 aan te geven wat benodigd is voor een goed werkende straatverlichting voordat de winterperiode valt. | <p><i>Verwerkt in motiebrief 7 oktober, verwijzing naar najaarsnota bij begroting 2012; in oktober volgt analyse zoals in motie bedoeld.</i></p> |
| 13. | 29-06-11 Dekker (RO/EZ) | Voorjaarsdebat 2011 | CDA, CU, D66, GL, PvdD, S&S en VVD | <p>Motie: "Knelpunten fietsparkeren"</p> <p>Verzoekt het college:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. | <p><i>Zie collegebrief 'Knelpuntenoverzicht fietsparkeren' van 7 oktober (afvoeren na commissievergadering november)</i></p> |
| 14. | 29-06-11 Visscher (RO/EZ) | Voorjaarsdebat 2011 | Hoofdelijke stemming: 21 voor, 17 tegen | <p>Motie: "Meatfree Monday"</p> <p>Verzoekt het college:</p> <ul style="list-style-type: none"> Een voorstel voor de Groningse Meatfree Monday-campagne voor te leggen aan de gemeenteraad. | <p><i>Montebrief 7 oktober: onderzoek is gaande, wrschl. dit jaar voorstel van werkgroep Stadsvoedsel</i></p> |

Bijlage - Lijst van moties en toezeggingen

| | | | | | |
|-----|---------------------------------|---|--|---|--|
| 15. | 29-06-11 Visscher (RO/EZ) | Voorjaarsdebat 2011 | CDA, D66, GL, PvdD, S&S, Stads- partij en VVD | <p>Motie: “Commercieel groen” Verzoekt het college:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. | <p>Motiebrief 7 oktober: onderzoek en gesprekken zijn gaande, april 2012 nadere informatie</p> |
| 16. | 20-07-11 Dekker (RO/EZ) | Voorkeursalter- natief Stations- gebied | Allen minus CDA | <p>Motie: “Fietstoegang traverse” Verzoekt het college:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. | |
| 17. | 28-09-11 Dekker (RO/EZ) | Regiotram – aanpassing tracédelen 1, 2 | CDA, VVD, Stadspartij, CU | <p>Motie Zonnelaan</p> <ul style="list-style-type: none"> de genoemde variant (B-variant Zonnelaan) opnieuw te onderzoeken en de uitkomsten daarvan aan de raad voor te leggen | |
| 18. | 28-09-11 Dekker (RO/EZ) | Regiotram – aanpassing tracédelen 1, 2 | GL, PvdA, CU | <p>Motie Verplaatsing taxistandplaats Grote Markt</p> <ul style="list-style-type: none"> De mogelijkheden tot verplaatsing van de taxistandplaats Grote Markt naar het Kwinkensplein of een andere nabije locatie te onderzoeken en de raad de resultaten van het onderzoek te doen toekomen | |
| 19. | 28-09-11 Dekker (RO/EZ) | Conceptprogr. Binnenstad | Stadspartij | <p>Motie Oosterstraat terug op de kaart</p> <ul style="list-style-type: none"> in het definitieve programma voorstellen te doen die het bezoek aan de Oosterstraat weer zullen bevorderen | |

Collegedebrief aan de raadscommissie B&V inzake Langetermijn agenda en moties en ...



Afdeling Verkeer en Vervoer

Aan de leden van de raadscommissie
Beheer en Verkeer van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Karin Dekker
Wethouder

Financiën
Verkeer en Vervoer
Coördinatie-
Binnenstadsontwikkeling
Duurzaamheid en Milieu

Bezoekadres
Grote Markt 1

Postadres
Postbus 20001
9700 PB Groningen
Telefoon (050) 367 76 09
Fax (050) 367 77 57
e-mail: karin.dekker@

groningen.nl

Kenmerk BD 11.2793003

Fax (050) 367 83 89

Datum 25-10-2011 Bijlage(n) -
Informatie A.M. Hoekstra Tel. (050) 367 83 12
Onderwerp Lange termijn agenda en moties en toezeggingen

Geachte heer, mevrouw,

In deze brief informeer ik u over de lange termijn agenda en de lijst van moties en toezeggingen.

Wijzigingen lange termijn agenda

Deltaplan Fiets en Fietsparkeren Hoofdstation

Eerder heb ik u geïnformeerd over het aanbieden van beide genoemde voorstellen in september. De besluitvorming in het college heeft enige vertraging opgelopen als gevolg van de besprekingen over de begroting 2012. Het beide voorstellen zijn u inmiddels aangeboden.

Nota Parkeernormen

De afstemming binnen het college vraagt meer tijd dan voorzien. Daarbij willen we de reacties van de woningbouwcorporaties meenemen. De gesprekken hierover lopen nog. Op dit moment is het onzeker wanneer we de nota aan u aan kunnen bieden.

Visie gemeentelijk wegensysteem/sectorenmodel

De inhoudelijke uitwerking van het sectorenmodel en de doorrekening daarvan in ons nieuwe Verkeersmodel Groningen Plus is nog niet gereed. Dit is mede afhankelijk van de vertraging in het nieuwe Verkeersmodel, welke naar verwachting eind november zal worden afgerond. Zodra er meer duidelijkheid is over de planning zullen wij u zo spoedig mogelijk informeren.

Uitvoeringskrediet HOV-as West

Omdat in een laat stadium van de planvorming Prorail aanvullende eisen heeft gesteld ten aanzien van de kruising Paterswoldseweg is de planvorming iets vertraagd. In overleg met Prorail wordt gekeken of we de eisen in het huidige ontwerp kunnen meenemen en welke gevolgen dit heeft. Het uitvoeringskrediet wordt daarom niet in november aan u voorgelegd, maar een tot twee maanden later.

Collegedebat aan de raadscommissie B&V inzake Langetermijn agenda en moties en ...

Volgvel 1

Ruimte voor de Binnenstad

In september hebben we met u het programma Ruimte voor de Binnenstad besproken. Dit programma stond als kadernota Programma binnenstadsontwikkeling vermeld op uw LTA en kan dan ook als afzonderlijk onderwerp worden afgevoerd. In december zullen we u wel een stand van zaken notitie voorleggen en geen definitief uitvoeringsplan, zoals nu beide op de LTA zijn opgenomen. Het definitieve uitvoeringsplan -eigenlijk programma- kunt u tegemoet zien in maart 2012.

Opwaarderen ORW – bestemmingsplan Kardingeweg/Ulgersmaweg

Het ontwerp bestemmingsplan is net door ons college vastgesteld. Hierover hebben wij u geïnformeerd. Rekening houdende met de inspraakperiode en de verwerking van de reacties gaan we uit van vaststelling van het bestemmingsplan in maart 2012.

OV visie stad en regio

Het betreft een visie op het regionale OV netwerk en de consequenties daarvan voor de stad Groningen voor het spoor-, tram- en busnetwerk. De regionale visie is op dit moment volop in ontwikkeling, gezamenlijk met de regio Groningen-Assen en het OV-bureau. We zullen u in december informeren over de voortgang.

Projectofferte Diepenring

De projectofferte staat als PM op de lange termijn agenda. Ik verwacht deze eind oktober nog aan u aan te kunnen bieden.

Zuidelijke Ringweg

Zoals u reeds meegedeeld wordt het voorontwerp u eind oktober aangeboden.

Betaald Parkeren

U ontvangt eind oktober een brief waarin u inzage krijgt in de projectofferte en planning voor invoering van betaald parkeren in de Oranjewijk, het Helperplein, de Oosterparkwijk, Korrewegwijk, het bedrijventerrein Corpus den Hoorn Zuid en het voorterrein van het Martiniziekenhuis.

Veilige schoolomgeving

Gezien de recente behandeling van de voortgangsrapportage op 21 september jl. zou dit onderwerp kunnen worden afgevoerd. Wij zijn inmiddels bezig de nog resterende scholen actief te benaderen om daar alsnog passende voorzieningen te treffen. Eventuele voorstellen zullen aan u worden voorgelegd.

Aanvullingen lange termijn agenda

- | | |
|---|----------------|
| - Aanvraag uitvoeringskrediet 30 km gebieden | december 2011 |
| - Beleidsnota Gehandicaptenparkeren | februari 2012 |
| - Herziening Grondexploitatie ZRW fase1 (Langman) | februari 2012 |
| - Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2012-2015 | maart 2012 |
| - Stand van zaken Fietsroute Plus | maart 2012 |
| - ORW: bestemmingsplan Beijum Noord | september 2012 |

Collegebrief aan de raadsce B&V inzake Langetermijn agenda en moties en ...

Volgvel 2

- Parkeerplan Grunobuurt maart 2012
- Sontwegbrug: vaststelling def. ontwerp en second opinion april 2012

Toezeggingen

Eerder heb ik u toegezegd te willen kijken naar de bereikbaarheid en toegankelijkheid van het hoofdstation vanaf de taxistandplaats voor blinden en slechtzienden. Ik ben het met u eens dat deze onvoldoende is. Omdat we in overleg met betrokken belangenorganisaties willen kijken naar de oplossingsrichting, kan ik u op dit moment nog geen definitief voorstel voorleggen. Zodra hier helderheid over is, zal ik u informeren.

Vanuit uw commissie is tevens gevraagd of het niet mogelijk is de alternatieve omleidingsroute voor de Steentilstraat (via het Kattendiep) permanent in te zetten. Het Kattendiep is een belangrijke route voor de bevoorrading van de binnenstad en het openbaar vervoer. De functie als openbaarvervoersroute is tijdelijk buiten gebruik gesteld vanwege de werkzaamheden aan het Damsterdiep. Als het Damsterdiep volgend jaar weer functioneert zullen de bussen weer gebruik gaan maken van deze route. En ook de tram zal, in beide richtingen, via het Kattendiep gaan rijden. Dit heeft consequenties voor de inrichting en voor het toelaten van verschillende vervoerwijzen. Om de verkeersdruk te beperken en ruim baan te bieden aan het openbaar vervoer en voetgangers is het Kattendiep nu en in de toekomst alleen toegankelijk tijdens venstertijden.

Gedurende de werkzaamheden in de Steentilstraat vindt ons college het acceptabel om het verkeer enkele weken via het Kattendiep en de Rademarkt in zuidelijke richting te leiden. Wij vinden het echter onwenselijk om deze situatie structureel te maken omdat daarbij het fietsverkeer dat via de Steentilstraat, het Zuiderdiep en de Rademarkt komt, moet worden gekruist. Ook vinden we een kortsluiting via het Kattendiep niet in overeenstemming met het gewenste verblijfskarakter van de Steentilstraat, als nieuwe winkel/wandelroute tussen Damsterdiep en Grote Markt.

Ik vertrouw erop u zo voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijk groet,

Karin Dekker



Raadsvoorstel - Toegankelijke bushaltes fase III

Bestuursdienst



RAADSVOORSTEL:

2010-2011

Ons kenmerk: RO 11.2612693

Registratienummer : GR 11.

Ingekomen op :

Onderwerp: Toegankelijke bushaltes fase III

Groningen, 30 SEP 2011

Aan de raad,

Inleiding.

Dit raadsvoorstel gaat in op de stand van zaken van het project Toegankelijke haltes en geeft zicht op het voorgenomen investeringsprogramma fase III met een daarbij behorende kredietaanvraag. In het investeringsprogramma is aangegeven welke haltes in deze fase toegankelijk moeten worden gemaakt.

In de Wet Gelijke Behandeling Chronisch Zieken en Gehandicapten van 2003 is opgenomen dat het busvervoer toegankelijk dient te zijn. Dit betekent dat reizigers zo goed als gelijkvloers en bijna drempelloos kunnen in- en uitstappen. Het busvervoer maken we toegankelijk door de inzet van lage vloerbussen en door de aanleg van toegankelijke haltes. Conform het provinciale halteplan wordt van ons verwacht dat we 420 van de 686 haltes in de stad voor 2015 toegankelijk hebben gemaakt. Op grond hiervan is in 2008 een provinciale subsidie van € 2.276.245,- verleend. Het toegankelijk maken van de bushaltes past in de doelstellingen van de gemeentelijke nota "Zorgen voor Morgen".

In het raadsvoorstel van 16 december 2009 bent u geïnformeerd over een globaal stappenplan voor het toegankelijk maken van bushaltes. Tevens zijn uitvoeringskredieten beschikbaar gesteld voor 2009 en 2010.

Het onderhavige raadsvoorstel gaat in op de stand van zaken en het investeringsprogramma voor de volgende uitvoeringsfase (III) met kredietaanvraag. In het investeringsprogramma is aangegeven welke haltes in 2012 toegankelijk worden gemaakt, om de vaart er in te houden start de technische voorbereiding zo spoedig mogelijk.

Stand van zaken.

Op de bijgevoegde kaart kunt u zien welke haltes al toegankelijk zijn en in 2011 toegankelijk worden gemaakt. Deze kaart geeft een goede indicatie van de stand van zaken.

Raadsvoorstel - Toegankelijke bushaltes fase III

2

Jaarlijks wordt in het kader van het programma Beheer en Onderhoud een hoeveelheid bestaande haltes toegankelijk gemaakt. In 2009 zijn daarnaast ten behoeve van lijn 5 (pilot) ook haltes toegankelijk gemaakt. In het kader van de follow up lijn 5 worden dit jaar vooral de haltes langs de route van de buslijnen 4, 7 en 8 aangepakt.

Tot 2011 zijn ca. 95 haltes toegankelijk ingericht. In 2010 zijn er 10 haltes toegankelijk gemaakt. Dit zijn er minder dan beoogd omdat conform het eerdergenoemde raadsvoorstel van 16 december 2009, 90 haltes zouden worden aangepakt. Als gevolg van de complexiteit van een aantal haltes heeft de voorbereiding meer tijd in beslag genomen dan verwacht. De resterende haltes, 80 in totaal, worden dit jaar nog aangelegd (2011-fase II). Inmiddels is voor 2011-fase II een bestek gemaakt en is het werk gegund aan een aannemer om deze 80 haltes aan te pakken. De werkzaamheden zijn inmiddels gestart, en de verwachting is dat deze voor december worden afgerond. Tevens willen we dit jaar de voorbereiding opstarten van 2012-fase III: in de volgende paragraaf wordt hierop ingegaan.

In totaal zijn er dan 175 haltes voor 1 januari 2012 aangelegd. Tussen 2012 en 2014 moeten dus nog ca. 245 bushaltes in de stad worden aangepakt. Dit betekent dat de komende drie jaar er jaarlijks ruim 80 haltes toegankelijk moeten worden gemaakt. Dit is af te lezen uit de onderstaande tabel.

Tabel 1: jaarverdeling 2011-2014

| Jaar uitvoering | Aantal haltes | Locaties |
|-----------------|---------------|-------------------------------------|
| tot 2011-fase I | 95 | o.a. lijn 5 |
| 2011- fase II | 80 | o.a. Lijn 4,7 en 8 |
| 2012- fase III | 85 | o.a. Beijum en Lewenborg, Europaweg |
| 2013- fase IV | 80 | Nog te bepalen |
| 2014- fase V | 80 | Nog te bepalen |
| TOTAAL | 420 | |

Investeringsplan fase III.

Uitgangspunt is "werk met werk te maken" en haltes mee te laten liften met onderhoudswerkzaamheden en herinrichtingsprojecten. Op kaart 1 is te zien welke haltes in 2012-fase III worden aangepakt, te weten:

- meeste haltes in Beijum en Lewenborg;
- haltes langs de Europaweg, Hereweg en Laan Corpus den Hoorn.

De haltes zijn geselecteerd op aspecten als aantal in- en uitstappers, doelgroepen (waaronder ouderen) en het al dan niet dichtbij zijn bij voorzieningen en winkelcentra. Een lijnsgewijze of bundelgewijze aanpak heeft daarbij de voorkeur zodat de bushaltes van een buslijn of een bundel van buslijnen zo veel mogelijk toegankelijk zijn ingericht. Over de concrete invulling willen we met de belangengroeperingen nog nader in overleg treden.

Raadsvoorstel - Toegankelijke bushaltes fase III

3

Geen financiële middelen Wmo en Verkeer & Vervoer voor 2012-2014.

Inmiddels is komen vast te staan dat binnen de begroting Wmo en het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer op dit moment geen financiële middelen beschikbaar zijn om het programma Toegankelijke haltes voor de jaren 2012-2014 te financieren. Dit betekent dat we in overleg met de subsidiegever en het Rijk zullen moeten bepalen hoe het vervolg van de uitvoering van het programma Toegankelijke haltes er uit moet gaan zien. Zodra hier helderheid over is, zullen we een voorstel aan uw raad voorleggen.

Kosten en financiering 2011.

In het raadsvoorstel van december 2009 is ingeschat dat ieder jaar in de periode 2010-2014 ca. € 350.000,- aan eigen middelen nodig is (5 x € 350.000,- = € 1.750.000,-). Vooralsnog blijven we uitgaan van deze inschatting waarbij ca. de helft volgens het principe "werk met werk te maken" meelift met onderhoudswerkzaamheden en herinrichtingsprojecten.

Voor het aanpakken van ca. 83 haltes is volgens een bepaalde verdelingssystematiek (aanname) € 809.700,- nodig, zie tabel 2. Hiervan komt € 467.290,- uit de provinciale subsidie en er is € 342.410,- aan eigen middelen nodig. De tabel is gebaseerd op de volgende kosten per type halte: meeliften Beheer en Onderhoud (B&O) € 5.630,-; standaard halte € 11.500,-; halte + € 16.500,-. Terwijl per halte er € 5.630,- provinciale subsidie beschikbaar is.

Tabel 2: kostenoverzicht toegankelijke haltes

| | aantal haltes | totaal subsidie | totaal eigen middelen | totaal kosten |
|-----------------|---------------|------------------|-----------------------|------------------|
| meeliften B&O | 40 | € 225.200 | B&O budget | € 225.200 |
| standaard halte | 25 | € 140.750 | € 146.750 | € 287.500 |
| halte + | 18 | € 101.340 | € 195.660 | € 297.000 |
| totaal | 83 | € 467.290 | € 342.410 | € 809.700 |

In het voorjaar van 2012 informeren wij u over de werkelijk gerealiseerde haltes en werkelijke kosten in de jaarrekening 2011.

Dekking.

In december 2009 heeft uw raad besloten de eigen financiële bijdrage voor de toegankelijke bushaltes in principe mede te financieren uit Wmo-middelen en is voor de jaren 2009-2010 een uitvoeringskrediet beschikbaar gesteld. Omdat in 2010 minder bushaltes toegankelijk zijn gemaakt dan eerder verwacht, u bent hierover geïnformeerd in de Gemeenterekening 2010, wordt het eerder door u beschikbaar gestelde uitvoeringskrediet 2010 nu ingezet voor de realisatie van 80 toegankelijk te maken bushaltes in 2011.

Om de voortgang in de realisatie van het programma er in te houden, willen we zo spoedig mogelijk starten met de voorbereidingen voor fase III.

Raadsvoorstel - Toegankelijke bushaltes fase III

4

Daarbij gaan we uit van planontwikkeling in 2011 en uitvoering in 2012. Het dekkingsvoorstel hiervoor is als volgt.

Voor het toegankelijk maken van haltes vragen wij bij u € 809.700,- krediet aan. Hiervan wordt € 467.290,- gedekt uit de subsidie van de provincie en dient er € 342.410,- aan eigen middelen te worden vrijgemaakt. Wij zien ruimte om deze € 342.410,- als volgt te financieren:

- € 175.000,- uit de OV-voorziening;
- € 167.410,- uit de reserve Wmo, indien deze reserve niet voldoende omvang heeft, het overige te dekken uit de Algemene Egalisatiereserve.

Dit leidt tot de volgende begrotingswijziging.

Investering

Begrotingswijziging voor investeringskrediet

Toegankelijke bushaltes fase III

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

| Financiële begrotingswijziging | | Uitgaven | Inkomsten | Saldo |
|--------------------------------|------------------|----------|-----------|-------|
| 7.2 | Openbaar Vervoer | 810 | 810 | 0 |
| Totalen begrotingswijziging | | 810 | 810 | 0 |

Exploitatie

Begrotingswijziging 2011

| | |
|---------------------------|----------------------------------|
| Betrokken dienst(en) | HVD |
| Naam voorstel | Toegankelijke bushaltes fase III |
| Incidenteel / Structureel | Incidenteel |
| Soort wijziging | Exploitatie |

| Financiële begrotingswijziging | | Lasten | Baten | Saldo | Toevoeging reserve | Onttrekking reserve | Saldo |
|--------------------------------|-----------------------------------|--------|-------|-------|--------------------|---------------------|-------|
| 4.1 | Sociale samenhang en participatie | 167 | | 167- | | 167 | - |
| Totalen begrotingswijziging | | 167 | - | 167- | - | 167 | - |

Raadsvoorstel - Toegankelijke bushaltes fase III

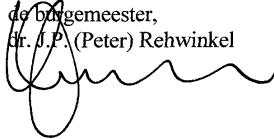
5

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

- I. kennis te nemen van de stand van zaken van het project Toegankelijke bushaltes;
- II. het investeringsplan fase III vast te stellen;
- III. een krediet ter beschikking te stellen van € 809.700,-- voor het toegankelijk maken van de bushaltes;
- IV. het uitvoeringskrediet te dekken uit:
 - a. € 467.290,-- provinciale subsidie;
 - b. € 175.000,-- OV-voorziening;
 - c. € 167.410,-- uit de reserve Wmo, indien deze reserve niet van voldoende omvang heeft, het overige te delken uit de Algemene Egalisatiereserve;
- V. de gemeentebegroting 2011 overeenkomstig te wijzigen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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



Raadsvoorstel inzake zonnepanelen op gemeentelijke daken

Bestuursdienst



RAADSVOORSTEL:

2011-2012

Ons kenmerk: RO 11.2780221

Registratienummer : GR 11.

Ingekomen op :

Onderwerp: Zonnepanelen op gemeentelijke daken

Groningen, **20 OKT 2011**

Aan de raad,

U heeft op 16 februari 2011 het Masterplan Groningen Energieneutraal vastgesteld. Een van de acties vanuit dit masterplan is om de gemeentelijke daken te voorzien van zonnepanelen. Niet alleen om onze duurzame energiedoelstellingen te halen, maar ook om als gemeente het goede voorbeeld te geven. Met dit raadsvoorstel vragen we krediet aan voor de eerste tranche, de gesubsidieerde zonnepanelen. Daarbij maken we onderscheid tussen de subsidie voor kleine installaties (Zon-PV-klein, 21 gesubsidieerde daken) en subsidie voor grote installaties (Zon-PV-groot, 4 gesubsidieerde daken). Daarnaast informeren we u over een aantal acties die we hebben opgestart die ertoe moeten leiden dat uiteindelijk zoveel mogelijk zonnepanelen op gemeentelijke daken worden aangebracht.

SDE 2010: Zon-PV-Klein.

We hebben in 2010 zo'n 100 SDE-subsidieaanvragen (stimuleringssubsidie duurzame energie) voor Zon-PV-klein ingediend bij het Rijk. Daarvan zijn er 21 gehonoreerd. Dat betekent dat we in theorie 21 daken van zonnepaneelinstallaties kunnen voorzien. Bij het aanvragen was er onvoldoende tijd om een volledige analyse te kunnen uitvoeren welke gemeentelijke daken wel en welke niet geschikt zouden zijn; we hebben maximaal ingezet. Gevolg daarvan is dat er bij nadere beschouwing 6 daken niet geschikt zijn. Redenen: een gebouw is of wordt gesloopt, een pand is verkocht, etc. Vijftien bleken wel geschikt. Deze kredietaanvraag betreft 14 van de 15 overgebleven gebouwen. Eén gebouw is separaat aanbesteed, namelijk de nieuwe school in Reitdiep en valt dus niet binnen deze kredietaanvraag.

We hebben een lijst bijgevoegd van de gebouwen die voor subsidie in aanmerking komen. Als aandachtspunt noemen we daarbij nog eventuele vandalismegevoeligheid. We kiezen er in beginsel voor ook al deze gebouwen met panelen te bedekken, maar we gaan hier nog een nadere analyse op uitvoeren. We willen voorkomen dat we regelmatig zonnepanelen moeten vervangen als gevolg van vandalisme, dus in het uiterste geval houden we nog één of twee gebouwen buiten de aanbesteding.

Het maximaal op te stellen vermogen bedraagt circa 100 kWp (kiloWattpiek).

De door de subsidiegever gestelde deadline is 27 november 2011, met een eenmalig uitstel van 4 maanden (27 maart 2012). Dan moeten de zonnepanelen op de daken

Raadsvoorstel inzake zonnepanelen op gemeentelijke daken

2

liggen. We hebben de aanbesteding voor de realisatie hiervan opgestart onder voorbehoud dat we pas gaan gunnen als u krediet heeft verstrekt.

SDE 2010: Zon-PV-Groot.

De gemeente heeft tevens - middels een intermediair, het bedrijf SunUnited - aanvragen ingediend in de categorie Zon-PV-Groot. Deze subsidie kende veel meer inschrijvingen: van de 641 door SunUnited ingediende aanvragen (meerdere aanvragen per gebouw waren mogelijk) zijn 4 positief beschikt, dat wil zeggen dat we nog vier daken van gemeentelijke gebouwen gesubsidieerd kunnen voorzien van zonnepanelen. Het gaat hierbij om het gebouw van iederz/Peizerweg, de Brederoschool/De Wijert-Zuid, de Vensterschool Selwerd/De Parrel en een verzamelgebouw aan de Oosterhamrikkade 119.

Deze installaties leveren drie keer zoveel stroom op als de installaties van Zon-PV-Klein (dat wil zeggen: er liggen dus drie keer zoveel zonnepanelen op de daken). Het op te stellen vermogen voor Zon-PV-Groot bedraagt in totaal 90 kWp.

We hebben met SunUnited afgesproken dat zij deze panelen plaatst en gedurende 15 jaar gratis stroom aan ons levert. Daarnaast voeren zij het beheer en onderhoud gedurende die 15 jaar. In ruil hiervoor int SunUnited de SDE-subsidie. Deze subsidie is afhankelijk van de energieprijzontwikkeling: hoe hoger de energieprijz, hoe lager de subsidie: andersom werkt dit niet, de subsidie is gemaximeerd. We hebben met SunUnited afspraken gemaakt over dit risico dat zij lopen: we betalen SunUnited € 5.000,- per installatie, dat wil zeggen in totaal € 20.000,-, waarna de risico van energieprijzstijging voor hen is.

Verder hebben we afgesproken dat de panelen na 15 jaar eigendom worden van ons. Dan eindigt de samenwerking met SunUnited. Ter informatie: op dit moment is de verwachte levensduur van een paneel minimaal 20 jaar.

Communicatie.

De gemeente Groningen heeft € 35.000,- extra subsidie gekregen van het Energieconvenant Groningen (samenwerkingsverband van diverse publiek- en private partijen uit de regio) voor het plaatsen van informatiepanelen bij die gebouwen waar publiek komt. In de overzichtslijst geven we aan welke gebouwen daarvoor in aanmerking komen.

Financiële paragraaf.

We stellen u voor een investeringskrediet beschikbaar te stellen van 350 duizend euro voor de aanschaf van 14 zonnepaneelinstallaties voor gemeentelijke daken (Zon-PV-Klein). De structurele exploitatielasten als gevolg van deze investering kunnen gedekt worden door de jaarlijkse SDE subsidiestroom en uitgespaarde elektriciteitskosten.

Zon-PV-Klein, financiële parameters:

| | |
|---|---------------|
| Investering 14 zonnepaneelinstallaties | 300.000 |
| Projectkosten aanbesteding en begeleiding | <u>50.000</u> |
| Totale investering | 350.000 |

De kapitaallasten bedragen 36 duizend euro, bestaande uit rentelasten (tegen 3,75%) van 13 duizend euro en afschrijvingslasten (in 15 jaar) van 23 duizend euro. Daarnaast

Raadsvoorstel inzake zonnepanelen op gemeentelijke daken

3

zijn er jaarlijks voor 5 duizend euro aan kosten voor beheer.

| | |
|--|---------------|
| Structurele exploitatielasten: | |
| Kapitaallasten (rente en afschrijving) | 36.000 |
| Onderhoudskosten | 5.000 |
| Totale exploitatielasten | 41.000 |

Dekking.

Daarnaast is er ook sprake van een SDE-subsidiestroom en uitgespaarde elektriciteit waarmee wij de structurele exploitatiekosten kunnen dekken.

| | |
|---|---------------|
| Structurele opbrengsten en verdieneffecten: | |
| SDE subsidie | 22.000 |
| Uitgespaarde elektriciteit | 19.000 |
| Totale opbrengsten/verdieneffecten | 41.000 |

| Begrotingswijziging voor investeringskrediet Zonnepanelen op gemeentelijke daken | | | | |
|---|---|----------------|-----------|-----------------|
| Betrokken dienst(en) | RO/EZ; DIA | | | |
| Soort wijziging | uittrekken investeringskrediet | | | |
| Tijdsplanning krediet | 2011-2026 | | | |
| Dienst | Financiële begrotingswijziging | Uitgaven | Inkomsten | Saldo |
| DIA | 12.3; Facilitaire dienstverlening Intern & Extern | 350.000 | | -350.000 |
| | | | | 0 |
| | Totalen begrotingswijziging | 350.000 | 0 | -350.000 |

Voor wat betreft Zon-PV-Groot bestaat de financiële kant uit genoemde eenmalige bijdrage van € 20.000,- te dekken uit het reeds ter beschikking gestelde duurzaamheidsbudget (gemeentebegroting 2011).

De incidentele kosten voor het plaatsen van informatiepanelen van 35 duizend euro dekken we uit de extra subsidie van het Energieconvenant Groningen.

Overige gemeentelijke daken.

Uiteindelijk willen we alle gemeentelijke daken van zoveel mogelijk zonnepanelen voorzien. De verwachting is dat dit in de toekomst zeker rendabel zal kunnen worden aangelegd, omdat de prijzen van panelen dalen en de energieprijzen stijgen.

Voor de korte termijn geldt dit nog niet voor alle gebouwen. We hebben een onderzoek laten uitvoeren naar de huidige stand van zaken en daaruit blijkt dat zeker de kleine en mogelijk de middelgrote gemeentelijke gebouwen wél rendabel van zonnepanelen te voorzien zijn. Dit heeft te maken met het landelijke energiebelastingstelsel, waarbij kleine gebouwen veel meer belasting betalen voor hun stroom dan grote afnemers.

Een ander aandachtspunt dat te maken heeft met landelijke wetgeving is de mogelijkheid om stroom die je niet zelf gebruikt rendabel terug mag leveren aan het net. Die mogelijkheden zijn nu beperkt, maar regelmatig worden er vanuit de Tweede Kamer initiatieven ontwikkeld om dit aantrekkelijker te maken. Mochten die mogelijkheden worden uitgebreid dan willen we als gemeente Groningen daarop inspelen.

Raadsvoorstel inzake zonnepanelen op gemeentelijke daken

4

Voor de korte termijn werken we het onderzoek verder uit naar een zogenaamde businesscase en komen hier voorjaar 2012 bij u op terug.

Overigens beperken we ons bij de gemeentelijke gebouwen niet alleen tot de gebouwen waar onze medewerkers zijn gehuisvest (kernvastgoed) en ons eigen maatschappelijke vastgoed (scholen, sportzalen etc). We kijken ook naar onze gebouwen waarvan het economisch eigendom bij derden ligt, bijvoorbeeld de scholen van O2G2, maar ook cultuurinstellingen etc. We zullen met de relevante besturen in gesprek gaan om afspraken te maken over het plaatsen van zonnepanelen. Aandachtspunt hierbij is de zogenaamde "split incentive": de gebouweigenaar doet de investering (wij) en de gebruiker krijgt het rendement/de stroom (de schoolbesturen). We zullen deze afspraken alleen maken als het zowel voor de school als voor ons wenselijk is (deze gesprekken voeren we al over een aantal gebouwen waar deze kredietaanvraag op betrekking heeft).

Naast deze scholen willen we ook contact opnemen met besturen van scholen uit het bijzonder onderwijs, om te verkennen of daar belangstelling bestaat mee te liften op onze zonnepaneelactiviteiten.

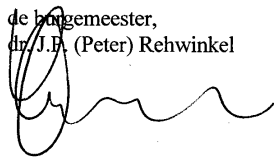
Tot slot staan we met u achter de doelstellingen van Grunneger Power waarmee Groningse burgers in eerste instantie gestimuleerd worden zelf panelen op hun daken te installeren. Maar Grunneger Power heeft ook belangstelling getoond om andere opstallen (zoals gemeentelijke daken) van panelen te voorzien. Waar mogelijk zullen we deze activiteiten ondersteunen, echter de aanbestedingsregels maken het lastig om rechtstreeks zaken te doen. Indien mogelijk zien we graag dat Grunneger Power ook mee gaat doen aan de bovengenoemde aanbesteding.

Gelet op het vorenstaande stellen we u voor te besluiten:

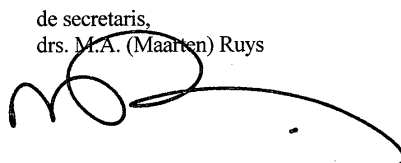
- I. een krediet beschikbaar te stellen van 350 duizend euro voor de aanschaf van 14 zonnepaneelinstallaties voor gemeentelijke daken;
- II. de structurele kapitaallasten en de structurele kosten voor beheer van 41 duizend euro te dekken uit een jaarlijkse SDE-subsidiebijdrage van 22 duizend euro en de jaarlijkse besparing op energiekosten van 19 duizend euro;
- III. de incidentele kosten voor het plaatsen van informatiepanelen van 35 duizend euro te dekken door de extra subsidie van het Energieconvenant Groningen;
- IV. bij Voortgangsrapportage 2012-I de gemeentebegroting voor de exploitatielasten te wijzigen;
- V. de gemeentebegroting 2011 dienovereenkomstig te wijzigen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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



Raadsvoorstel inzake grenswijziging GR(gemeenschappelijke regeling) . . .

Bestuursdienst



RAADSVOORSTEL:

2011-2012

Ons kenmerk: BD 11.2785987

Registratienummer : GR 11.

Ingekomen op :

Onderwerp: Grenswijziging GR Meerschop Paterswolde 2007

Groningen, - **2 NOV 2011**

Aan de raad,

In het Meerschapsgebied liggen, binnen de grens van de gemeente Groningen, momenteel 9 woonboten in een natuurlijke omgeving. De bewoners van deze boten zijn al jarenlang bezig om een behandeling te krijgen die vergelijkbaar is met die van de woonbootbewoners in de rest van de stad. Omdat de besturen van het Meerschop en de gemeente Groningen positief staan ten opzichte van deze wens, is onderzocht hoe deze gelijke behandeling het best kan worden bereikt. De oplossing die daarvoor is gevonden is een grenswijziging van de gemeenschappelijke regeling, in die zin dat het kanaalvak buiten de gemeenschappelijke regeling komt te liggen. Op deze wijze valt het kanaalvak weer onder de gemeente Groningen.

Bevoegdheid.

Op grond van artikel 28, eerste lid, van de GR Meerschop Paterswolde 2007 is het algemeen bestuur bevoegd om te besluiten tot wijziging van de gemeenschappelijke regeling. Het algemeen bestuur gaat het besluit nemen om het kanaalvak buiten de gemeenschappelijke regeling te laten. Daarvoor is als ontvangende partij de instemming van de gemeente Groningen nodig.

Situatie woonboten Meerschapsgebied.

Het beleid van het Meerschop ten aanzien van woonboten is een uitsterfconstructie. Elke jaar wordt een ontheffing verleend voor de schepen die er nog liggen. Bij verkoop of overlijden verdwijnt de boot. Aanvankelijk waren er 13 ligplaatsen; op dit moment zijn er nog 9 ligplaatsen bezet. Conform de huidige situatie voorziet het bestemmingsplan in beschikbare ruimte voor 11 woonschepen. Het Meerschop verstrekt jaarlijks een ontheffing van het verbod om een ligplaats in te nemen. In deze ontheffing is geregeld dat een strook van 4 meter oevergrond over de lengte van het schip mag worden gebruikt. Veel bewoners hebben meer grond in gebruik, hetgeen door het Meerschop wordt gedoogd. Het Meerschop investeert weinig in de ligplaatsen en de directe omgeving. De bewoners betalen niet voor de ligplaats en het gebruik van de oever. De boten zijn niet aangesloten op de riolering of lozen geen gezuiverd afvalwater, terwijl dat wettelijk wel verplicht is vanaf 1 januari 2005. Er zijn verder geen regels gesteld waaraan een boot moet voldoen.

Situatie woonboten in de gemeente Groningen.

In de gemeente Groningen krijgen woonbooteigenaren een vergunning. Deze vergunning is overdraagbaar bij verkoop van de boot. De gemeente investeert in de inrichting van de wal en neemt samen met het Waterschap 100% van de kosten van de aansluiting van de boot op de riolering voor haar rekening. Voor het gebruik van een beperkte strook van de wal wordt tegenwoordig een bruikleenovereenkomst afgesloten. Aan het gebruik zijn nadrukkelijk beperkingen verbonden, doch geen kosten. De vergunninghouders betalen voor de ligplaats een rioolrecht voor de aansluiting op de riolering. In de Verordening Openbaar Vaarwater (VOV) zijn regels gesteld waaraan de boot moet voldoen (hoogte, breedte, lengte, bijboten et cetera).

Aanpak om te komen tot een gelijke behandeling, grenscorrectie.

Om de wensen van de betrokken partijen helder te krijgen is er de afgelopen tijd overleg geweest tussen de bewoners en de vertegenwoordigers van het Meerschapp en de gemeente Groningen.

De conclusie van dit overleg is dat om tegemoet te komen aan de wens van de bewoners tot gelijke behandeling het het best is om het gebied waar de boten liggen in eigendom en beheer onder te brengen bij de gemeente Groningen. Het deel waar de woonboten liggen, zowel het waterdeel als de zogenaamde "wallekant", worden dan gemeentelijk eigendom en vallen ook onder het beheer van de gemeente Groningen (zie tekening). Het gebied, zoals in het rood aangegeven op bijgevoegde kaart, wordt "om niet" overgedragen aan de gemeente Groningen. Dit kan alleen middels een grenscorrectie.

Financiële consequenties.

Als de voorgestelde grenscorrectie wordt doorgevoerd zal de gemeente Groningen voor de schepen een voorziening aanleggen voor het behandelen van Afvalwater zoals ook is gedaan voor de andere schepen binnen de gemeente Groningen. Voor dit doel is een bedrag van maximaal € 200.000,- opgenomen in de rioleringsbegroting van 2012 (met dit bedrag is rekening gehouden in het investeringsbudget).

Het gebied is nu in gebruik bij de huidige bewoners en er zijn geen beheerkosten, voor de duur van de huidige bewoning blijft de grond in gebruik gegeven aan de bewoners. Wanneer er nieuwe bewoners komen geldt de bruikleenovereenkomst uit de VOV. De beheerkosten komen dan voor rekening van de gemeente, de kosten voor het beheer van dit gebied zijn € 10.000,-/jaar (natuurlijk bos). Deze worden betaald uit reguliere beheersbudgetten. Op de lange termijn (>10 jaar) moeten we in de beheersbudgetten geld reserveren voor baggeren en eventueel vervangen van beschoeiing.

Overigens geldt voor de te maken kosten dat deze ook in de bestaande situatie voor een groot deel voor rekening zijn van de gemeente Groningen aangezien het Meerschapp voor 69,8% gefinancierd wordt door de gemeente Groningen. Mogelijke opbrengsten zijn er ook. Op dit moment wordt in opdracht van ons college onderzocht in hoeverre ligplaatsen, die nu al een waarde vertegenwoordigen, in de toekomst te beprijzen zijn.

Zoals gezegd is het algemeen bestuur bevoegd de gemeenschappelijke regeling te wijzigen. Omdat het kanaalvak weer onder het regime van de gemeente Groningen komt te vallen wordt voorgesteld om uw raad met deze wijziging in te laten stemmen.

Raadsvoorstel inzake grenswijziging GR(gemeenschappelijke regeling) . . .

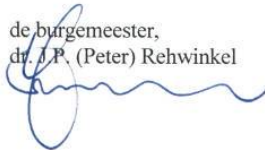
3

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:


- I. in te stemmen met het te nemen besluit van het Algemeen Bestuur van de Gemeenschappelijke Regeling Meerschap Paterswolde 2007 te wijzigen in die zin dat het kanaalvak, zoals in het rood aangegeven op bijgevoegde kaart, buiten de gemeenschappelijke regeling komt te vallen. Het kanaalvak komt daarbij onder het gemeentelijk regime te vallen;
- II. deze wijziging bekend te maken door plaatsing in het gemeenteblad en te publiceren in de Groninger Gezinsbode en in werking te laten treden op 1 januari 2012.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

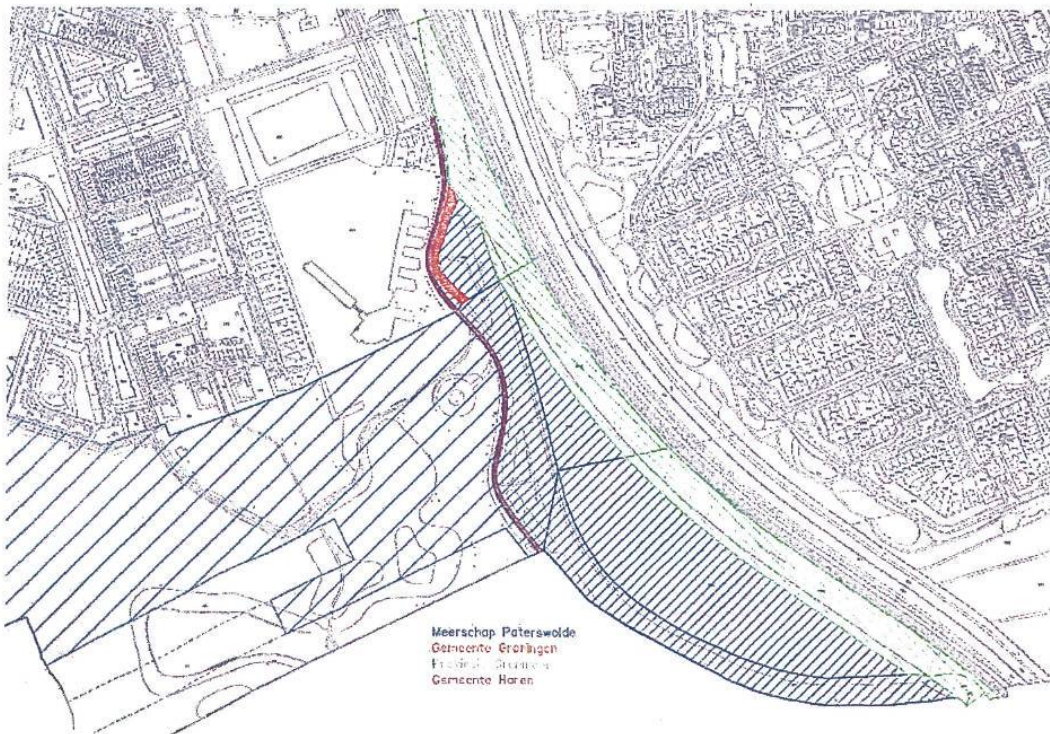
de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel



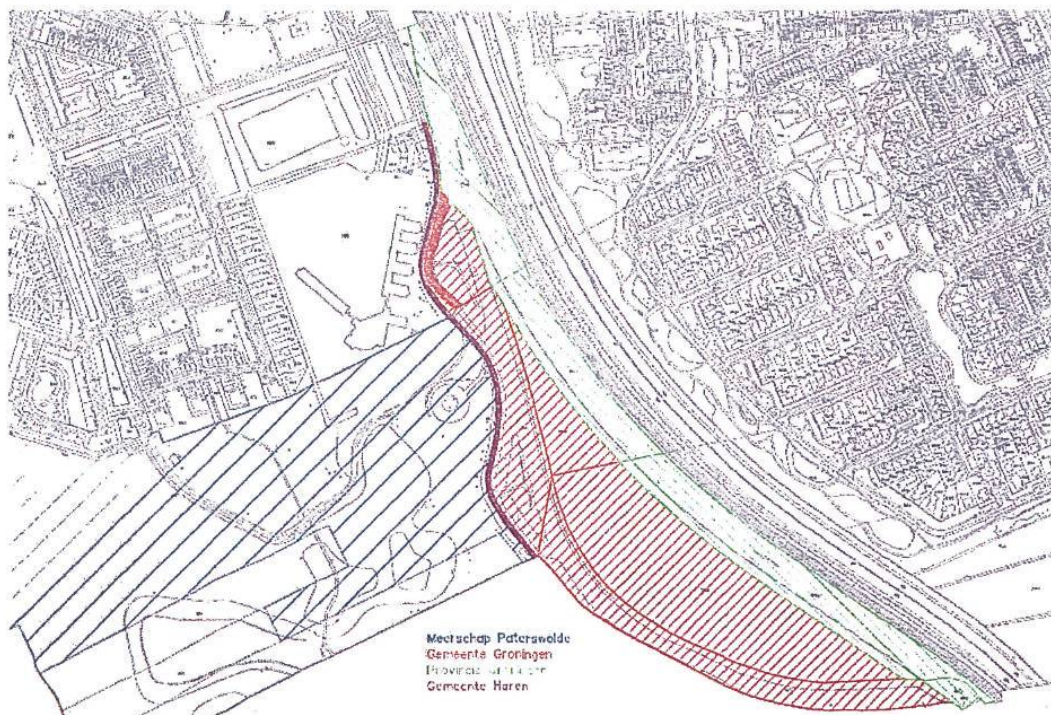
de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys



Raadsvoorstel inzake grenswijziging GR(gemeenschappelijke regeling) . . .



huidige eigendomssituatie



toekomstige eigendomssituatie

Initiatiefvoorstel - Kinderkermis Ossenmarkt-Guyotplein, D66



Initiatiefvoorstel

Kinderkermis Ossenmarkt - Guyotplein



D66
Fractie Gemeenteraad Groningen

Groningen, augustus 2011

Initiatiefvoorstel - Kinderkermis Ossenmarkt-Guyotplein, D66

Initiatiefvoorstel Kinderkermis Ossenmarkt

Inleiding

De kermis neemt een bijzondere plek in het hart van onze stad in. Veel ouders met jonge kinderen mijden echter de kermissen op de Grote Markt en de Vismarkt. Het is daar vaak te druk. Te veel bezoekers, te veel 'lawaai'.

D66 Groningen ziet dan ook een enorme kans voor ons derde marktplein weggelegd. De Ossenmarkt – inclusief Guyotplein – is namelijk een zeer geschikte locatie voor een échte kinderkermis, voor een 'nieuwe' doelgroep: onze kleintjes. In de gemeente Veghel heeft men de nostalgische kinderkermis al ontdekt: "Geen grote attracties, maar verfijnd kermisvertier!"

Het doel van dit voorstel is tweeledig. D66 wil in de eerste plaats dat de jongste kermisbezoekers volop genieten van de kermis en dat in de tweede plaats de Ossenmarkt herleeft.

Kermis in Groningen en doelgroep 'Kinderkermis Ossenmarkt'

De kermissen in Groningen worden jaarlijks goed bezocht. In een onderzoek van de Rijksuniversiteit Groningen (2001) werd geconcludeerd dat de Ossenmarkt een aantrekkelijke kermislocatie is, maar dat men er niet in is geslaagd een goede aansluiting te bewerkstelligen tussen dit marktplein en de Grote Markt en Vismarkt, ondanks promotieactiviteiten. Na jarenlange afwezigheid is de Ossenmarkt sinds vorig jaar gelukkig weer terug als kermislocatie!

Tot op heden komen de kinderattracties echter nog steeds in de verdrukking. D66 heeft daarom een kermis voor ogen die volop kermisplezier biedt aan onze kleintjes. We willen dan ook dat de 'Kinderkermis Ossenmarkt' een kermis is voor kinderen tot ongeveer 8 jaar. De 'Kinderkermis Ossenmarkt' blijft weliswaar onderdeel uitmaken van de Meikermis, maar bedient een speciale doelgroep. Dat maakt deze kermis anders. Dat is de meerwaarde van deze kermis voor de stad.

De Ossenmarkt biedt een kindvriendelijke omgeving, en er is voldoende ruimte om de kinderattracties van de bestaande kermissen te huisvesten. Als het aan D66 ligt, is er ook op het Guyotplein kindervertief! Dit plan doet niet alleen de Ossenmarkt herleven, maar de hele wijk.

Kortom, de 'Kinderkermis Ossenmarkt' is zeker een meerwaarde voor de jongste bezoekers én kan leiden tot een betere aansluiting tussen de Ossenmarkt en de overige markten.

Waarom de Ossenmarkt

De Ossenmarkt is uitermate geschikt om het onderdeel 'kinderattracties' van de Meikermis te huisvesten, doordat:

- er voldoende ruimte is om kinderactiviteiten en –attracties te organiseren met als uitbreidingsmogelijkheid het Guyotplein;
- de bewoners een herleving van de Ossenmarkt wensen en men er ook naar verlangt om bij 'hartje stad' te horen;
- de ligging aantrekkelijk is; de Ossenmarkt-Guyotplein is goed bereikbaar te voet, op de fiets, met OV en met de auto.

Initiatiefvoorstel - Kinderkermis Ossenmarkt-Guyotplein, D66

Succesmeerwaarde

D66 ziet binnen het plan 'Kinderkermis Ossenmarkt' een uitgelezen kans voor het Guyotplein, als onderdeel van de kinderkermis Ossenmarkt, om ook mee te tellen.

Toelichting: Uit navraag bij de Milieudienst is gebleken dat het Guyotplein veel mogelijkheden biedt voor allerlei kleine (traditionele) attracties, maar ook voor culturele activiteiten (o.a. kleine boekenmarkt, workshop muziek, een proeverij, kunstexpositie).

Mogelijke partners

Een eerste inventarisatie van mogelijke partners heeft een aantal enthousiaste reacties opgeleverd. Bslim, het Kunstencentrum, de Stedelijke Muziekschool en NDE vinden dit initiatief een meerwaarde voor de stad, zij zien mogelijkheden om de jeugd te bereiken en/of wensen hun medewerking te verlenen aan de educatieve-culturele markt op het Guyotplein of als 'attractie' op de Ossenmarkt.

Regelgeving en kosten

Er reizen voldoende kinderattracties in Nederland om het plein te vullen. Hoewel exploitanten minder pacht betalen voor de kermislocatie Ossenmarkt, betekent dit niet dat er sprake hoeft te zijn van gederfde pachtinkomsten. Door de kinderattracties te verplaatsen naar de Ossenmarkt, komt er op de Grote Markt immers weer plek vrij voor andere exploitanten.

De Ossenmarkt is al aangewezen als kermislocatie (Feesten in Balans II). Er is slechts sprake van de verplaatsing van de kinderattracties tijdens de reguliere Meikermis. Hiervoor is geen wijziging van regelgeving en ook geen extra vergunningaanvraag noodzakelijk, maar wel goed overleg met de exploitanten. Daarnaast is het noodzakelijk om voor het Guyotplein een vergunning aan te vragen indien er meer dan 8 kramen zullen staan, maar ook als er meer dan 100 bezoekers worden verwacht.

Kortom,

D66 Groningen wil dat de 'Kinderkermis Ossenmarkt' een goed bezochte kermis wordt met een eigen karakter. Het toevoegen van een extra dimensie – de educatieve markt op het Guyotplein – is dan ook essentieel. De 'Kinderkermis Ossenmarkt' kan het speelparadijs voor ouders en hun kinderen zijn. Een plek waar zij met hun kinderen kunnen genieten van activiteiten zowel op het Guyotplein als op de Ossenmarkt.

Voorstel

De D66-fractie stelt de gemeenteraad voor te besluiten:

1. te onderzoeken in hoeverre het verplaatsen van het onderdeel 'attracties speciaal voor kinderen tot 8 jaar' van de Grote Markt naar de Ossenmarkt tijdens de Meikermis haalbaar is;
2. het Guyotplein mee te nemen in de vergunningaanvraag 'Meikermis' (door de Milieudienst) als locatie voor kermisattracties en educatieve-culturele activiteiten.
3. Instellingen en organisaties die educatieve-culturele activiteiten wensen te organiseren op het Guyotplein, te ondersteunen.

Namens D66, Gabriëlle Copini – Van der Meulen

Collegiebrief - Initiatiefvoorstel kinderkermiss op de Ossenmarkt-Guyotplein

Bestuursdienst



Afdeling **Stadstoezicht**
Onderwerp **Initiatiefvoorstel kinderkermiss Ossenmarkt -
Guyotplein**

Bezoekadres
Europaweg 8

Postadres
Postbus 742
9700 AS Groningen

E-mailadres
milieudienst@groningen.nl

Website
www.groningen.nl

BNG
28.50.61.879

BTW nummer
0019.32.809.B.07

Telefoon (050) 367 1199 Bijlage(n) --

Ons kenmerk MD 11.2771271

Datum **- 3 NOV 2011** Uw brief van --

Uw kenmerk --

In uw antwoord graag datum
en kenmerk vermelden.

Geachte heer, mevrouw,

D66 heeft het initiatiefvoorstel 'Kinderkermiss Ossenmarkt - Guyotplein' ingediend. D66 stelt voor een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren om tijdens de Meikermiss Groningen op de Ossenmarkt een kinderkermiss te organiseren voor kinderen tot en met 8 jaar. Daarnaast stelt D66 voor om het naastgelegen Guyotplein mee te nemen in de vergunningaanvraag voor de Meikermiss als locatie voor kermisattracties en educatieve-culturele activiteiten. D66 stelt ook voor om instellingen en organisaties die educatieve-culturele activiteiten organiseren, te ondersteunen.

De gemeente is trots op het feit dat zowel de Meikermiss als de Augustuskermiss bekend staan als 'Familiekermiss' waarbij de verschillende attracties gevarieerd en zorgvuldig worden geplaatst. Zo hebben we op de Grote Markt tegenover Vroom & Dreesman, naast het Stadhuis een kinderhoek gecreëerd waar ouders met hun kinderen volop kunnen genieten van attracties voor kinderen tot en met 8 jaar. Daarnaast biedt de bestaande kinderhoek op de familiekermiss het voordeel dat kinderhoek midden in de binnenstad is gesitueerd. Bezoekers van de kermiss met kinderen kunnen op korte afstand ook genieten van de andere attracties en aansluiting zoeken richting de Vismarkt. Het stimuleren van bezoekersstromen in onze binnenstad is goed voor het imago tijdens de bouwwerkzaamheden aan het Forum in de binnenstad.

Het initiatiefvoorstel van D66 levert extra ontwikkelingsmogelijkheden op voor de kermiss. Met name de impuls voor de herleving van de Ossenmarkt en de speciale aandacht voor onze jongste kermissbezoekers en de aandacht hiervoor ervaren wij als pluspunt.

Collegedebat - Initiatiefvoorstel kinderkermis op de Ossenmarkt-Guyotplein

Bladzijde 2 van 2
Onderwerp Initiatiefvoorstel kinderkermis Ossenmarkt - Guyotplein



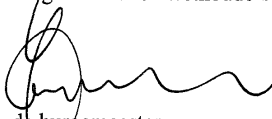
Wij zijn echter van mening dat wij voor onze jongste kermisbezoekers in de huidige opstelling met de kinderhoek in de binnenstad een beter effect creëren in de bijdrage aan de familiekermis.


De komende jaren tijdens de bouwwerkzaamheden rondom het Forum en de mogelijke komst van de Regiotram beschikken wij, door de komst van het Informatiecentrum, over minder ruimte op de Grote Markt. Om de kermis toch aantrekkelijk te houden voor jong en oud en tegelijkertijd de bezoekersaantallen in onze binnenstad op peil te houden, pleiten wij ervoor om in ieder geval gedurende de periode dat het Informatiecentrum op de Grote Markt staat, de huidige kinderhoek in stand te houden.

In het initiatiefvoorstel wordt gerefereerd aan de nostalgische kinderkermis in Veghel. In tegenstelling tot het initiatiefvoorstel om een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren naar een aparte kinderkermis tijdens de Meikermis, wordt in Veghel de kinderkermis geheel afzonderlijk van de zomerkermis georganiseerd. Deze vindt plaats in maart en duurt 3 dagen. Uit navraag bij de kermisbonden is gebleken dat tijdens deze kinderkermis het attractie-aanbod vooral toegespitst is op vermaakzaken in de familie-sfeer, grotendeels vergelijkbaar met onze huidige familiekermis op de Ossenmarkt.

Wij zijn het met D66 eens dat het interessant kan zijn om het Guyotplein bij de kermis op de Ossenmarkt te betrekken. Wij hebben dan ook het voornemen om te onderzoeken of het haalbaar is om tijdens de Meikermis 2012 het Guyotplein bij de Ossenmarkt te betrekken en hier naast reguliere attracties ook een aantal nostalgische kinderattracties te plaatsen. Uiteraard met de nodige attentie en promotie richting de beoogde doelgroep. Op deze manier kunnen we proberen om in samenwerking met organisaties en instellingen die educatieve-culturele activiteiten organiseren de Ossenmarkt – Guyotplein een extra impuls geven.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,


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


de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys *l.g.*

Raadsvoorstel inzake stedelijke ecologische structuur 2011

Bestuursdienst



RAADSVORSTEL:

2011-2012

Ons kenmerk: RO 11.2779904

Registratienummer : GR 11.

Ingekomen op :

Onderwerp: Stedelijke Ecologische Structuur 2011

Groningen, **28 OKT 2011**

Aan de raad,

Inleiding.

De kaart van de Stedelijke Ecologische Structuur (SES) is een belangrijk instrument bij de uitvoering van het stadsecologisch beleid. In de planvorming is de kaart een belangrijke toetssteen die bepaalt of er maatregelen ten behoeve van de stedelijke natuur getroffen moeten worden bij de realisering van een plan. Daarnaast is het de "basiskaart" voor het ecologische beheer; afgesproken is dat voor zoveel mogelijk onderdelen van de SES het beheer in afzonderlijke beheerplannen beschreven moet worden.

Dynamiek van de stad.

Als gevolg van de stedelijke dynamiek treden er in de loop van de jaren veranderingen op in de feitelijke situatie van de SES. Vaak betreft het consequenties van ruimtelijke aanpassingen bij de uitvoering van projecten of ingrepen in de infrastructuur. Het uitgangspunt is hierbij, dat er binnen een dergelijk project voldoende compensatie wordt geboden. In de Groenstructuurvisie is de compensatie van de basisgroenstructuur vastgelegd (waar de SES onderdeel van is), en daarnaast is in de Ecologische Beleidsvisie de natuurcompensatie geregeld. Dit wordt met betrekking tot de beschermde soorten (vleermuizen bijvoorbeeld) ondersteund door de regelingen van de Flora- en Faunawet in de vorm van de zogenaamde Gedragscodes.

Deze praktijk is op dit moment met name rond de Kempkensberg en de Helperzoom actueel. Als gevolg van de nieuwbouw van de Rijksgebouwendienst en het station Europapark wordt hier weliswaar tijdelijk groen en ecologische kwaliteit ingeleverd, maar in de loop van de komende jaren zal op de Kempkensberg een nieuwe stadstuin ecologisch worden ingericht en langs het verbrede spoor wordt de ecologische verbinding hersteld en uitgebreid met nieuwe verbindingen, onder meer naar het Sterrebos en het Helperdiep.

Een bijzondere vorm van compensatie is recent geleverd aan het Vrijheidsplein, waar de nieuwbouw van La Liberté een barrière oplevert in de SES, die wordt gemitigeerd door op het gebouw een daktuin te realiseren.

Het komt ook steeds meer voor, dat er dankzij de uitvoering van een project juist mogelijkheden ontstaan, waarbij ecologische winst wordt geboekt. De aanpak van de Oostelijke Ringweg is hiervan een goed voorbeeld. Dankzij de herinrichting wordt een

groot aantal knelpunten in de ecologische verbinding langs de weg (ter hoogte van de aansluitende wegen) opgelost en bovendien wordt de barrièrewerking van de weg zelf sterk verminderd door de aanleg van faunaverbindingen op twee viaducten. Op dit moment is het nog niet duidelijk of bij de herinrichting van het knooppunt bij de Noordzeebrug uiteindelijk voldoende groen en ecologische kwaliteit behouden kan worden. In overleg met de provincie zal er worden gezocht naar compensatie elders in de omgeving.

Aanpassing SES.

Uitbreiding van de SES vindt uiteraard vooral plaats, waar nieuw groen wordt gerealiseerd, zoals in de aanleg van Reitdiep, Peizerhoven of Westpoort. Daarnaast is er vooral versterking van het netwerk mogelijk door de realisering van nieuwe eco-verbindingen en het versterken van bestaande verbindingen door uitbreiding van ecologische inrichting en beheer. In de afgelopen jaren is er in toenemende mate ingezet op het opheffen van knelpunten in de SES. In het kader van het "ontsnipingsproject" worden vanaf de bouwvakvakantie een dozijn maatregelen gerealiseerd, die knelpunten in het door de gemeente beheerde deel van de SES oplossen. Daarnaast zijn er met de waterschappen en de provincie afspraken gemaakt over opheffen van barrières. Hoewel Groningen de eerste en tot nu toe de enige gemeente in Nederland is die ook binnen het bebouwde gebied consequent ontsnipingsmaatregelen treft, wordt er door deze organisaties aan de realisering meegewerkt. In veel gevallen kunnen faunavoorzieningen zonder veel meerkosten bij de uitvoering van groot onderhoudswerkzaamheden meegenomen worden. In totaal is inmiddels een veertigtal voorzieningen binnen de gemeente gerealiseerd. Wij zullen u bij de afronding en de afrekening van het ontsnipingsproject aan het einde van dit jaar meer uitgebreid op de hoogte stellen van de resultaten.

Op de nieuwe SES-kaart zijn deze keer voor het eerst locaties aangegeven, waar de ecologische structuur versterkt zou kunnen worden door de aanleg of inrichting van "stepping stones". Dat zijn kleinere, bij voorkeur groene locaties die een ecologische aanvulling kunnen zijn in gebieden waar geen doorgaande ecologische verbinding-zones gerealiseerd kunnen worden. De vermelding op de SES-kaart moet als een wens of streefbeeld worden gezien; de locatie is dan ook niet exact. De realisering kan plaatsvinden op het moment dat er planvorming of uitvoering daarvan in het gebied plaatsvindt, bijvoorbeeld als groencompensatie binnen een plan of in de uitwerking van renovatieplannen. Na realisering kunnen deze locaties aan de SES worden toegevoegd, wanneer ze ook werkelijk ecologisch beheerd worden.

Conclusie.

De nieuwe versie van de SES-kaart laat door de hierboven beschreven ontwikkelingen en methodiek opnieuw een netwerk met een verbeterde kwaliteit zien, die de stedelijke

Raadsvoorstel inzake stedelijke ecologische structuur 2011

3

natuur en de biodiversiteit van Groningen ten goede zal komen. Als bijlage treft u de aangepaste kaart aan; een overzicht van de belangrijkste wijzigingen in de afgelopen periode is tevens bijgevoegd.

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:
de kaart van de Stedelijke Ecologische Structuur 2011 vast te stellen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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



Raadsvoorstel inzake stedelijke ecologische structuur 2011

bijlage

wijzigingen 2011 ten opzichte van SES kaart 2009

SES uitbreiding

Groene Enclave (Reitdiep); ecologisch ingericht met natuurspeelplaats.
Friesestraatweg (westzijde rijweg); ecologische oevers langs de vijvers.
Westpoort ; groene inrichting waterberging en ecozone langs het Hoendiep.
Johan van Zwedenlaan; ecogebiedjes als onderdeel van nieuwe waterstructuur.
Skivijver (Westpark); oevers ecologisch ingericht.
Molukkenplantsoen; ecologische inrichting bij renovatie park.
Hamburgerpark; ecologische oevers langs de vijver.
Oosterpark; overgebleven deel van traditioneel groen ecologisch ingericht.
Oostersluis; graslanden ingezaaid met bloemrijk mengsel
Peizerhove; ecologisch groen in nieuwe woonwijk; nieuwe verbindingszone.
Gideon; nieuw ingericht ecogebied aan de zuidpunt en ecologische oevers langs kanaal.

Verbindingszones

Boterdiepzone: nieuwe ecozone bij de aanleg van nieuwe waterstructuur langs de Hunzewijk
Oostzijde oostelijke ringweg; nieuwe doorgaande ecoverbinding, incl. ontsnippering.
Talud Beneluxbrug- Koningweg
Doortrekken Lubeckweg- Osloweg

Versterken Verbindingszones

Spakenpad; bermen ecologisch ingezaaid.
Helperzoom; vijvers voorzien van ecologische oevers; ingezaaid met bloemrijk mengsel.
Bornholmstraat; voormalig spoortracé opgeheven, zone omgelegd naar de westkant langs bergingsvijver.
Vestdijklaan; bermen ingezaaid

Opgeheven barrières

Oostelijke ringweg (in uitvoering); zowel over de weg, als parallel eraan.
Noordzeebrug (in voorbereiding); ook nieuwe 'stepping stone' op hoek Boterdiep.
Friesestraatweg (fietsunnel)
Reitdiep/ Plataanlaan (bij fietsbrug); fauna-uittreemplaatsen.
Gerrit Krolbrug; fauna-uittreemplaatsen in kanaalover.
Berlagebrug; idem.
Hunzezone- Roodehaan (grote faunatunnel in tracé Europaweg) (in uitvoering)
Peizerweg- Noordwestpunt Stadspark (in voorbereiding)
Kliefdiep Johan v. Zweden (in voorbereiding)
Transferium Hoogkerk (3 faunatunneltjes in aansluitende wegen)
Rijksstraatweg-Esserweg (faunatunnel)
Helperzoom-Helperdiepje (verbinding onder spoorbrug)

Afgehandeld en naar archief

Paraaf

Datum

Classificatienr.

Raadsvoorstel inzake stedelijke ecologische structuur 2011

BIJLAGE

Vervolg Raadsvoorstel

bijlage

wijzigingen 2011 ten opzichte van SES kaart 2009

SES uitbreiding

Groene Enclave (Reitdiep); ecologisch ingericht met natuurspeelplaats.
Friesestraatweg (westzijde rijweg); ecologische oevers langs de vijvers.
Westpoort ; groene inrichting waterberging en ecozone langs het Hoendiep.
Johan van Zwedenlaan; ecogebiedjes als onderdeel van nieuwe waterstructuur.
Skivijver (Westpark); oevers ecologisch ingericht.
Molukkenplantsoen; ecologische inrichting bij renovatie park.
Hamburgerpark; ecologische oevers langs de vijver.
Oosterpark; overgebleven deel van traditioneel groen ecologisch ingericht.
Oostersluis; graslanden ingezaaid met bloemrijk mengsel
Peizerhove; ecologisch groen in nieuwe woonwijk; nieuwe verbindingzone.
Gideon; nieuw ingericht ecogebied aan de zuidpunt en ecologische oevers langs kanaal.

Verbindingszones

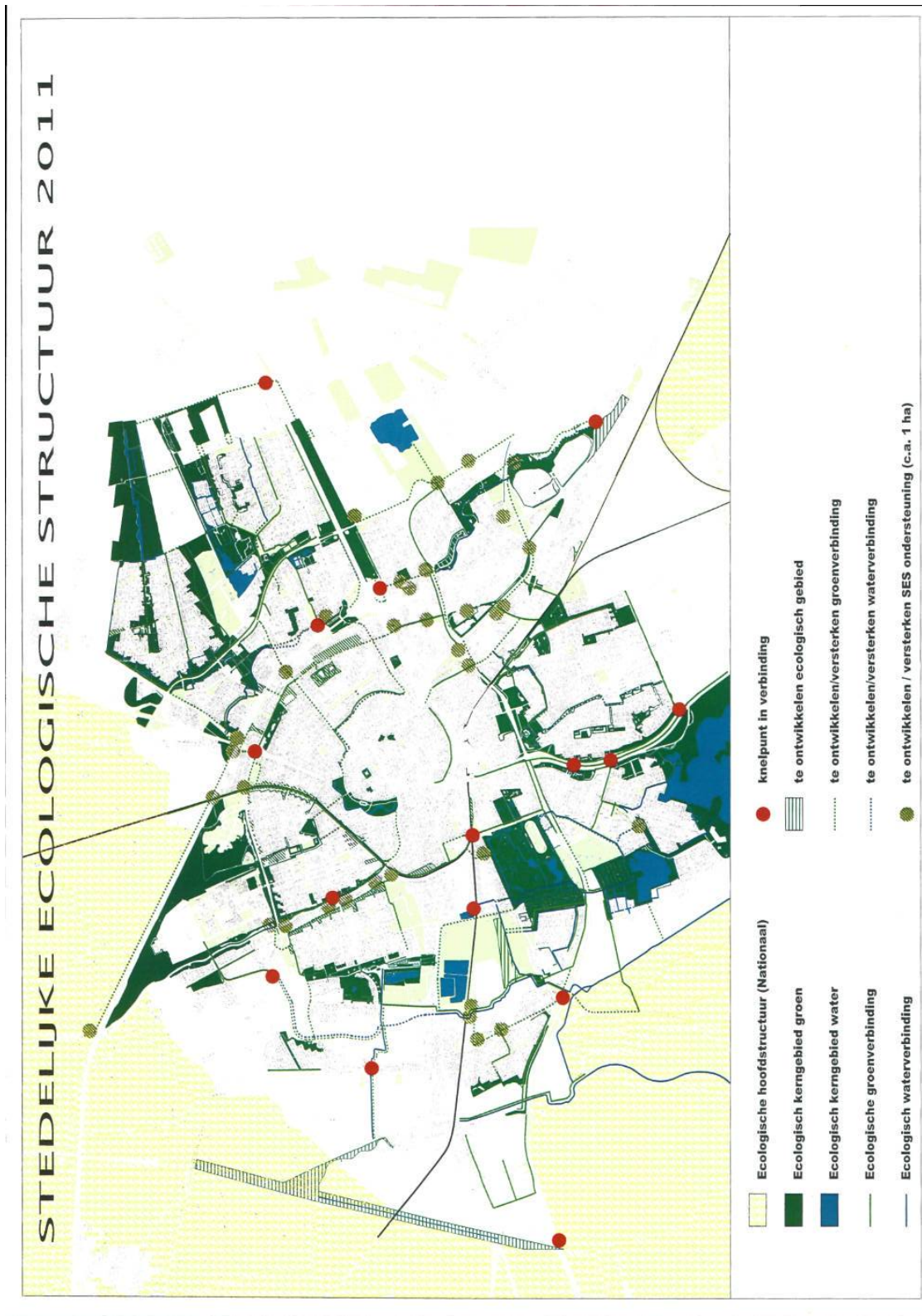
Boterdiepzone: nieuwe ecozone bij de aanleg van nieuwe waterstructuur langs de Hunzewijk
Oostzijde oostelijke ringweg; nieuwe doorgaande ecoverbinding, incl. ontsnippering.
Talud Beneluxbrug- Koningweg
Doortrekken Lubeckweg- Osloweg

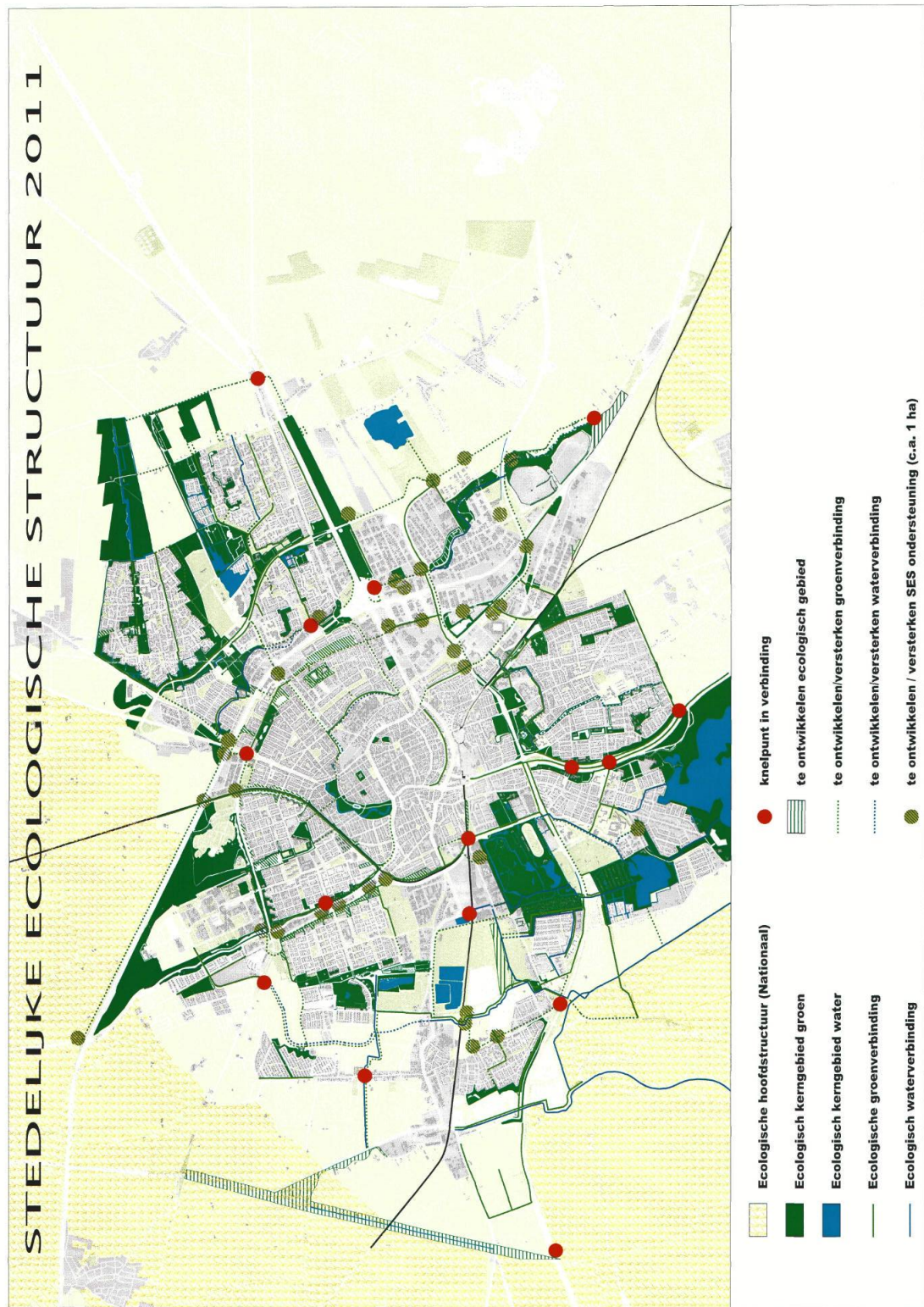
Versterken Verbindingszones

Spakenpad; berm ecologisch ingezaaid.
Helperzoom; vijvers voorzien van ecologische oevers; ingezaaid met bloemrijk mengsel.
Bornholmstraat; voormalig spoortracé opgeheven, zone omgelegd naar de westkant langs bergingsvijver.
Vestdijklaan; berm ingezaaid

Opgeheven barrières

Oostelijke ringweg (in uitvoering); zowel over de weg, als parallel eraan.
Noordzeebrug (in voorbereiding); ook nieuwe 'stepping stone' op hoek Boterdiep.
Friesestraatweg (fietstunnel)
Reitdiep/ Plataanlaan (bij fietsbrug); fauna-uittrekplaatsen.
Gerrit Krolbrug; fauna-uittrekplaatsen in kanaalover.
Berlagebrug; idem.
Hunzezone- Roodehaan (grote faunatunnel in tracé Europaweg) (in uitvoering)
Peizerweg- Noordwestpunt Stadspark (in voorbereiding)
Kliefdiep Johan v. Zweden (in voorbereiding)
Transferium Hoogkerk (3 faunatunneltjes in aansluitende wegen)
Rijksstraatweg-Esserweg (faunatunnel)
Helperzoom-Helperdiepje (verbinding onder spoorbrug)





Raadsvoorstel inzake diepenring herinrichting 1e fase projectofferte en aanvraag ...

Bestuursdienst



RAADSVOORSTEL:

2011-2012

Ons kenmerk: RO 11.2599598

Registratienummer : GR 11.

Ingekomen op :

Onderwerp: Diepenring, herinrichting 1^e fase, projectofferte en aanvraag plankostenkrediet

Groningen, **28 OKT 2011**

Aan de raad,

Op 27 januari 2010 heeft uw raad de visie Diepenring "De parels en de ketting" vastgesteld.

In deze visie is de ruimtelijke en functionele betekenis van de Diepenring geformuleerd. Uitgangspunt is dat de Diepenring, het visitekaartje van de stad, een opwaardering krijgt. Om ruimte te geven aan langzaam verkeer, verblijven en recreatief gebruik langs en op de Diepenring, moet ruimte worden vrijgespeeld door het opheffen van parkeerplaatsen en het aanpassen van het wegprofiel. Om de relatie met het water te versterken, visueel en in gebruik, moet de uitwisseling tussen de functies op de wal en wonen op het water mogelijk zijn. Daartoe is het concept van de ketting en de parels ontwikkeld.

Nu de visie is vastgesteld, volgt de planvoorbereiding van het eerste deel van de Diepenring. Als eerste deel is gekozen voor het westelijk deel. We proberen binnen het budget zoveel mogelijk uit te voeren en beginnen vanaf de Visserbrug/Plantsoenbrug richting de Boteringbrug.

In december 2010 hebben wij u bij de voortgangsrapportage Verbeterplan en Beeldkwaliteit woonboten in Diepenring (RO 10.2407219) geschreven dat dit project sterk verweven is met de herinrichting Diepenring 1^e fase. Daarom hebben wij de herinrichting van de (Noorder)haven en de herinrichting van de Diepenring in één project geïntegreerd. Omwonenden zullen daar ook blij mee zijn.

In december 2010 konden wij nog niet aangeven voor welk bedrag de herinrichting Diepenring zou moeten bijdragen aan de herinrichting van de Noorderhaven. Inmiddels kunnen we dat wel: op basis van een sobere haveninrichting is een bedrag van € 250.000,- toereikend.

Bij dit raadsvoorstel is de projectofferte gevoegd. De projectofferte ligt ter inzage in de visietrommel.

De planontwikkelingskosten van dit uitvoeringsproject zijn geraamd op € 420.000,-. Wij verzoeken u hiervoor een krediet beschikbaar te stellen. De dekking van de plankosten vindt plaats middels een onttrekking uit de reserve incidenteel nieuw beleid (€ 350.000,-) en voor een deel uit de exploitatiebudgetten zoals opgenomen in de

Raadsvoorstel inzake diepenring herinrichting 1e fase projectofferte en aanvraag ...

2

primitieve begroting 2011 (€ 70.000,-).

Voor het project herinrichting Diepenring is oorspronkelijk € 3.450.000,- beschikbaar: € 250.000,- uit nieuw beleid 2008, € 2.000.000,- uit nieuw beleid 2009 en € 1.200.000,- uit BDU 2010.

Uw raad heeft in oktober 2008 € 250.000,- beschikbaar gesteld als plankostenkrediet voor herinrichting Diepenring (visieproject "de parels en de ketting") en Steentilstraat. In april 2010 heeft uw raad een aanvullend plankostenkrediet van € 130.000,- beschikbaar gesteld voor de herinrichting Diepenring (visieproject "de parels en de ketting") en de Steentilstraat. Voor beide projecten komt het totaal op € 380.000,-. Samen met het krediet dat nu wordt aangevraagd komt het plankostenkrediet van herinrichting Diepenring en Steentilstraat en uitvoering herinrichting Diepenring 1^e fase op € 800.000,-.

Begrotingswijziging voor investeringskrediet

Herinrichting Diepenring 1e fase

Betrokken dienst(en) RO/EZ
 Soort wijziging Herinrichting Diepenring 1e fase
 Tijdsplanning krediet 2011-2012

| Financiële begrotingswijziging | Uitgaven | Inkomsten | Saldo |
|------------------------------------|------------|------------|----------|
| 2.2 Binnenstad en toerisme | 420 | 420 | 0 |
| Totalen begrotingswijziging | 420 | 420 | 0 |

Begrotingswijziging 2011 (raad)

Herinrichting Diepenring 1e fase

Betrokken dienst(en) RO/EZ
 Naam voorstel Herinrichting Diepenring 1e fase
 Besluitvorming (orgaan + datum) Raad
 Incidenteel / Structureel I
 Soort wijziging Exploitatie

| Nr. | Financiële begrotingswijziging Naam deelprogramma | Bedragen x 1.000 euro | | | Toevoeging reserve | Onttrekking reserve | Saldo |
|------------------------------------|--|-----------------------|----------|-------------|-----------------------|------------------------|----------|
| | | Lasten | Baten | Saldo | | | |
| 7.3 | Deelprogramma: RO/EZ: Auto | 350 | | -350 | | 350 | 0 |
| TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING | | 350 | 0 | -350 | 0 | 350 | 0 |

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

- I. kennis te nemen van de projectofferte voor het project Diepenring, herinrichting 1^e fase;
- II. voor het project Diepenring, herinrichting 1^e fase een aanvullend plankostenkrediet beschikbaar te stellen van € 420.000,-. Hiermee komt het totale plankostenkrediet (incl. Steentilstraat) uit op € 800.000,-;

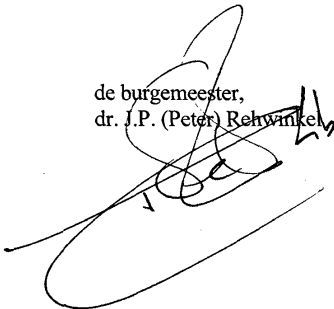
Raadsvoorstel inzake diepenring herinrichting 1e fase projectofferte en aanvraag ...

3

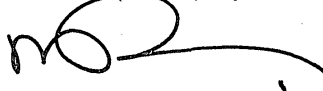
- III. het krediet te dekken uit de reserve incidenteel nieuw beleid (€ 350.000,-) en uit de exploitatiebudgetten zoals opgenomen in de primitieve begroting 2011 (€ 70.000,-);
- IV. de gemeentebegroting 2011 dienovereenkomstig te wijzigen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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



Collegedebrief - Stand van zaken 30 km maatregelen Engelbert Middelbert.

Bestuursdienst
Telefoon (050) 367 81 11/ Janet Stoker
Onderwerp 30 km/h maatregelen Engelbert/Middelbert



Bezoekadres
Waagstraat 1

Postadres
Postbus 20001
9700 PB Groningen

In uw antwoord
graag datum en
kenmerk vermelden

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

Informatie over
vertrektijden krijgt u
via telefoon 0900-92 92

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

Datum 30 SEP 2011

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO11.2690279

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte dames en heren,

Op 16 december 2009 heeft u besloten om de vier meest urgente knelpunten in 30 km/h verblijfsgebieden aan te pakken. Engelbert/Middelbert is als één van die knelpunten aangemerkt. Hier zijn snelheidsremmende maatregelen noodzakelijk omdat de verkeersveiligheid in het geding is. Ook bewoners en belangenverenigingen Meerdorpen en NVBS (Ned. Ver. voor Blinden en Slechtzienden) dringen aan op maatregelen, vooral omdat er op de Engelberterweg veel te hard wordt gereden.

De maatregelen die worden voorgesteld zijn in het kort als volgt:

1. Duidelijk aangeven waar 30 km/h begint in de beide dorpskernen: de zogenaamde poorten tot het verblijfsgebied. Deze poorten worden op logische plekken gerealiseerd zodat verkeersdeelnemers eerder bereid zijn om zich aan de snelheid te gaan houden. Drempels worden busvriendelijk aangelegd.
2. De Engelberterweg die de beide dorpskernen verbindt oogt als een 50 km/h weg waardoor er erg hard wordt gereden. Het voorstel is hier drempels aan te leggen. Daarnaast komen er fietsstroken in rood asfalt.
3. Tenslotte willen we in de dorpskernen de beide driesprongen aanpakken, zodat door de inrichting de kernen meer als verblijfsgebied worden ervaren. Nu nodigt de inrichting teveel uit tot snel rijden.

Naar aanleiding van de voorgestelde maatregelen heeft ondernemer dhr. Kuil van Kuil Banden ingesproken in de Raadscommissie Beheer en Verkeer. Dhr. Kuil spreekt zijn zorg uit over de bereikbaarheid van zijn bedrijf na invoering van de plannen. In de commissie wordt afgesproken dat de wethouder in gesprek gaat met dhr. Kuil. In dit gesprek wordt afgesproken dat er met dhr. Kuil en andere ondernemers van Engelbert/Middelbert wordt proefgereden op representatieve locaties om zo samen te bezien of er nog aanpassingen in het ontwerp nodig zijn.

Collegedebrief - Stand van zaken 30 km maatregelen Engelbert Middelbert.

Volgvel 1



Na dit gesprek en naar aanleiding van de proefritten zijn de plannen op een aantal punten aangepast.

1. De rode fietsstroken op de Engelberterweg worden voorzien van belijning om het effect te versterken.
2. De versmallingen bij de poorten tot het verblijfsgebied worden aangepast (materiaalkeuze) uitgevoerd.
3. De boom op de driesprong in Engelbert blijft onderdeel van het ontwerp.
4. Het ontwerp voor de driesprong is tot op besteksniveau doorgesproken en waar nodig aangepast.

Wij denken dat met deze aanpassingen wordt tegemoet gekomen aan de wensen van dhr. Kuil en de andere ondernemers. Tegelijkertijd blijft het ontwerp voor de inrichting van het 30 km/h gebied voldoende in stand om de verkeersveiligheid in Engelbert/Middelbert te verbeteren.

Het ontwerp is niet aangepast op de volgende punten:

1. Het aantal drempels wordt niet teruggebracht, drempels blijven namelijk noodzakelijk om de snelheid te beperken.
2. Het voorstel om een 30 km/h regime in te stellen ook tussen de beide dorpskernen op de Engelberterweg. Juist hier wordt veel te snel gereden, 30 km/h instellen op dit wegvak is een noodzakelijke maatregel.

Het College heeft besloten om het aangepaste ontwerp te realiseren. Uitvoering vindt plaats in het voorjaar van 2012.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,
de burgemeester,

de secretaris,

dr. J.P. (Peter) Rehwinkel

drs. M.A. (Maarten) Ruys

Collegedebat - Stand van zaken 30 km maatregelen Engelbert Middelbert.

| BIJLAGE Chronologisch overzicht 30 km/h maatregelen Engelbert/Middelbert en contacten hierover met ondernemers. | | |
|---|---|--|
| 16-12-2009 | Raadsbesluit | Aanpak van de vier grootste knelpunten 30 km/h verblijfsgebieden: Haydnlaan-Troelstralaan; Vechtstraat; Floresstraat; Engelbert-Middelbert |
| 08-07-2010 | Informatieavond 30 km/h voor Engelbert/Middelbert | Belangstellenden worden geïnformeerd over de plannen voor het instellen van een 30 km/h regime. Er wordt uitleg gegeven over de noodzaak van het nemen van maatregelen in het kader van verkeersveiligheid. |
| 14-02-2011 t/m 14-03-2011 | Inspraakperiode | Plannen liggen vier weken ter inzage, er worden 20 inspraakreacties ontvangen. |
| 01-03-2011 | Inspraakavond | Aan belangstellenden wordt een presentatie gegeven van de voorstellen voor het instellen van het 30 km/h regime. Vragen worden beantwoord en er wordt ingegaan op de verdere procedure en planning. |
| 28-04-2011 | Cie Ruimte en Wonen | Dhr. Kuil (Kuil Banden BV) spreekt in. Hij wordt doorverwezen naar de cie Beheer en Verkeer. |
| 24-05-2011 | Informatief overleg | Een aantal ondernemers is op de informatie- en/of inspraakavonden aanwezig geweest. Nu blijkt dat zij zich onvoldoende gehoord hebben gevoeld. Tijdens de avonden bleek dat de belangen van de bewoners niet overeen kwamen met die van de ondernemers. Op 24 mei hebben we de plannen en maatregelen doorgesproken met de heren Kuil en Bos en hun juridische vertegenwoordigers, de heren Oldekalter en Kranendonk. Tijdens het gesprek blijkt dat het beeld van de ondernemers over hoe de maatregelen eruit komen te zien niet overeenkomt met het beeld dat de gemeente daarvan heeft. Er wordt gesproken over obstakels (drempels) en onacceptabele versmallingen. Afgesproken wordt om een aantal referentiebeelden te geven en daarnaast te gaan proefrijden op locaties waar vergelijkbare maatregelen zijn genomen. De ondernemers zijn van mening dat hun bedrijf moeilijker bereikbaar wordt met de maatregelen. Zeker nu de gemeente de volgens ondernemers beloofde zuidelijke ontsluiting voor Meerstad langs de A7 niet aanlegt worden zij wederom hard getroffen. Hierop wordt in dit overleg niet verder ingegaan, de invoering van de 30 km/h maatregelen staat los van de infrastructuur voor Meerstad: ontsluiting is afhankelijk van de ontwikkelingen van Meerstad. |
| 25-05-2011 | Cie Beheer en Verkeer | Dhr. Kuil spreekt in bij de cie Beheer en Verkeer. Ook hier komt de zuidelijke ontsluiting van Meerstad aan de orde. Dhr. Kuil heeft zijn bedrijf uitgebreid in de verwachting dat zijn bedrijf op de zuidelijke ontsluiting zou worden aangetakt. Daarnaast is zijn bedrijf |

Collegebrief - Stand van zaken 30 km maatregelen Engelbert Middelbert.

| | | |
|------------|--|---|
| | | <p>onbereikbaar geworden als er 30 km/h maatregelen worden getroffen. Het college reageert als volgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aan de vergunning aan de heer kuil voor uitbreiding van zijn bedrijf was geen voorwaarde gekoppeld van de zuidelijke ontsluiting. De zuidelijke ontsluiting stond in de plannen maar door de recessie is die naar de toekomst verschoven. • De commissie heeft in 2009 gekozen voor het 30 km/h-regime. Bij de maatregelen is rekening gehouden met vrachtverkeer: er komen daarom lagere drempels. De wethouder ziet wel in dat het verkeer er hinder van zal ondervinden, maar het betekent niet dat bedrijven onbereikbaar zijn. Het verkeer moet wel langzamer rijden. • De vraag is: wat is belangrijker: verkeersveiligheid of het voorkomen van overlast voor bedrijven? <p>Afgesproken wordt dat de wethouder een gesprek met dhr. Kuil aangaat om te zien wat er te doen is.</p> |
| 30-05-2011 | Brief dhr. Oldekalter | Dhr. Oldekalter, juridisch adviseur, biedt een brief aan het college aan. Er wordt bij het college aangedrongen op het nemen van een besluit om een 30 km/h regime in te stellen. De brief wordt als verlate inspraak reactie meegenomen in de procedure omdat het aansluit bij eerdere inspraakreacties van de ondernemers. |
| 06-06-2011 | Gesprek dhr. Kuil en dhr. Oldekalter met wethouder | Afgesproken wordt om de resultaten van het proefrijden de volgende dag af te wachten en aan de hand van de resultaten daarvan verder te spreken. Een vervolgspraak wordt gemaakt op 30-06-2011 om alle resultaten van het proefrijden door te spreken. |
| 07-06-2011 | Proefrit dhr. Kuil en dhr. Bos | Er wordt op drie verschillende locaties gekeken: de Poffert, het plateau in Hoogkerk en het plateau op een kruising met de Paterswoldseweg. Conclusie: de obstakels vallen mee, er worden busvriendelijke drempels voorgesteld en de wegversmallingen zijn niet te smal. Wat een onacceptabel knelpunt blijft voor de ondernemers is het invoeren van 30 km/h tussen de beide dorpskernen. Voor het project vormt snel rijden op dit stuk de kern van het probleem. Invoering van 30 km/h op dit wegvak wordt gezien als een essentiële maatregel. Het voorstel van de ondernemers om belijning aan te brengen tussen fietsstrook en rijweg wordt overgenomen. Ook wordt er goed gekeken naar de uitvoering van de wegversmallingen. Er wordt een vervolgspraak gemaakt om op 29-06 de boogstraal met een vrachtwagen te rijden op de driesprong in Engelbert. Mogelijk dat de bocht te krap is getekend. |

Collegebrief - Stand van zaken 30 km maatregelen Engelbert Middelbert.

| | | |
|------------|-----------------------------|--|
| 23-06-2011 | Afzeggen afspraak 30-06 | Op 23-06 wordt de afspraak om de resultaten te bespreken tussen ondernemers en wethouder van het proefrijden afgezegd door dhr. Oldekalter. |
| 29-06-2011 | Boogstraal rijden Engelbert | Op 29-06 zijn de ondernemers niet aanwezig op de afspraak. Na contact met dhr. Kuil wordt de afspraak doorgeschoven naar de volgende dag. |
| 30-06-2011 | Boogstraal Engelbert | Twee ondernemers zijn aanwezig, de eigenaar van café Harry en dhr. Bos. Op besteksniveau (geen vrachtwagen aanwezig) worden de maatregelen op de kruising doorgenomen en kleine aanpassingen worden gedaan. Daarmee is het proefrijden afgerond. |

Bijlage - Bespreekpunten VVD

Bespreekpunten VVD bij collegebrief "Stand van zaken 30 km maatregelen Engelbert Middelbert"

Geschiedenis

In september 2009 heeft het college door middel van een raadsbrief de raad geïnformeerd met betrekking tot de plannen omtrent de aanpak van knelpunten in bepaalde verblijfsgebieden -waaronder Engelbert/ Middelbert- om tot de inrichting van een 30km/h-gebied te komen.¹ In april 2010 is de raad op de hoogte gebracht van het plan van aanpak voor de 4 zones. In Middelbert zou een 30km/h ingevoerd worden en op de wegen in het buitengebied zou de snelheid teruggebracht worden tot 60km/h.² In september van dat jaar is het plankostenkrediet vastgesteld door de raad.³ Begin dit jaar heeft het college de raad geïnformeerd over de aanpak van het verblijfsgebied Engelbert/ Middelbert. Hieruit bleek dat het zou gaan om maatregelen op plekken waar het wegbeeld verandert van stromen (50km/h) naar verblijven (30km/h).⁴

In maart jl. heeft een ondernemer de commissieleden van Beheer & Verkeer een mail gestuurd waarin hij aangeeft tegen de plannen te zijn, omdat er nog geen ontsluiting vanaf de A7 naar het buitengebied is gerealiseerd. Bij hem was de verwachting gewekt dat dit wel in deze tijd zou gebeuren. Indien de plannen wel uitgevoerd worden, maar deze weg niet gerealiseerd is, wordt hij in zijn bedrijfsvoering belemmerd. Op 18 mei heeft deze ondernemer ingesproken tijdens de commissievergadering van Beheer & Verkeer en zijn zorgen daar geuit. Naar aanleiding van deze inspraak en de reactie van de wethouder hierop is de wethouder vanuit de commissie verzocht met de ondernemer om de tafel te gaan zitten. De wethouder heeft daarbij aangegeven geen alternatieven te zien en de commissie is daarom verzocht met input te komen.⁵

Tijdens de commissievergadering van Financiën & Veiligheid van 6 juli is er ingesproken namens ondernemers uit het betreffende gebied. De inspreker heeft daar voorgesteld om een hoorzitting te organiseren over de hierboven genoemde problematiek met de ondernemers. Er is toen door de commissie besloten dat de commissie eerst aanvullende informatie wilde ontvangen van de wethouder en de visie van de ondernemers op papier wilde hebben om vervolgens te beoordelen of een hoorzitting meerwaarde zou hebben. Bovendien zou die hoorzitting dan voor alle belanghebbenden moeten zijn.⁶

Tot op heden zijn er geen stukken ontvangen door de leden van de commissie Financiën & Veiligheid, noch door de leden van de commissie Beheer & Verkeer op basis waarvan een hoorzitting zou moeten worden overwogen. Wel is er op 30 september jl. een collegebrief verschenen betreffende de stand van zaken met betrekking tot de 30km/h-maatregelen in het gebied Engelbert/ Middelbert, die nu geagendeerd staat. Bij agendering heeft de commissie aangegeven de wethouder niet te willen belemmeren in de uitvoering waar de wethouder conform

¹ 200909raadsbrief besluit aanpak 4 grootste knelpunten verblijfsgebieden

² Collegebrief 290410, Aanpak_knelpunten_30_km_u_gebieden.gr10.2253362

³ Cie B&V 150910, Plankostenkrediet_Aanpak_knelpunten_30_km_u_gebieden

⁴ Collegebrief 140111, Aanpak_knelpunten_30_km-gebieden_Engelbert_Middelbert.gr11.2509197

⁵ B_V-verslag_18_mei

⁶ FVbesluitenlijst 20110706

Bijlage - Bespreekpunten VVD

collegebevoegdheid mee bezig is, maar neemt de commissie niet de verantwoordelijkheid voor deze uitvoering.

VVD standpunt

De VVD fractie heeft in de tussentijd met zowel ondernemers als bewoners gesproken en is tot de conclusie gekomen dat er wel degelijk alternatieven zijn voor het plan dat het college nu wil uitvoeren.

De meeste ondernemers hebben aangegeven dat het invoeren van een 30km/h-zone niet zozeer het heikele punt is, maar dat de drempels het probleem vormen. Deze zouden de ondernemers namelijk ernstig belemmeren in hun bedrijfsvoering, omdat er veelal met grote voertuigen (bijv. diepladers) gewerkt wordt die moeizaam over de drempels kunnen. Het gebruik van chicanes, die ook een snelheidsremmend effect hebben, zou voor hen wel een oplossing zijn.

De bewoners geven duidelijk aan dat de veiligheid in het gebied bovenaan staat en dat zij, na 13 jaar wachten op maatregelen, nu graag zien dat er op korte termijn maatregelen gerealiseerd worden die ook daadwerkelijk een reducerend effect hebben op de snelheid van het verkeer. Zij zijn daarom tijdens de inspraakprocedure niet voor de plannen van het college gaan liggen. Alternatieven zijn er destijds echter niet besproken. De bewoners hebben wel aangegeven dat drempels niet de enige optie hoeven te zijn, zolang de snelheid van het verkeer er maar uitgehaald wordt en de verkeersveiligheid toeneemt.

De VVD fractie hecht veel waarde aan een veilige leefomgeving en acht het daarom van belang dat er zo snel mogelijk maatregelen genomen worden. Daarnaast is het echter ook van belang dat er gekeken wordt naar een oplossing waarbij zoveel mogelijk belanghebbenden zich prettig voelen. De VVD ziet een oplossing waarbij dit voor zowel de bewoners als de ondernemers het geval is; chicanes.

De fractie vindt het daarom ook zeer spijtig dat er geen hoorzitting is overwogen, omdat hier het een en ander duidelijk naar voren had kunnen komen en het college had kunnen bijsturen.

Is het nu te laat? Nee, de drempels liggen er nog niet, dus wij denken van niet.

Bespreekpunten:

- Had het college tot een andere oplossing kunnen komen?
- Is het noodzakelijk dat het realiseren van veiligheid gepaard gaat met het negeren van wensen van belanghebbenden?

Vragen aan het college:

- Waarom heeft de wethouder geen gehoor gegeven aan het verzoek van de commissie F&V om met stukken te komen op basis waarvan beoordeeld kon worden of een hoorzitting wenselijk zou zijn?
- Wat heeft de wethouder eraan gedaan om tot alternatieven te komen?
- Wat gaat de wethouder doen om tot een oplossing te komen waar een groter gedeelte van de belanghebbenden tevreden mee is?

Bespreekpunten VVD - bijlage 1

Ruimtelijke Ordening en Economische
Zaken

Afdeling Verkeer en Vervoer
Onderwerp Knelpuntenlijst verblijfsgebieden



De leden van de gemeenteraad
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 88 87 Bijlage(n)2

Ons kenmerk RO09.1848915

Datum

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

In het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2008 hebben wij aangegeven in 2008 een quick-scan uit te voeren om te bepalen hoe de afronding van de 30km/h-gebieden uitgevoerd moet worden.

In de raadsvergadering van 17 september 2008 hebben wij met u hierover gesproken. De discussie spitte zich erop toe in hoeverre bestaande 30km/h-gebieden functioneren en of we op de lijn van de afgelopen jaren verder moeten gaan.

In de nota destijds zijn twee alternatieven voor de aanpak van de problemen rond 30km/h-gebieden aan u voorgelegd:

- I. Alternatief I: afronden nog in te richten gebieden en overblijvende middelen inzetten voor te verbeteren gebieden;
- II. Alternatief II: een aantal locaties zodanig inrichten dat de toegestane snelheid wordt afgedwongen met infrastructurele maatregelen.

De algemene stemming was dat de stad zich moet toespitsen op die knelpunten waar veel te hard wordt gereden. U heeft zodoende gekozen voor alternatief II: in eerste instantie een beperkt aantal 30km/h-gebieden inrichten, zodanig dat daadwerkelijk een snelheid van 30km/h wordt afgedwongen.

In deze brief geven we een overzicht van de knelpunten in de 30km/h-gebieden met de bijbehorende investeringskosten.

Groningen en Duurzaam Veilig

Vanaf eind jaren 90 is invulling gegeven aan het landelijke beleid 'Duurzaam Veilig'. Voor meer informatie hierover verwijzen we naar bijlage 2.

In 2001 is het Groninger Wegencategoriseringsplan 'Kalm aan en rap een beetje' door u vastgesteld. Hierin is vastgelegd welke wegen erftoegangswegen, gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen moeten zijn. Veelal in combinatie met groot onderhoud is de afgelopen jaren het Groningse

Bespreekpunten VVD - bijlage 1

1

2

3

4

5

Bespreekpunten VVD - bijlage 1

Bladzijde 2 van 10
Onderwerp Knelpuntenlijst verblijfsgebieden

wegennet grotendeels Duurzaam Veilig ingericht. Bijna alle verblijfsgebieden zijn omgevormd tot 30km/h-gebied.

We hebben gekozen bij de inrichting van 30km/h-gebieden voor een sobere inrichtingsvariant. Hierbij gaat het om het aanbrengen van markeringen met tenminste één bord en bij voorkeur een inritconstructie. Met de toepassing van snelheidsremmende maatregelen, zoals drempels, gaan we sober om. We hebben voor deze sobere inrichting van 30km/h-gebieden gekozen, omdat een inrichting met veel snelheidsremmende maatregelen hoge kosten met zich meebrengt en hiervoor niet overal draagvlak is (hulpverleningsdiensten en busroutes). Het gevolg van deze sobere inrichting is dat ontegenzeggelijk de snelheden omlaag zijn gegaan maar snelheden hoger dan 30km/h nog wel mogelijk zijn.

Knelpunten

De afronding van 30km/h-gebieden is bijna gereed. In september 2008 heeft u aangegeven de prioriteit te leggen bij het stringenter inrichten van wegen waarvan algemeen bekend is dat de vormgeving en beoogde functie ver uit elkaar liggen. Dat deze wegen worden aangepakt, stelt u boven het afronden van 30km/h in de hele stad op de sobere wijze van de afgelopen jaren.

We staan nu op het punt om vooral de knelpunten aan te pakken. Voor een aantal locaties geldt dat de verkeerssituatie als onveilig ervaren wordt. Aard en karakter komt niet overeen met het beeld van de weg. Een sobere inrichting is hier niet voldoende. Dit betekent dat er stringenter snelheidsbeperkende maatregelen nodig zijn. De mate van de aanvullende maatregelen kan variëren. Vanzelfsprekend nemen de kosten toe wanneer meer maatregelen worden genomen en kunnen er minder locaties worden aangepakt. Wanneer alle 30km/h-gebieden in Groningen aangepast worden volgens de Duurzaam Veilig ontwerpnormen (om de circa 80 m een verkeersremmende maatregel), dan vergt dit een investeringsbedrag voor de hele stad van over de 50 miljoen euro. Niet alle locaties worden dus aangepakt en er is een keuze gemaakt uit de verschillende locaties op basis van waar de belangrijkste knelpunten liggen.

Prioriteitsstelling 30km/h-gebieden

De afgelopen periode is onderzocht, onder meer op basis van klachten en brieven, of de huidige inrichting in de 30km/h-gebieden voldoet en waar aanvullende maatregelen genomen dienen te worden. Er is gekeken naar gebieden die al ingericht zijn als 30km/h waar zich knelpunten voordoen en waarbij verbetering noodzakelijk is. Dit zijn veelal gebieden waarbij de lay-out van de weg uitnodigt tot sneller rijden dan toegestaan is.

Bespreekpunten VVD - bijlage 1

Bladzijde 3 van 10
Onderwerp Knelpuntenlijst verblijfsgebieden

In de bijlage staat in de tabellen 1 t/m 4 het overzicht van deze quick-scan. Er is onderscheid gemaakt in urgentie van de aanpak van de knelpunten in 30km/h-gebieden. De knelpunten zijn verdeeld in vier categorieën: 'zeer urgent', 'urgent', 'minder urgent' en 'nog niet uitvoeren'. In de tabellen staan naast het betreffende gebied de voorgestelde maatregelen plus de geraamde kosten. Op basis van de quick-scan van de knelpunten is een top 6 samengesteld van de grootste knelpunten. Deze knelpunten worden met voorrang aangepakt.

Aandachtspunt

Extra aandacht is vereist voor de wegen in 30km/h-gebieden die onderdeel uitmaken van busroutes. Omdat wij het openbaar vervoer aantrekkelijk willen laten zijn, streven we na om de busroute zo comfortabel mogelijk te laten verlopen door het beperken van verkeersremmende maatregelen. Hiervoor bestaan busvriendelijkere drempels en plateaus. Deze drempels zijn minder steil dan normale drempels en plateaus maar hebben toch een verkeersremmend effect. De gebieden die onderdeel uitmaken van een busroute zijn de Haydnlaan, Floresstraat, Engelbert, Middelbert, Vestdijklaan, Bordewijklaan, Esdoornlaan, Venuslaan en de Plutolaan.

Participatie

Het inrichten van 30km/h-gebieden heeft directe gevolgen voor de nabije woonomgeving van Stadgers. Vroegtijdige participatie is dan ook een belangrijk onderdeel bij het uitvoeren van de 30km/h-maatregelen. De plannen worden in overleg met de politie gemaakt. De politie vindt dat 30km/h-gebieden in principe zelfhandhavend moeten zijn en gaat daarom in beginsel alleen over tot handhaving wanneer sprake is van onveilige situaties.

Kosten

Alle verblijfsgebieden in de stad stringent inrichten, zodat maximaal 30km/h in alle gevallen met zekerheid wordt afgedwongen, vergt een grote investering. Daarbij gaat het om een bedrag van over de 50 miljoen euro.

Wanneer we alleen de knelpunten aanpakken zijn de kosten hiervoor aanzienlijk lager. Uit de quick-scan blijkt dat voor de aanpak van de 19 knelpunten, afhankelijk van het ambitieniveau en de mogelijke combinatie met beheermaatregelen, een geraamd investeringsbedrag van in totaal circa 5,2 miljoen euro nodig is. Dit bedrag is inclusief BTW, voorbereidings- en toezichtskosten en de post 'onvoorzien'.

Vanuit het Meerjaren Programma Verkeer en Vervoer is voor het 'Afronden 30km/h-gebieden in de stad' destijds, op basis van een sobere en doelmatige inrichting, rekening gehouden met een bedrag van 1,55 miljoen euro.

Bespreekpunten VVD - bijlage 1

Bladzijde 4 van 10
Onderwerp Knelpuntenlijst verblijfsgebieden

Het verkeersknelpunt in Dorkwerd is reeds aangepakt. Voor de uitvoering van 30km/h-gebieden in Dorkwerd is inmiddels € 100.000,- besteed. Het resterende bedrag voor de aanpak van de overige knelpunten in verblijfsgebieden is dus 1,45 miljoen euro,

Voor het bedrag van 1,45 miljoen euro kunnen wij in deze collegeperiode de eerste vier van de zes knelpunten in de categorie 'zeer urgent' aanpakken.

Dekking

De dekking van de 1,45 miljoen euro voor de aanpak van de eerste vier knelpunten komt uit het budget kleine verkeerskundige maatregelen + BDU.

Hiervoor is in het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2008-2011 krediet beschikbaar gesteld van 1,55 miljoen euro (inclusief aanpak Dorkwerd). Daarvan is € 350.000,- afkomstig uit de reeds toegekende BDU 2008. Voor 2010 vragen we de resterende € 325.000,- BDU aan.

Overige knelpunten

Vooralsnog voeren we de aanpak van de overige knelpunten nog niet uit. De kosten van de aanpak van de overige knelpunten schatten we op circa 3,8 miljoen euro. Hiervoor is geen dekking aanwezig. Voorgesteld wordt het definitieve besluit hieromtrent te nemen in de volgende collegeperiode. Indien we 2,25 miljoen euro uit eigen middelen beschikbaar kunnen stellen, vragen we hiervoor 1,50 miljoen euro BDU aan.

Bespreekpunten VVD - bijlage 1

Bladzijde 5 van 10
Onderwerp Knelpuntenlijst verblijfsgebieden

Planning

Momenteel is de omvorming tot 30km/h gebied in Dorkwerd en de Koeriersterweg in uitvoering.

Na de voltooiing van de busbaan wordt een knip aangebracht in de Koeriersterweg. Doorgaand verkeer is dan niet meer mogelijk. De Koeriersterweg wordt dan een erftoegangsweg en zodoende ingericht als 30km/h.

De overige werkzaamheden voeren wij gefaseerd uit. De aanpak van de knelpunten 1 t/m 4 hopen wij eind 2010 afgerond te hebben.

We vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester.

De secretaris.

Bespreekpunten VVD - bijlage 2

•
•
•

Bestuursdienst

Telefoon (050) 8146/ Oord, G.
Onderwerp Aanpak knelpunten 30 km/u gebieden



De leden van de raad van de
gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Datum **29 APR 2010**

Bijlage(n) _

Ons kenmerk RO10.2215054

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Verbeteren van de verkeersveiligheid is een belangrijk onderdeel van ons verkeersbeleid. De afgelopen jaren is invulling gegeven aan het landelijk beleid 'Duurzaam Veilig'. Het inrichten van 30 km/u gebieden in woonwijken, de inrichting van gebiedsontsluitingswegen en de inrichting van 60 km/u gebieden buiten de bebouwde kom zijn uitwerkingen van dit beleid. De focus lag daarbij met name op de inrichting van de 30 km/u gebieden.

In de raadsvergadering van 17 september 2008 is met de raad gesproken hoe de afronding van de 30 km/u gebieden uitgevoerd zou moeten worden.

Er zijn destijds twee alternatieven voor de aanpak van de 30 km/u gebieden aan de raad voorgelegd:

1. afronden nog in te richten gebieden en overblijvende middelen inzetten voor te verbeteren gebieden;
2. een aantal locaties zodanig inrichten dat de toegestane snelheid wordt afgedwongen met infrastructurele maatregelen.

De algemene stemming was dat de stad zich moet toespitsen op die knelpunten waar te hard wordt gereden. De raad heeft destijds gekozen voor alternatief 2: in eerste instantie een beperkt aantal 30 km/u gebieden inrichten, zodanig dat daadwerkelijk een snelheid van 30 km/u wordt afgedwongen.

We staan nu op het punt om de vier grootste knelpunten aan te pakken. Voor een aantal locaties geldt dat de verkeerssituatie als onveilig ervaren wordt. Aard en karakter komt niet overeen met het beeld van de weg. Een sobere inrichting is hier niet voldoende.

Vechtstraat

Deze straat is een rechte geasfalteerde weg, negen meter breed, met 'langs-parkeerplaatsen'. De gereden snelheden zijn te hoog en de oversteekbaarheid is slecht.

•
•
•

Bespreekpunten VVD - bijlage 2

Volgvel 1

Om de rijnsnelheid te verlagen behoort een wegversmalling tot een van de mogelijke opties. Een wegversmalling komt tevens de oversteekbaarheid ten goede. Gezien de breedte van de huidige weg wordt 'haaks parkeren' dan mogelijk. Bewoners, winkeliers en andere belanghebbenden zullen nadrukkelijk bij de planvorming worden betrokken.

Haydnlaan

De Haydnlaan is een lange rechte weg van ongeveer acht meter breed, is van asfalt en er is een tweetal scholen aan gelegen. De dimensionering van de weg nodigt uit tot harder rijden dan wenselijk is. De Haydnlaan maakt onderdeel uit van een busroute. Het vinden van de juiste balans tussen de doorstroming/comfort van de bus en de gewenste verhoging van de verkeersveiligheid is de opgave. Bij het verkeersveilig maken van de Haydnlaan / Troelstralaan wordt de planvorming integraal opgepakt met het project "veilige schoolomgeving". Het OV-bureau Groningen-Drenthe en overige belanghebbenden zullen nadrukkelijk bij de planvorming worden betrokken.

Engelbert/Middelbert

Uit metingen blijkt dat de gemiddelde snelheid te hoog is. Om de snelheid te verlagen zijn een aantal maatregelen nodig, daarbij valt te denken aan het versmallen van een aantal weggedeelten en het aanleggen van kruispuntplateaus.

In Middelbert wordt 30 km/u ingevoerd ter hoogte van het kruispunt Olgerweg-Middelberterweg, door realisatie van een kruispuntplateau. Het buitengebied bestaat uit de wegen Driebondsweg, Middelberterweg, Olgerweg en de Woldjerspoorweg. Op deze wegen wordt de snelheid teruggebracht naar 60 km/u. Dit door het aanbrengen van nieuwe belijning, met eventuele fietssuggestiestroken.

Floresstraat/Floresplein

Eén van de vier meest urgente knelpunten betreft de Floresstraat en het Floresplein. Deze straat is ingericht als, en heeft een uitstraling van, een straat waar 50 km/uur gereden mag worden. Het wegdek is geasfalteerd en over de gehele lengte moet het verkeer uit de zijstraten voorrang verlenen. De straat is bovendien een onderdeel van een doorgaande busroute. Om de snelheid van het autoverkeer af te remmen is het noodzakelijk verhoogde weggedeeltes aan te leggen en de voorrangssituaties te wijzigen. Bewoners, winkeliers en andere belanghebbenden zullen nadrukkelijk bij de planvorming worden betrokken.

Vanuit het Meerjaren Programma Verkeer en Vervoer is voor het 'Afronden 30 km/h gebieden in de stad', rekening gehouden met een bedrag van 1,45 miljoen euro inclusief plankosten en BTW. De dekking van de 1,45 miljoen euro voor de aanpak van de knelpunten komt ten laste van de middelen uit het budget 'kleine verkeerskundige maatregelen en reconstructies' + BDU. € 350.000,00 is afkomstig uit

Bespreekpunten VVD - bijlage 2

Volgvel 2

de reeds toegekende BDU 2008, waarvoor uitstel is verleend tot 31 december 2010.
Voor 2010 wordt de resterende € 325.000,00 BDU aangevraagd.

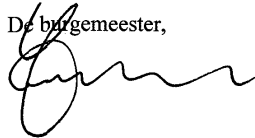
Recent is de ambtelijke projectgroep geformeerd voor de vier knelpunten. De planning is om rond de zomer per project een ontwerp te hebben en eind dit jaar te starten met de uitvoering. Bij het maken van de plannen worden buurtbewoners en belanghebbenden betrokken. Deze overleggen kunnen van invloed zijn op de planning.

Het streven is om rond de zomer het voorstel (ontwerp) per project ter besluitvorming aan het college en de raad voor te leggen.

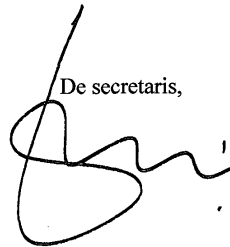
De desbetreffende project-offertes kunt u inzien in de visietrommel.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,

De burgemeester,



De secretaris,



Bespreekpunten VVD - bijlage 3

RAADSVOORSTEL:

2009-2010

Ons kenmerk: RO 10.2323802

Registratienummer : GR 10.

Ingekomen op :

Onderwerp: Plankostenkrediet Aanpak knelpunten 30 km/u gebieden

Groningen,

Aan de raad,

Verbeteren van de verkeersveiligheid is een belangrijk onderdeel van ons verkeersbeleid. De afgelopen jaren is invulling gegeven aan het landelijk beleid "Duurzaam Veilig". Het inrichten van 30 km/u gebieden in woonwijken, de inrichting van gebiedsontsluitingswegen en de inrichting van 60 km/u gebieden buiten de bebouwde kom zijn uitwerkingen van dit beleid. De focus lag daarbij met name op de inrichting van de 30 km/u gebieden.

In de raadscommissie Beheer en Verkeer is gesproken over de manier waarop we 30 km gebieden gaan invoeren. Daarbij is gekozen 30 km/u gebieden zodanig in te richten dat een snelheid van 30 km/u wordt afgedwongen door fysieke maatregelen.

We staan nu op het punt om de vier grootste knelpunten uit te werken. Te weten: Vechtstraat, Haydnlaan, Engelbert/Middelbert en Floresstraat/Floresplein. Voor een aantal locaties geldt dat de verkeerssituatie als onveilig ervaren wordt. Aard en karakter komt niet overeen met het beeld van de weg. Een sobere inrichting is hier niet voldoende. U bent hierover 29 april jl. per brief geïnformeerd.

Ten behoeve van het verder uitwerken van de planvorming van de gebieden is een voorbereidingskrediet benodigd ter grootte van €200.000,--. Dit leidt tot een bedrag van €15.000,-- aan structurele kapitaallasten. Deze worden gedekt uit het budget "Kleine verkeerskundige maatregelen en reconstructies".

Vanuit het Meerjaren Programma Verkeer en Vervoer is voor het "Afronden 30 km/u gebieden in de stad", rekening gehouden met een bedrag van 1,382 miljoen euro exclusief BTW. Dit was inclusief het reeds afgeronde project 30 km/u gebied Dorkwerd. De dekking voor de Vechtstraat, Haydnlaan, Engelbert/Middelbert en Floresstraat/Floresplein is in totaal 1,282 miljoen euro exclusief BTW. en bestaat uit budget "kleine verkeerskundige maatregelen en reconstructies" (€755.000,--) en de reeds toegekende BDU 2008 en 2010 (€527.000,--).

Bespreekpunten VVD - bijlage 3

2

| Begrotingswijziging 2010 | | | | | | | |
|-----------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|----------|-----------------|--------------------|---------------------|-----------------|
| Naam voorstel | | Aanpak knelpunten 30km/u gebieden | | | | | |
| Incidenteel / Structureel | | Incidenteel | | | | | |
| Soort wijziging | | Investing | | | | | |
| Tijdsplanning krediet | | 2010-2011 | | | | | |
| Pr.gr. | Financiële begrotingswijziging | Lasten | Baten | Saldo | Toevoeging reserve | Onttrekking reserve | Saldo |
| 7.05 | Verkeer en vervoer | 200.000 | | 200.000- | | | 200.000- |
| Totale begrotingswijziging | | 200.000 | - | 200.000- | - | - | 200.000- |

Het streven is om eind dit jaar de ontwerpvoorstellen per project voor vrijgave tot inspraak aan het college en de raad voor te leggen. Na de inspraakprocedure zullen de projecten dan verder worden uitgewerkt zodat begin 2011 de projecten separaat voor besluitvorming aan college en raad kunnen worden voorgelegd.

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

- I. een plankostenkrediet van €200.000,- beschikbaar te stellen voor de aanpak knelpunten 30 km/u gebieden;
- II. de jaarlijkse kapitaallasten van de investering bij afronding van het project voor €15.000,- te dekken uit het structurele budget "kleine verkeerskundige maatregelen en reconstructies"; dit budget is al in de begroting verwerkt;
- III. de gemeentebegroting 2010 dienovereenkomstig te wijzigen.

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,

dr. J.P. (Peter) Rehwinkel.

drs. L.J. (Leo) Bosdijk.

Bespreekpunten VVD - bijlage 4

.
. .
Bestuursdienst



Telefoon (050) 367 81 11/ G. Oord
Onderwerp Aanpak knelpunten 30 km/u gebieden

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

Datum **14 JAN 2011**

Bijlage(n) -

Ons kenmerk RO10.2484267

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte mevrouw/heer,

Wij hebben een ontwerp laten maken voor een inrichting tot 30 km/u-gebied in Engelbert-Middelbert. Binnenkort begint hiervoor een inspraakprocedure met een reactietermijn van 4 weken en een openbare inspraakbijeenkomst.

In uw vergadering van 17 september 2008 heeft u zich uitgesproken over de wijze waarop de afronding van de 30 km/u gebieden gestalte zou moeten krijgen. Destijds koos u voor de mogelijkheid in eerste instantie een beperkt aantal van deze gebieden zodanig in te richten dat daadwerkelijk een maximum van 30 km/u wordt afgedwongen. Per brief hebben wij u op 29 april 2010 een plan van aanpak voorgelegd; op 19 september jl. bent u akkoord gegaan met de daarmee gemoeide plankosten.

In het plan voor Engelbert-Middelbert zijn de maatregelen gericht op de verblijfskwaliteit en specifiek ook op het verminderen van de snelheid van het autoverkeer. Fysieke obstakels dwingen een lagere snelheid af en van het gewijzigd wegbeeld gaat de sterke suggestie naar de weggebruikers uit, hun rijgedrag aan te passen aan het verblijfskarakter in de Meerdorpen.

In het ontwerp zijn de maatregelen gesitueerd op logische plekken waar het wegbeeld verandert van stromen (50 km) naar verblijven (30 km). De inrichting maakt gebruik van landschappelijke elementen en de profielen zijn zo gekozen en vormgegeven dat ze het beoogde effect van reductie van de snelheid ondersteunen.

Ter informatie hebben wij het ontwerp, waarvoor zoals gezegd binnenkort de inspraakprocedure start, voor u in de visietrommel ter inzage gelegd.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,

Bespreekpunten VVD - bijlage 5

VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

BV nr.:
Datum: 18 mei 2011
Plaats: Nieuwe raadzaal
Tijd: 16.40 – 18.45 uur

Aanwezig: mw. A.M.J. Riemersma (voorzitter, Stadspartij), 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. van der Veen (GroenLinks), dhr. J.H. Luhoff (D66), mevr. G.E.J. van der Meulen (D66), mw. H. Rademaker (SP), dhr. J.P. Dijk (SP), mw. I.M. Jongman-Mollema (ChristenUnie), dhr. R.P. Prummel (Stadspartij), dhr. J.P.A. van Rooij (Student & Stad), dhr. G.J. Kelder (Partij voor de Dieren)

Namens het college: mw. C.T. Dekker, mw. J.A. Visscher

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

Insprekers: dhr. Kuil (Kuil Banden), mw. Pasma (Topsport Noord-Nederland en stichting Atletiekevenementen Groningen)

Afwezig met kennisgeving: J. Spakman (PvdA), dhr. G.J.D. Offerman (Stadspartij)

Verlag: mevrouw N. Bottenbley (Notuleerservice Nederland)

ALGEMEEN DEEL

A.1. Opening en mededelingen

De voorzitter:

- Opent de vergadering en heet iedereen welkom.
- De heer Van der Veen komt een half uurtje later.
- De heer Spakman heeft zich afgemeld.
- Iedere fractie heeft 7 minuten spreektijd. Het college heeft 30 minuten.

Mededelingen college

Wethouder Visscher

- Toont een miniatuurkabelbaantje dat zij in ontvangst mocht nemen in de wijk Drielanden waar een lastige discussie heeft gespeeld over de speelkabelbaan. Het probleem is opgelost.

Wethouder Dekker

- Zegt dat zij een mededeling wilde doen over het parkeerbedrijf. De voorzitter wil dat echter niet. Zij legt dit nogmaals voor aan de vergadering, want de informatie moet gegeven worden.
- De wethouder is druk bezig met het masterplan Duurzaamheid. In juni wil zij door middel van een presentatie de commissie op de hoogte brengen.
- Op de lijst van ingekomen stukken is een aantal onderwerpen is niet geagendeerd. De wethouder gaat ervan uit dat de commissie dus akkoord gaat en geen bezwaren heeft. Het betreft o.a. de tramstukken. De wethouder wil wel voor de zomer nog over de aanbestedingsleidraad spreken met de commissie en met de tramorganisatie.
- LTA. Het stuk Duurzame Mobiliteit 2011-2020 moet volgende week vrijdag op de bus. De wethouder wil de opmerkingen van vanavond erin meenemen. Ze vraagt daarom voor deze keer om een termijn van 10 dagen in plaats van 16 dagen.

Voorzitter

- Een vertrouwelijke mededeling is altijd mogelijk, maar het gaat hier om een presentatie van een kwartier buiten de vergadering. Vandaar haar besluit om het dit keer niet te doen. Een korte mededeling kan altijd.

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks)

- Stelt wel prijs op een presentatie.

Dhr. De Rooij (PvdA)

Bespreekpunten VVD - bijlage 5

- Stelt eveneens prijs op een presentatie.

Er wordt besloten om de agenda tot 18.45 uur af te werken en daarna de presentatie te laten houden.

Mw. Jongman (ChristenUnie)

- Vraagt om de regiotram ook op de agenda te plaatsen de volgende keer. Het gaat om dat wat in de Staten besproken is en de aanbestedingsleidraad.

A.2. Vaststelling agenda

De voorzitter

- De volgorde van de agenda wordt enigszins gewijzigd omdat wethouder Dekker eerder de vergadering moet verlaten. De volgorde is nu als volgt:
B1. Staat V (collegebrief 23 maart 2011)
B2. Leefbaarheid Noorderplantsoen (collegebrief 3 maart 2011: op verzoek van de PvdA, met bespreekpunten)
B3. Evenementenprogramma Binnenstad Groningen 2011-2012 (collegebrief 10 maart 2011: op verzoek van de PvdA, met bespreekpunten)
B4. Schriftelijke reacties van fracties op nota Duurzame Mobiliteit + mail commissielid Jongman (CU) d.d. 19-04-2011
B5. Vragen bij de beantwoording van de vragen van de Stadspartij 2011 nr. 21, onderwerp voortgang RSP/REP (Regio Specifiek Pakket/Regionaal Economisch Programma) (op verzoek van de Stadspartij, met bespreekpunten)

Dhr. Dijk (SP)

- In een mailtje stond dat hij samen met de PvdA punt B3 had geagendeerd, maar dat is niet voor deze commissie bedoeld, maar voor de commissie Werk en Inkomen.

Dhr. Moes (PvdA)

- Wil in het kader evenementenbeleid de koopnachten hier niet bespreken, maar ziet graag dat dat punt opschuift naar de commissie Werk en Inkomen.

De vergadering gaat akkoord met deze wijzigingen.

A.3. Langetermijnagenda en lijst moties en toezeggingen

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks).

- LTA. Vraagt aan het college om de openstaande vragen na het actualiteitendebat van vorige week over de Kastanjes en de Singels nog te beantwoorden.
- Lijst moties en toezeggingen:
 - Motie 1. De klimaatop staat voor juli. Spreker is benieuwd naar de organisatie hiervan.
 - Punt 8. Spreker wil weten hoe het staat met de toezegging over het stadsstrand Euroborg.

Dhr. Seton (CDA)

- Wil het rapport van de Ombudsman bespreken, eventueel op de volgende vergadering.

Wethouder Visscher

- LTA nummer 31. De wethouder meldt dat de jaarrekening van de ARCG 2010 op 16 juni geagendeerd zou worden, maar dat gaat niet lukken. Zij wil de jaarrekening en de begroting in de zomer naar de commissie sturen en dan na de zomervakantie vaststellen.
- De toezegging over het biogas is al eerder beantwoord en kan dus van de lijst.
- Ad 11. Dierenwelzijn. Daar krijgt de commissie binnenkort een reactie op.
- Ad 15. De evaluatie van de warenmarkt is voorgelegd aan de centrale vereniging van ambulante handel. Deze beraadt zich erop.
- Ad 16 en 17. Noorderplantsoen. Komt in deze vergadering aan de orde.

Bespreekpunten VVD - bijlage 5

- De wethouder zegt een schriftelijke reactie toe op de vragen die gesteld zijn in het actualiteitendebat. De commissie mag dit binnen een maand tegemoet zien.
- Op de vraag over de klimaatop komt de wethouder terug bij de presentatie over Duurzaamheid.

A.4. Conformstukken

Er zijn geen conformstukken.

A.5. Rondvraag

Inspreker dhr. Kuil (Kuil Banden)

- Woont in Engelbert. Door het plan Meerstad en de 30 km-zone komt zijn bedrijf in het nauw. Eerder al is in 2007 aan de Olgerweg een tunneltje onderdoor gemaakt waardoor mensen met een caravan of trailer er niet meer langs kunnen. Nu wordt er een 30 km- zone gemaakt met elf vluchtheuvels. Hij begrijpt dat er iets gebeuren moet, maar vindt de maatregelen te drastisch.
- In het masterplan is ook een parallelweg opgenomen, die in 2010 zou worden aangelegd langs zijn bedrijf. Hij heeft toestemming gekregen om zijn bedrijf op die weg aan te sluiten. Maar de weg komt er maar niet en hij krijgt geen antwoord op zijn vragen. Spreker vraagt wat er voor hem gedaan kan worden.

Mw. Jongman (ChristenUnie)

- Wil dat het college op beide punten van de heer Kuil reageert.

Dhr. De Rooij (PvdA)

- Sluit zich aan bij mw. Jongman.

Dhr. Seton (CDA)

- Sluit zich ook aan bij mw. Jongman.
- Wil weten of er een afweging is gemaakt ten aanzien van de gevolgen voor ondernemers van de 30 km-zone.

Wethouder Dekker

- Aan de vergunning aan de heer Kuil voor uitbreiding van zijn bedrijf was geen voorwaarde gekoppeld van de zuidelijke ontsluiting. De zuidelijke ontsluiting stond in de plannen maar door de recessie is die naar de toekomst verschoven.
- De commissie heeft in 2009 gekozen voor het 30 km-regime. Bij de maatregelen is rekening gehouden met vrachtverkeer: er komen daarom lagere drempels. De wethouder ziet wel in dat het verkeer er hinder van zal ondervinden, maar het betekent niet dat bedrijven onbereikbaar zijn. Het verkeer moet wel langzamer rijden.
- De vraag is: wat is belangrijker? Verkeersveiligheid of het voorkomen van overlast voor bedrijven?

Dhr. De Rooij (PvdA)

- Kan de wethouder volgen, maar als je alles bij elkaar optelt is het inderdaad behoorlijk lastig geworden voor de heer Kuil.
- Vraagt of de wethouder nog een gesprek met de ondernemer kan aangaan om te zien wat er te doen is.

Wethouder Dekker

- Is bang om extra verwachtingen te wekken. Zij kan de heer Kuil niet veel bieden. Zij kan de 30 km-maatregel niet intrekken.

Mw. Koebrugge (VVD)

- Wijst erop dat bij de ondernemer de verwachting was gewekt dat hij kon gaan uitbreiden.

Wethouder Dekker

- Wil een gesprek aangaan, maar denkt niet dat ze een oplossing heeft. Ze wil best naar alternatieven kijken, maar ze heeft er geen gehoord, noch van de commissie, noch van de inspreker.

Bespreekpunten VVD - bijlage 5

De voorzitter

- Vraagt de commissie om input voor dit punt mee te geven aan de wethouder.

Vervolg Rondvraag.

Mw. Rademaker (SP)

- Wijst op een artikel in het Dagblad van het Noorden over de W.A. van Lieflandschool aan de Canadalaan die daar weggaat. Er wordt al jarenlang gesproken over een veilige schoolomgeving. Ze vraagt of dit consequenties heeft voor de overblijvende scholen.

Mw. Jongman (ChristenUnie)

- Vraagt of het zin heeft om de maatregelen te nemen nu de W.A. van Lieflandschool weggaat.
- Ze kreeg een melding over de Driebondsweg. Het lijkt wel alsof de werkzaamheden daar in een verkeerde volgorde zijn verricht. Eerst zijn de fietspaden aangelegd. Nu wordt er een tunnel aangelegd. Heeft dat geen dubbele kosten tot gevolg?
- Spreekster wil weten wanneer de bomen aan de Concourslaan komen en waarom het zo lang duurt.

Dhr. De Rooij (PvdA)

- De toegang van de taxistandplaats naar het station is slecht aangegeven voor blinden en slechtzienden. Spreker vraagt of de wethouder hier iets aan kan doen.

Dhr. Dijk (SP)

- De speciale ov-chipkaart voor blinden en slechtzienden is alleen te verkrijgen bij Arriva en niet bij Qbuzz. Waarom is dat zo en kan het wel mogelijk gemaakt worden?

Wethouder Dekker

- Komt schriftelijk terug op de vraag over Qbuzz en de vraag over de blindengeleidestroom.
- Wat de scholen betreft, er blijven twee scholen over. De plannen moeten dus doorgang vinden, maar moeten mogelijk op onderdelen aangepast worden.
- Naar aanleiding van de vraag over het afstemmen van werkzaamheden aan de Driebondsweg. Dat lijkt inefficiënt maar is niet het geval. Het gaat erom dat de faunatunneltjes op een speciale manier gegraven moeten worden. Er is goed over nagedacht en over de gekozen volgorde. Die had ermee te maken dat de onbereikbaarheid niet langer hoefde te duren dan nodig.

Wethouder Visscher

- De bomen aan de Concourslaan zouden afgelopen najaar geplant worden, maar dit heeft vertraging opgelopen; de Nutsbedrijven hadden meer tijd nodig. Het is nu wachten tot het volgende plantseizoen dit najaar.

B. INHOUDELIJK DEEL

B1. Staat V (collegebrief 23 maart 2011)

Dhr. Kelder (Partij voor de Dieren)

- Heeft uit rapporten van de ANWB gehoord dat veel PenR-gebieden niet voldoen, niet goed bereikbaar zijn, dat er weinig openbaarvervoeraansluiting is, enz. Ook Groningen doet het slecht volgens de rapporten. Hij wil weten of de wethouder hiervan op de hoogte is.
- Bij de PenR van Hoogkerk was toegezegd dat er ijsvogelwanden en zwaluwwanden zouden worden aangebracht, maar die zijn er nog niet.

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks)

- Rondom het fietsbeleid is een aantal zaken afgerond. Vraagt wat we doen nu alle budgetten zijn afgerond.
- Ten aanzien van de fietsvriendelijke verkeerslichten vindt spreker dat er kruispunten zijn die nog verbeterd zouden moeten worden, namelijk Stationsweg – Hereweg, Stationsweg – Zuiderweg, Griffeweg – Sontweg. Hij vraagt of het college hier aandacht aan wil besteden.

Bespreekpunten VVD - bijlage 5

Dhr. Evenhuis (VVD)

- Ten aanzien van de Parkeergarage Damsterdiep liep er een procedure tegen Strukton. Spreker vraagt zich af of het wel goed is om altijd de advocaat van eenzelfde instelling te benaderen. Misschien moet er eens in een grotere vijver gevist worden.
- Zijn partij is positief over verkeersveiligheidsmaatregelen bij scholen.
- Spreker wil het op de volgende vergadering over de tram hebben omdat het college van GS onduidelijk was over de tweede fase van de tram. Is daar nu duidelijkheid over?
- Doorstroom Laan Corpus den Hoorn – Ketwich Verschuurlaan is nog steeds een knelpunt. Wanneer is er een oplossing?

Dhr. Seton (CDA)

- Het laatste stukje OV-as is krap omdat er een strakke deadline is. Er is geen schriftelijke bevestiging van. Zijn we op schema?
- Ten aanzien van de tram heeft spreker dezelfde vraag als de heer Evenhuis.
- Als de parkeergarage Damsterdiep medio 2012 klaar is, wat betekent dat voor de planning van het Forum? Gaan we al dan niet in beroep tegen de uitspraak?
- Aanpak scholenomgeving. Hoe loopt de communicatie tijdens het proces, vindt er terugkoppeling plaats en doen we wat de wijk wil?
- Spreker ziet geen beweging in de reconstructie van knooppunt Noordelijke en Westelijke Ringweg. Is de einddatum in 2011 wel realistisch?

Dhr. Van Rooij (Student & Stad)

- Hoe wordt het weerstandsvermogen verkeer- en vervoersprojecten hier berekend?
- De fietsvriendelijke verkeerslichten functioneren soms niet naar behoren.
- Wat is rondom PenR Zernike de stand van zaken? Wanneer wordt de discussie over het al dan niet kiezen voor een gebouwde voorziening gehouden?
- Spreker vraagt toelichting van de wethouder op de stand van zaken Zuidelijke Ringweg

Mw. Jongman (ChristenUnie)

- Vraagt of de HOV-as gaat lukken. Wil de brief op de ingekomenstukkenlijst agenderen.
- Er kunnen in 2010 maar 10 toegankelijke haltes worden gerealiseerd en er wordt in 2011 opgeschaald naar 80. Vraag: zijn dezelfde hobbels als in 2010 niet ook in 2011 te verwachten?
- Mensen met rolstoelen blijven aan de kant staan. Je kunt de haltes wel aanpassen maar spreekster vindt dat chauffeurs ook hun gedrag moeten aanpassen.
- Parkeergarage Damsterdiep. Spreekster vraagt of de raad bij de volgende stap kan worden meegenomen. De gemeente is in het tussenvonnis in het ongelijk gesteld. Op basis waarvan kunnen wij wel in het gelijk gesteld worden?

Mw. Rademaker (SP)

- Wijst op een motie over het Sontwegtracé waar de wethouder op terug zou komen.

Wethouder Dekker

- Wijst erop dat er veel inhoudelijke vragen gesteld zijn terwijl het hier gaat om een financiële beantwoording. Ze zal zich tot de financiële vragen beperken.
- HOV-west: volgende week zal er een brief liggen van het college waarin de raad geïnformeerd wordt hierover. De wethouder zal proberen uitstel te krijgen, het wordt spannend. De gemeente dreigt tegen een overschrijding aan te lopen.
- PenR wordt onder Duurzame mobiliteit behandeld.
- Voor de kwestie Damsterdiep is er een gespecialiseerde advocaat ingeschakeld en niet een stadsadvocaat.
- De wethouder spreekt maandag over het Sontwegtracé in haar PO. De motie moet nog uitgevoerd worden. De commissie wil dat voor alles wat boven de 5 miljoen uitkomt er een second opinion wordt gevraagd. De wethouder komt daarop terug.
- Over de Projectorganisatie Zuidelijke Ringweg wil de wethouder hier niet spreken. Dit is een verantwoordelijkheid van het college.
- Ten aanzien van de scholen. Het project kost veel geld omdat er heel langdurig met iedereen gecommuniceerd moet worden. Op Selwerd kan de wethouder hier niet specifiek ingaan. Op verdere bijzonderheden komt ze naderhand terug.

Bespreekpunten VVD - bijlage 5

- Ten aanzien van de doorstroming Laan Corpus den Hoorn – Ketwich Verschuurlaan: De nota komt over acht dagen in het college en dan bij de raad.
- Over de teksten van de tram is in regionaal overleg gesproken. Er lag een tekstvoorstel van de provincie waar men niet enthousiast over was. Dit stuk moet nog geamendeerd worden en dan komt het naar de raad.
- Wat de ijsvogelwand en de zwaluwenwand van het transferium Hoogkerk betreft, gaat de wethouder ervoor zorgen dat die gerealiseerd worden. De heer Kelder krijgt een schriftelijke reactie.
- De knoop in de Noordelijke-Westelijke Ringweg is tijdelijk verlengd. Op dit moment wordt er in de provincie gesproken over de afronding die in 2011 zou moeten plaatsvinden.

B2. Leefbaarheid Noorderplantsoen (collegebrief 3 maart 2011: op verzoek van de PvdA, met bespreekpunten)

Dhr. Moes (PvdA)

- Had een meer over samenhangende langetermijnvisie voor het Noorderplantsoen verwacht.
- Ziet het Noorderplantsoen zelf het als een veelzijdige ontmoetingsplek voor alle Stadgers met de elementen natuur, recreatie en evenementen.
- Is minder positief over de slagen om de arm over de toiletvoorzieningen. Er is veel geprobeerd in het verleden, wat spreker betreft moet er nu een oplossing komen, bij voorkeur niet een permanente.
- De proef met graszoden in plaats van inzaaien is goed geslaagd, maar kost 40.000 euro meer bij herstel na het Noorderzonestival. Spreker is het ermee eens dat de meerkosten onder te brengen zijn bij de organisatoren daarvan.

Mw. Koebrugge (VVD)

- Heeft eerder gewezen op alternatieven om het zwerfafval op te halen, bijvoorbeeld door de earth cleaner. Het is een slim systeem waarbij burgers door middel van een smart phone bijvoorbeeld een foto op kunnen sturen.
- Stelt voor om als gemeente Groningen mee te doen aan de landelijke lancering van 15-19 juni.

Mw. Van der Meulen (D66)

- Vraagt aandacht voor het tijdstip van de ophaalrondes en pleit voor maatwerk. Als de meeste bezoekers na 15.00 uur komen, moet de ophaalronde ook na 15.00 uur plaatsvinden.
- Om de leefbaarheid te bevorderen in het Noorderplantsoen moet men verder kijken dan alleen afval. Spreekster wijst op het idee voor een toilet gekoppeld aan een kiosk. Ze stelt de wethouder voor om hierover te brainstormen met alle duurzame ondernemers en met een creatieve oplossing te komen.

Dhr. Dijk (SP)

- Sluit zich, wat de graszoden van het Noorderplantsoen betreft, aan bij de mening van dhr. Moes.
- Het is belangrijk dat de afvalbakken geledigd worden, het liefst in het zicht.
- Wijst op een plan van de jongeren van Puur Politiek die wilden gaan schoonmaken in het Noorderplantsoen. Is bereid daaraan mee te werken.

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks)

- Is het ermee eens dat dit gebied gemarkeerd moet worden als een speciaal gebied. Hij hoort daar graag meer over.
- Sluit zich aan bij de vraag van mevrouw Van der Meulen over het moment van opruimen van het afval.
- Vindt een publiek toilet een goed idee en verwijst naar het idee van de bewoners om er een kiosk van te maken.

Dhr. Seton (CDA)

- Vindt dat er altijd geld nodig is voor het schoonmaken. Je kunt de mensen zelf laten schoonmaken, maar je blijft zelf verantwoordelijk en moet voldoende geld daarvoor vrijmaken.

Bespreekpunten VVD - bijlage 5

Dhr. Kelder (Partij voor de Dieren)

- Is blij met de brief.
- Er is gezegd dat er niet veel gebruik gemaakt wordt van de glasbak. Hij heeft zelf nog nooit een glasbak gezien. Het moet duidelijk zijn dat die er zijn. Hij is blij met de afvalbakken.
- Het verhaal over de overlast van loslopende honden vindt hij een eenzijdig verhaal.
- Het is spreker een doorn in het oog dat het gras aan de oevers elke twee weken plat gemaaid wordt. Hij begrijpt niet waarom dat gebeurt.
- Vraagt ook aandacht voor de openbare toiletten.

Mw. Jongman (ChristenUnie)

- Vraagt aandacht voor de piek- en dalmomenten van het opruimen van afval.
- Vindt de suggestie voor een toilet gekoppeld aan een kiosk een goed idee.

Dhr. Van Rooij (Student & Stad)

- Is het eens met het idee van mevrouw Koebrugge voor de applicatie van de smart phone. Burgers kunnen daardoor participeren. Er is zelfs een beloning mogelijk hierbij.
- Hij is ook positief over de flexibele tijden om de vuilnisbakken te ledigen.
- Spreker wijst op zelfreinigende toiletten die je soms op vliegvelden ziet.

Wethouder Visscher

- Vindt het vreemd dat de visie op het plantsoen gemist wordt. Deze commissie heeft zelf de visie opgesteld en het college heeft geen aanleiding gezien om die te wijzigen. Het college is steeds scherp op de natuurvisie, de recreatiefunctie en de functie voor evenementen.
- Door de toenemende recreatiefunctie staat dit streven wat onder druk.
- Hondenuitlaatbeleid: er zijn drie plekken waar honden los kunnen lopen. Dat is een goede balans.
- Over het afvalprobleem is de wethouder nog niet tevreden. Er moet zichtbaar opgeruimd worden, ook 's avonds als het druk is. De medewerkers worden echter 's avonds gehinderd in hun werk. Daarom is men ermee gestopt. Er zal opnieuw naar gekeken worden.
- De capaciteit van de pullenbakken en het legen ervan moeten beter georganiseerd worden. De kleine worden 's middags extra geledigd. 's Morgens wordt alles geledigd.
- De wethouder is van plan om de voorgestelde applicatie van de smart phone in te gaan voeren. Op 30 mei, 19.00 uur wordt de gedragscampagne gestart. Dan is de applicatie in de lucht. De wethouder nodigt de VVD en Student & Stad uit om de applicatie uit te komen proberen.
- Er is een hele zoektocht geweest naar geschikte toiletten. Semipermanente voorzieningen zijn erg duur. Daarom zal er naar de kiosk gekeken worden, hoewel ook dat duur is. Er zal een ondernemer voor gezocht worden. Op dit moment zijn er tijdelijk twee dixies geplaatst.
- De graszoden zijn goed bevallen. De kosten zijn 20.000 euro hoger. De wethouder zegt toe dat voortaan graszoden gebruikt zullen worden. Ze bevestigt dat de schade in rekening gebracht zal worden bij de organisatoren van het Noorderzonfestival.

B3. Evenementenprogramma Binnenstad Groningen 2011-2012 (collegebrief 10 maart 2011: op verzoek van de PvdA, met bespreekpunten)

Inspreker mw. Pasma namens Topsport Noord-Nederland en de stichting Atletiekevenementen Groningen.

- Spreekster mist in het evenementenprogramma vier belangrijke binnenstadelementen, namelijk Streetball Groningen, Nacht van Groningen, Ladies Run Groningen en de 25^{ste} editie van de 4 Mijl van Groningen. Vraagt de gemeente om deze evenementen mee te nemen in het programma.
- Vraagt of de commissie 2000 euro voor Streetball wil bijdragen, 10.000 euro voor De Nacht van Groningen en 10.000 euro voor de Ladies Run.

Dhr. Evenhuis (VVD)

- Vindt dat de zaken die mevrouw Pasma noemt kwaliteit hebben. Hij gaat akkoord met de verzoeken.

Dhr. Moes (PvdA)

- Wil per evenement succescriteria geformuleerd zien, zowel kwalitatief als kwantitatief.

Bespreekpunten VVD - bijlage 5

- Denkt dat er naast de evenementen die mevrouw Pasma noemt nog ruimte is voor meerdere onderdelen.
- Wil duidelijkheid over het geldbedrag dat nog openstaat voor dit evenementenprogramma.
- Vindt het lastig om te beoordelen of dit programma aantrekkelijk genoeg is voor iedereen. Wil daar graag een evaluatie van.

Mw. Rademaker (SP)

- Vraagt waarom, naast de 4 Mijl van Groningen, de andere sportieve evenementen niet opgenomen zijn in het programma.
- Vraagt wat er gebeurd is met het NK knikkeren.
- Wijst erop dat in de informatie over de evenementen vermeld staat dat de Nacht van Kunst & Wetenschap gratis is, maar op het foldertje staat dat deelnemers een polsbandje voor € 7,50 moeten kopen. Hoe zit dat?

Dhr. Prummel (Stadspartij)

- Is tevreden over het evenementenprogramma. De Stadspartij steunt in brede zin het beleid.

Dhr. Seton (CDA)

- Is het eens met de opmerking van de PvdA over het kwantificeren van de succesfactoren.
- Vindt dat er breder gekeken moet worden waar er meer geld aan gegeven moet worden.

Dhr. Luhoff (D66)

- Vindt dat er een mooi programma voorligt.
- Had liever een andere verdeling van de subsidie gezien.
- Bij de koopnachten wil spreker naast de ondernemers ook andere partijen betrekken.

Dhr. Van Rooij (Student & Stad)

- Is ook voorstander van het kwantificeren van succesfactoren.
- Er moet goede spreiding komen in de programmering. Dat is nu niet het geval. Hoe gaat het college dit doen?
- Wil weten hoe het staat met de cofinanciering.

Wethouder Dekker

- Wijst erop dat dit programma samen met Marketing Groningen is opgesteld. Ze wil horen wat er ontbreekt en hoe de commissie dit programma vindt.
- Ze vraagt zich af of je dit allemaal weer SMART moet gaan formuleren. Daar is ook weer geld voor nodig. Daarom blijft de wethouder bij een eenvoudige systematiek. Als de raad iets anders wil, dan moet daar een voorstel ingediend worden.
- Een ander idee is om misschien in het verslag van een jaar te waarderen hoeveel mensen het evenement heeft getrokken en wat men ervan vond.
- De doelgroepen staan in de nota vermeld.
- Mw. Pasma organiseert aantrekkelijke zaken voor de stad. Er is bijvoorbeeld onlangs een ton uitgetrokken voor de 4 Mijl. Er is echter voor gekozen om de sportevenementen niet hieruit te financieren, want die worden al door de gemeente gesubsidieerd.
- Er wordt een aantal criteria gehanteerd om te bepalen of het programma succesvol is: waren er bewoners, is het imago versterkt, zijn er internationale bezoekers mee getrokken, enz. Er komt een evaluatie en dan kan de commissie beoordelen of het evenement succesvol was.
- Op de vraag over cofinanciering komt een schriftelijke reactie.

Dhr. Van Rooij (Student & Stad)

- Beantwoordt de vraag van mw. Rademaker over de kosten van de Nacht van Kunst & Wetenschap: er is een besloten gedeelte waarvoor betaald moet worden en een gratis gedeelte.

Dhr. Moes (PvdA)

- Wil dit punt voor de gemeenteraad agenderen als interventie.

Hiermee wordt besloten.

**B4. Schriftelijke reacties van fracties op nota Duurzame Mobiliteit
+ mail commissielid Jongman (CU) d.d. 19-04-2011**

Bespreekpunten VVD - bijlage 5

Mw. Jongman (ChristenUnie)

- Bij duurzame mobiliteit moet bovenaan blijven staan dat de stad bereikbaar moet blijven. Ze pleit voor blijvende inzet op betere doorstroming.
- Spreekster heeft gekeken naar de grootste gemene deler van de andere fracties: haar partij maakt ook graag gebruik van groen gas. Ze sluit zich ook aan bij de ideeën voor de groene golven. De watertaxi is een mooi idee en is ook duurzaam.

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks)

- Vindt het uitgangspunt van verminderde mobiliteit belangrijk. Pleit daarbij ook voor minder automobilititeit en vraagt hoe het college de mensen denkt te kunnen verleiden tot duurzaam vervoer.
- Openbaar vervoer en PenR blijven een aandachtspunt voor de toekomst.
- Het probleem is dat de binnenstad schoon moet zijn qua luchtkwaliteit. Onder andere de stadsdistributie moet daartoe anders georganiseerd worden.
- Het college heeft positief gereageerd op de schriftelijke vragen van GroenLinks, maar spreker had wel een iets uitgebreidere reactie verwacht.
- Vraagt verder aandacht voor infrastructuur van het elektrisch rijden, het fietsparkeren en de reizigersinformatie in het openbaar vervoer.

Dhr. Dijk (SP)

- Blijft tegenstander van Shared Space in de binnenstad.
- Spreker wil het fietsverkeer gratis houden. Hij is er ook voorstander van het wagenpark op schone energie te laten rijden.
- Vraagt aandacht voor de problemen bij het stadsbalkon dat immens populair is. Soms is er toch geen plek te vinden.

Dhr. Luhoff (D66)

- Realiseert zich dat de gemeente de komende jaren wat rustig aan moet gaan doen omdat er niet zoveel geld meer over is.
- Als suggestie geeft hij daarom mee het zoeken van de regionale samenwerking, ervoor zorgen dat de informatie over verkeersprojecten openbaar is zodat anderen zaken voor je gaan ontwikkelen, zoals de genoemde applicaties voor de telefoons, de DRIS, enz.
- Verder beveelt spreker aan te prioriteren volgens structuurvisies die er al zijn.
- Spreker mist water en lucht vaak in de discussie. Vraagt in dat verband aandacht voor de kabelbaan.

Dhr. Prummel (Stadspartij)

- Is ook voorstander van de kabelbaan.
- Hij denkt ook aan elektrische taxi's, riksja's en misschien wel een paardentaxi.

Dhr. Van Rooij (Student & Stad)

- Is tevreden over de nota Duurzame Mobiliteit.
- Ziet graag dynamisch verkeersmanagement in de binnenstad.
- Sluit zich aan bij de opmerkingen over groen gas.

Dhr. Kelder (Partij voor de Dieren)

- Heeft onderzoek gedaan naar mogelijkheden om als consument op groen gas te rijden. Dit blijkt lastig. Vraagt of de gemeente hierin iets kan betekenen om het milieuvriendelijk rijden te stimuleren.

De heer Moes (PvdA)

- Verwijst naar de schriftelijke vragen die hij gesteld heeft.

Wethouder Dekker

- De komende jaren ontstaat het dilemma dat de gemeente een hoge ambitie heeft op het gebied van bereikbaarheid, maar het geld raakt op.
- Er moet iets met de bereikbaarheid gedaan worden. De prognoses geven aan dat het bezoek aan de stad groeit en die mensen moeten gefaciliteerd worden op allerlei terreinen. Het college probeert een evenwichtig beleid in te voeren.

Bespreekpunten VVD - bijlage 5

- De wethouder worstelt met de nota Duurzame Mobiliteit en is blij met de suggesties die hier naar voren zijn gekomen. Een en ander hangt samen met de ruimte die er nog is in het parkeerbedrijf.
- De watertaxi bleek uit een onderzoek economisch niet haalbaar te zijn. Dit hangt af van hoe de markt reageert.
- Er is onderzoek gedaan naar de PenR-plaatsen. De nieuwe cijfers laten een gunstiger beeld zien dan de cijfers van de ANWB uit 2010.
- Wat de toegankelijke haltes betreft: er zijn 10 gerealiseerd en voor dit jaar staan er 60 à 70 in de planning.
- Er is geen ruimte om aanvullende keuzes in het fietsbeleid te maken.
- De wethouder gaat wel verder kijken naar VRI.
- Het is goed mogelijk dat de keuzes die de wethouder gaat maken, dit jaar anders worden dan eerdere jaren. Zij probeert zoveel mogelijk rekening te houden met de wensen van de commissie.
- De wethouder vraagt toestemming om niet 17 maar 10 dagen de tijd te hebben voor de nota Duurzaamheid.
- In de aanbiedingsbrief zal ze aandacht besteden aan alle 'huiswerk' dat de commissie heeft gedaan.

B5. Vragen bij de beantwoording van de vragen van de Stadspartij 2011 nr. 21, onderwerp voortgang RSP/REP (Regio Specifiek Pakket/Regionaal Economisch Programma) (op verzoek van de Stadspartij, met bespreekpunten)

Dhr. Prummel (Stadspartij)

- Deelt mee dat de heer Offermans die dit punt voorbereid had, niet aanwezig kan zijn vanmiddag.

Wethouder Dekker

- Zegt dat zij eerdere vragen heeft beantwoord en dat die beantwoording toen weer vragen heeft opgeroepen die ze niet schriftelijk wil beantwoorden. Het gaat om erg veel detailvragen en zij stelt daarom voor een afspraak met de Stadspartij te maken om de vragen te bespreken.

Dhr. Prummel (Stadspartij)

- Neemt dit voorstel mee naar zijn fractie.

C. HUISHOUELIJK DEEL

C1. Ingekomen stukken en stukken ter kennisname

Dhr. Kelder (Partij voor de Dieren)

- Wil het rapport van Milieudefensie 'Van oerwoud naar overheid' agenderen voor de volgende vergadering.

Hier toe wordt besloten.

C2. Vaststelling verslag wo 13/4 (+ deel besloten vergadering apart)

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks)

- Wil op de lijst van toezeggingen opnemen dat de wethouder de uitkomsten van haar gesprek met de bewonerscommissie over de Gerrit Krolbrug zal delen.

Wethouder Dekker

- Wil meteen hierop ingaan. Ze heeft een aantal dingen uitgezocht. Er wordt bekeken of er een extra slagboom langs de Ulgersmaweg kan worden geplaatst waardoor de

Bespreekpunten VVD - bijlage 5

verkeersdoelgroepen uit elkaar kunnen worden gehaald. Dit stuit op bezwaren van de provincie; de wethouder gaat nu met de provincie overleggen wat er mogelijk is.

Er zijn verder geen vragen en opmerkingen over het verslag.
Het verslag wordt vastgesteld.

De voorzitter

- Sluit het openbare deel van de vergadering om 18.45 uur.

Bespreekpunten VVD - bijlage 6

BESLUITENLIJST RAADSCOMMISSIEVERGADERING FINANCIËN EN VEILIGHEID

Datum: 6 juli 2011
Plaats: Oude raadzaal
Tijd: 16.30 uur

1. AGENDAPUNTEN VOOR DE RAAD

- Raadsvoorstel Kadernota Veiligheidsbeleid 2011-2014
 - Als 1-minuutinterventie naar Raad van 20 juli a.s.
 - O.m. supportersproject
- Raadsvoorstel GR Meerstad
 - Ter discussie naar Raad van 20 juli a.s.
 - Er komt gewijzigd voorstel, met globale financiële onderbouwing, en handhaving onafhankelijk voorzitter
- Raadsvoorstel 2° Voortgangsrapportage bezuinigingen
 - Hoeft niet naar Raad, gaat puur om kennisname

2. TOEZEGGINGEN VAN DE PORTEFEUILLEHOUDERS

Burgemeester Rehwinkel

- Gaat na wat er de afgelopen anderhalf jaar is gebeurd om aantal valse brandmeldingen bij UMCG terug te brengen (SP)
- Zal brief aan minister over Qat aan commissie doen toekomen (PvdD) – *is inmiddels gebeurd*
- Zal aan wethouder Visscher vragen in hoeverre genitale verminking / vrouwenbesnijdenis in de Stad een groter probleem is dan tot nu toe aangenomen; als dat zo is, waarom is dat dan niet aan de raad meegedeeld? (dit mede n.a.v. brief burgemeester over Qat)
- Komt met brief inzake videoschermen EK/WK, waarin zo goed mogelijk inzichtelijk zal worden gemaakt waaraan een aanvraag moet voldoen, onder welke voorwaarden het kan en wanneer niet, wat de ervaringen van andere steden zijn, hoe de horeca erover denkt, wat bijv. de politie- en de schoonmaakkosten zijn, welke kosten zullen worden doorberekend aan de organisator

3. LTA, MOTIES/TOEZEGGINGEN, INGEKOMEN STUKKEN

- Brief burgemeester inz ontruiming kraakpand Peperstraat (4/7) > agenderen voor september (verzoek GL en SP)
- Collegebrief tegemoetkoming woonlasten kamerbewoners (28/6) > agenderen voor september (verzoek S&S)
- Collegebrief verzending belastingaanslagen januari (14/6) > agenderen voor september (verzoek Stadspartij)
- Collegebrief Mosquito (19/4) > nogmaals agenderen voor september, prioritair op agenda

4. VERSLAG

- Verslagen 8 juni (F&V) en 9 juni (gecombineerd, F&V, F&V vertrouwelijk) worden conform vastgesteld

5. VERGADERINGEN, WERKBEZOEKEN E.D.

- Op 19 juli a.s. werkbezoek politie, 19.30 uur
- Commissie overweegt hoorzitting over situatie Engelbert (fa. Kuil) i.r.t. Meerstad (n.a.v. inspraakreactie heer Oldekalter bij Rondvraag), maar wacht eerst brief wethouder Dekker (inz. 30-kilometerproblematiek, maar graag ook verslag van haar gesprek met dorp) en laatste brief heer Oldekalter af (betreft o.a. toezegging dat er ontsluiting Engelbert – A7 komt); hoorzitting dan niet alleen met ondernemers maar met hele dorp.

Ingekomen stukken - brief aan ps 19sep11

Plan Beter OV in Stad en Ommeland

Betreffende:
Reactie op de brief van GS, d.d. 13 september 2011

Uw kenmerk:
2011-40.499/37/A.7, VV

Behandeld door:
A.J.W. Kamminga, LL.M. M.Sc.
Tel: 06 13 765 865
arthur@burgerinitiatiefgroningen.nl

Groningen, 19 september 2011

Geachte leden van Provinciale Staten,

Via deze brief wil ik reageren op de brief van het college van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten, d.d. 13 september 2011 (kenmerk: 2011-40.499/37/A.7, VV). Ik kan mij niet vinden in de inhoud van deze brief, die naar mijn oordeel grotendeels onjuist en suggestief is. Het voelt voor mij als een plicht om hierop te reageren.

Algemeen

Allereerst wil ik wél mijn waardering uitspreken voor de uitgebreidheid van de reactie. Het is jammer dat de reactie pas een half jaar na de toezegging van de gedeputeerde is verstuurd. Ik vraag mij af of politieke overwegingen een rol hebben gespeeld bij deze timing.

Daarnaast valt mij op dat de ambtena(a)r(en) belast met de beantwoording kennelijk met vragen zaten over enkele elementen in Plan B die voor hen niet duidelijk waren, maar dat zij mij op geen enkel moment hebben benaderd om een toelichting te geven. In plaats daarvan hebben zij zelf een (zonder uitzondering negatieve) interpretatie bedacht en leveren zij vervolgens op die eigen interpretatie een hoop kritiek. Dit komt op mij over als een merkwaardige manier van werken. Daarbij wordt bovendien de vraag opgeroepen in hoeverre de ambtenaren überhaupt geïnteresseerd waren in een toelichting over de inhoud van Plan B, of slechts tot doel hadden om een zo negatief mogelijk beeld te kunnen schetsen over Plan B. Er is op z'n minst sprake van de schijn van vooringenomenheid. De brief in naam van GS lijkt derhalve eerder bedoeld als verdediging van de keuze voor de "Regiotram" en als afweergeschut tegen inkomende alternatieven, dan dat er daadwerkelijk de intentie is om serieus naar alternatieven te kijken.

De brief van GS heeft een lengte van 19 pagina's en is daardoor te lang om op elk individueel punt te bespreken. Bovendien bevat de brief veel herhalingen en creatieve interpretaties van elementen uit Plan B, zonder welke de brief nog slechts half zo lang zou zijn. Daarom kies ik ervoor om de belangrijkste kritiekpunten eruit te lichten en met u te delen. Om het "scannen" van de brief te vergemakkelijken werk ik met tussenkopjes en onderstrepingen van de belangrijkste argumenten.

Nieuwe stations in Plan B

Het eerste onderwerp waarover in de brief namens GS twijfels worden opgeroepen zijn de nieuwe stations. De ambtenaren schrijven het volgende:

"Uit de financiële onderbouwing wordt echter voor ons niet duidelijk dat alle door u genoemde nieuwe stations onderdeel uitmaken van Plan B. In de beschrijving worden

Ingekomen stukken - brief aan ps 19sep11

wel de voordelen van deze stations genoemd, maar vervolgens worden op pagina 5 al deze stations als 'optioneel' aangeduid op station Friesestraatweg na. Bij de investeringskosten op pagina 8 worden vervolgens alle tussengelegen stations inclusief station Friesestraatweg niet als kostenpost in het basisplan van Plan B meegenomen, maar als opties geraamd. Het enige station dat wel onderdeel uitmaakt van het basisplan, ook in de kostenraming, is station Zernike."

Dit is één van de voorbeelden waarbij de behandelende ambtenaar kennelijk het rapport niet begreep, maar in plaats van een toelichting te vragen, een eigen interpretatie geeft. Waar de ambtenaar aan voorbij gaat is dat Plan B *modulair* is opgebouwd. Er is onderscheid gemaakt tussen deelprojecten die essentieel zijn (en derhalve opgenomen als "basis"), en deelprojecten die eventueel in tijden van financiële tegenspoed kunnen worden uitgesteld of geschrapt (en derhalve als "optioneel" opgenomen). Deze deelprojecten maken echter wél deel uit van Plan B, en in de kosten van al deze deelprojecten zijn gewoon in de tabellen opgenomen. Het mag evident zijn dat station Zernike in Plan B essentieel is. De andere haltes zijn, hoewel onderdeel van Plan B, niet-essentieel.

Door op deze manier al vanaf de start in Plan B onderscheid te maken, biedt Plan B grote flexibiliteit bij onvoorziene financiële tegenspoed. Er zijn immers genoeg mogelijkheden om Plan B te versoberen, zonder de essentie van het plan aan te tasten. Alle kosten, zowel van de essentiële ("basis") als niet-essentiële ("optioneel") onderdelen van Plan B zijn in de kostenraming opgenomen. Daardoor kan de politiek desgewenst zélf afwegingen en keuzes maken binnen Plan B, waar ze bij de Regiotram alleen "ja" of "nee" tegen het geheel kunnen zeggen.

Regionale treinverbinding Groningen Zernike – Assen Zuid v.v.

In de brief namens GS wordt een aantal keer verwezen naar het *Plan B*-onderdeel inhoudende de komst van een rechtstreekse *Plan B RegioRail* Assen Zuid – Groningen Zernike v.v., die onderweg ook stopt op de nieuwe stations Tynaarlo, Glimmen-De Punt, Groningen Hoendiep, -Friesestraatweg, -Oranjebuurt en –Selwerd. Deze treinverbinding moet onderdeel gaan uitmaken van de concessie voor de Noordelijke Nevenlijnen, net als de naar Groningen Zernike te verlengen treinverbinding Veendam – Groningen v.v.. Door deze treinverbindingen profiteert niet alleen de Stad (zoals in de huidige Regiotram-plannen) maar profiteert de hele regio van het geld dat in het OV wordt geïnvesteerd.

In de brief wordt gewezen op het feit dat de spoorlijn Groningen – Assen onder het Rijk valt en tot 2015 in een concessie valt die aan de NS is vergeven. Vervolgens wordt impliciet de suggestie gewekt dat het daarom twijfelachtig is of dit onderdeel haalbaar is. Dat is een opvallende suggestie, aangezien in Raamwerk RegioRail eveneens een regionale treinverbinding naar Assen-Zuid is gepland. Bovendien loopt deze concessie zoals gezegd in 2015 ten einde, en past het perfect in het Rijksbeleid om de verantwoordelijkheid voor een additionele stoptrein tussen Groningen en Assen-Zuid aan de regio te geven. De bestaande NS-treinen blijven gewoon onder het kernnet vallen. Een vergelijkbare situatie zien we in Twente, waar de Provincie Overijssel vanaf 2014 de verantwoordelijkheid over de stoptrein Zwolle – Enschede v.v. overneemt van het Rijk¹, terwijl de InterCity's en stoptreinen richting

¹ Zie o.a. <http://www.overijssel.nl/thema's/bereikbaar/openbaar-vervoer/trein/>

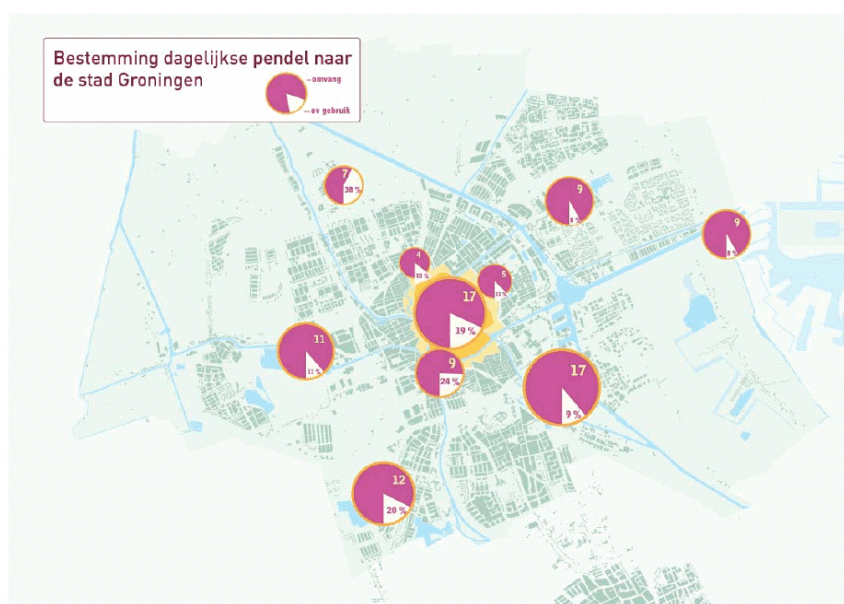
Ingekomen stukken - brief aan ps 19sep11

Deventer tot het kernnet blijven behoren. De rechtstreekse Plan B RegioRail-trein tussen Zernike en Assen-Zuid is precies een zelfde situatie, en is dus realistisch.

Vervolgens wordt nog een andere opmerking gemaakt over de in Plan B gemaakte keuze om Assen (en Hoogeveen, Veendam) snel en zonder overstap te verbinden met het Zernike:

“Daarbij willen wij graag nogmaals aangeven dat het grootste deel van de mensen uit de regio, ook uit Assen, een andere eindbestemming heeft in de stad Groningen dan Zernike. De dagelijkse pendel naar Zernike is 7% van de totale pendel. De overige 93% heeft een andere eindbestemming in de stad Groningen, waarbij de eindbestemmingen in de binnenstad (Grote Markt en UMCG) de belangrijkste zijn. Zie hiervoor bijlage 1.”

In bijlage 1 is een bijna onleesbaar kaartje uit Raamwerk Regiorail opgenomen. Indien we een leesbare versie erbij halen, is te zien dat het kaartje eigenlijk de keuze voor het Zernike ondersteunt:



Figuur 8: de bestemming van de dagelijkse pendel in de stad Groningen

Uit het figuur blijkt dat inderdaad 7 procent van de dagelijkse pendel het Zernike als eindbestemming heeft, maar dat daarvan wel maar liefst 38 procent (!) per OV komt. Ook valt op dat het UMCG slechts voor 5 procent van de dagelijkse pendel de eindbestemming is, waarbij het OV-aandeel slechts een schamele 11 procent bedraagt. Het OV-aandeel voor Kardinge is nóg lager: 8 procent. Het figuur bevestigt dus juist de keuzes die in Plan B worden gemaakt: het enorme OV-aandeel naar het Zernike rechtvaardigt een trein terwijl het minieme OV-aandeel naar UMCG en Kardinge zeker géén tram rechtvaardigt, laat staan een zware “Regiotram”.

Ingekomen stukken - brief aan ps 19sep11

Voorts wordt er ook op gewezen dat zowel de *Plan B RegioRail* Groningen Zernike – Assen Zuid v.v. als de *Plan B RegioRail* Groningen Zernike – Veendam v.v. allebei óók het Europapark aandoen (17% van pendel, 9% OV), terwijl dit voor de Regiotram pas in de “tweede fase na 2020” op het programma staat. Die tweede fase is hoogst onzeker: gemengde inzet van lightrail en heavy rail is technisch en juridisch niet onomstreden², de financiering is er niet, en twee van de vier collegepartijen in GS zijn er tégen. Dit onderstreept dat de tweede fase van de Regiotram vooral hypothetisch is, en bedoeld als politiek-bestuurlijke truc om voor de provincie bedoelde middelen te kunnen gebruiken voor de eerste fase van de Regiotram, die louter één gemeente in de provincie ten goede komt.

Traject Groningen-Groningen Noord

Onder het kopje “uitgangspunt” wordt o.a. het traject Groningen-Groningen Noord besproken: het uitgangspunt dat reizigers naar het Zernike beter om de binnenstad heen kunnen reizen wordt gedeeld, hetgeen ik toejuich. Vervolgens stelt men “*met de doorkoppeling kan dit gerealiseerd worden zonder dat de dure verdubbeling van het spoor tussen het Hoofdstation en Groningen Noord nodig is*”. Dat is echter maar de helft (of nog minder) van het verhaal. Men zegt niet dat er in de Regiotram-plannen geen enkele capaciteitstoename tussen Groningen en Groningen Noord is voorzien. Reizigers naar het Zernike moeten dus met de trein, maar daarbij moeten ze in de bestaande treinen richting Delfzijl en Roodeschool worden bijgepropt. Voor extra treinen is immers een spoorverdubbeling nodig. Bovendien moeten treinreizigers naar het Zernike bij de Regiotram altijd op station Noord overstappen, om daarna de laatste twee kilometer per tram af te leggen. In Plan B kunnen zij gewoon in de trein blijven zitten, die hen in luttele minuten comfortabel en *zonder overstap* naar het Zernike brengt.

Nog een ander element dat in de brief niet genoemd wordt, is dat de spoorverdubbeling in Plan B óók ten goede komt aan de bestaande treinen tussen Groningen en Delfzijl/Roodeschool. Doordat het hele traject Groningen-Sauwerd dan dubbelsporig is, wordt een belangrijke vertraginggevoelige bottleneck weggenomen. In de Regiotram-plannen gaan zij er alleen maar op achteruit, doordat reizigers naar Zernike dan dezelfde trein moeten nemen zonder dat daar capaciteitsuitbreiding tegenover staat. Weer een ander element dat niet wordt genoemd is dat de spoorverdubbeling in Plan B ook betekent dat in beginsel alle gelijkvloerse overwegen op dit traject worden vervangen door tunnels of viaducten. Een aantal drukke overwegen, zoals de Friesestraatweg, Hoendiep, Peizerweg en Paterswoldseweg zijn bovendien gelegen in drukke schoolroutes. Het *voorkomen van (dodelijke) ongevallen* is moeilijk in geld uit te drukken, hetgeen in Plan B daarom ook niet gedaan is. Desalniettemin is dit dus wel een “maatschappelijke opbrengst” van Plan B, waar in de Regiotram-plannen in z’n geheel geen geld voor is. Het is dus niet alleen een “dure spoorverdubbeling”, maar vooral een investering: niet alleen in OV, maar ook in verkeersveiligheid. Overigens zal die verkeersveiligheid met de komst van een tram in het drukke Groningse straatbeeld vermoedelijk substantieel verslechteren.

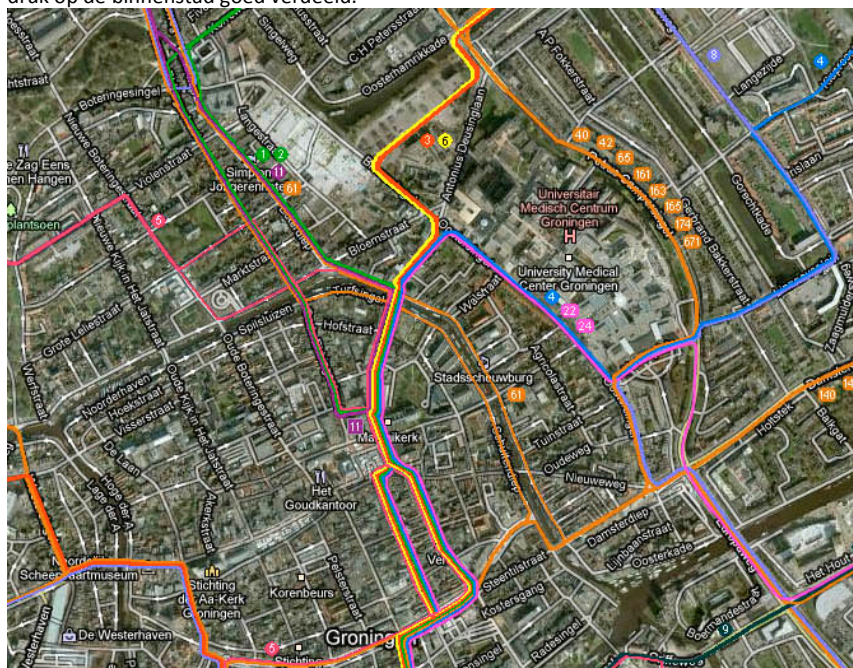
Buslijnen

Op pagina 3 wordt opgemerkt dat het niet-schrappen van buslijnen 40, 42, 61, 161, 163, 65 en 165 en frequentieverhoging op buslijn 3 en 6 een verslechtering van de bereikbaarheid van de binnenstad en verhoging van de druk opleveren. Allereerst is het moeilijk om de

² Denk daarbij oa aan EU-richtlijnen voor botsbestendigheid en andere minimumeisen aan spoorwagematerieel.

Ingekomen stukken - brief aan ps 19sep11

ambtenaren te volgen in hun redenering dat het *niet-wegbezuinigen* van 7 buslijnen er voor zorgt dat binnenstad *slechter* bereikbaar wordt. Bij de frequentieverhoging van bus 3 en 6 zouden zij een punt kunnen hebben, ware het niet dat het inkorten van lijn 11 tot het Kwinkenplein deze verhoging meer dan compenseert. Bovendien worden in Plan B de bussen beter gespreid over de binnenstad: lijn 3 en 6 blijven via de Grote Markt rijden, lijn 61 gaat via de Schouwborg/Diepenring rijden, en lijn 40, 42, 161, 163, 65 en 165 gaan weer via het UMCG en Damsterdiep rijden, zoals ze ook deden voordat het Damsterdiep werd afgesloten voor de bouw van een parkeergarage. Op die manier kunnen reizigers vanaf bv Kardinge kiezen of ze via de Grote Markt of UMCG-Hoofdingang willen reizen, en wordt de druk op de binnenstad goed verdeeld.



Op pagina 4 wordt nog gesteld dat één tram goedkoper is dan twee á drie bussen. Of om het omgekeerd te zeggen, één tram is dus duurder dan één á twee bussen. Een groot deel van de week zijn er echter veel minder reizigers dan er in één bus passen, ook op de te vertrouwen buslijnen. Een week heeft 168 uur, en uitgaande van een nachtelijke onderbreking van 6 uur, blijven er 126 uur over waarop er openbaar vervoer wordt aangeboden. Als de ochtendspits 2,5 uur duurt (7h-9h30) en de brede avondspits 3,5 uur duurt (15h-18h30), dan is de doordeweekse spits 30 uur per week, tegenover 96 niet-spitsuren. Dit eenvoudige rekensommetje laat zien dat het overgrote deel van de week buiten de spits ligt; op deze uren zal een busexploitatie veel goedkoper zijn. En dan hebben we het nog puur over de exploitatie, zonder het onderhoud van de traminfrastructuur. Voor een eerlijke vergelijking met de bus zouden bovendien ook de aanlegkosten van de traminfrastructuur moeten worden verdisconteerd; immers, bij het huidige busnetwerk heb je deze kosten niet maar ze moeten wél door de belastingbetaler betaald worden.

Ingekomen stukken - brief aan ps 19sep11

Daar komt bovendien nog bij dat de tramlijn naar Zernike voornamelijk een studentenlijn is. In de weekenden en de gehele zomerperiode kan men op het Zernike een kanon afschieten zonder iemand te raken. Zelfs bij een minimale frequentie van 2x per uur rijden bussen dan nog leeg rond. Een tram zal dan óók leeg rondrijden, hetgeen echter meer geld kost. De *Plan B RegioRail* naar Zernike is ook de ontsluiting voor andere gebieden en kan makkelijker met korter (en dus goedkoper) materieel rijden, iets wat de tram niet kan.

Autonome groei reizigersopbrengsten onterecht toegeschreven aan tram

Op pagina 5 wordt verwezen naar hetgeen ik ook mondeling in Provinciale Staten heb benadrukt, namelijk dat in de exploitatieraming van de Regiotram ten onrechte de autonome groei op de te vertrammen buslijnen is geboekt als "extra inkomsten veroorzaakt door de tram", en dat het Projectbureau dáárdor vervolgens onterecht denkt dat een tram in exploitatie goedkoper is dan doorgaan met bussen. In de brief van GS staat daarover:

"In de exploitatieraming wordt echter niet gezegd dat deze reizigersopbrengsten door de invoering van de tram komen. Zoals u terecht aangeeft, zijn dit opbrengsten door autonome groei en worden deze dus sowieso gerealiseerd. Ook bij behoud van de huidige buslijnen zou deze groei er geweest zijn."

Men erkent dus dat opbrengsten door autonome groei niet mogen worden toegeschreven aan de tram, maar ontkent dat men dat doet. Omdat de ambtenaren er kennelijk nog steeds overheen lezen, geef ik hieronder het betreffende deel van de exploitatieraming (p.10):

Bij de berekening van deze meeropbrengsten is rekening gehouden met de natuurlijke groei van het aantal reizigers met de buslijnen. Deze natuurlijke groei mag, bij de buslijnen die niet vervangen worden door tramlijnen, niet meegerekend worden. Die buslijnen zouden in het geval dat de tram er niet zou komen ook een natuurlijke groei hebben. Er wordt bij deze bestaande buslijnen dus alleen gekeken naar of er door de invoering van de tramlijnen meer of minder inkomsten binnen komen. Voor de buslijnen die worden vervangen door een tramlijn mag de natuurlijke groei wel worden meegerekend, aangezien die natuurlijke groei nu naar de tram toegaat in plaats van naar de bus.

De totale reizigersgroei levert € 6.421.330,- aan extra opbrengsten. Daarvan bedraagt de natuurlijke groei van de buslijnen die niet worden vervangen door de tramlijnen € 1.425.430,-. In totaal bedraagt de groei als gevolg van de invoering van de tramlijnen derhalve € 4.995.900,-.

De fout die men maakt is dat natuurlijke groei sowieso niet mag worden meegerekend als men de groei als gevolg van de invoering van de tram wil uitrekenen; of de betreffende lijn wordt vervangen door een tram is daarvoor niet relevant. Immers, ook op de lijnen waar de bus vervangen wordt door een tram zou er natuurlijke groei zijn geweest. De hele rekensom wordt nou juist gemaakt om te bepalen hoe groot de groei (en dus meeropbrengsten) is die door de tram veroorzaakt wordt, dus zonder natuurlijke groei, want die is er immers ook zonder tram. Nóg duidelijker kan ik het niet uitleggen.

Dit rekenfoutje heeft verstrekkende gevolgen, omdat vervolgens met deze onjuiste getallen verder wordt gerekend. Uiteindelijk komt men zelfs tot de absurde conclusie dat een tram in exploitatie goedkoper zou zijn dan géén tram aanleggen. Dit is niet waar. De tram is juist een heel stuk duurder in exploitatie dan de bus, hetgeen overigens ook geen verrassing zou mogen zijn. De magische krachten die aan de tram worden toegedicht zijn dus niet juist. Ik vraag mij ten eerste af of de politiek partijen die nu nog op papier vóór de tram zijn, dat nog steeds zouden zijn wanneer zij zich zouden realiseren dat de bewering (dat een tram goedkoper in exploitatie zou zijn) berust om een rekenfout.

Ingekomen stukken - brief aan ps 19sep11

Overstappende busreizigers

Op pagina 5-6 worden een aantal opmerkingen gemaakt over het afbuigen van buslijnen in Noord-Drenthe naar de nieuwe treinstations. Daarbij moet worden opgemerkt dat in Plan B slechts *een deel* van de buslijnen naar deze treinstations wordt afgebogen, en dat de andere bussen gewoon naar de stad Groningen blijven doorrijden. In principe is in Plan B het uitgangspunt gehanteerd dat de reiziger niet gedwongen mag worden over te stappen. Dit resulteert er in dat vooral buslijnen worden afgebogen die op trajecten rijden waar een rechtstreeks alternatief voorhanden is. Zo gaat in Plan B lijn 50 uit Assen via Vries naar het nieuwe station Tynaarlo rijden, terwijl lijn 51 gewoon via de "oude route" van Assen via Vries, De Punt, Glimmen en Haren naar Groningen blijft rijden. Idem voor lijn 58 uit Zuidlaren en Annen, terwijl de Qliner uit dezelfde plaatsen gewoon rechtstreeks naar Groningen blijft rijden. Op die manier kan de reiziger kiezen: of een snellere verbinding mét overstap, of de rechtstreekse bus die er nu ook is.

Overigens moet ook opgemerkt worden dat bestaande reizigers in Plan B niet worden meegeteld als "nieuwe reizigers".

Investeringskosten

Onder het kopje "investeringskosten" wordt nog weer een keer ten onrechte de suggestie gewekt dat als "optioneel" gekwalificeerde onderdelen van Plan B niet zouden zijn meegenomen. Zoals al in het begin van deze brief is gezegd is dat niet juist: er is een onderscheid gemaakt tussen essentiële ("basis") en niet-essentiële ("optioneel") onderdelen van Plan B, waarbij van beide de kosten zijn weergegeven. Er is dus geen enkele onduidelijkheid over de kosten. Het feit dat in brief hier bij herhaling op wordt teruggekomen onderstreept het suggestieve karakter. Ten aanzien van de tunnel in de Peizerweg maakt de ambtenaar het helemaal bont:

"Dat geldt bijvoorbeeld ook voor de tunnel bij de Peizerweg, terwijl deze tunnel bij een frequentieverhoging noodzakelijk is in verband met de overwegveiligheid en dus niet slechts als optioneel kan worden meegenomen. Hierdoor wordt volgens ons een verkeerd beeld geschetst van de mogelijkheden van Plan B en de daarbij behorende investeringskosten."

Met deze uitspraak laten de ambtenaren zien dat zij niet goed op de hoogte zijn van het beleid ten aanzien van overwegveiligheid. De suggestie dat bij frequentieverhoging een tunnel noodzakelijk is, is simpelweg onwaar. Zie bijvoorbeeld de overweg Helperzoom/Van Lodewijkstraat, waar zowel een frequentieverhoging richting Hoogezand (reactivering Veendam) als Assen (vanaf 2012 naar 4 treinen per uur) hebben plaatsgevonden. Het rijksbeleid is dat de overwegveiligheid *niet mag verslechteren*: daarbij zijn compensaties toegestaan. Frequentieverhoging op één overweg kan bijvoorbeeld gecompenseerd worden door een andere overweg te sluiten, of een onbeveiligde overweg te beveiligen.

De reden dat in Plan B een tunnel in de Peizerweg als "optioneel" is opgenomen wordt overigens primair omdat ik meen te weten dat in het kader van de spoorlijn Groningen-Heerenveen is (of wordt?) overwogen om de kruising met de Peizerweg in z'n geheel op te heffen en niet te vervangen; verkeer zou dan via een tunnel in de Paterswoldseweg moeten rijden. In Plan B wordt hierbij aangesloten, al wordt een fietstunnel wel als wenselijk gezien.

Ingekomen stukken - brief aan ps 19sep11

De laatste zin uit de geciteerde tekst is pertinent onjuist. In tegenstelling tot de Regiotram wordt bij Plan B juist exact voor elk individueel deelelement aangegeven wat de kosten zijn, en of het een essentieel of niet-essentieel onderdeel betreft.

Ontbrekende investeringskosten

Onder het kopje “ontbrekende investeringskosten” worden een aantal kosten genoemd die *volgens de ambtenaren* ontbreken. Als eerste moet worden opgemerkt dat de kosten in Plan B op een andere manier zijn uitgesplitst dan bij de Regiotram gebeurt. Er is voor gekozen om voor elk individueel element in Plan B, dus elke tunnel, elk station, enzovoort, apart de te verwachten kosten op te nemen. Voor de overzichtelijkheid is dat een all-in prijs, dus een prijs waar o.a. de risico- en overhead-opslag zijn inbegrepen. De geluidsmaatregelen behoren in principe onder de “etc” categorie die bij elk traject is opgenomen.

Er wordt ook gesteld dat de kosten van station Zernike te laag zijn ingeschat, omdat een keervoorziening sowieso al 4 miljoen euro kost. Dat is niet juist. Het hangt er maar net vanaf wat voor lay-out van de infrastructuur er wordt gekozen. In de meest simpele vorm is het station slechts een stuk doodlopend enkelspoor, hetgeen beveiligingstechnisch niks kost: het enkelsporig deel is dan gewoon één beveiligingsblok. Een voorbeeld hiervan is de reactivering van Enschede-Gronau (D), waarbij het hele traject tussen Enschede en Gronau één blok is. Dichter bij huis zie we in Harlingen Haven een vergelijkbare situatie, hoewel dat een TPRB-baanvak (ter plaatse bediend relaisblokstelsel) is terwijl de omgeving van Groningen centraal bediend wordt door de verkeersleiding. Om een technisch betoog te voorkomen, volsta ik met de stelling dat op een centraal bediend enkelsporig kopspoor er geen “keervoorziening” nodig is.

Spoorbrug Noord-Willemskanaal

In Plan B is uitgegaan van een viersporig traject Hoofdstation-Peizerweg, inclusief tweede brug over het Noord-Willemskanaal. Voor alléén Plan B is dit niet nodig, en zou het traject tussen het Hoofdstation en de Paterswoldseweg prima zo kunnen blijven als het nu is. In Plan B wordt echter ook gekeken naar andere projecten, zoals de extra sneltrein naar Leeuwarden en de eventuele spoorlijn naar Heerenveen. Geen van deze projecten maakt op zichzelf een tweede spoorbrug noodzakelijk, maar door cumulatie wordt dit in Plan B toch als wenselijk beschouwd. De kosten zijn daarbij gelijk verdeeld over de projecten. In geval van budgettaire krapte kan van een tweede brug worden afgezien. Bovendien lijkt de spoorlijn naar Heerenveen vooralsnog financieel niet haalbaar.

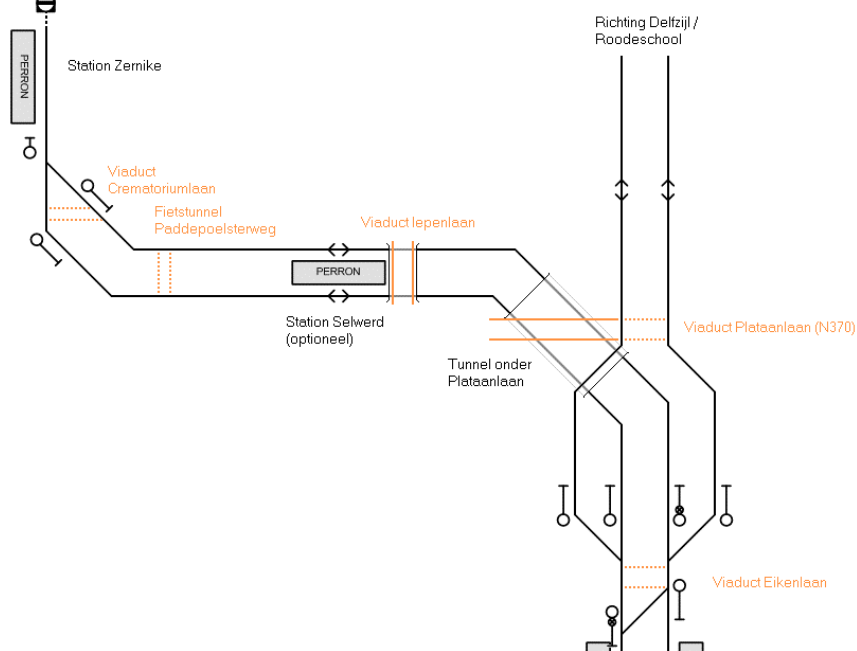
Ongelijkvloerse aansluiting

Ten aanzien van de ongelijkvloerse aansluiting van de Plantaanlaan is de beantwoording namens GS erg onduidelijk. Er worden een aantal beren op de weg gezien die er niet zijn. Op de eerste plaats wordt in de verdiepte variant de hoogteligging van de sporen van/naar Sauwerd niet veranderd, en komt in de verhoogde variant één spoor juist iets hoger te liggen. De opmerkingen over dure aanpassingen aan de spoorbrug over het Van Starkenborghkanaal zijn derhalve overbodig: de helling wordt niet steiler.

De kruising met de ringweg kan ofwel verdiept ofwel verhoogd worden uitgevoerd; de Paddepoelsterweg en Crematoriumlaan worden op niveau +0,5 gekruist, hetgeen gelijk is aan de hoogte van het viaduct van de ringweg over de Paddepoelsterweg. De afstand tussen de Iepenlaan en Paddepoelsterweg is bovendien lang genoeg om eventueel van niveau –1

Ingekomen stukken - brief aan ps 19sep11

(verdiepte ligging) naar niveau +0,5 te stijgen. De Crematoriumlaan wordt ter hoogte van het viaduct iets verdiept i.v.m. de doorrijhoogte voor het verkeer.



Bovenstaande lay-out voor de aansluiting heeft in Plan B de voorkeur, met name omdat hierbij door de verdiepte ligging de ruimtelijke inpassing makkelijker is en er bovendien een natuurlijke geluidswal ontstaat. Ook is de bouw van de aansluiting zodanig te faseren dat het treinverkeer richting Delfzijl en Roodeschool daar nauwelijks last van zal hebben.

Verbouwing hoofdstation

Voor de doorkoppeling van de regionale treindiensten in *Raamwerk Regiorail* is een kostbare verbouwing (die overigens buiten het trambudget valt) van het hoofdstation nodig, waarbij spoor 2 en 3 worden doorgekoppeld. De ambtenaren geven in de brief aan dat dit dan ook voor Plan B zal gelden. Dat is echter niet zo. Voor Plan B is het voldoende dat spoor 4 t/m 6, die sinds vorig jaar tijdelijk zijn doorsneden om spoor 6 en 7 beter bereikbaar te maken, weer zoals voorheen kunnen worden gebruikt. Er is dan een spooropstelling te maken waarbij doorgaande treinen op spoor 4a, 4b, 6a, 6b, 7a of 7b kunnen worden afgewikkeld, zonder dat zij elkaar en andere treinen teveel in de weg zitten.

Overigens is het voor Raamwerk Regiorail wellicht goedkoper om een nieuw perron bij te bouwen (spoor 8 en 9) dan om spoor 2 en 3 door te verbinden. Voor dat laatste moeten namelijk alle winkeltjes op het perron worden gesloopt en is er weinig ruimte om een fatsoenlijke traverse te laten uitkomen op spoor 2. Een nieuw perron bijbouwen aan de zuidzijde is dan veel goedkoper, ook omdat hiervoor een perronlengte van 200 meter voldoende is. Een doorgekoppeld spoor 2 en 3 zou maar liefst 500 meter lang zijn, zwaar "overkill" voor regionale stoptreinnetjes van maximaal 150 meter lengte!

Ingekomen stukken - brief aan ps 19sep11

Totale kosten Plan B

De ambtenaren stellen dat de kosten van Plan B volgens hen hoger zullen zijn. Ik bestrijd dat ten zeerste. De ambtenaren komen aan met allerlei extra bedragen voor zaken die hierboven weerlegd zijn, of die gewoon al lang in de prijs waren meegenomen. Ook rekent men 50 miljoen extra voor de aanpassing van het hoofdstation (die overigens ook *niet* in het trambudget zit), terwijl deze aanpassingen voor Plan B niet nodig zijn. Ik handhaaf derhalve de kostenraming die in de *Financiële Onderbouwing Plan B* is gegeven: in de minimale variant 187 miljoen, in de maximale variant 297 miljoen euro.

Haalbaarheid Raamwerk Regiorail

In de brief ontkennen de ambtenaren dat de technische en juridische haalbaarheid van Raamwerk Regiorail zeer twijfelachtig is. Ik constateer dat ambtenaren daar nog steeds te lichtvoetig over denken. Zij verwijzen naar Kassel (een project dat niet vergelijkbaar is omdat deze stamt uit de tijd van vóór de Europese richtlijnen) en RandstadRail, waarbij zij een opmerkelijke uitspraak doen:

“RandstadRail toont bijvoorbeeld ook aan dat het technisch goed haalbaar is om met trams door te rijden op bestaand spoor.”

De waarheid is omgekeerd. Als RandstadRail iets aantoont, dan is het juist dat trams NIET op bestaand spoor kunnen rijden. Inderdaad, RandstadRail rijdt op vroegere spoorlijnen, maar die zijn eerst wel een half jaar gesloten om de volledige bovenbouw te vervangen. Bovendien moest de RandstadRail strikt worden gescheiden van het normale spoorwegnet. Ten noorden van station Den Haag Laan van NOI moest daardoor een complete fly-over worden gebouwd, om maar te voorkomen dat de RandstadRail dezelfde sporen zou gebruiken als de normale NS-treinen. De enige koppeling tussen de RandstadRail en het spoorwegnet is gelegen op het terrein van de werkplaats Leidschendam. Dus nogmaals, als RandstadRail iets laat zien, dan is het dat trams NIET op bestaand spoor mogen rijden.

De ambtenaren doen de Groninger politiek voorkomen alsof er vanuit het Rijkoverheid is bevestigd dat trams op bestaand spoor haalbaar zou zijn:

“Daarnaast heeft ProRail eind vorig jaar op ons verzoek ook schriftelijk bevestigd dat dit niet onmogelijk is.”

Ook dit is een halve waarheid. Op de eerste plaats gaat ProRail überhaupt niet hierover; de bevoegde instantie is de IVW Divisie Rail. Hoe ProRail iets kan bevestigen wat niet haar bevoegdheid is, is mij een raadsel. Op de tweede plaats weet ik uit eerdere correspondentie met het projectbureau dat het Rijk gezegd heeft dat “het niet onmogelijk is wanneer wordt voldaan aan alle eisen”. Dat is geen bevestiging, maar de vraag anders formuleren. Feit is dat er geen enkele zekerheid is dat trams überhaupt op het bestaande spoor mogen rijden. Integendeel, andere projecten in Nederland zoals de RandstadRail en de Hoekse Lijn laten juist zien dat een gemengd bedrijf van light- en heavy-rail onhaalbaar of op z'n minst onwenselijk is. Ik durf daarom te stellen dat de Groninger politiek wordt misleid inzake de haalbaarheid van Raamwerk Regiorail: de ambtenaren doen voorkomen alsof dat allemaal niet zo'n probleem is, terwijl de feiten bij andere projecten in Nederland het tegendeel laten zien. Nog even los van het enorme kostenplaatje dat er aan verbonden is.

Ingekomen stukken - brief aan ps 19sep11

Feitelijk is het in Europa wachten op een grote ramp, waarbij een volle tram wordt platgewalst door een zware goederentrein. De politici zullen dan, net als na "Enschede" en "Volendam", vooraan staan om te vragen hoe zo'n gevaarlijke situatie kon worden toegestaan. Trams op heavy-rail spoor is als fietsen op de vluchtstrook: technisch kan hét, maar het is onverantwoord om toe te staan. Zelfs al draag je een oranje hesje en een helm.

Overige

Er zijn nog veel andere elementen in de brief namens GS waar ik graag op zou willen reageren, maar gezien de omvangrijkheid van deze brief achterwege laat. Dit betekent overigens geenszins dat ik mij in de onbesproken delen van de genoemde brief kan vinden.

Democratisch deficiet

Tot slot wil ik u op een meer fundamenteel probleem wijzen dat zich niet alleen bij de Regiotram voordoet, maar dat bij bijna alle grote project voorkomt: een democratisch deficiet veroorzaakt doordat het ambtelijk apparaat bij dit soort projecten zeer veel macht heeft en de democratische besluitvorming naar hun hand kunnen zetten. Zij hebben onder meer de agendamacht, en kunnen in belangrijke mate bepalen wat wél en niet besproken wordt. Zij kunnen bovendien eenvoudig de politici (inclusief bestuurders) in een bepaalde richting sturen, omdat deze voor hun informatievoorziening zeer afhankelijk zijn van het ambtelijk apparaat. In deze brief zien we goed hoe dat in z'n werk gaat, en hoe ik dat met "Plan B" probeer te doorbreken. De ambtenaren zélf lopen geen enkel risico; zij kunnen niet weggestuurd worden en na verkiezingen blijven zij gewoon op hun positie, terwijl een groot deel van de politici en bestuurders vervangen wordt.

Daarnaast is er ook een probleem met de scheiding van belangen. Diverse provinciale ambtenaren zijn ook werkzaam bij het Projectbureau Regiotram. Het probleem is dat Projectbureau Regiotram ook een eigen belang heeft. Geen Regiotram betekent óók geen projectbureau. Door de zéér nauwe verstrengeling tussen projectbureau Regiotram en de afdeling Verkeer en Vervoer van de Provincie Groningen, is het niet te verwachten dat er ooit enig kritisch geluid over de Regiotram vanuit de provinciale ambtelijke organisatie naar voren zal komen. Vanuit de naamkeuze voor het projectbureau blijkt overigens al dat vanaf het begin al vast stond dat het sowieso een "regiotram" moest worden, ook al was die politieke keuze in 2007 nog helemaal niet gemaakt.

Het is misschien flauw om te stellen dat het Groningse project Regiotram voor een groot deel is ontstaan uit ambtelijk hobbyïsme en politici die een "Regiotram" wel hip vinden, maar ik vrees dat daar wel een kern van waarheid in zit. Het vervelende is dat de rekening betaald wordt door de burger. En wanneer het misgaat, zijn de politici die het besluit namen al vertrokken, terwijl het ambtelijk apparaat gewoon blijft zitten waar het zit.

Hoogachtend,

Arthur Kamminga
Burgerinitiatief Groningen

Ingekomen stukken - brief aan gr en ps 3oktober11

Plan Beter OV in Stad en Ommeland

Betreffende:
Aanvullende brief over financiën Regiotram
(n.a.v. de Raad van 28 september 2011)

Behandeld door:
A.J.W. Kamminga, LL.M. M.Sc.
Hoekstr. 1 B, 9712 AM Groningen
Tel: 06 13 765 865
arthur@burgerinitiatiefgroningen.nl

Uw kenmerk:
-

Groningen, 3 oktober 2011

Geachte leden van de Gemeenteraad en Provinciale Staten,

Graag wil ik u naar aanleiding van de Gemeenteraad en Provinciale Staten van 28 september 2011 op een zaken wijzen die van belang zijn voor de besluiten die u voor de Regiotram moet nemen.

Een constatering mijnerzijds is dat het financiële beeld, dat aan u ten aanzien van de Regiotram wordt voorgespiegeld, niet volledig juist is. Ik ga er vanuit dat dit niet-opzettelijk gebeurt en dat zowel het College als het Projectbureau de intentie hebben om de Raad juist en volledig te informeren. Derhalve zou ik hen graag behulpzaam willen zijn door de onjuistheden in het financiële beeld met deze brief te corrigeren.

Restwaarde

De Business Case is met 8 miljoen verbeterd ten opzichte van de eerdere versie. Een mooie prestatie, die vooral is toe te schrijven aan 13 miljoen "restwaarde" van infrastructuur en materieel na de contractduur van 22,5 jaar die nu aan de Business Case is toegevoegd.

Het is erg knap dat het Projectbureau zo'n hoge restwaarde weet te realiseren. De in de Business Case genoemde manier waarop deze restwaarde is berekend lijkt opmerkelijk: het exploitatiesaldo van de 7,5 jaar na afloop van de 22,5-jaar termijn is opgeteld en verdisconteerd naar het huidige prijspeil. Daarmee wordt feitelijk het hele exploitatiesaldo van die periode reeds nu ingeboekt, hetgeen niet logisch lijkt. Bovendien wordt daarbij voorbijgegaan aan het feit dat er na de periode van 22,5 jaar wellicht weer nieuwe investeringen in infrastructuur en materieel nodig zijn die buiten de reguliere kasstromen vallen.

Als de opbrengsten van 7,5 jaar na afloop van het DBFMO-contract nu al worden meegenomen, dan dienen de kapitaaluitgaven van die periode nu óók te worden meegenomen. Die investeringen vallen immers buiten het DBFMO-contract dat tegen die tijd is afgelopen. Nu heeft het er alle schijn van dat wel opbrengsten uit de verre toekomst (over 30 jaar!!) nu al volledig worden toegeëigend, terwijl er totaal niet rekening mee wordt gehouden dat infrastructuur en materieel na 22,5 jaar wellicht modernisering behoeven.

Overigens heb ik voor de financiële onderbouwing van Plan B OV-aanbestedingsdeskundigen geconsulteerd die mij vertelden dat het bij materieel gebruikelijk is om uit te gaan van een restwaarde van 5% na 30 jaar. Dat ging overigens om normaal spoorwegmaterieel, dat doorgaans een veel langere levensduur heeft dan trammaterieel. Voor trammaterieel zou een restwaarde van 5% na 22,5 jaar daarom meer voor de hand liggen. Een restwaarde op infrastructuur inboeken lijkt sowieso niet erg gebruikelijk en is de facto een deel van de rekening doorschuiven naar ná de contractperiode.

Als gevolg van technische ontwikkelingen en de marktwerking in het openbaar vervoer, wordt verwacht dat het meeste materieel korter zal meegaan dan vroeger het geval was. Het lijkt

Ingekomen stukken - brief aan gr en ps 3oktober11

daarom onwaarschijnlijk dat na 22,5 jaar het materieel nog steeds voldoet aan de comfort- en kwaliteitsmaatstaven die *dan* gelden. Bovendien zal er dan toch minstens een modernisering van de tramstellen nodig zijn, iets wat buiten het reguliere (groot) onderhoud valt en waarvan de kosten óók zouden moeten worden verdisconteerd in de Business Case.

De restwaarde zou naar mijn inschatting beter kunnen worden gezet op 5% van de aanschafprijs, hetgeen in huidige euro's overeenkomt met 2 á 3 miljoen euro. De Business Case zal daarom met ongeveer 10 miljoen euro verslechteren. Daarnaast zijn geen kosten voor een modernisering opgenomen, terwijl dit onvermijdelijk is als wordt uitgegaan van een levensduur van 30 jaar. Wanneer een modernisering 25% van de aanschafprijs kost, dan betekent dit een nadeel van 10 tot 15 miljoen euro.

Twee keer dezelfde buslijnen wegbezuinigen cq besparen

Een tweede aandachtspunt is het meerdere keren wegbezuinigen van dezelfde buslijnen. De exploitatie van de Regiotram wordt voor een groot deel gefinancierd door structureel voor ruim 6 miljoen te besparen op het busvervoer. Voor een deel zijn dat buslijnen die vervangen worden door de tram (lijn 11 volledig, lijn 3 en 6 op het traject Hoofdstation-Kardinge v.v.) of worden opgeheven omdat ze voor veel reizigers aantrekkelijker zouden zijn dan de tram (lijn 15). Daarnaast zijn er ook lijnen die worden aangepast, bijvoorbeeld door frequentiehalvering (lijn 1 en 2) of door ze in te korten tot Kardinge (lijn 40, 42, 61, 161, 163, 65, 165). De "besparingen" die dat oplevert worden weggestreept tegen de hogere exploitatiekosten van de tram.

Het probleem is, dat in het kader van bezuinigingen in het OV buslijnen worden geschrapt die óók bij de introductie van de tram zouden worden geschrapt. Echter, als buslijnen nu geheel of gedeeltelijk worden wegbezuinigd, dan kunnen zij natuurlijk niet meer worden meegeteld als besparing in het kader van de Regiotram. In dat geval zou namelijk de besparing twee keer worden ingeboekt: zowel nu in de OV-begroting, als in de begroting van de Regiotram.

In de notitie van het OV-bureau die op 28 september jl. in Provinciale Staten is behandeld, wordt aangekondigd dat lijn 40 en 42 zullen worden opgeheven. Deze bussen dienden echter ook als "besparing" die door de tram gerealiseerd zou worden. Als deze buslijnen nu worden geschrapt, dan kunnen zij niet meer bij de Regiotram als besparing worden meegeteld. Iets vergelijkbaars speelt mogelijk ook bij buslijn 65, die 's avonds en op zondag reeds tot Kardinge is ingekort. Ook op buslijnen 3 en 6 is nog ná de totstandkoming van de Exploitatieraming Regiotram bezuinigd, met name door een frequentieverlaging in de daluren. Tussen Kardinge en het Hoofdstation kunnen derhalve minder DRU's bespaard worden dan voorzien.

De exploitatie van de Regiotram wordt "gefinancierd" door het schrappen van buslijnen, maar een deel van deze besparingen zijn reeds uitgevoerd in het kader van bezuinigingen op het OV en kunnen derhalve niet nogmaals worden meegeteld. Hierdoor verslechtert de exploitatie op jaarbasis mogelijk met enkele tonnen. Over de gehele concessieduur van 22,5 jaar bedraagt het nadeel mogelijk tussen de 5 en 10 miljoen euro.

Verkeerde berekening in onderliggende exploitatieraming

Enkele maanden geleden heb ik de Gemeenteraad en Provinciale Staten zowel mondeling als schriftelijk gewaarschuwd voor een verkeerde optelling in de exploitatieraming. Helaas constateer ik dat deze waarschuwing niet is opgevolgd en dat ook in de business case hier niet naar wordt verwezen. Het is bovendien verrassend dat ook bij zogenaamde "second opinions" kennelijk niet is opgevallen dat autonome groei wordt opgeteld als "inkomsten veroorzaakt door de invoering van de tram", terwijl toch vrij evident is dat autonome groei "autonoom" is. Wat betekent dat dit *niet* veroorzaakt wordt door het beleid; dat is namelijk de definitie van autonome groei.

Ingekomen stukken - brief aan gr en ps 3oktober11

Omdat de betreffende pagina van de exploitatieraming kennelijk niet voor iedereen leesbaar is, heb ik in mijn brief aan Provinciale Staten van 19 september jl. een "screenshot" van de betreffende alinea's opgenomen en met geel gemarkeerd waar de fout zit. Indien er nog steeds politici zijn die de betreffende alinea's niet kunnen lezen of niet begrijpen, dan ben ik gaarne bereid om dit nogmaals uit te leggen. In deze brief volsta ik met een verwijzing naar voornoemde brief, die desgewenst ook kan worden geraadpleegd via onderstaande URL:

<http://www.burgerinitiatiefgroningen.nl/planb/bibliotheek.html>

De onjuiste optelling in de exploitatieraming heeft geen gevolgen voor de business case, maar wel voor de beeldvorming over de tram. Wanneer de groei op de juiste manier zou zijn opgeteld, dan zou blijken dat de Regiotram in de exploitatie jaarlijks miljoenen euro's duurder is dan busexploitatie, terwijl tot op heden bij herhaling door het College en het Projectbureau wordt gezegd dat de tram in exploitatie efficiënter en goedkoper is dan busvervoer. Ik ga er vanuit dat het College en het Projectbureau volledig ter goeder trouw zijn en zich niet bewust zijn van het feit dat deze uitspraken onjuist zijn.

Indirecte kosten worden tussen de regels verlaagd tot < 10%

Men spreekt op pagina 9 van de Business Case over een "correctie op toegerekende indirecte kosten" en "wegvallen indirecte kosten over materieel", in totaal een jaarlijkse besparing van 675.000 euro. Let wel, per jaar dus in totaal rond de 15 miljoen voor de complete contractperiode, een fors bedrag. Uit de exploitatieraming blijkt dat men uitgang van 20% indirecte kosten, wat in totaal ruim 1,2 miljoen per jaar betekent. Met andere woorden: de indirecte kosten zijn in de Business Case gehalveerd tot minder dan 10%! Dit is een ongebruikelijk laag percentage: gebruikelijk is 15 procent. Bovendien worden indirecte kosten altijd over het totaal berekend, dus óók over het materieel. De Business Case geeft geen motivering voor het hanteren van zo'n ongebruikelijk laag percentage.

De halvering van de indirecte kosten leidt tot een onrealistisch laag percentage van minder dan 10 procent. Bij een meer realistisch uitgangspunt van 15 procent verslechtert de Business Case op jaarbasis met ruim 300.000 euro, over de totale contractperiode een nadeel van ongeveer 7 miljoen euro.

Allerlei "verbeteringen" in de Business Case worden niet onderbouwd

In de Business Case wordt een aantal verbeteringen ten opzichte van de eerdere versie van de Business Case gemeld, terwijl deze niet of nauwelijks wordt onderbouwd. Daardoor is het lastig te controleren of het inboeken van deze verbeteringen realistisch is, en blijft het onduidelijk waarom deze posten in de eerste versie dan kennelijk onjuist waren ingeschat. Het gaat daarbij onder andere om de volgende zaken.

- De vervangingskosten zijn met 2 miljoen verlaagd door daar in de eerste jaren minder geld voor te reserveren dan in de exploitatieberekening. Dit wordt echter niet gecompenseerd door in latere jaren méér uit te trekken voor deze post. Feitelijk wordt er dus gewoon minder geld uitgetrokken voor vervangingskosten.
- Men gaat er nu vanuit dat de BTW voor de exploitatiefase 100% compensabel is, waar men eerst van 90% uitgang en daardoor 2,7 miljoen oplevert (pagina 10). Voor OV-exploitatie is de BTW inderdaad compensabel, maar doordat nu voor een DBFMO-contract is gekozen, is het de vraag of exploitatie en andere vergoedingen zo gemakkelijk van elkaar te scheiden zijn. Uitgaan van 100% BTW-compensatie in de exploitatiefase lijkt derhalve niet "conservatief". In de Second Opinion benadrukt PwC overigens "voor de volledigheid" nog eens expliciet dat PwC zélf geen onderzoek heeft gedaan naar in hoeverre de BTW compensabel is, en spreekt zij over een "aanne" (p. 14) terwijl in de Business Case stond dat het "is vast komen te staan".

Ingekomen stukken - brief aan gr en ps 3oktober11

- In het kader van *Financial Engineering* (door PvdA-raadslid Arjan de Rooij treffend "financieel geknutsel" genoemd) werd eerst 17,5 miljoen euro aan rentebaten ingeboekt. Nu blijkt dat de Rijksoverheid hieraan niet wil meewerken, wordt in de Business Case nog tussen de 6,5 en 12,5 miljoen aan financieel geknutsel ingeboekt, gemiddeld dus 9,5 miljoen oftewel 55% van het oorspronkelijke bedrag. Hoe men aan dit bedrag gekomen is wordt niet duidelijk.

En nu?

Onlangs heb ik u een notitie doen toekomen, waarin ik op een (echt!) objectieve manier heb geprobeerd de gevolgen van de invoering van de Regiotram op diverse OV-verplaatsingen in de Stad in beeld te brengen. Daaruit kwam naar voren dat de tram voor de meeste reizigers eerder zal leiden tot een slechter OV-product, dan dat het voor hen een verbetering betekent (zie ook bijgevoegd krantenbericht). Waar die notitie ging om het *nut voor de reizigers*, heb ik in deze brief uw aandacht gevestigd op enkele *financiële onjuistheden* in het Regiotram-dossier. Ik kan mij voorstellen dat volksvertegenwoordigers die begaan zijn met de financiën van de overheid en het belang voor de samenleving naar aanleiding hiervan de keuze voor de Regiotram willen heroverwegen.

Een voor de hand liggende vraag is: *"waarom de besluitvorming rondom de Regiotram openbreken?"* Het antwoord is welhaast net zo voor de hand liggend: *"omdat daar ook alle aanleiding voor is."* Het beeld dat veel politici met de Regiotram voor ogen hebben of hadden blijkt onjuist en onhaalbaar. De invoering van een tram leidt *niet* automatisch tot een beter OV-product. In het geval van de Regiotram zijn de nadelen en de kosten dusdanig dat dit project met de beste wil van de wereld eigenlijk niet als een verstandige investering kan worden gezien.

Daarnaast lijkt het financiële beeld te rooskleurig voorgespiegeld: de restwaarde is erg hoog ingeschat, de indirecte kosten zijn ongebruikelijk laag ingeschat, er is geen modernisering van het materieel voorzien terwijl dat 30 jaar mee moet gaan en er worden reeds opgeheven busritten als besparing meegeteld. Deze argumenten kunnen de Business Case met maximaal 30 tot 40 miljoen euro laten verslechteren.

De Gemeenteraad en Provinciale Staten hebben de eerdere stappen in het proces van besluitvorming ten aanzien van de Regiotram gedaan terwijl zij een onjuiste voorstelling van zaken had. Het is derhalve niet meer dan logisch om de hele besluitvorming in heroverweging te nemen, zeker nu ook de financiële randvoorwaarden van de overheden verslechterd zijn. Daarbij moet overigens in aanmerking worden genomen dat de tram, in tegenstelling tot wat veel politici dachten, duurder is dan een busexploitatie en daarmee de betaalbaarheid van de exploitatie van het regionale OV in de toekomst negatief zal beïnvloeden.

Hoogachtend,

Arthur Kamminga

Bijlage: Krantenbericht uit het *Dagblad van het Noorden* van 15 september 2011.

Ingekomen stukken - brief aan cvb 5oktober11

Plan Beter OV in Stad en Ommeland

Betreffende:
Treinstation Zernike als oplossing voor het
bereikbaarheidsprobleem

Behandeld door:
A.J.W. Kamminga, LL.M. M.Sc.
Hoekstr. 1 B, 9712 AM Groningen
Tel: 06 13 765 865
arthur@burgerinitiatiefgroningen.nl

Uw kenmerk:
-

Groningen, 5 oktober 2011

Geacht College van Bestuur,

In de media vernam ik dat u begaan bent met de veiligheidssituatie en de leefbaarheid op het Zernikecomplex, en derhalve bezwaren heeft tegen een tram die het gebied doorsnijdt. Dit lijkt mij een juist standpunt. Graag zou ik willen wijzen op een alternatief OV-plan dat ik, onlangs afgestudeerd RUG-alumnus, heb gemaakt: het zogenaamde "Plan B".

In Plan B wordt er een aftakking aangelegd van de spoorlijn Groningen-Sauwerd, die langs de noordelijke ringweg naar het Zernike loopt. Aan de zuidzijde van het hart van het Zernike, langs de Zernikelaan, zou dan het treinstation kunnen komen. In tegenstelling tot de Regiotram worden in Plan B alle kruisende wegen ongelijkvloers gekruisd, waardoor er geen enkel negatief effect op de verkeersveiligheid optreedt. Integendeel, doordat de trein de functie van de bus grotendeels kan overnemen zal de verkeersdruk op het Zernike juist fors afnemen.



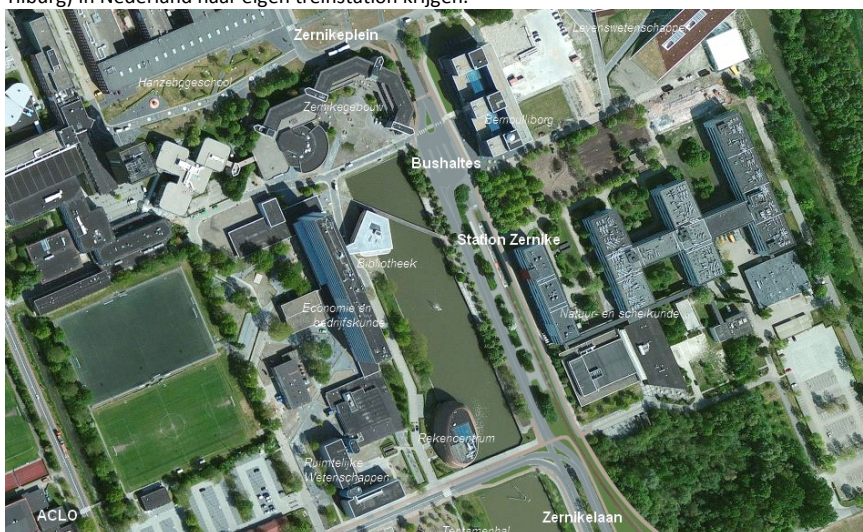
De 1,5 kilometer-lange spoorlijn die het Zernike veel sneller en efficiënter bereikbaar maakt dan de tram.

De reistijd tussen het Hoofdstation en het Zernikecomplex is met de trein minder dan tien minuten, meer dan twee keer zo kort als met de Regiotram. De treinen die naar het Zernike gaan doorrijden, zijn regionale treinen uit Veendam/Hoogezand en Assen. De universiteit wordt daarmee optimaal verbonden met de regio.

Het uitgangspunt van Plan B is dat bezoekers van het Zernikecomplex niet moeten worden gedwongen om door de binnenstad te reizen of over te stappen op Station Noord. De geografische ligging van het Zernikecomplex langs de noordelijke ringweg en op slechts één kilometer afstand van de bestaande spoorlijn Groningen-Delfzijl, maakt een treinoplossing de moeite van het onderzoeken waard.

Ingekomen stukken - brief aan cvb 5oktober11

Enkele jaren geleden heeft ook em.prof. dr. Oosterhaven voorgesteld om een aftakking van de spoorlijn richting het Zernikecomplex aan te leggen, doch in dat plan zou de spoorlijn op een ongunstige locatie op het Zernike aanlanden. Plan B is los van het plan van Oosterhaven ontwikkeld, maar gaat uit van hetzelfde principe dat de meest efficiënte en aantrekkelijke manier om het Zernike te ontsluiten een spooroplossing is. Ook mobiliteitsdeskundige dr. ir. Hondius heeft zich in een artikel in vaktijdschrift *Nederlands Vervoer* (maart 2011) positief uitgelaten over mijn Plan B. Overigens zou de Rijksuniversiteit Groningen met Plan B als tweede universiteit (na Tilburg) in Nederland haar eigen treinstation krijgen.



De ligging van Station Zernike (of: *Groningen Universiteit*) in de variant mét busbaan. Dankzij de optimale ontsluiting per trein is het ook denkbaar om de bussen bij de ingang van het Zernikecomplex te laten keren.

Ik hoop dat u Plan B zou willen meenemen bij de discussie over de ontsluiting van het Zernike. Bij de ambtelijke organisaties van gemeente en provincie en enkele politici constateer ik helaas veel onwil om überhaupt het nut van een tram ter discussie te stellen, noch om op een rationele en eerlijke wijze een afweging tussen verschillende oplossingen te maken. Dit wegens hogere politieke belangen en vooringenomenheid bij de betrokkenen. Ik vertrouw er op dat de Rijksuniversiteit Groningen als academische instelling wél op een objectieve wijze de verschillende oplossingen voor de ontsluiting van het Zernikecomplex kan afwegen. Ik ben daarom verheugd dat de universiteit zich nu actief in de discussie mengt, en hoop dat deze brief en het bijgesloten rapport over Plan B daaraan een bijdrage kunnen leveren.

Hoogachtend,

Arthur Kamminga
(alumnus RUG Rechtsgeleerdheid en Ruimtelijke Wetenschappen)

Bijlagen:

- Rapport "Financiële onderbouwing Plan B".
- Diverse artikelen over Plan B.

Bijlage - Bespreekpunten Stadspartij

Bespreekpunten Stadspartij : Burgerinitiatief Plan B

BRIEF VAN HET BURGERINITIATIEF AAN PROVINCIALE STATEN VAN 19 SEPTEMBER 2011 (cc RAAD)

(reactie op brief van GS als reactie op Plan B)

- Ambtenaren verdraaien de inhoud van Plan B, komen met ongefundeerde en oneerlijke kritiek. Ambtenaren zien het als hun taak om de Regiotram te verdedigen tegen alternatieven die beter zijn. De "Neutrale ambtenaar" is ver te zoeken.

- De regiotram valt in haar eigen zwaard: cijfers over pendel laten juist zien dat OV-pendel naar de omgeving Kardinges minimaal is en dat Plan B een rationelere keuze is.

- Ambtenaren en bestuurders lijken niet te willen zien, dat de exploitatie van de tram duurder is dan van doorgaan met het busvervoer. De bewering van wethouder Dekker dat een tram goedkoper is berust op een rekenfout in de exploitatieraming. De bewering van wethouder Dekker is feitelijk onjuist en misleidend.

- RandstadRail toont juist aan dat Regiotram-achtige exploitatie en normale treinen niet op hetzelfde spoor mogen. De toekomstige ombouw van de spoorlijn naar Hoek van Holland bevestigt dat nog eens.

- Heavy-rail en Regiotrams op hetzelfde spoor is het als fietsen op de vluchstrook: technisch kan het onder voorwaarden, maar het is onverantwoord om toe te staan. Zelfs al draag je een oranje hesje en een helm.

- Welke voorwaarden stelt Prorail precies en wat kosten deze?

BRIEF VAN HET BURGERINITIATIEF AAN DE GEMEENTERAAD EN PROVINCIALE STATEN INZAKE BEDENKINGEN BIJ CIJFERS BUSINESS CASE (3 oktober 2011)

- Restwaarde inboeken op infrastructuur is ongebruikelijk en is feitelijk het doorschuiven van de rekening naar ná de contractperiode. De ingeboekte restwaarde is feitelijk het nu reeds inboeken van inkomsten die eventueel over 30 jaar worden gerealiseerd, hetgeen niet bepaald "voorzichtig en conservatief ramen" is, integendeel. Bovendien is het onredelijk om wel de inkomsten van na de DBFMO-periode in te boeken, en dat niet te doen voor de uitgaven in diezelfde periode.

- Er is geen geld gereserveerd voor modernisering van het materieel (mid-life update), die buiten het reguliere onderhoud en groot onderhoud zullen vallen. Als trams 30 jaar mee moeten gaan, is het onrealistisch om geen geld voor modernisering te reserveren. Over 20 jaar zullen de kwaliteitseisen aan trammaterieel heel anders zijn dan ten tijde van het tekenen van het DBFMO-contract.

Bijlage - Bespreekpunten Stadspartij

- Een deel van de buslijnen en busritten, die zouden worden geschrapt in het kader van de komst van de Regiotram, is reeds geschrapt in het kader van bezuinigingen. Je kunt niet twee keer dezelfde dienstregelingsuren (DRU's) schrappen en dit dan twee keer als besparing inboeken.

- Eén van de wijzigingen in de Business Case betreft de verlaging van de indirecte kosten. De indirecte kosten komen daardoor uit op minder dan 10 procent, terwijl het gebruikelijk is om zeker met 15 procent rekening te houden. Bovendien horen die kosten berekend te worden over het totaal, terwijl bij de Regiotram ten onrechte het materieel buiten beschouwing wordt gelaten. Het is opnieuw bepaald niet "voorzichtig en conservatief ingeschat", eerder "onrealistisch optimistisch".

- Allerlei verbeteringen van de Business Case worden nauwelijks onderbouwd en zijn daardoor niet controleerbaar.

- Voornoemde kanttekeningen zouden kunnen betekenen dat de Business Case meer dan 30 miljoen euro rooskleuriger wordt voorgespiegeld dan deze in werkelijkheid zou moeten zijn. Maar realistische cijfers zouden wellicht het einde van de Regiotram inhouden, vandaar dat men zoveel mogelijk mist probeert op te trekken. Griekenland aan de Grote Markt.

BRIEF VAN HET BURGERINITIATIEF AAN COLLEGE VAN BESTUUR VAN DE RIJKSUNIVERSITEIT GRONINGEN (5 oktober 2011)

- Nu de RUG zich tegen een Regiotram op het Zernike lijkt te verzetten, wordt Plan B extra interessant.

- In tegenstelling tot de politiek ziet de RUG wel in, dat een tram de verkeersveiligheid ernstig zal schaden.

- Plan B is volledig ongelijkvloers, en kruist dus geen enkel verkeer op het Zernike complex. Overigens worden ook alle andere ongelijkvloerse overwegen zoals de Paterswoldseweg en de Friestraatweg ongelijkvloers gemaakt, waardoor diverse schoolroutes een stuk veiliger zullen worden. Er is sprake van een win - win situatie met de spoorlijnen naar Heerenveen en Leeuwarden. Een perfecte ontsluiting van het voormalige Suikerunieterrein (een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling) is met Plan B mogelijk.

- In Plan B krijgt het Zernike complex een meer hoogwaardige OV-ontsluiting per hoofdspoor, en wordt de reistijd naar het Hoofdstation gehalveerd ten opzichte van de Regiotram.

Bijlage - Stadspartij DBFMO

Notitie DBFMO voor de gemeenteraadsleden van de gemeente Groningen, pers
Groningen 20 oktober 2011

Geachte collega De Rooij, geachte collegae in de gemeenteraad.

In de Commissie Beheer en Verkeer van 21 september 2011 nodigde dhr. De Rooij van de PvdA gemeenteraadsfractie mij uit om mijn bedenkingen en die van de Stadspartij ten aanzien van de DBFMO constructie Regiotram op papier te zetten. Met deze notitie geef ik namens de fractie van de Stadspartij gevolg aan deze uitnodiging.

D(esign), B(uild), F(inance), M(aintain) en O(perate) is een manier van aanbesteden waarbij ook de voorfinanciering, exploitatie en onderhoud worden overgedragen aan een privaat bedrijf of een consortium van meerdere private bedrijven. Dit kan in sommige situaties voordeliger zijn voor de opdrachtgever, maar dan moet het een project betreffen dat voor een dergelijke manier van werken geschikt is. De Stadspartij is van mening dat de Regiotram geen geschikt project is om via een DBFMO constructie te realiseren, omdat de nadelen en risico's inclusief politieke legitimiteit daarvan niet opwegen tegen een eventueel voordeel. Ik zal dit hierna in de bijlage verder toelichten.

Conclusies Stadspartij inzake DBFMO contracten:

1. *Onvoldoende democratische legitimiteit in het DBFMO proces*
2. *Flexibiliteit, overheidstaken en (on)geschikte projecten voor DBFMO*
3. *De Rijkswaterstaat is deskundiger dan de gemeente Groningen*
4. *Opzet eerste fase bewijst dat tweede fase van de Regiotram alleen op papier bestaat*
5. *Overheid kan inmiddels zelf goedkoper geld lenen dan de markt*
6. *Langdurige afhankelijkheid Gemeente Groningen van één privaat consortium is ongewenst*

Het belangrijkste is de risicoparagraaf. Wat is het exacte niet veranderende eindproduct in het contract? Neemt het consortium ook het risico van tegenvallende reizigersaantallen? Wie neemt de risico's tijdens de bouw? Hoe hard zijn de boetebedingen bij de bouw en later bij beschikbaarheid zonder storingen? En wat kost dit alles de belastingbetaler? Het moet onomstotelijk duidelijk zijn waarmee het consortium zijn investering zal terugverdienen.

Met vriendelijk groet,
Namens de fractie van de Stadspartij,
Gerard Offerman.

Bijlage

1. Onvoldoende democratische legitimiteit in het DBFMO proces

De Stadspartij blijft van mening, dat het in achterkamers onderhandelen tussen ambtenaren en marktpartijen over honderden miljoenen euro's met weinig democratische controle onacceptabel is. Als voorbeelden waar dit o.a. mis ging noemt de Stadspartij Meerstad, Blauwe Stad, Noord/Zuidlijn Amsterdam en Edinburgh. De termijnen waarover we spreken zijn (politiek gezien) lang. Politiek verantwoordelijken zijn als er iets fout gaat vaak al ergens anders naar toe en kunnen dan niet meer op hun verantwoordelijkheid worden aangesproken (bijv. Calon). De gemeenteraad zadelt zo latere bestuurders op met mogelijk grote problemen.

2. Flexibiliteit, overheidstaken en (on)geschikte projecten voor DBFMO

Een DBFMO constructie kan werken (met nadruk op "kan") wanneer aan een aantal randvoorwaarden wordt voldaan. Zo moeten de eisen die aan het eindproduct worden gesteld in het contract nauwkeurig te definiëren en te beschrijven zijn en mogen die eisen niet aan

Bijlage - Stadspartij DBFMO

verandering onderhevig zijn. De bouw van harde infrastructuur (tunnels, bruggen, wegen, gebouwen) kan in sommige gevallen kansrijk zijn voor DBFMO. Het is duidelijk waar dergelijke projecten aan moeten voldoen, en dit zijn projecten die nauwelijks aan verandering onderhevig zijn. Dat zulke projecten bij de Rijkswaterstaat kunnen werken is dus niet onlogisch. Bij de Regiotram is er echter sprake van een combinatie van infrastructuur (aanleg en onderhoud) en een structurele overheidstaak, het aanbieden van goed openbaar vervoer. De Stadspartij vindt het een verkeerde ontwikkeling om overheidstaken via een DBFMO constructie langdurig aan de markt over te laten. Bovendien ontstaat daardoor voor de gemeente een te langdurige afhankelijkheid van private partijen. De stad wordt voor 22,5 jaar met één aanbieder opgescheept. Dat is niet meer van deze tijd.

Daar komt nog bij dat openbaar vervoer een aanmerkelijk hogere dynamiek heeft dan een betonnen tunnel of een strook asfalt, waardoor er meer behoefte aan flexibiliteit is dan het DBFMO contract ons zal kunnen bieden. Denk hierbij als voorbeeld aan de discussies rond het Herewegviaduct, Zernike en de DBFMO onderhandelingen. Die bijten elkaar. Dus er moeten keiharde afspraken gemaakt worden over de risicoverdeling bij bouw en exploitatie van de tram, waarbij geen enkel risico bij de gemeente mag liggen.

3. De Rijkswaterstaat is deskundiger dan de gemeente Groningen

Een andere randvoorwaarde voor een succesvol DBFMO project is de mate waarin de betrokken overheidspartijen tegenwicht kunnen bieden aan de marktpartijen. Een organisatie, zoals die van de Rijkswaterstaat, heeft jarenlange ervaring met het aanbesteden en managen van grote projecten en heeft talloze specialistische afdelingen met ambtenaren die jaarlijks bij een groot aantal infrastructuur projecten betrokken zijn. Ook staat er op de begroting van het Ministerie van IenM (RWS) veel meer geld en kunnen mogelijke risico's beter gespreid worden.

Niets ten nadele van het enthousiasme en deskundigheid (op het eigen vakgebied) van de medewerkers van het Projectbureau RegioTram, maar de Stadspartij heeft niet de indruk dat zij op voldoende niveau tegenwicht kunnen bieden aan de bedrijven in een privaat consortium. Ik heb dit reeds eerder in een vergadering van de gemeenteraad toegelicht. Alle projectleiders zijn afkomstig uit de eigen ambtelijke organisatie en hebben te weinig ervaring noch de opleiding om met dit soort grote, ambitieuze en complexe projecten om te gaan. Ook de ingehuurd projectdirecteur komt uit een ambtelijke omgeving. We hebben bij Blauwe Stad en Meerstad gezien waar overschatting van de eigen ambtelijke organisatie toe kan leiden: de private partijen bleken het achteraf voor zichzelf toch allemaal net iets handiger te hebben geregeld en georganiseerd dan wij dachten. De overheid c.q. de samenleving blijft met een grote strop achter. De Stadspartij is van mening dat óók de gemeente Groningen moet en kan leren van de eigen fouten en aan de burgers verplicht is om niet opnieuw dezelfde fouten in een nieuwe PPS constructie te maken, die ons bij Meerstad en Blauwe Stad zo zijn opgebroken.

4. Opzet eerste fase bewijst dat tweede fase Regiotram alleen op papier bestaat

De opzet met een DBFMO constructie voor de eerste fase van de Regiotram bewijst onbedoeld dat de tweede fase van de Regiotram alleen op papier bestaat. Het doorrijden naar de regio is slechts een lokkertje om kritische politici te verleiden toch in te stemmen met een stadstram, terwijl ambtelijk en bestuurlijk iedereen weet dat het doorrijden naar de regio net zo waarschijnlijk is als een kabelbaan die aanlandt in het Forum. De lange contractperiode van 22,5 jaar is niet te rijmen met de uitbreiding van de tram naar plaatsen in de regio. De exploitatie van Regiotramlijnen naar de regio is namelijk ook gewoon aanbestedingsplichtig. De Stadspartij is van mening dat de wettelijke aanbestedingsplicht voor het regiodeel

Bijlage - Stadspartij DBFMO

onverenigbaar is met de huidige opzet van de eerste fase van de Regiotram, waarin een consortium voor 22,5 jaar het exclusieve exploitatierecht krijgt.

5. Overheid kan inmiddels zelf goedkoper geld lenen dan de markt

De Stadspartij is voorts van mening dat de DBFMO constructie door de economische werkelijkheid is achterhaalt. Het overdragen van de financiering (en bijbehorende risico's) naar de markt is alleen zinvol wanneer de markt dit goedkoper kan realiseren dan de overheid. Immers, de marktpartijen zullen de kosten die zij in het kader van de financiering maken doorberekenen in de prijs die zij vragen, uiteraard vermeerderd met een winststopslag en een risico-opslag. De hamvraag is of wij in het huidige economische klimaat goedkoper uit zijn als we de financiering laten regelen door marktpartijen. Volgens de Stadspartij moet deze vraag ontkennend worden beantwoord. Herhaaldelijk heeft de Stadspartij er op gewezen dat de plannen voor een regiotram dateren van voor de crisis.

- Op de eerste plaats kunnen de private partijen niet tippen aan de kredietwaardigheid van de Nederlandse overheid, die nog altijd een AAA-rating heeft. Die rating is van belang voor het rendement dat banken eisen. Wanneer een privaat consortium bij een bank geld wil lenen om de aanleg van de Regiotram in de stad te financieren, dan zal daarvoor derhalve een hogere rente moeten worden betaald dan wanneer de gemeente zelf geld zou lenen. Uiteindelijk betalen wij als gemeente via het DBFMO contract dus een hogere rente voor de financiering.
- Op de tweede plaats is het consortium een private entiteit met als primaire doel "winst maken". Die winst moet echter wel ergens vandaan komen. Daarom betaald de overheid een hoger bedrag aan het consortium dan het consortium zelf moet betalen, de zogenaamde winststopslag. Wanneer de gemeente zelf zou financieren, hadden wij ons dit bedrag kunnen besparen.
- Op de derde plaats voegt financiering via een consortium een extra "schakel" toe, waardoor de transactiekosten toenemen. De gemeente doet zaken met het consortium, en het consortium doet zaken met externe financiers (banken etc.). In beide relaties worden transactiekosten gemaakt, zoals kosten voor het opstellen en het beheren van contracten. Wanneer de gemeente zelf zou financiering zouden deze kosten slechts één keer gemaakt hoeven te worden.

6. Langdurige afhankelijkheid Gemeente Groningen van één privaat consortium is ongewenst

Eerder in deze notitie wees ik al op het feit dat de gemeente voor 22,5 jaar afhankelijk wordt van een privaat consortium. Dit consortium heeft tot doel winst te maken op iets dat wij als publieke taak zien. Daarbij moeten wij ons realiseren dat er in 22,5 jaar heel veel kan veranderen, en dat de eisen die worden gesteld aan Openbaar Vervoer daarop geen uitzondering vormen. Het is daarom onmogelijk om nu al alles te kunnen voorspellen, laat staan dat alles al vooraf in een DBFMO contract vastgelegd zou kunnen worden. Men zegt daarom wel: "contracten zijn altijd onvolledig", waarmee wordt bedoeld dat het onmogelijk is om alles vooraf te voorzien en dicht te timmeren. Het tussentijds aanpassen van het DBFMO contract is echter geen sinecure. Wanneer de raad hiermee te maken zou krijgen gaat de (financiële) teller pas echt lopen. Daarnaast stelt de Stadspartij de principiële vraag of het verstandig is om als stedelijke overheid afhankelijk te willen zijn van private partijen bij de uitoefening van een publieke taak. De Stadspartij is van mening dat hiermee zeer terughoudend zou moeten worden omgegaan. Hiervoor hebben wij u al onze belangrijkste bezwaren tegen de DBFMO constructie geuit. Dit alles staat nog los van de inhoudelijke en procedurele bezwaren die de Stadspartij tegen de Regiotram heeft.

Ingekomen stukken - B&V-tn 16 november

Lijst ingekomen stukken

Raadscommissie Beheer en Verkeer 16 november 2011

Collegebrieven

1. 29 september 2011 Evaluatieverslag uitvoeringsprogramma handhaving 2010
2. 30 september 2011 Floresstraat
3. 7 oktober 2011 Stand van zaken spoorlijn Groningen – Heerenveen
4. 7 oktober 2011 Knelpuntenoverzicht fietsparkeren
5. 7 oktober 2011 Terrassenbeleid
6. 13 oktober 2011 Stand van zaken nieuwe wegverbinding N361
7. 13 oktober 2011 Bijensterfte
8. 13 oktober 2011 Bezuinigingen openbaar groen 2012
9. 13 oktober 2011 Voortgang herinrichtingsvoorstel Park Selwerd
10. 13 oktober 2011 Afvalpreventie en –educatie
11. 13 oktober 2011 Project-offerte herinrichting De Groene Long, fase 2
12. 20 oktober 2011 Concept-perspectief Binnenstad-Oost
13. 20 oktober 2011 Stand van zaken bomen op de singels
14. 21 oktober 2011 Afsluiting Westrandproject
15. 25 oktober 2011 Locaties waar bodemverontreiniging een risico veroorzaakt
16. 26 oktober 2011 Vervangingsinvesteringen verlichtingsnet
17. 26 oktober 2011 Gevolgen uitstel langcyclisch onderhoud
18. 28 oktober 2011 Project uitbreiding betaald en vergunningparkeren

Voorstel: voor kennisgeving aannemen

Overige stukken

1. 30 september 2011 Afschrift brief Bewonersorganisatie De Hunze Van Starckenborgh aan B&W inzake plan ter verbetering van de verkeerssituatie bij de Gerrit Krolbrug
2. 2 oktober 2011 Burger inzake bezwaarschrift hondenbeleid (doorgezonden naar DIA rechtsbescherming)
3. 3 oktober 2011 Idem
4. 7 oktober 2011 Burger inzake Groningen Airport Eelde / Flughafen Lübeck-Blankensee (doorgegeven aan commissie W&I)
5. 18 oktober 2011 Afschrift mail burger aan Milieudienst inzake Wenselijke aanpassing hondenbeleid

Voorstel: voor kennisgeving aannemen

verslag 12 oktober

VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

Datum: 12 oktober 2011
Plaats: Oude raadzaal
Tijd: 16.30 - 19.00 uur

Aanwezig: mw. R.J.A.M. Krüders (voorzitter), dhr. J. Spakman (PvdA), dhr. W. Moes (PvdA), dhr. J. Evenhuis (VVD), mw. S.A. Koebrugge (VVD), dhr. J. Seton (CDA), dhr. M.T. Gijsbertsen (GroenLinks), dhr. K.S.N. van der Veen (GroenLinks), dhr. J.H. Luhoff (D66), mw. G.E.J. Copini-van der Meulen (D66), mw. H. Rademaker (SP), dhr. J.P. Dijk (SP), mw. I.M. Jongman-Mollema (ChristenUnie), dhr. B. Coppinga (Stadspartij), dhr. R.P. Prummel (Stadspartij), dhr. J.P.A. van Rooij (Student en Stad), mw. K. de Wrede (PvdD)

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

Namens de griffie: dhr. W.T. Meijer (commissiegriffier)

Verslag: dhr. Z. Jeuring (Notuleerservice Nederland)

Insprekers:

bij agendapunt A5, Rondvraag: dhr. Oldekalter;

bij agendapunt B1, Evaluatie verkeersregelaars botrotonde Laan Corpus den Hoorn: mw. Hamelink van de Gasunie

A1. Opening en mededelingen

De voorzitter

- Opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.
- 17 november: workshop over het fietspad over de Grote Markt en over de onveilige verkeerssituatie Zernike.
- Maandag 24 november: besloten vergadering over de outputspecificaties Regiotram.
- Kennismakingsgesprek Adviescommissie Verkeer en Vervoer: dit wordt georganiseerd

Wethouder Visscher:

- Kastanjabomen singels: de wethouder schetst wat tot nu toe is gedaan. Copijn heeft het derde onderzoek verricht. Uit de trekproeven blijkt dat niet hoeft te worden gekapt. Gisteren is het met de klankbordgroep besproken. Goede controle op ziekte en controle van de takken is nodig. Conclusie is dat de bomen stabiel genoeg zijn. De raad krijgt op korte termijn een brief en het college maakt een plan van aanpak voor de langere termijn.
- Hondenbeleid: de opzet was een evaluatie in mei 2012. Het college wilde het dit jaar al doen en het nieuwe beleid op 1 januari 2012 laten ingaan. Op verzoek van de nieuwe vereniging van hondenbezitters blijft de oorspronkelijke termijn gehandhaafd. De bezwarenprocedures in verband met het aanwijzingsbesluit gaan gewoon door.

Wethouder Dekker:

- HOV-as: eind 2012 staat de afronding gepland. ProRail stelt aanvullende veiligheidseisen, wat neerkomt op een ongelijkvloerse kruising bij de Paterswoldseweg. Vraag is of moet worden doorgegaan. De wethouder gaat met de minister praten. Voor eind 2011 wordt de commissie geconsulteerd. Er is geen financieel probleem, er is een inhoudelijke oplossing nodig.
- Motie SP, second opinions bij grote projecten: het college denkt er nog over na. Voor de Sontbrug is al wel gekozen voor een second opinion.
- Bereikbaarheid stad: in een overleg van gemeente met provincie, Rijkswaterstaat en VNO-NCW wordt een conceptnota Bereikbaarheid stad opgesteld. Dit overleg is het aanspreekpunt.
- Publicatie Trouw, 24 spoedlocaties in verband met milieuvervuiling. De raad ontvangt per brief nadere informatie. De wethouder geeft uitleg over het verloop van de onderzoeken sinds 2005. De 24 locaties zijn waarschijnlijk niet ernstig verontreinigd.

A2. Vaststelling agenda

De voorzitter:

- Op verzoek van vier fracties wordt het conformstuk verplaatst naar het inhoudelijk deel.

verslag 12 oktober

- Lijst ingekomen stukken: toegevoegd zijn een brief van het burgerinitiatief Plan B d.d. 24 september 2011 en een collegebrief Start consultatiefase regiotram.

De agenda wordt gewijzigd vastgesteld.

A3. Langetermijnagenda en lijst moties en toezeggingen

De commissie heeft een LTA-brief van wethouder Dekker ontvangen.

Wethouder Visscher:

- Toezegging nr. 13, Noorderplantsoen: de bewonersavond is op 3 november 2011.
- Toezegging nr. 17, vergisting maaisel: het rapport is gereed, dit jaar hoort de commissie meer.
- Toezegging nr. 25, kunstwerk Stadspark: het college besluit binnenkort en legt dit aan de commissie voor.

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):

- Stadsdistributie: wanneer wordt hierover gesproken?
- Begroting OV-bureau: wanneer komt de collegebrief in relatie tot de bezuinigingen?

Wethouder Dekker:

- Collegebrief Begroting OV-bureau: de wethouder komt erop terug.
- Stadsdistributie: het voornemen was dit in de voortgangsrapportages Ruimte voor de binnenstad mee te nemen. De wethouder bekijkt of het separaat in december kan.

A4. Conformstukken

a. Projectofferte “Herewegviaduct, alternatievenstudie vervanging”

(raadsvoorstel 9 september 2011)

Het agendapunt wordt verplaatst naar het inhoudelijk deel van de agenda.

A5. Rondvraag

Inspreker dhr. Oldekater spreekt in over de brief van het college van 30 september 2011 over de 30 km-maatregelen Middelbert/Engelbert. Afspraak was dat een hoorzitting zou worden gehouden voordat het college een besluit zou nemen. Spreker verzoekt de raad het collegebesluit te agenderen. Verder schort er het nodige aan het besluit en de bijlagen. Spreker noemt enkele voorbeelden.

Dhr. Moes (PvdA):

- Graag kijken naar de overlast door brommerlawaai aan de Oosterhamriklaan en de Paramaribostraat.
- Vereniging bewonersbelangen Lodewijkstraat: men krijgt moeilijk contact met ambtenaren over de herinrichting van de straat. Graag aandacht.
- Euroborg: is de gemeente betrokken bij het initiatief van FC Groningen?

Dhr. Seton (CDA):

- Steentilstraat: klopt het dat er een tijdelijke route over het Kattendiep is en zo ja, kan dat een definitieve route worden?
- Bevolkingsonderzoek borstkanker: vanwege gebrek aan ruimte en het ontbreken van stroom zou geen wagen in de Korrewegwijk kunnen staan. Kan dat worden opgelost?

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):

- Helperwestsingel: er wordt in dit 30 km-gebied te hard gereden. Wat wordt eraan gedaan?

Dhr. Luhoff (D66):

- Tram op Zernike: wat vindt het college van de mening van de bestuursvoorzitter van de RUG om de tram daar niet toe te laten? Zijn er gevolgen voor de planning en de financiën?

Mw. Koebrugge (VVD):

- Over de inspreker: graag de door hem genoemde collegebrief over de 30 km-weg agenderen.

Wethouder Dekker:

- Brommerlawaai Oosterhamriklaan: er is moeilijk iets tegen te doen, het is een algemeen probleem.
- Werkzaamheden Steentilstraat en tijdelijke route Kattendiep: de wethouder gaat ervan uit dat de route via het Kattendiep tijdelijk is. Zo niet, dan komt de wethouder erop terug.
- Inspreker de heer Oldekater: de wethouder en de organisatie hebben er veel werk in gestoken. Het is niet correct te stellen dat de medewerkers zich er te gemakkelijk vanaf hebben gemaakt. Er zijn proeffritten met de betrokkenen gehouden en het geheel is aangepast.

verslag 12 oktober

- Middelbert/Engelbert, 30 km-weg: uitvoering vindt plaats in voorjaar 2012.
- Euroborg: de wethouder is enthousiast over het initiatief van FC Groningen, zij ziet deze manier van handelen ook graag bij andere partijen.
- Bewoners Lodewijkstraat: de wethouder komt erop terug.
- Helperwestsingel: de gemeente gaat kijken naar de bebording, maar er is de komende vijf jaar geen geld voor infrastructurele ingrepen.
- De tram op het Zernike: de wethouder gaat met de heer Poppema van de RUG spreken.

Dhr. Seton (CDA) reageert:

- Het is correcter als een debat tussen de wethouder en de spreker via de commissie loopt.
- Er is blijkaar onduidelijkheid over wat is afgesproken over wanneer betrokkenen worden gehoord.

Wethouder Dekker:

- Er zijn geen procedurefouten gemaakt. Betrokkene heeft een afspraak afgezegd.

Wethouder Visscher:

- Unit borstkankeronderzoek Korrewegwijk: de wethouder informeert de commissie.

B1. Evaluatie verkeersregelaars botrotonde Laan Corpus den Hoorn

(collegebrief 1 september 2011)

Inspreeker mw. Hamelink spreekt in namens de Gasunie en bepleit het gedeeltelijk openstellen van de Concourslaan door middel van een uitrit voor het verkeer, inclusief het aanbrengen van een groenstrook voor de hulpdiensten. Een mogelijkheid is dit alleen in de avondspits te doen. Spreker noemt de argumenten. Een tweede verzoek is om de projectorganisatie ZRG te laten kijken naar het opnemen van de openstelling van de Concourslaan in het ontwerpplan ZRG.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Verkeer en park zijn twee dingen die niet bij elkaar horen, economie en bereikbaarheid wel. Gasunie staat in een park, daarom komen park en verkeer bij elkaar. Spreker schetst de geschiedenis sinds 2005 en verwijst naar het Kaderplan Stadspark 2004.
- Sinds vorig jaar, toen er plotseling een stuk asfalt lag, zet de gemeente verkeersregelaars in.
- De vraag is of de vergissing, de aanleg van dat stuk asfalt, onherroepelijk wordt.
- Er is eigenlijk alleen een spitsprobleem, maar dat geldt voor alle bedrijven.
- Spreiding van autoverkeer over de dag kan door werkgevers worden opgepakt en door een aanpak in het kader van de ZRG. Gasunie kan gebruikmaken van P+R Hoogkerk en pendelbussen. In plaats van verkeersregelaars zouden er mobiele verkeerslichten komen. Ook worden in de omgeving verschillende andere infrastructurele maatregelen getroffen. Als dit allemaal gebeurt, is er geen probleem meer.
- ChristenUnie is voor het weghalen van het nieuwe asfalt en het snel aanleggen van groen op deze plek. Er is inmiddels genoeg groen van het park afgesnoept.

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):

- Is het volledig eens met mevrouw Jongman. Het asfalt had er niet mogen liggen, zie het besluit uit 2005.
- De verkeersregelaars zouden worden vervangen door mobiele verkeerslichten. Hoe staat het daarmee?
- Worden de kosten verdeeld tussen de partijen? Kan de parkeerplaats van de Gasunie gebruikt worden bij evenementen in het Stadspark?
- Als het college besluit het asfalt te laten liggen, dan is compensatie aan de orde.

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- De gemeente kan de wensen van een grote werkgever zoals Gasunie niet naast zich neerleggen.
- Het klopt dat steeds stukjes groen van het Stadspark zijn afgesnoept.
- Mogelijk kan de maatregel worden gecompenseerd met ecologisch groen op een andere plek.

Mw. Koebrugge (VVD):

- De besluitvorming had anders gemoeten. De gemeente moet pragmatisch zijn, het asfalt ligt er al. De verkeersregelaars zijn duur, en de mensen staan nu te lang in de file.

verslag 12 oktober

Dhr. Luhoff (D66):

- Het conceptvoorstel van juni wijkt af van de collegebrief. Graag een reactie.
- Het overleg met de Gasunie is niet goed verlopen.
- Duidelijk is dat er op die plek een probleem is en dat de gemeente verantwoordelijk is voor de oplossing. Mobiele verkeerslichten zijn geen goede oplossing volgens de evaluatie.
- D66 is voor gedeeltelijke openstelling.

Dhr. Moes (PvdA):

- De verkeersregelaars zijn te duur en kunnen worden opgeheven.
- Er is sprake van een dilemma. Het beoordelen van zowel de argumenten voor als tegen raakt in beide gevallen aan het vertrouwen in de politiek.
- Het klopt dat er een verkeerskundig probleem is in het Stadspark. De fractie wil geen sluipverkeer. Daarom kiest zij voor een vorm van semidoorgaand verkeer.
- De oprit mag geen eigen weg van de Gasunie zijn.
- Het mag de gemeente geen extra geld kosten.
- Prima om het punt in de planvorming ZRG mee te nemen.

Dhr. Seton (CDA):

- Het CDA heeft dezelfde pragmatische oplossing als de PvdA: gedeeltelijke openstelling onder voorwaarden. Alleen openstelling tijdens de avondspits is een mogelijkheid.

Dhr. Van Rooij (Student en Stad):

- Gedeeltelijke openstelling is financieel gezien de beste oplossing. Graag nadere toelichting van het college over de gehanteerde argumenten.

Mw. Rademaker (SP):

- Verkeersregelaars zijn te duur om te handhaven.
- De fractie is niet voor het openstellen van de weg.
- De beste optie is de weg af te sluiten en alleen toegankelijk te maken voor de Gasunie.

Mw. De Wrede (PvdD):

- Is het eens met de ChristenUnie.

Wethouder Dekker:

- Het is een lastig dossier, elke keuze heeft nadelen. Het probleem begon met de aanleg van het stuk asfalt. De wethouder en waarschijnlijk ook de raad zouden niet voor de aanleg van dat asfalt zijn geweest als aan beide die vraag was voorgelegd.
- De verkeersregelaars werken, maar zijn duur. Doseerlichten zijn goedkoper maar minder dynamisch. Een VRI kost meer dan een miljoen euro.
- Het college neigt naar het gedeeltelijk openstellen van de weg en wil rekening houden met de opmerkingen van raadsleden.
- Het is in de gemeentelijke democratie correct als de raad reageert op stukken van het college en niet op andere stukken.
- De ZRG: de botronde bij Corpus den Hoorn wordt na afronding van de ZRG grotendeels ontlast, waarmee de problemen vanzelf oplossen.
- De raad ontvangt voor de begrotingsbehandeling een brief waarin op de resterende vragen en op de suggesties wordt ingegaan, waaronder sluipverkeer en groencompensatie.
- De oplossing van de Gasunie betekent extra kosten, en dat wil de PvdA niet.
- De verkeersregelaars blijven functioneren tot het moment dat de raad over het collegebesluit heeft gesproken.

B2. Einde gratis draagtas

(initiatiefvoorstel PvdD + preadvies college)

De voorzitter:

- De nieuwe aanpak is: eerst krijgt de commissie, dan het college en tot slot de initiatiefnemer het woord.

Dhr. Dijk (SP):

- Bedankt de PvdD voor het initiatiefvoorstel, het is een goed stuk.
- De SP ziet het liefst dat de producent van afval direct betaalt bij de productie ervan.
- Jammer dat het preadvies laat zien dat het voorstel onhaalbaar is.

verslag 12 oktober

Dhr. Van der Veen (GroenLinks):

- Bedankt de PvdD voor het initiatief. Het vergt een landelijke aanpak.
- Drie andere mogelijkheden zijn: de tassenbol, een campagne en het aantrekkelijker maken van duurzame tassen.

Dhr. Van Rooij (Student en Stad):

- Het zou goed zijn dat de gewoonte om plastic tasjes af te nemen, wordt doorbroken.
- Omdat het idee van de PvdD wettelijk onmogelijk is, stemt Student en Stad er niet mee in.
- De al door het college toegepaste maatregelen steunt de fractie evenals het voorstel te kiezen voor een stevige aanpak. De tassenbol is een goed instrument.

Dhr. Spakman (PvdA):

- Het is uitstekend initiatief met goed uitzoekwerk. Helaas kan het niet worden uitgevoerd.
- Het college doet al het nodige, maar de fractie roept het college op meer te doen.

Dhr. Copinga (Stadspartij):

- Complimenten voor het initiatief. De Stadspartij is het eens met de situatieschets.
- Er moet meer gebeuren: een voorbeeld is de jutezak met mogelijk een commerciële tekst. Een reclametax op de plastic tas kan als optie worden meegenomen.

Dhr. Evenhuis (VVD):

- Eens met het voorstel en met de woordvoering van de PvdA.

Dhr. Seton (CDA):

- Het is een goed voorstel, het is goed onderbouwd.
- Het CDA heeft dezelfde conclusie als de PvdA: het voorstel kan niet kan worden uitgevoerd.
- Spreker kan zich vinden in de genuanceerde reactie van het college.

Mw. Copini (D66):

- Het is een goed voorstel. De plastic tassen moeten uit het straatbeeld verdwijnen.
- Er moet meer gebeuren dan alleen een duurzame tas met reclame. De wethouder wil het samen met de mkb-ondernemers oppakken. Hoe gaat zij dat doen?
- Aan welke andere maatregelen dan vrijwillige denkt de wethouder?

Wethouder Visscher:

- Het plastic afval is een serieus probleem. Indien maatregelen niet helpen, moet de landelijke overheid mogelijk overgaan tot een verbod van de plastic tas. De gemeente wil via de VNG de staatssecretaris daarbij steunen.
- Statiegeld is een goede maatregel, daarvoor is een landelijke actie gestart.
- De gemeente zit niet stil, de burger wordt op een vriendelijke manier benaderd. De tassenbol is samen met de ondernemers ingevoerd, maar is geen succes.
- De gemeente wil serieus in gesprek met ondernemers over het niet uitreiken van tassen.
- Samen met andere gemeenten wordt de staatssecretaris benaderd.

Mw. De Wrede (PvdD):

- Bedankt voor de steun. Het gaat om een landelijk initiatief.
- Spreker geeft uitleg over het probleem van de plastic tasjes.
- Er is meer nodig dan wat het college in het preadvies voorstelt. De PvdD wil graag een campagne "Gaat het zo mee?" die kan worden gecombineerd met een actie voor jute tassen.
- Conclusie: de PvdD trekt het initiatiefvoorstel in en komt met een nieuw voorstel.

B3. Afsluiting Westrandproject

(collegebrief 7 juli 2011)

Dhr. Van der Veen (GroenLinks):

- Spreker legt uit hoe het concept van de brede groene rivier past in het Westrandproject. De raad heeft dit al vastgelegd in de groenstructuurvisie Groene Pepers.
- De fractie betreurt dat het project zonder de brede groene rivier wordt afgerond. Waarom heeft de raad niets vernomen; het is al in februari 2011 afgesproken.
- Er is over de afronding niet met alle initiatiefnemers gesproken. Hoe komt dat?
- Er is minder belangstelling voor het project van agrarische zijde. Graag een reactie. Wat is de reden dat het project is stukgelopen?

verslag 12 oktober

- Klopt het wat initiatiefnemers zeggen, dat de brede groene rivier geen ecologische verbinding is?
- De zone langs bedrijventerrein Westpoort: spreker gaat ervan uit dat deze in zijn oorspronkelijke omvang wordt gehandhaafd. Vindt het college dat ook?

Dhr. Prummel (Stads partij):

- De fractie is het eens met GroenLinks: de stad moet de ecologische ambities handhaven. Deze verbindingzone moet er komen. Nu is sprake van een onderbroken rivier.
- De natuur en de dieren mogen niet de rekening betalen als de gemeente het moeilijk heeft met de begroting.

Mw. De Wrede (PvdD):

- De PvdD staat niet positief tegenover de herintroductie van dieren die uit hun natuurlijke omgeving worden weggehaald. Spreker verzoekt het college de herintroductie van de bever te heroverwegen.
- De gemeente onttrekt zich aan de Kaderrichtlijn Water. Hoe kan dat?
- Spreker vraagt opheldering over de realisatie van en de subsidies voor een mestvergister bij CSM.
- Kan het college de weidegang stimuleren bij bedrijven waarvoor dit niet verplicht is?

Dhr. Dijk (SP):

- Jammer dat de brede groene rivier niet kan worden gerealiseerd. Eens met GroenLinks.

Dhr. Moes (PvdA):

- Spreker sluit zich aan bij de SP met de opmerking dat bepaalde onderdelen wel worden gerealiseerd.

Wethouder Visscher:

- De wethouder legt uit dat sommige doelen zijn gerealiseerd maar dat de brede groene rivier niet tot stand komt. De wethouder somt de redenen op.
- De gemeente beslist niet alleen over de brede groene rivier.
- Feitelijk is die brede groene rivier wel gerealiseerd omdat er via de landinrichting 2500 hectare waterbergingsgebied is ingericht. Dat is vooral de reden waarom geen verdere energie in het oorspronkelijke idee wordt gestoken. Het is een robuuste ecologische verbinding richting Lauwersmeer die wat meer westwaarts ligt dan oorspronkelijk gepland.
- De zone langs Westpoort is al gerealiseerd.
- In de stuurgroep wordt bestuurlijk met de initiatiefnemers samengewerkt. In juli is een bewonersavond gehouden waar begrip bestond voor de gemaakte keuzes.
- Herintroductie otter en bever: de gemeente staat hier buiten. Er is geen collegestandpunt.

B4. Gebruik gif door de gemeente

(collegebrief 4 augustus 2011)

Mw. De Wrede (PvdD):

- De Tweede Kamer heeft een motie aangenomen waarmee roundup wordt verboden. De fractie vraagt het college het beheer zonder gif te doen.
- Het college gebruikt een bepaald insecticide waaraan bijen en hommels sterven. Is het college bereid een gifvrij alternatief te zoeken? Wat vinden andere fracties?

Dhr. Van Rooij (Student en Stad):

- De fractie is ervan overtuigd dat de gemeente verantwoord omgaat met chemische bestrijdingsmiddelen.

Dhr. Copinga (PvdA):

- De gemeente is voorzichtig genoeg in haar gifbeleid.

Dhr. Spakman (PvdA):

- De gemeente doet het goed, de stad is al terughoudend met het gebruik van gif bij onkruidbestrijding. Het gebruik wordt steeds minder.
- De gemeente moet blijven zoeken naar alternatieven. Experimenteren met volksgezondheid is echter niet goed, ook niet uit naam van dierenliefde.

Dhr. Dijk (SP):

- Is het eens met de PvdA en Student en Stad.

verslag 12 oktober

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Eerst moet naar alternatieven worden gekeken, dan naar het soort gif en als het gif dodelijk is voor bijen, moet het niet worden gebruikt.

Mw. Copini (D66):

- Tijdens het voorjaarsdebat heeft D66 een motie ingediend over een pro-bijenbeleid. De gemeente gebruikt verschillende soorten gif; in hoeverre passen die in een dergelijk beleid?

Dhr. Van der Veen (GroenLinks):

- GroenLinks sluit zich aan bij de PvdD.

Dhr. Evenhuis (VVD):

- De collegebrief ziet er goed uit. Het gifbeleid wordt verantwoord uitgevoerd, er zijn minder klachten dan tien jaar geleden toen minder gif werd gebruikt.

Dhr. Seton (CDA):

- De redenering van het college is herkenbaar. Spreker is het ermee eens onderhoudsvrij asfalt met gras aan te leggen op begraafplaatsen.
- Klopt het dat de gemeente een bepaald gif gebruikt waaraan bijen sterven? Zie de motie.

Wethouder Visscher:

- Al in 1985 is begonnen met het terugdringen van chemische middelen. Sinds 1992 wordt niets meer gebruikt. Roundup wordt zeer beperkt gebruikt.
- De gemeente zoekt steeds naar alternatieven, ook voor het middel roundup.
- Gif en bijensterfte: het in de stukken genoemde middel wordt alleen gebruikt voor het uitroeien van wespennesten. Als er een beter middel is, stopt de gemeente met het gebruik. Het gebruik van datzelfde middel in de akkerbouw is de oorzaak van bijensterfte.
- De gemeente overlegt met de georganiseerde imkers wat wel en niet kan.

Mw. De Wrede (PvdD):

- PvdD is voornemens een motie in te dienen, het punt wordt daarmee discussiestuk in de raad.

Het stuk gaat als discussiestuk naar de raad van 26 oktober 2011.

B5. Stand van zaken tramcommissie

(brief tramcommissie 28 september 2011)

De voorzitter:

- De voorzitter van de tramcommissie mevrouw Van Lente is verhinderd. Het lid van de tramcommissie mevrouw Jongman is bereid vragen te beantwoorden.

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- De aangebrachte punten zijn naar tevredenheid vertaald.

Dhr. Seton (CDA):

- Kan de brief van de heer Kamminga over Plan B aan de tramcommissie worden voorgelegd met het verzoek erop te reageren? De raad kan de reactie betrekken bij de uiteindelijke afweging.

Dhr. Luhoff (D66):

- De juridische second opinion: D66 is er voorstander van.
- Gaan de bestemmingsplannen via de commissie Ruimte en Wonen?
- De balans tussen de tramcommissie en de commissie Beheer en Verkeer: de tramcommissie zou alleen moeten werken met stukken die de commissie Beheer en Verkeer ontvangt.

Mw. Koebrugge (VVD):

- Is het eens met de vragen van de heer Luhoff.

Mw. Jongman (ChristenUnie) antwoordt als lid van de tramcommissie:

- Brief de heer Kamminga: het is prima dat de tramcommissie op bepaalde elementen reageert.
- Second opinion: dit staat al in andere stukken.
- De tramcommissie wil niet vooruitlopen op de commissie Beheer en Verkeer. Wel kan over technische vragen een opmerking worden gemaakt.

De voorzitter:

- De opmerking van de heer Luhoff: het staat de raad vrij om de tramcommissie extra opdrachten mee te geven. Dat kan bij de lijst ingekomen stukken worden aangegeven. Deze opmerking is een aanvulling op wat al in het voorstel van de tramcommissie staat.

De commissie Beheer en Verkeer stemt in met het voorstel van de tramcommissie.

verslag 12 oktober

B6. Projectofferte “Herewegviaduct, alternatievenstudie vervanging”

(raadsvoorstel 9 september 2011)

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Spreker begrijpt dat met dit voorstel wordt geanticipeerd op de komst van de tram. De ChristenUnie heeft alleen moeite met de dekking van het voorstel.
- De fractie heeft een zorg over de zin dat de gewenste duidelijkheid op gespannen voet staat met de planning van ProRail.
- Kan de breedte van de route van fietsers richting de Hereweg worden verbeterd?

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- Is blij dat de stadshistorische elementen worden behouden.
- Verzoekt om de ruimte onder het viaduct geschikt te houden voor meer openbaar vervoer in de toekomst. Een trein Amsterdam-Berlijn via Groningen moet mogelijk blijven. Graag de raad te zijner tijd informeren zodat de afweging goed kan worden gemaakt.
- Verzoekt om agendering voor de raad.

Dhr. Seton (CDA):

- Is het eens met de vraag van mevrouw Jongman over de dekking.

Wethouder Dekker:

- Dit project staat los van de tram, zonder tram was aanpassing van het viaduct ook nodig.
- De dekking: de AER is altijd de achtervang indien geen andere dekking voorhanden is.
- In de begroting is in totaal 10 miljoen voor dit project opgenomen. ProRail betaalt mee.
- De vraag van de heer Prummel: het punt is voorbarig, het is te vroeg erop te reageren.

Het voorstel gaat als discussiestuk naar de raad van 26 oktober 2011.

C1. Ingekomen stukken en stukken ter kennisname

Mw. Koebrugge (VVD):

- Verzoekt de nog niet op de lijst staande collegebrief van 30 september 2011 over de 30 km-weg Engelbert en Middelbert te agenderen voor de vergadering van november.

De commissie stelt vast dat het project al in uitvoering is en dat de uitvoering de bevoegdheid van het college is. De VVD zal haar inbreng hierop afstemmen.

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- Verzoekt de brief van 3 september 2011 van Burgerinitiatief Groningen te agenderen.

C2. Vaststelling verslag 21 september 2011

Dhr. Van Rooij (Student en Stad):

- Punt B3, Regiotram. Spreker verzoekt bij de eerste bulletpoint aan te geven dat de mensen dan zouden uitstappen bij de spoorlijn. Dat is een gevaarlijke situatie.

Het verslag wordt met deze opmerking gewijzigd vastgesteld.

De voorzitter sluit de vergadering om 19.00 uur.