

## Voorlopige agenda van de commissie Beheer en Verkeer van 16 mei 2012

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

Datum: woensdag 16 mei 2012  
Aanvang: 16:30 uur  
Locatie: Oude raadzaal  
Voorzitter: mw. H. Rademaker  
Griffier: dhr. W.T. Meijer; (050) 3677726; wolbert.meijer@groningen.nl

Opening

### A Algemeen deel

A1. Mededelingen

A2. Vaststelling agenda

A3. Lange-termijnagenda en lijst toezeggingen, initiatiefvoorstellen en moties

**Bijlage - LTA B&V 16 mei** (pdf)

**Bijlage - tim-lijst B&V 16 mei** (pdf)

A4. Conformstukken

a. Aanvraag plankostenkrediet busbaan P+R Europapark - UMCG

NB: WORDT WAARSCHIJNLIJK AGENDAPUNT B4

**Raadsvoorstel - Aanvraag plankostenkrediet busbaan P+R Europapark - UMCG** (pdf)

b. Kredietaanvraag fietspad Noordelijke Ringweg, onderdeel Cortingborg - Iepenlaan

**Raadsvoorstel - Kredietaanvraag fietspad Noordelijke Ringweg, onderdeel Cortingborg - Iepenlaan** (pdf)

A5. Rondvraag

### B Inhoudelijk deel

B1. Staat V 2011

**Collegebrief - Staat V 2011.** (pdf)

**Bijlage - Staat V** (pdf)

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 16 mei 2012

- B2. Parkeerplan Grunobuurt  
**Collegebrief - parkeerplan Grunobuurt** (pdf)
- B3. Nadenken over Grote Markt  
(brief Nationale Bond van Kermisbedrijfhouders-BOVAK d.d. 27 februari 2012)  
Op verzoek van Stadspartij  
**Ingekomen stukken - brief Kermisbond** (pdf)  
**Bijlage - Bespreekpunten Stadspartij bij B3** (pdf)

### C Huishoudelijk deel

- C1. Ingekomen stukken  
**Ingekomen stukken B&V 16 mei** (pdf)
- C2. Vaststelling verslagen 11 en 18 april (2x) jl.  
**B&V verslag 11 april** (pdf)  
**B&V verslag 18 april** (pdf)  
**verslag expertmeeting B&V 18 april** (pdf)

Sluiting

.  
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 B&V 16 mei

LANGE-TERMIJNAGENDA RAAD (nieuwe onderwerpen in blauw)				per 3 mei 2012		
nr	dd	cie	onderwerp	portefeuille	dienst	opmerkingen
4	14-mrt-12	B&V	Bestemmingsplan tracédelen 1 en 2 Regio Triam	De Vries	RO/EZ	
8	11-apr-12	B&V	Stand van zaken ontwikkelingen warenmarkt	Visscher	MD	afhankelijk van brede discussie Grote Markt
9	11-apr-12	B&V	Evaluatie ontsnipperingsprojecten	Visscher	MD	
22	16-mei-12	B&V	Voorstel over oplossing probleem Gerrit Krolbrug	Dekker	RO/EZ	
23	16-mei-12	B&V	Beleidsnota gehandicaptenparkeren	Dekker	RO/EZ	
24	16-mei-12	B&V	Parkeerplan Grunobuurt	Dekker	RO/EZ	
25	16-mei-12	B&V	Ruimte voor de binnenstad (def. ontwerp)	Dekker	RO/EZ	uit weth.brief 1-6-2011
26	16-mei-12	B&V	Visie op de ondergrond	Dekker	MD	zie brief 26-8-10
27	16-mei-12	B&V	p.v.a. Bereikbaarheid Stad	Dekker	RO/EZ	
28	16-mei-12	B&V	Parkeerautomaten/Implementatie Card Only	Dekker	RO/EZ	
29	16-mei-12	B&V	Warmtevisie	Dekker	RO/EZ	zie motiebrief 1 december 2011
30	16-mei-12	B&V	Evaluatie groenparticipatie	Visscher	MD	
46	14-jun-12	B&V	Uitvoering 2e fase RegioTram (o.a. fasering aanpak van de verschillende corridors), doorrijden in de regio	Dekker	RO/EZ	uit weth.brief 1-6-2011
47	14-jun-12	B&V	Voorstel inrichting Nwe Ebdingestraat inclusief groen	Visscher	MD	
48	14-jun-12	B&V	Busdoorstroming Europaweg: uitvoeringskrediet	Dekker	RO/EZ	is integraal onderdeel van plannen m.b.t. Griffieweg/VRI's
49	14-jun-12	B&V	Inventarisatiestudie naar beschikbaarheid van groene grondstoffen en verwerkingsmethode	Dekker	RO/EZ	zie motiebrief 1 december 2011
50	14-jun-12	B&V	Actualisatie van de parkeernota	Dekker	RO/EZ	
51	14-jun-12	B&V	Afsluiting project Westrand	Visscher	MD	
52	14-jun-12	B&V	Nadere voorstellen m.b.t. OV-bureau (bezuinigingen)	Dekker	RO/EZ	
70	11-jul-12	B&V	Besluitvorming aanbesteding spoorlijn Groningen-Heerenveen	Dekker	RO/EZ	
71	11-jul-12	B&V	Aanvullende plankostenkrediet Aanpak Ring Zuid	Dekker	RO/EZ	
72	11-jul-12	B&V	Toegankelijke bushaltes	Dekker	RO/EZ	na vinden alternatieve dekking (weth.memo 12-9-11)
73	11-jul-12	B&V	Nota over DRIS	Dekker	RO/EZ	
74	11-jul-12	B&V	Bruilweering (riolering/aanpak openbare ruimte)	Visscher	MD	
75	11-jul-12	B&V	Voortgang onderzoek wegwerpdraagtasjes	Visscher	MD	
85	12-sep-12	B&V	Sontwegbrug: vastst. def. ontwerp en second opinion	Dekker	RO/EZ	
86	12-sep-12	B&V	Oostelijke Ringweg: bestemmingsplan Beiljum Noord	Dekker	RO/EZ	
87	12-sep-12	B&V	Veilige schoolomgeving	Dekker	RO/EZ	
88	12-sep-12	B&V	Parkeerplan Helperplein	Dekker	RO/EZ	
89	12-sep-12	B&V	Resultaten van de verkenning PRIS	Dekker	RO/EZ	
90	12-sep-12	B&V	Rekening/begroting ARCG	Visscher	MD	
91	12-sep-12	B&V	Onderzoek Kinderkermis	Visscher	MD	
92	12-sep-12	B&V	Uitwerking pluspakket 'parkeren in perspectief'	Dekker	RO/EZ	
93	12-sep-12	B&V	Discussienotitie koerswijziging parkeernormen	Dekker	RO/EZ	
98	10-okt-12	B&V	Parkeerplan Oranjebuurt en Noorderplantsoenbuurt	Dekker	RO/EZ	
99	10-okt-12	B&V	VGR Wonen op het water/diepenring Noorderhaven	Visscher	MD	

## Bijlage - LTA B&V 16 mei

nr	dd	cle	onderwerp	portefeuille	dienst	opmerkingen
113		F&V/W&I/ O&W/R& W/B&V	Begroting 2013	Dekker	BD	
121	7-nov-12	B&V	Boomeffectanalyse Groningerweg/Beijum-Noord	Dekker	RO/EZ	
122	21-nov-12	B&V	Raadsvoorstel op basis van plan en prijs geselecteerde inschrijver RT	Dekker	RO/EZ	
123	21-nov-12	B&V	Vrijgeven krediet definitieve gunning RegioTram	Dekker		
125	1-dec-12	B&V	Dynamisch VerkeersManagement (DVM): plan van aanpak	Dekker	RO/EZ	
140	12-dec-12	B&V	Water en rioleringsplan 2013-2017	Visscher	MD	
141	12-dec-12	B&V	Voortgang proef geluidsnormen bastonen	Visscher	MD	
142	12-dec-12	B&V	Voorontwerp actieplan Geluid op de kaart	Dekker		
143	1-jan-13	B&V	Parkeerplan Oosterpark/Korrewegwijk	Dekker	RO/EZ	
147	1-apr-13	B&V	Boomeffectanalyse Meedenpad	Dekker	RO/EZ	
149	1-mei-13	B&V	Vaststelling actieplan Geluid op de kaart	Dekker		
150	PM	B&V	Beantwoording motie Meatfree Monday	Visscher	MD	afhankelijk van reorganisatie catering



## Bijlage - tim-lijst B&V 16 mei

### Lijst toezeggingen, initiatiefvoorstellen en moties

Raadscommissie Beheer en Verkeer 16 mei 2012

#### Toezeggingen

Nr	Datum Collegelid Dienst	Agendapunt	Verzoek van	Toezeggingen	Opmerkingen
1.	16-03-11 Dekker (RO/EZ)	B4: Nota "P+R" Groningen		<ul style="list-style-type: none"> <li>De wethouder zegt t.z.t. terug te komen op "een regionale vervoers-autoriteit" (stad betaalt voorzieningen en revenuen gaan naar het OV-bureau).</li> </ul>	
2.	13-04-11 Visscher (MD)	A5: Rondvraag	Stadspartij	<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>Wordt in de eerstvolgende commissievergadering op teruggekomen (18/5).</li> </ul>	<p>Mededeling weth. 18/5: VvAH beraadt zich op versnellingsvoorstel. Collegebrief 15/12/11: titistel, zie LTA</p>
3.	13-04-11 Dekker (RO/EZ)	B2: Station Europapark	GroenLinks	<ul style="list-style-type: none"> <li>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;</li> <li>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);</li> </ul>	
4.	13-04-11 Dekker (RO/EZ)	C1: Ingekomen stukken, BOB-brief Gerrit Krol-brug (no. 3 'overige stukken')	GroenLinks	<ul style="list-style-type: none"> <li>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).</li> </ul>	<p>LTA-brief 1/12/11: medio januari volgt voorstel over oplossing Gerrit Krolbrug LTA-brief 23/12/11: wordt een maand later</p>
5.	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"> <li>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.</li> </ul>	<p>LTA-brief 1/12/11: aangesmeden punt komt begin volgend jaar terug LTA-brief 28/2/12: binnenkort volgt brief</p>

## Bijlage - tim-lijst B&V 16 mei

6.	21-09-11 Dekker (RO/EZ)	B2, VO tracédelen 3 en 4 incl. in-spraakrapport en aanpassingen tracédelen 1 en 2		<ul style="list-style-type: none"> <li>Wethouder Dekker zegt n.a.v. een vraag van inspreker Koetje toe dat zodra er verder nagedacht zal gaan worden over de auto-ontsluiting over de Oosterhamrikade of over de busbaan zijn suggestie van een 'afsluitbare dam' mee te zullen nemen in de afweging.</li> </ul>		
7.	21-09-11 Schroor (RO/EZ)	W&I: Revitalisering Verl. Hereweg		<ul style="list-style-type: none"> <li>Wethouder zegt toe binnen 2 weken een brief te sturen naar het bewonerscomité waarin zij geïnformeerd zullen worden over planning en vervolgfase en evt. forum of informatieavond</li> </ul>	Op verzoek van wethouder verhuist van W&I naar B&V	
8.	27-10-11 Dekker (RO/EZ)	Begroting		<ul style="list-style-type: none"> <li>Komt begin volgend jaar met memo over aansluiting stedelijk netwerk op zuidelijke ringweg</li> </ul>		
9.	20-12-11 Dekker (RO/EZ)	Regiotram		<ul style="list-style-type: none"> <li>Komt zeker terug bij commissie cq tramcommissie mocht er onverhoopt nog een consortium afhaken, om te overleggen wat dan te doen staat</li> </ul>		
10.	20-12-11 Dekker (RO/EZ)	Id		<ul style="list-style-type: none"> <li>Komt terug op de vraag van de VVD over de brugbediening Herewegbrug.</li> </ul>		
11.	17-01-12 Dekker (RO/EZ)	RegioTram		<ul style="list-style-type: none"> <li>Komt na elke presentatie over tramzaken in kader van aanbesteding met brief aan commissie die in vergadering kan worden besproken</li> </ul>		
12.	18-01-12 Dekker (RO/EZ)	Zuidelijke Ringweg	CU	<ul style="list-style-type: none"> <li>Komt terug op vraag m.b.t. gezondheidseffectscreening m.b.t. Zuidelijke Ringweg</li> </ul>	Zie brief op lijst ingekomen stukken	
13.	25-01-12 raad Visscher (MD)	Graf in Stad		<ul style="list-style-type: none"> <li>Uitkomst onderzoek begraafplaats Noorddijk: uiterlijk in oktober.</li> </ul>		
14.	08-02-12 Dekker (RO/EZ)	Sleutelrapportages	PvdA	<ul style="list-style-type: none"> <li>Als vertraging bij verwerving gronden Berlageknoop ook leidt tot vertraging Sontbrug informeert wethouder daarover schriftelijk</li> </ul>		
15.	08-02-12 Visscher (MD)	Dierenwelzijn	PvdD	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informatie op de website m.b.t. visvergunning wordt aangepast/uitgebreid</li> </ul>		

## Bijlage - tim-lijst B&V 16 mei

16.	15-02-12 Dekker (RO/EZ)	Mededelingen		<ul style="list-style-type: none"> <li>Als er iets verandert in de situatie tussen gemeente en RuG inzake tram/Zernike komt wethouder bij commissie terug</li> </ul>	
17.	15-02-12 Dekker (RO/EZ)	Fietspad G.Markt		<ul style="list-style-type: none"> <li>M.b.t. fietspad Grote Markt staat alleen vast dat hij niet langs de oostzijde komt, verder is elke optie nog bespreekbaar in het kader van de nieuwe plannen m.b.t. de Grote Markt</li> </ul>	
18.	14-03-12 Dekker (RO/EZ)	Rondvraag	PvdA	<ul style="list-style-type: none"> <li>Komt terug op uitkomst gesprekken met Gelkingestraat inz. experimenten binnenstad</li> </ul>	
19.	14-03-12 Visscher (MD)	Rondvraag	PvdA	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zal in een brief toelichting hoe de handhaving van het hondenbeleid in de praktijk is geregeld</li> </ul>	11-04: komt binnen 14 dagen
20.	14-03-12 Visscher (MD)	Rondvraag	GL	<ul style="list-style-type: none"> <li>Komt terug op klachten marktkooplui inzake communicatie rond evenement Radio 538 / Warchild</li> </ul>	
21.	21-03-12 Dekker (RO/EZ)	Sleutelprojecten	PvdD	<ul style="list-style-type: none"> <li>Komt schriftelijk terug op vragen van PvdD m.b.t. sleutelrapportages                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Kunnen plannen m.b.t. OV en flora/fauna Meerstad in gevaar komen doordat nog niet alle gronden verworven zijn?</li> <li>Wat is stand van zaken m.b.t. motie fietstoegang traverse stationsgebied?</li> <li>Is bij bemaling bij station Europapark rekening gehouden met gevolgen voor flora en fauna?</li> <li>In hoeverre gewerkt aan oplossing problemen trillingen / electromagn. straling tram en invloed daarvan op gevoelige apparatuur Zernike en UMCG?</li> </ul> </li> </ul>	Deze vragen zijn beantwoord in de wethoudersbrief 'lange termijn agenda en lijst moties en toezeggingen april' d.d. 2 april 2012
22.	21-03-12 Dekker (RO/EZ)	Regiotram		<ul style="list-style-type: none"> <li>Doet commissie de criteria toekomen m.b.t. evt. bezuinigingen OV-bureau die het DB al heeft vastgesteld</li> </ul>	Gehonoreerd bij collegebrief 'Uitgangspunten dienstregeling 2013' d.d. 5 april 2012
23.	21-03-12 Dekker (RO/EZ)	Regiotram	GL	<ul style="list-style-type: none"> <li>Komt met schriftelijke reactie op vraag over risicoinvestering van 150.000 euro m.b.t. ondergrondse infrastructuur in relatie tot milieunenoverschrijding in dezen bij project Edinburgh</li> </ul>	Beantwoord in weth.brief 'lange termijn agenda en lijst moties en toezeggingen april' d.d. 2 april 2012

## Bijlage - tim-lijst B&V 16 mei

24.	28-03-12 Raad Dekker (RO/EZ)	Parkeren		<ul style="list-style-type: none"> <li>• College komt met een notitie Risicoafbakening bij parkeergarages.</li> </ul>	
25.	11-04-12 Visser (RO/EZ)	BORG	CU	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Komt terug op vraag inzake kwaliteit herstraten opengehaalde stoepen</li> </ul>	
26.	11-04-12 Dekker (RO/EZ)	Rondvraag	PvdA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Checkt signaal m.b.t. fietsparkeren Oude Ebbingestraat nabij Godet Walter</li> </ul>	
27.	11-04-12 Dekker (RO/EZ)	Weg met de herrie	PvdA / S&S	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Checkt of term 'herriedagen' nog op website voorkomt, zo ja dan wordt die verwijderd</li> </ul>	
28.	11-04-12 Dekker (RO/EZ)	Snelheidsdisplays	Stadspartij	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Commissie krijgt voor de zomer een overzicht van de locaties waar nieuwe snelheidsdisplays worden geplaatst</li> </ul>	

## Bijlage - tim-lijst B&V 16 mei

### Initiatiefvoorstellen (v.a. 2009)

Nr.	Datum college/dienst	Indiener(s)	Titel en dictum	Opmerkingen
1.	2010-10-20 Visscher (RO/EZ)	GL	<p><b>Park Selwerd</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>in te stemmen met de herinrichting van het park Selwerd volgens bovengenoemde lijn</li> <li>het park Selwerd op te nemen in het eerstvolgende programma ecologisch beheer</li> <li>te onderzoeken of er budget beschikbaar gesteld kan worden, bijv. uit het budget voor de SES-gebieden</li> <li>een voorstel uit te werken in overleg met de bewoners binnen zes maanden dit voorstel voor de herinrichting van park Selwerd voor te leggen aan de raad, met inachtneming van het bovenstaande</li> </ol>	<p><i>schriftelijke reactie college:</i> (preadvies 15/10/10) voorgang 10/03/11 en 13/10/11</p> <p><i>bespreking in commissie:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>??</li> </ul> <p><i>Conclusie: uitvoering nog gaande, afronding eind 2012?</i></p>
5.	2011-11-30 Visscher (MD)	D66	<p><b>Kinderkermis Ossemarkt – Guyotplein</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>te onderzoeken in hoeverre het haalbaar is om tijdens de Meikermis naast het kinderkermis op de Grote Markt ook extra kinderattracties te plaatsen op de Ossemarkt als aanvulling op de huidige familiekermis, en deze kermis uit te breiden met het Guyotplein, met speciale aandacht voor de financiële en veiligheidsaspecten</li> <li>in het kader van dit onderzoek tijdens de Meikermis 2012 bij wijze van pilot, het Guyotplein bij de kermis Ossemarkt te betrekken als locatie voor kleine (traditionele) attracties en passende culturele activiteiten</li> <li>de uitkomsten van hierboven genoemd onderzoek en pilot aan de raad aan te bieden voor de behandeling van de begroting 2013, inclusief een voorstel over het al dan niet definitief maken van de opzet met extra kinderattracties op de Ossemarkt-Guyotplein</li> </ol>	<p><i>schriftelijke reactie college:</i> (preadvies: 03/11/11)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>??</li> </ul> <p><i>bespreking in commissie:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>??</li> </ul> <p><i>Conclusie: nog niet afgehandeld</i></p>
6.	2011-12-21 Visscher (MD)	PvdD	<p><b>Einde gratis draagtas</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>een onderzoek te verrichten naar de mogelijkheden om het verbruik van wegworp draagtassen in de gemeente terug te dringen en de uitkomsten van dit onderzoek voor te leggen aan de raad</li> </ol>	<p><i>schriftelijke reactie college:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>??</li> </ul> <p><i>bespreking in commissie:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>??</li> </ul> <p><i>Conclusie: nog niet afgehandeld</i></p>

## Bijlage - tim-lijst B&V 16 mei

### Moties

Nr	Datum Collegelid dienst	Agendapunt / onderwerp	Indiener(s)	Moties	Opmerkingen
1.	11-11-09 Dekker (MD)	Begroting		<p>Motie: <b>Klimaatop</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul> <p>Motie: <b>Windmolens</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ul>	<p>Cie. 18/112: wethouder treedt in overleg met indieners</p>
2.	11-11-09 Dekker (MD)	Begroting		<p>Motie: <b>“Meatfree Monday”</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Een voorstel voor de Groningse Meatfree Monday-campagne voor te leggen aan de gemeenteraad.</li> </ul>	<p>Motiebrief 7 oktober: onderzoek is gaande, wrschl. dit jaar voorstel van werkgroep Stadsvoedsel Afhankelijk van reorganisatie catering, zie LTA</p>
3.	29-06-11 Visscher (RO/EZ)	Voorjaarsdebat 2011	Hoofdelijke stemming: 21 voor, 17 tegen		
4.	20-07-11 Dekker (RO/EZ)	Voorkeursalter- natief Stations- gebied	Allen minus CDA	<p>Motie: <b>“Fietsoegang traverse”</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>de toegankelijkheid van het fietsverkeer van de stationstraverse nog niet uit te sluiten;</li> <li>de mogelijkheden van de doorgaande fietsverbinding over de traverse nader te onderzoeken en de raad over de resultaten te informeren.</li> </ul>	<p>Zie ook sleutelrapportage mei-augustus</p>
5.	28-09-11 Dekker (RO/EZ)	Conceptprogr. Binnenstad	Stadspartij	<p>Motie Oosterstraat terug op de kaart</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>in het definitieve programma voorstellen te doen die het bezoek aan de Oosterstraat weer zullen bevorderen</li> </ul>	

## Bijlage - tim-lijst B&V 16 mei

6.	9-11-11 Dekker (RO/EZ)	Begroting	Stadspartij, CU, PvdD, S&S	Motie Duurzame sportaccommodaties een voorstel en tijdspad uit te werken voor het overstappen op ledverlichting (voor sportzalen)	<i>Brief moties 1/12: Komt terug in voorjaarsbrief 2012</i>
7.	9-11-11 Dekker (RO/EZ)	Begroting	D66, GL, PvdA, SP	Motie Bereikbaarheidsplan voor april 2012 een plan van aanpak voor te leggen aan de raad voor een bereidbare stad	<i>Voor april 2012 Brief moties 1/12: wordt toegezegd Wordt mei, zie LTA</i>
8.	9-11-11 Visscher (RO/EZ)	Begroting	D66, CU, GL, PvdA	Motie Extra impulsen voor Groen Gas uit afval • een plan op te stellen, i.s.m. Energy Valley, om zoveel mogelijk GFT-afval en andere organische afvalstromen aan te bieden aan Attero en de SuikerUnie om hieruit groen gas te winnen en dit vervolgens aan te bieden aan de gebruikers in de gemeente Groningen • hierbij berekenen welke kostenbesparing dit voor gebruikers op kan leveren • onderzoeken in hoeverre lokaal duurzaam energiebedrijf partner kan zijn • vóór 1 mei plan bij raad	<i>Voor 1 mei 2012 Brief moties 1/12: in mei 2012 komt inventarisatiestudie naar beschikbaarheid groene grondstoffen en verwerkingsmethode</i>
9.	9-11-11 Visscher (RO/EZ)	Begroting	GL, CDA, CU, SP, PvdD, D66, Stadspartij, PvdA	Motie Meer groen in de Nieuwe Ebbingestraat • in overleg met ondernemers en betrokkenen een onderzoek doen naar mogelijkheden voor toevoegen van groen aan Nwe Ebbingestraat en de raad hierover te rapporteren in mei 2012	<i>Mei 2012 Brief moties 1/12: uiterlijk mei 2012 voorstel voor inrichting incl. groen Zie LTA</i>
10.	9-11-11 Dekker (RO/EZ)	Begroting	PvdD, CDA, CU	Motie Warme Stad • onderzoek te laten uitvoeren naar mogelijkheden voor opvang van warmte, geproduceerd door andere bedrijven in de stad dan alleen het UMCG en de Suikerfabriek en dit zsm terug te koppelen naar de raad	<i>Brief moties 1/12: warmtevisie kan in voorjaar 2012 worden besproken</i>
11.	21-12-11 Dekker (RO/EZ)	Fietsparkeren Stattonsgebied	S&S, GL	Motie Fietsenstallingen Werkmanbrug • een voorstel tot uitbreiding fietsenstallingen mbt locatie Werkmanbrug en kade hieromheen uit te werken en in februari voor te leggen aan raad	<i>Februari 2012 LTA-brief 28/2: febr. lukt niet, mei volgt voorstel Cie. 11/4: wordt later</i>

## Bijlage - tim-lijst B&V 16 mei

12.	25-01-12 Visscher (RO/EZ)	Begraven	PvdA, CU, CDA, S&S, VVD, Stadsp.	<p>Motie Van urn tot graf</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• een onderzoek uit te voeren naar de mogelijkheid een direct verbindingspad te maken tussen het crematorium en de begraafplaats Selwerdthof voor voetgangers, fietsers en incidenteel gemotoriseerd verkeer (rouwauto's, catering) en de uitkomsten van het onderzoek voor het zomerreces aan de raad voor te leggen</li> </ul>	<i>Juli 2012</i>
13.	22-02-12 Visscher (RO/EZ)	Vreemd aan de orde	CU	<p>Motie Uitbreiding statiegeldregeling</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• een dringend beroep te doen op de regering om al het mogelijke te doen om een uitbreiding van het statiegeldsysteem met kleine plastic flesjes en blikjes mogelijk te maken, en het college te verzoeken deze motie te zenden aan de regering, met afschriften aan de 2<sup>e</sup> en 1<sup>e</sup> Kamer der Staten-Generaal</li> </ul>	
14.	28-03-12 Dekker (RO/EZ)	Parkeren met Perspectief	PvdA, SP, CU, GL, S&S, PvdD	<p>Motie Parkeerimpuls garages</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Actief werk te maken van acquisitie van (collectieve) huurovereenkomsten voor het parkeren in parkeergarages door buurtbewoners</li> <li>• Dit te ondersteunen door bij wijze van experiment het prijsverschil tussen straatparkeren en garage-parkeren te verkleinen en het parkeren op straat in de nabijheid van de garages relatief minder aantrekkelijk te maken</li> <li>• De raad over de resultaten te informeren bij het jaarverslag parkeerbedrijf 2012</li> </ul>	



## Raadsvoorstel - Aanvraag plankostenkrediet busbaan P+R Europapark - UMCG

### Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering 30-05-2012

Raadscommissie B&V

Datum raadscommissie 16-05-2012

Publiciteit Persconferentie PC

Bijlagen div. (visietrommel)

Registratienr. RO12.2977882

Datum B&W besluit 24-04-2012

Portefeuillehouder Karin Dekker

Steller H.P. Nienhuis/M. van Maanen

Telefoon 367 81 11

E-mail hennie2r@groningen.nl

### Onderwerp

Aanvraag plankostenkrediet busbaan P+R Europapark - UMCG

### Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. het ontwerp busbaan P+R Europapark - UMCG vast te stellen;
- II. de exploitatiebegroting busbaan P+R Europapark - UMCG vast te stellen en de totale kosten te bepalen op € 5.430.000,--;
- III. voor het project busbaan P+R Europapark - UMCG een plankostenkrediet van € 350.000,-- beschikbaar te stellen;
- IV. het plankostenkrediet te dekken uit Regio Specifiek Pakket (RSP);
- V. het beschikbaar gestelde budget voor planontwikkeling ad € 150.000,-- (bij raadsbesluit 6h d.d. 28-09-2011) te laten vervallen en de kosten dekken uit de onder punt IV genoemde dekkingsbron;
- VI. de gemeentebegroting 2012 dienovereenkomstig te wijzigen.

## Raadsvoorstel - Aanvraag plankostenkrediet busbaan P+R Europapark - UMCG

- 2 -

### Publiekssamenvatting

---

Om de busdoorstroming tussen de P+R Europapark en het UMCG te verbeteren is het noodzakelijk een nieuwe busbaan op de Europaweg (P+R Europapark) en de Petrus Campersingel (UMCG) aan te leggen. Een deel van die busbaan bestaat al, richting stad-in. Maar voor een vlotte en betrouwbare verbinding is meer nodig; een snelle en betrouwbare busverbinding in beide richtingen vanaf P+R Europapark tot aan het UMCG, die de kruisingen Sontweg/Griffeweg en het Damsterdiep passeert. Voor deze busbaan is het nodig om een deel van het tracé te herprofilen waarbij sommige delen van de Europaweg en Petrus Campersingel breder worden gemaakt of worden aangepast. Door middel van dit voorstel worden de financiële middelen, die nodig zijn om het ontwerp uitvoeringsgereed (besteksgereed maken en afstemming overleg belanghebbenden en aanpalende projecten) te maken, beschikbaar gesteld.

### Voorgesteld besluit

---

De raad besluit:

- I. het ontwerp busbaan P+R Europapark - UMCG vast te stellen;
- II. de exploitatiebegroting busbaan P+R Europapark - UMCG vast te stellen en de totale kosten te bepalen op € 5.430.000,-;
- III. voor het project busbaan P+R Europapark - UMCG een plankostenkrediet van € 350.000,- beschikbaar te stellen;
- IV. het plankostenkrediet te dekken uit Regio Specifiek Pakket (RSP);
- V. het beschikbaar gestelde budget voor planontwikkeling ad € 150.000,- (bij raadsbesluit 6h d.d. 28-09-2011) te laten vervallen en de kosten dekken uit de onder punt IV genoemde dekkingsbron;
- VI. de gemeentebegroting 2012 dienovereenkomstig te wijzigen.

### Inleiding

---

Op 27 januari 2010 heeft uw raad de parkeernota "Parkeren in de stad; duurzaam bereikbaar" vastgesteld. Hierin is de aanleg van een busbaan vanaf P+R Europapark naar het UMCG via de Europaweg aangekondigd. De directe aansluiting vanaf het P+R Europapark is voorwaardenscheppend voor de busbaan via de Europaweg. Aan deze directe aansluiting wordt momenteel gewerkt. Een deel van de skivijver is hiervoor inmiddels gedempt en oplevering wordt in het najaar van 2012 verwacht. De route van de nieuwe busverbinding vanaf P+R Europapark via de Europaweg naar het UMCG is een streng van kruisingen, de verkeersdruk is hoog en er is veel congestie. Om tot maatregelen met een maximaal effect te komen was beter zicht op de kern van de busdoorstromingsproblematiek op dit traject noodzakelijk. Daarom heeft ingenieursbureau Witteveen+Bos in 2011 een verkennend onderzoek uitgevoerd. Zij hebben diverse scenario's onderzocht en maatregel voorgesteld welke grotendeels overeenkomt met het voorliggende ontwerp.

- 3 -



Figuur 1. Projectgebied

Uit dit verkennend onderzoek bleek dat vooral op het weggedeelte tussen het Damsterdiep en de Zuidelijke Ringweg waar geen vrije busvoorziening aanwezig is, de bus vertraging oploopt. De bus staat hier in dezelfde file als de auto en kan pas in meerdere cycli de kruising passeren. De bus staat dus in een wachtrij die niet in één keer met een periode van groen licht verwerkt kan worden. Met een afzonderlijke busstrook/busbaan is relatief veel tijdswinst te behalen, omdat de bussen dan vooraan in de wachtrij wordt gezet en altijd binnen één cyclusperiode van de verkeerslichten kunnen worden afgewikkeld.

#### Beoogd resultaat

Het resultaat van het project is een kwalitatief hoogwaardige busverbinding tussen P+R Europapark en het UMCG. Dit is een busbaan die zowel een snelle reistijd als een betrouwbare reistijd heeft. Onder betrouwbaarheid verstaan we geen tot weinig beïnvloeding van de reistijden van het openbaar vervoer door filevorming van het overige verkeer.

De doelen die worden bereikt met deze oplossing zijn:

- verbetering doorstroming (snelheid en betrouwbaarheid) openbaar vervoer Europaweg;
- stimulering gebruik P+R Europapark en openbaar vervoer, voor o.a. bezoekers UMCG en binnenstad;
- bewerkstelligen van vlotte busverbinding tussen toekomstig Station Europapark met UMCG;
- kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer heeft geen of beperkte consequenties voor de afwikkeling van het overige verkeer.

#### Kader

Op 27 januari 2010 heeft uw raad de parkeernota "Parkeren in de stad; duurzaam bereikbaar" vastgesteld. Hierin is de aanleg van een busbaan vanaf P+R Europapark naar het UMCG via de Europaweg aangekondigd. Daarna heeft het onderzoek naar de mogelijkheden van de busbaan plaatsgevonden, waaruit bleek dat hiervoor een verbetering mogelijk is. Vervolgens heeft uw raad middels een projectofferte op 28 september 2011, bij raadsbesluit 6h, een budget voor planvoorbereiding van € 150.000,- beschikbaar gesteld. Dit budget is gebruikt voor de benodigde plankosten, waaronder de uitwerking van het ontwerp en diverse onderzoeken (verkeerssimulatie, geluid- en fijnstofonderzoek, Boom Effect Analyse, etc.).



- 4 -

### Argumenten/afwegingen

De Europaweg is dé entree waar het publiek haar eerste indruk krijgt van de stad Groningen. De uitstraling van de weg is dan ook belangrijk. Om te voorkomen dat er straks alleen maar ruimte is voor asfalt is het van belang dat er bij de inrichting rekening wordt gehouden met de gehele aankleding van de weg. Op basis van dit gegeven is er niet alleen aandacht besteed aan de uitstraling van enkel de "busbaan" maar is er een integraal ontwerp gemaakt voor het gehele beeld van de weg. Daarom is binnen dit project ook het uitgangspunt gehanteerd dat het huidige groen niet wordt aangetast en waar het toch nodig is gecompenseerd. Naast het groen is het de bebouwing, de reclame en de verlichting die de sfeer en de uitstraling bepalen.

### Integraal ontwerp.

Het ontwerp is in verschillende ontwerpdelen te beschrijven. In bijlage "Hoogwaardige busbaan P+R Europapark – UMCG d.d. 8 maart 2012" wordt uitgebreid ingegaan op de verschillende tracédelen, de materialisatie en de bushaltes.



Figuur 2. Ontwerp

Voor de verbetering van de busdoorstroming is het deels niet nodig en deels niet mogelijk een vrije busvoorziening langs het gehele traject tussen P+R Europapark en Hanzeplein (UMCG) aan te leggen:

- tussen het Europapark en de Zuidelijke Ringweg ondervinden bussen geen congestie en biedt het Europaplein voldoende ruimte. De verkeersbelasting van de oude A7 na de opening van het Euvelgunnetracé is fors gedaald. Wel krijgt het Europaplein voor de bus in noordelijke richting een eigen voorsorteerstrook, zodat de nieuwe busbaan vlot en veilig bereikt kan worden. Dit kost overigens geen extra ruimte, omdat daarvoor een bestaand voorsorteevak kan worden opgeofferd zonder dat dit ten koste gaat van de afwikkelingskwaliteit van het overige verkeer;
- op de Petrus Campersingel in noordelijke richting is onvoldoende ruimte voor een vrije busvoorziening;
- op de Petrus Campersingel in zuidelijke richting vanaf het Hanzeplein wordt niet over het gehele traject een busstrook aangelegd. Deze busstrook begint halverwege, zodat de huidige vrije rechtsaffer vanaf het Hanzeplein kan blijven functioneren en het overige gemotoriseerde verkeer op de middelste rijstrook kan invoegen, waarna de bus via een eigen rijstrook tot aan de stopstreep van de kruising met het Damsterdiep vrij kan doorrijden. Ook hier ontbreekt de ruimte om een extra rijstrook toe te voegen;
- op de Oosterhavenbrug in zuidelijke richting is onvoldoende ruimte voor een vrije busvoorziening. Dit wordt opgelost omdat de busbaan een voorstart krijgt en de bus daardoor voor de auto's uitrijdt. Daarnaast is de terugslag op het traject niet van dien aard dat files zich van kruispunt tot kruispunt vormen.

- 5 -

Om de realisatie van de busbaan mogelijk te maken is het noodzakelijk om tussen het Europaplein en het Damsterdiep het hele wegtracé te herprofileren.

Belangrijk onderdeel binnen het ontwerp is de afwikkelingscapaciteit van de afzonderlijke kruisingen, waarbij de kruisingen met de Sontweg en Damsterdiep het meest kritiek zijn. Beide kruisingen zijn in de huidige situatie (zeker na volledige openstelling van het Damsterdiep in verband met de bouw van de P-garage Damsterdiep) overbelast, terwijl op het Europaplein nog restcapaciteit aanwezig is. Dit heeft ertoe geleid dat aan de meeste kruisingen fysieke ruimte voor de bus is toegevoegd en dat de huidige rijstrookindeling op de kruisingen voor het autoverkeer zoveel mogelijk is gehandhaafd. Daarnaast werden de mogelijkheden van het ontwerp veelal beperkt door de fysieke inpassing en/of onacceptabele kosten voor de eventuele verruiming van het profiel, bijvoorbeeld de verbreding van de Oosterhavenbrug. Voorts is de huidige fietsstructuur volledig in takt gebleven.

#### *Verkeersafwikkeling.*

Zoals eerder is vermeld, geldt als uitgangspunt dat de gewenste verbetering van de doorstroming voor het openbaar vervoer geen of slechts beperkte effecten heeft op de verkeersafwikkeling van de overige verkeersdeelnemers. Daarom zijn de effecten van het ontwerp op de verkeersafwikkeling met behulp van een dynamische simulatie getoetst. Hierbij zijn zowel de ochtend- als avondspitsperiode gesimuleerd op een gemiddelde werkdag in het jaar 2015, waarbij rekening is gehouden met de realisatie van de parkeergarage Damsterdiep en de realisatie van de wegverbinding tussen Driebond en Europaweg met daarin de Sontbrug. Voor deze simulatie is gebruik gemaakt van onlangs verkregen telgegevens (visuele kruispunttellingen, juni 2011) die opgehoogd en gecorrigeerd zijn naar de verwachte situatie in 2015.

Uit de toets blijkt dat de verkeersafwikkeling voor het autoverkeer in 2015 net zo kritisch blijft als het nu is. Daarmee voldoet het ontwerp wel aan het gestelde uitgangspunt dat de gewenste verbetering voor het openbaar vervoer geen of slechts beperkte effecten heeft op de verkeersafwikkeling van de overige verkeersdeelnemers. Er wordt nu dus een oplossing geboden waarbij de stremmingen van het autoverkeer, ondanks de toevoeging van de busbaan/-stroken, vergelijkbaar zijn met het huidige beeld. De kruisingen met de Sontweg en het Damsterdiep zijn hierbij nog steeds overbelast. Wel gaat de verkeersafwikkeling op de Petrus Campersingel in zuidelijke richting tijdens de avondspits stroever, waardoor de wachtrijlengte mogelijk tot voorbij het Hanzeplein komt te staan. Aanvullend is onderzocht of het verkorten van de busstrook tot voorbij de aansluiting met de Zielstraweg hiervoor een oplossing biedt. Weliswaar geeft dit een verlichting voor het afwikkelingsprobleem van het autoverkeer, maar geeft tevens een forse toename van de reistijd voor het openbaar vervoer. Daarom wordt voorgesteld om het ontwerp op dit punt vooralsnog te handhaven en af te wachten hoe dit in de praktijk gaat functioneren. Latere aanpassingen zijn relatief eenvoudig en goedkoop.

#### *Openbaar vervoer.*

Ondanks de (blijvende) kritieke afwikkeling voor het autoverkeer, ondervindt het openbaar vervoer door de aanleg van de busvoorzieningen hier weinig hinder van. De busbaan/-strook is vanuit beide richtingen goed bereikbaar en vervolgens kan de bus tot aan de stopstreep vrij doorrijden. Er treden alleen verliestijden op tijdens het wachten voor de verkeerslichten. Daarnaast is gebleken dat de reistijden in alle verkeerssituaties redelijk constant blijven, zodat een betrouwbare dienstregeling kan worden geboden. Volgens de simulatie bedraagt de gemiddelde reistijd (excl. haltering) van het openbaar vervoer over het volledige traject



## Raadsvoorstel - Aanvraag plankostenkrediet busbaan P+R Europapark - UMCG

- 6 -

Hanzeplein – Europapark 5 tot 5½ minuut, waarvan de helft verliestijd is bij de verkeerslichten.

De huidige rijtijd van de citybus tussen P+R bedraagt volgens de dienstregeling 9 minuten, maar wordt in de spitsperioden vaak overschreden. Door het opwaarderen van de Europaweg voor het busverkeer en de directe aantakking tegenover de Boumaboulevard, wordt reistijd met ca. 4 minuten verkort. Daarnaast wordt de betrouwbaarheid van deze busverbinding in beide richtingen aanmerkelijk verbeterd, omdat de rijtijd voor de bus niet of nauwelijks wordt beïnvloedt wordt door de drukte van het overige verkeer. Tijdens de spitsperioden leidt dit tot een rijtijdwinst van minimaal 5 minuten. Dit geldt vooral voor de bussen die de stad uitrijden. Deze winst betekent een extra stimulans voor het gebruik van het P+R Europapark. Daarnaast hebben ook de overige (regionale) buslijnen profijt van deze maatregel, zowel qua rijtijd als betrouwbaarheid.

Een absolute prioriteit voor het openbaar vervoer in de verkeerslichtenregelingen is geen optie. Dit leidt tot onaanvaardbare stremmingen van het autoverkeer, waar vervolgens ook de bus de dupe van is. Het realiseren van een beperkte prioriteitsingreep waarbij groen licht wordt vastgehouden wanneer een bus zich heeft ingemeld, is wel mogelijk.

### *Medegebruik busbaan.*

De Europaweg vormt een belangrijke schakel in de aanrijroutes voor de brandweer (kazerne Sontweg) en de ambulance (naar en van het UMCG). De realisatie van de busbaan/-strook geeft voor de hulpverleningsdiensten een verbetering, omdat zij ongestoord van het autoverkeer tot aan de stopstreep van de kruising kunnen rijden en vervolgens met behulp van de noodsignalen (en eventueel VETAG-melding) de kruising kunnen passeren. Daarnaast zal de berm tussen de bus- en rijbaan op verzoek van de politie overrijdbaar worden gemaakt, zodat voorkomen wordt dat voertuigen van de hulpverleningsdienst zich klem rijden. Naast het medegebruik van de busbaan/-strook door hulpverleningsdiensten worden in de stad vaak ook de taxi's, touringcars (niet lijndiensten) en mogelijk ook andere doelgroepen op de vrijliggende busvoorzieningen toegelaten. Hiervoor zijn geen algemene beleidsregels geformuleerd. Voor de Europaweg wordt voorgesteld om het gebruik te beperken tot de lijndiensten en de noodritten van hulpverleningsdiensten, omdat het medegebruik van de andere genoemde categorieën de verkeersafwikkeling op de Europaweg zeer negatieve consequenties heeft voor de autobereikbaarheid van een groot gedeelte van de stad, waaronder het UMCG en de binnenstad. Feitelijk is hiermee het gebruik in overeenstemming met situaties van "lijnbus op de vluchtstrook".

### **Wensbeeld Europaweg.**

In het kader van de ruimtelijk inpassing van de busbaan is er gekeken naar de mogelijkheden om de Europaweg een "groene allée" naar de stad te laten worden, zoals ook is voorgesteld in de groenstructuurvisie. Er is daarom gedacht aan een dubbele bomenrij. De financiering voor het realiseren van deze bomenrijen past echter niet binnen de begroting van dit project en ook niet in de subsidiëring. De totale extra kosten, ten opzichte van de begroting, voor de aanplant van een dubbele bomenrij is geraamd op circa € 1,5 mln. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de noodzakelijke verlegging van kabels en leidingen en fiets-/voetpaden. Ondanks dat het een toegevoegde waarde is voor de stad is ervoor gekozen deze dubbele bomenrij niet te realiseren.

De wens om deze dubbele bomenrij te realiseren bestaat wel omdat zowel de ruimtelijke kwaliteit als de leefbaarheid van de omgeving verbetert. Voor het gehele tracé met een

- 7 -

dubbele bomenrij is een Bomen Effect Analyse gemaakt. Hier komt uit naar voren dat het realiseren van een dubbele bomenrij haalbaar is en zelfs ook, door de aanpassingen in de ondergrond, een positief effect heeft op de groeiomstandigheden van de huidige bomen. Deze toekomstige wens zou wellicht mogelijk worden bij een meevallende aanbesteding of is mogelijk mee te nemen in een van de aanpalende projecten.

### **Groenparagraaf.**

Uitgangspunt binnen het project is dat het groen behouden moet worden en zo mogelijk versterkt wordt. Als het groen niet behouden kan worden bestaat de ambitie dit 1:1 in het project te compenseren. In totaal worden er op basis van dit ontwerp 3 bomen gekapt om het fietspad nabij de Steentilkade mogelijk te maken. Daarnaast worden er 4 bomen verplant om ruimte te creëren voor de busbaan op de Oosterhavenbrug. In totaal zullen er 4 bomen worden herplant (exclusief de te verplanten bomen). We voldoen hiermee (3 kap-4 nieuw) aan de 1:1 compensatieplicht.

### **Geluid.**

In verband met de aanleg van de busbaan op de Europaweg zijn de geluidseffecten onderzocht. Om de mate van geluidsverandering te bepalen is de heersende geluidsbelasting vergeleken met de toekomstige geluidsbelasting na aanpassing van de weg. Zowel het effect van de fysieke wijzigingen aan het wegdek zoals de verplaatsing van rijbanen is onderzocht als de verandering in verkeersintensiteiten. Ook is de toekomstige geluidsbelasting vergeleken met de waarden die in het verleden zijn vastgesteld voor nieuwbouwprojecten. Bij het onderzoek is ook rekening gehouden met het optrekkende verkeer bij de kruisingen met stoplichten (dit verandert overigens niet). Pas bij een geluidstoename van 1,5 dB of meer is de verandering dusdanig groot dat er geluidsreducerende maatregelen in overweging genomen moeten worden. Dan moeten er ook procedures in het kader van de Wet geluidhinder worden doorlopen. Kleinere verschillen acht de wetgever aanvaardbaar omdat deze nauwelijks waargenomen kunnen worden.

De verplaatsing van de rijbanen voor auto's en de aanleg van de busbaan zelf geeft een maximale geluidstoename van 0,49 dB. Als hierbij rekening wordt gehouden met de toekomstige verkeersontwikkeling, waarbij uit wordt gegaan van de recente prognoses uit het Groningen-Plus model, is door de toename van verkeer tussen het Sontplein en de Europaweg een lichte geluidstoename van 1,4 dB. Hiermee blijft dit onder de eerder genoemde 1,5 dB. In de praktijk zorgt een bus juist voor minder geluid dan het auto verkeer. De bus produceert met een snelheid van 50 km/h weliswaar meer geluid, maar door de grotere capaciteit en lager benodigde frequentie voor het vervoer van hetzelfde aantal mensen, zijn de auto's de grootste geluidsproducenten. Hieruit volgt tevens dat door de stimulans van het openbaar vervoer die we met dit ontwerp proberen te bewerkstelligen een bijdrage kan worden geleverd aan de afname van het geluid van het totale verkeer.

Uit de vergelijking met de heersende geluidsbelasting en de eerder vastgestelde hogere geluidswaarden is gebleken dat het voor de woningen aan de Kop van Oost nodig is om een procedure te volgen om nieuwe hogere waarden vast te stellen in het kader van de Wet geluidhinder. Deze procedure moet worden gevolgd omdat destijds (in het bestemmingsplan van de Kop van Oost) de hogere waarden zijn gebaseerd op een te lage verkeersintensiteit. De nieuwe hogere waarden worden gebaseerd op de verkeersprognoses uit het meest recente verkeersmodel (uit het geluidsonderzoek blijkt overigens wel dat de isolatie voldoet aan de daarvoor gestelde normen).



- 8 -

Daarnaast is het mogelijk om de zogenaamde saneringswoningen langs de Steentilkade, Damsterkade, Petrus Campersingel, Damstersingel en de galerijflat aan de oostkant van de Europaweg (totaal circa 110 woningen en appartementen) in het kader van de reconstructie op basis van de Wet geluidhinder naar voren te trekken. Hierdoor ontstaat de kans om een groot aantal woningen te verbeteren op kosten van het Rijk. Deze procedure zal eveneens in gang worden gezet. Normaal gesproken zouden deze bewoners moeten wachten op toekenning van subsidie totdat het project bij het Rijk voldoende prioriteit heeft gekregen in vergelijking met andere saneringsprojecten in het land. Maar bij een wegreconstructie krijgt een saneringsproject voorrang. De hiervoor benodigde procedure zal in gang worden gezet en moet zijn afgerond voordat het project wordt aanbesteed. Het Rijk is uiteindelijk degene die het saneringsprogramma vaststelt en ook de te nemen saneringsmaatregelen betaalt.

### **Luchtkwaliteit.**

De Wet luchtkwaliteit geeft het kwaliteitsniveau aan, waaraan de buitenlucht moet voldoen om ongewenste effecten van luchtverontreiniging op de gezondheid van mensen te voorkomen. Onderzocht is of het ontwerp voldoet aan de normen, dit bleek het geval te zijn. Een en ander betekent dat er vanwege de luchtkwaliteit geen belemmeringen zijn voor de uitvoering van dit ontwerp.

### **Beheer.**

Omdat het maar een beperkte omvorming voor wat beheer betreft is, zullen de meerkosten beperkt blijven. Door het kiezen voor duurzame oplossingen en materialen zal er dekking gevonden kunnen worden binnen de beschikbare onderhoudsbudgetten. De Steentilkade zal op verzoek van de bewoners meegenomen worden in de strooiroete bij vorst.

### **Maatschappelijk draagvlak/participatie**

In het ontwerpproces zijn verschillende participatiemomenten geweest. De projectgroep heeft eerst het ontwerp zover voorbereid dat we met een schetsontwerp een eerste consultatieronde hebben gedaan met diverse bewoners, belangenorganisaties en ondernemers. Dit zijn één op één gesprekken geweest met deze partijen waar over en weer vragen zijn gesteld en oplossingen zijn aangedragen. Deze gesprekken zijn gevoerd met: OV-bureau (meerdere keren), Groningen City Club, UMCG, Vereniging Bedrijvenpark Zuidoost, vertegenwoordiging bewoners Steentilkade, Bewonersorganisatie binnenstad oost, vertegenwoordiging bewoners Kop van Oost, Aprisco, hulpverleningsdiensten en Ikea. Tijdens deze gesprekken is het ontwerp goed ontvangen en zijn er nog een aantal wijzigingen doorgevoerd, zoals: overrijdbaar maken schrikstrook tussen busbaan en autorijbanen ter hoogte van de Europaweg (voor de hulpverleningsdiensten), mogelijk maken draaicirkel nabij Zuidelijke Ringweg voor bussen en brandweerwagens, aantal materialen zijn veranderd nabij de Steentilkade en we gaan daar ook een boom extra terugplaatsen die in het verleden verloren is gegaan. Na deze één op één gesprekken hebben we het ontwerp op deze en nog een aantal andere punten aangepast.

Naast de één op één gesprekken is er een inloopbijeenkomst georganiseerd waarvoor breed is uitgenodigd. Er is een groot aantal brieven verstuurd en de inloopbijeenkomst is gepubliceerd in de Gezinsbode. De opkomst, waarbij men gespreid tussen 17 uur en 20 uur langs kon komen, was ongeveer 20 personen die zich hebben ingeschreven op de presentielijst. Hier zijn een aantal reacties uit naar voren gekomen en ook achteraf zijn er nog een aantal reacties binnengekomen. De reacties gingen over het verleggen van de fietsroute Petrus Campersingel tussen Zielstraweg en Damsterdiep via Steentilkade, zorg over verkeersafwikkeling Petrus Campersingel, algemene vormgevingseisen van fietsroutes en de verkeersveiligheid in de



## Raadsvoorstel - Aanvraag plankostenkrediet busbaan P+R Europapark - UMCG

- 9 -

bocht van parallelweg nabij Zuidelijke Ringweg. De ingekomen reacties hebben niet geleid tot wijzigen in het ontwerp. Een uitgebreid verslag van deze reacties vindt u in het bijgaande reactieverslag, hierbij wordt ook aangegeven wat we met deze reactie hebben gedaan.

### Financiële consequenties

Voor de busbaan P+R Europapark – UMCG is een exploitatiebegroting gemaakt. Deze ligt vertrouwelijk met een toelichting in de visietrommel ter inzage. Hieronder volgt een kort overzicht van de kosten en de dekking van de kosten.

### Kosten en Dekking

#### Kosten

In de begroting worden de totale kosten geraamd op € 5.430.000,--. Deze totale kosten bestaan uit de plankosten, onderzoeken en de uitvoeringskosten. De eerder aangevraagde € 150.000,-- voor planvoorbereiding maakt ook onderdeel uit van deze totale begroting. Op 28 september 2011 heeft uw raad besloten de kosten voor planvoorbereiding voor te financieren uit het activiteitenprogramma Verkeer en Vervoer en op termijn in te lossen. Met dit voorstel wordt daarin voorzien.

Omdat we op dit moment onvoldoende zicht hebben op de gemeentebegroting van 2013 en de aansluiting van de Zuidelijke Ringweg op de Europaweg, vragen wij nu alleen een plankostenkrediet aan van € 350.000,--. Met dit krediet worden de eerder aangevraagde plankosten van € 150.000,-- voor de planvormingsfase gedekt. Voor de voorbereiding van de uitvoering, wat onder andere bestaat uit het besteksgereed maken van het ontwerp, is een krediet benodigd van € 200.000,--. Er wordt voor gekozen om het ontwerp wel besteksgereed te maken omdat dit nodig is voor de voortgang van het project. Zodra het ontwerp besteksgereed is en er meer duidelijkheid is over de gemeentebegroting 2013 en de aansluiting van de Zuidelijke Ringweg op de Europaweg zullen we eind dit jaar bij uw raad een uitvoeringskrediet aanvragen voor de aanleg van de busbaan. Uitvoering kan dan conform planning starten in het voorjaar van 2013.

#### Dekking.

Het plankostenkrediet wordt gedekt uit het Regio Specifiek Pakket (RSP). De toekenning is 16 april 2012 besproken in Gedeputeerde Staten van de provincie. De positieve beschikking zal deze week nog volgen.

#### Begrotingswijziging voor plankostenkrediet

##### Uitvoeringsplan busbaan P&R Europaweg-UMCG

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

Financiële begrotingswijziging	Uitgaven	Inkomsten	Saldo
7.2 Verkeer - Openbaar Vervoer	350	350	0
			0
<b>Totalen begrotingswijziging</b>	<b>350</b>	<b>350</b>	<b>0</b>

- 10 -

### Realisering en evaluatie

Na de besluitvorming door uw raad zal dit ontwerp verder uitgewerkt worden tot een bestek. Eind dit jaar zal dan besluitvorming plaatsvinden voor het uitvoeringskrediet. Vervolgens kan in het voorjaar van 2013 gestart worden met de werkzaamheden. Mocht het zo zijn dat de stichting "Flyover Groningen" voor december een sluitende businesscase presenteert dan heeft dit mogelijk consequenties. De uitvoering zal tot ongeveer eind 2013 duren. Hierbij is afstemming met diverse omliggende andere projecten van groot belang voor de bereikbaarheid van de stad en de uitrukmogelijkheden van de hulpverleningsdiensten. Daarom zal hier een constante afstemming van de werkzaamheden voor plaatsvinden en kan het project mogelijk niet in één keer worden uitgevoerd. We zullen eventuele mogelijkheden van "werk met werk maken" in samenwerking met andere projecten onderzoeken. Na de uitvoering van dit project zal een evaluatie plaatsvinden.

Bijlagen (in visietrommel):

- reactieverslag inloopbijeenkomst busbaan P+R Europapark – UMCG d.d. 08-02-2012;
- brief d.d 21-11-2011 "Uitstel bestedingstermijn quick win "doortrekking HOV-as Peizerweg"(tweede tranche)";
- inrichtingsontwerp hoogwaardige busbaan P+R Europark d.d. 8 maart 2012;
- ontwerp Traject busbaan UMCG – Europapark.

## Raadsvoorstel - Kredietaanvraag fietspad Noordelijke Ringweg, onderdeel . . .

### Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering 27-06-2012  
Raadscommissie Verkeer  
Datum raadscommissie 14-06-2012  
Publiciteit Persbericht PB  
Bijlagen

Registratienr. RO 12.3037652  
Datum B&W besluit 24-04-2012  
Portefeuillehouder Dekker  
Steller J.A. Nijhoff  
Telefoon 3678111  
E-mail Jannij1r@groningen.nl

### Onderwerp

Kredietaanvraag fietspad Noordelijke Ringweg, onderdeel Cortingborg – Iepenlaan

### Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. het fietspad tussen Cortingborg en Iepenlaan aan te passen en te asfalteren;
- II. voor het asfalteren van het fietspad, het hekwerk en de groeninventarisaties een krediet beschikbaar te stellen van € 250.000,-;
- III. het krediet te dekken uit:
  - a. € 90.000,- uit bijdragen van derden (BDU);
  - b. € 45.000,- uit bijdragen Stedelijk Beheer (Wegen);
  - c. € 115.000,- uit incidenteel nieuw beleid 2009;
- IV. de gemeentebegroting 2012 dienovereenkomstig te wijzigen.

**Aanwijzingen:** status, deadline, visietrommel

Afgehandeld en naar archief      Paraaf      Datum      Classificatienr. \_\_\_\_\_

## Raadsvoorstel - Kredietaanvraag fietspad Noordelijke Ringweg, onderdeel . . .

- 2 -

### **Publiekssamenvatting**

---

De gemeenteraad van Groningen verleent krediet voor de verbetering van het fietspad tussen het spoorviaduct en de Iepenlaan, het geplaatste hekwerk en de groeninventarisatie van de fietspaden langs het spoor en de Noordelijke Ringweg.

### **Voorgesteld besluit**

---

De raad besluit:

- I. het fietspad tussen Cortinghborg en Iepenlaan aan te passen en te asfalteren;
- II. voor het asfalteren van het fietspad, het hekwerk en de groeninventarisaties een krediet beschikbaar te stellen van € 250.000,--;
- III. het krediet te dekken uit:
  - a. € 90.000,-- uit bijdragen van derden (BDU);
  - b. € 45.000,-- uit bijdragen Stedelijk Beheer (Wegen);
  - c. € 115.000,-- uit incidenteel nieuw beleid 2009;
- IV. de gemeentebegroting 2012 dienovereenkomstig te wijzigen.

### **Inleiding**

---

In oktober 2008 is de nieuwe fietsnota "Stap Op! Fietsmaatregelen 2009-2010" door uw raad vastgesteld. In deze nota is aangegeven dat een aantal belangrijke fietsschakels in ons fietsnetwerk ontbreekt. Eén van deze ontbrekende schakels is een fietspad langs de Noordelijke Ringweg. Het belang van deze fietsroute is toegenomen nu de fietsbrug "Blauwbrugje" over het Reitdiep begin 2012 gereed is gekomen waarmee De Held en Vinkhuizen rechtstreeks op het Zernike complex zijn aangesloten en de FietsroutePlus Zuidhorn tevens een rechtstreekse verbinding met de binnenstad heeft gekregen. Daarnaast wordt aan de westzijde van het fietspad Noordelijke Ringweg hard gewerkt aan realisatie van de wijk Cortinghborg. Het fietspad Noordelijke Ringweg verbindt alle bestemmingen aan de noordzijde van de stad.

Bij de vaststelling van deze fietsnota heeft uw raad ook bepaald dat het tegelfietspad op het traject Cortinghborg – Iepenlaan moet worden vervangen door een geasfalteerd fietspad. Deze kredietaanvraag is mede bedoeld om die opdracht uit te kunnen voeren.

### **Beoogd resultaat**

---

Dit tegelfietspad maakt aansluiting met het toekomstige fietspad langs Cortinghborg, dat door de provincie Groningen wordt aangelegd. De provincie is bezig met de voorbereidende werkzaamheden. Bij ons is momenteel nog geen definitieve planning van de aanleg van dat fietspad bekend. Het geasfalteerde fietspad zorgt voor een noodzakelijke aansluiting met het nog aan te leggen fietspad langs de Noordelijke Ringweg. Ook zorgt het voor een verbinding van De Hoogte en Indische buurt Oost met de sportvelden ten noorden van de Noordelijke Ringweg, deels ter compensatie van het verplaatsen van de sportvelden.

### **Kader**

---

Bij de vaststelling van de fietsnota in 2008 is door uw raad uitdrukkelijk gevraagd om vooruitlopend op de uitvoering van het fietspad langs de Noordelijke Ringweg een hekwerk te plaatsen langs de Noordelijke Ringweg ter hoogte van het spoorwegviaduct en de voormalige sportvelden. Om de sportvelden ten noorden van de Noordelijke Ringweg beter te kunnen bereiken is destijds ook gevraagd om het asfalteren van het fietspad vanaf het spoorviaduct tot aan de Iepenlaan naar voren te halen.



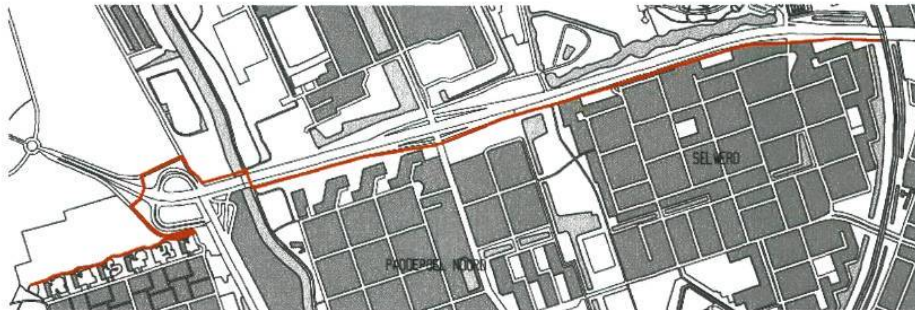
## Raadsvoorstel - Kredietaanvraag fietspad Noordelijke Ringweg, onderdeel . . .

- 3 -

Na 2008 is in ons collegeprogramma meer nadruk komen te liggen op ecologie, groen, bomen en duurzaamheid. Compensatie voor het kappen van bomen en groen is in de beschikbaar gestelde middelen voor de fietspaden niet meegenomen. Het asfalteren van het tegelpad heeft geen negatieve gevolgen voor bomen of groen. Voor dit deel van het fietspad is geen groencompensatie nodig.

### Argumenten/afwegingen

Het project "Fietspad Noordelijke Ringweg" betreft de aanleg van een fietsverbinding tussen de Iepenlaan en de Aquamarijnstraat, parallel aan de Noordelijke Ringweg. Aan de oostzijde sluit het fietspad aan op Cortingborg/De Hoogte. Aan de westzijde sluit zij aan op Vinkhuizen/De Held en de net gerealiseerde FietsroutePlus naar Zuidhorn. Belangrijke schakel aan de westzijde is het Blauwbrugje over het Reitdiep.



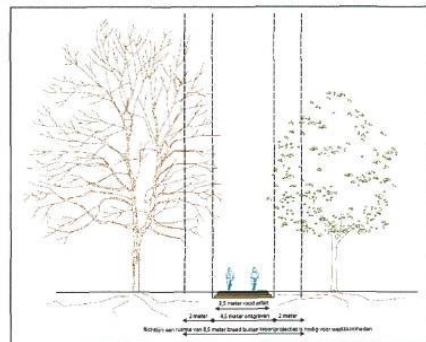
Afbeelding 1: route 'Fietspad Noordelijke Ringweg'

De aanleg van het stuk van de Iepenlaan tot aan het fietspad langs Cortingborg is een verbindingschakel in een directe fietsroute tussen de westelijk gelegen wijken en de Korrewegwijk. Het is de bedoeling dat er uiteindelijk een aaneengesloten fietsroute ontstaat tussen de verschillende wijken.

### Kwaliteitsverbetering fietspad langs de Noordelijke Ringweg.

De bewoners uit De Hoogte en Oostelijk Indische buurt moeten ook op de fiets de sportvelden goed kunnen bereiken aan de noordzijde van de Noordelijke Ringweg.

Vooruitlopend op de aanleg van een fietspad langs de Noordelijke Ringweg moet daarom een kwaliteitsverbetering worden uitgevoerd. Het tegelfietspad langs de Noordelijke Ringweg vanaf het spoorviaduct en de Iepenlaan moet worden geasfalteerd, verbreed tot 3,50 meter en uitgevoerd in rode slijtlaag, het standaard profiel van dergelijke fietsroutes in de stad. In overleg met de Provincie Groningen is tegen de Noordelijke Ringweg (nabij het spoor) tevens een hekwerk geplaatst om te voorkomen dat personen de ringweg ter hoogte van het spoorwegviaduct kunnen oversteken, iets dat voorheen nog geregeld voor kwam met alle verkeersveiligheidsgevaaren van dien.



Afb. 2: profiel fietspad (3,5 m breed, asfalt en rode slijtlaag)

## Raadsvoorstel - Kredietaanvraag fietspad Noordelijke Ringweg, onderdeel . . .

- 4 -

Omdat het toekomstige fietspad langs Cortingborg straks één geheel vormt met het tegelfietspad, wordt het asfalteren van het tegelfietspad naar voren gehaald. Het sluit dan ook aan op het toekomstige fietspad langs de Noordelijke Ringweg. Het ontwerp- en de voorbereidingskosten zijn voorgefinancierd uit de plankosten van het fietspad langs de Noordelijke Ringweg en zijn daarom in deze kredietaanvraag meegenomen.



Afbeelding 3: ontwerp fietspad traject Cortingborg - Iepenlaan

Als het fietspad langs Cortingborg klaar is kunnen fietsers over een aaneengesloten stuk tot aan de Iepenlaan rijden. Na aanleg van het toekomstige fietspad Langs de Noordelijke Ringweg kunnen ook Zernike en de westelijke wijken worden bereikt. Voor de aanleg van een nieuwe fietsverbinding langs de Noordelijke Ringweg is het ook belangrijk dat fietsers vanuit de wijken het nieuwe fietspad op een gemakkelijke en veilige manier kunnen bereiken. Fietsers moeten straks veilig kunnen oversteken ter hoogte van de Iepenlaan. Een veilige fietsoversteek op kruispunten is in het totale ontwerp meegenomen.

### Maatschappelijk draagvlak/participatie

In het voortraject is met de bewoners van De Hoogte en de Indische buurt oost afgesproken dat er een goede fietsverbinding zou worden gemaakt met de nieuwe sportvelden aan de noordkant van de Noordelijke Ringweg. Om te voorkomen dat mensen de Noordelijke Ringweg ter hoogte van het spoorviaduct zouden oversteken is beloofd een hekwerk te plaatsen.

### Financiële consequenties

Na 2008 is in het collegeprogramma meer nadruk gelegd op groen, ecologie en duurzaamheid. Hierdoor zijn de voorbereidingskosten hoger geworden en heeft het maken van een ontwerp voor de fietspaden vertraging opgelopen. In de geraamde plankosten voor het ontwerpen van het fietspad langs de Noordelijke Ringweg en het spoor is geen rekening gehouden met de uitgebreide groeninventarisatie, vertraging en voorfinanciering van een hekwerk bij de Noordelijke Ringweg. Dit hekwerk is op verzoek van uw raad geplaatst in verband met de verplaatsing van de sportvelden naar de noordzijde van de Ringweg ter hoogte van het spoorviaduct.

## Raadsvoorstel - Kredietaanvraag fietspad Noordelijke Ringweg, onderdeel ...

- 5 -

Kosten:	
Fietspad	€ 130.000,--
Hekwerk	€ 20.000,--
Groeninventarisatie	€ 100.000,--
Totaal	€ 250.000,--

Dekking:	
Derden (BDU)	€ 90.000,--
Stedelijk Beheer (Wegen)	€ 45.000,--
Incidenteel nieuw beleid 2009	€ 115.000,--
Totaal	€ 250.000,--

### Begrotingswijziging

#### Begrotingswijziging voor investeringskrediet

#### Fietspad Noordelijke Ringweg - onderdeel Cortingborg-Iepenlaan

Betrokken dienst(en)	RO/EZ
Soort wijziging	uittrekken investeringskrediet
Tijdsplanning krediet	2012-2013

Financiële begrotingswijziging	Uitgaven	Inkomsten	Saldo
7.1 Verkeer - fiets	250	250	0
			0
<b>Totalen begrotingswijziging</b>	<b>250</b>	<b>250</b>	<b>0</b>

### Realisering en evaluatie

Het hekwerk is in 2009 geplaatst. De aanleg van het fietspad tot aan de Iepenlaan wordt gecombineerd met onderhoudswerkzaamheden. Ook wordt gekeken of het warmteleidingnet kan worden ingepast in de ondergrondse infrastructuur onder het fietspad.

De ontwerpen van de fietspaden langs het spoor en langs de ringweg zijn naar verwachting in mei klaar om voor inspraak vrij te geven. Dan is ook duidelijk hoeveel bomen en groen voor het fietspad moet worden gecompenseerd als de fietspaden aangelegd worden. Wij komen vervolgens met een voorstel bij uw raad terug, waarin ook de inspraakreacties zijn verwerkt. Naar verwachting zal dat tegen het eind van 2012 zijn.

## Collegebrief - Staat V 2011.

Bestuursdienst

Afdeling FIA  
Steller Eelco Kruizinga  
Onderwerp Staat V 2011



De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 83 52

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO12.3028066

Datum **29 MRT 2012**

Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Bijgaand doen wij u toekomen de staat V met peildatum 31 december 2011. De staat V is een rapportage over de financiële stand van zaken van alle in uitvoering zijnde Verkeer en Vervoer projecten.

In deze brief geven wij de belangrijkste aandachtspunten weer.

- Het project *fietsbrug Plataanlaan* (€ 2,8 miljoen) bevindt zich in de afrondende fase. Het 'Blauwbrugje' is op 16 februari 2012 geopend en in gebruik genomen. Er worden nog enkele afrondende werkzaamheden uitgevoerd. Middels de nacalculatie zal het financiële resultaat aan de Raad worden aangeboden.
- Op 13 januari 2011 is het *Transferium Hoogkerk* (€ 15,2 miljoen) in gebruik genomen. Automobilisten kunnen er hun auto parkeren en met de bus de stad in. Een bus op- en afrit naar en van de A7 moet nog worden aangelegd. De realisatie van deze laatste op- en afrit staat vooralsnog gepland in 2012. De uitgaven bedragen per 31 december 2011 € 11.086.000 en blijven daarmee binnen het verstrekte krediet.
- Betreffende het project *Tram in stad en regio* (€ 11,8 miljoen) zijn de tracés van beide tramlijnen inmiddels vastgesteld en is de aanbestedingsfase van start gegaan. Tevens heeft uw raad 17 februari 2010 een verwervingskrediet van 4,4 miljoen euro beschikbaar gesteld. In de Staat V wordt gerapporteerd over € 11,8 miljoen. En in de rapportage Grondbedrijf over het verwervingskrediet van 4,4 miljoen euro
- Het project *P+R Zernike* (€ 0,4 miljoen) bevindt zich in de verkenningsfase en is opgezet om aan de noordwestkant van de stad een P+R voorziening te creëren. De verwachting is dat in 2012 een voorkeursmodel aan uw raad kan worden voorgelegd. De gemaakte plankosten (€ 145.000) blijven eind 2011 binnen het verstrekte krediet.
- In de visie Eemskanaalzone vormt de *Sontbrug* (€ 2,0 miljoen) samen met het *Berlagetracé* (€ 24,0 miljoen) een belangrijk onderdeel in de ontsluiting van de



## Collegebrief - Staat V 2011.

Volgvel 1

toekomstige woonwijk Meerstad. De Berlagebrug is in december 2010 officieel geopend en in gebruik genomen. Medio 2012 zullen beide bruggen en tracés als onderdeel van de integrale grondexploitatie Eemskanaalzone aan uw raad worden aangeboden. Beide projecten blijven ultimo 2011 binnen hun krediet.

- De verlengde verkenning *Zuidelijke Ringweg Groningen (€ 1,7 miljoen)* heeft geresulteerd in een bestuurlijk voorkeursalternatief. In januari 2011 is gestart met de uitwerking van dit alternatief. Uiteindelijk moet dit leiden tot een tracébesluit dat medio 2013 gereed zal zijn. Per 31 december bedragen de uitgaven € 1,6 miljoen, waardoor het krediet met ca € 159.000 wordt overschreden. Uw Raad heeft op 25 januari 2012 een aanvullend plankostenkrediet ad € 250.000 vastgesteld, waardoor de uitgaven alsnog binnen het totale krediet passen.
- Diverse onderdelen van de *Zuidelijke Ringweg Langmanmaatregelen (€ 34,7 miljoen)* zijn uitgevoerd. Het project is geëvalueerd met Rijkswaterstaat en middels de nota 'Evaluatie doorstromingsmaatregelen Zuidelijke Ringweg fase 1' aan uw Raad aangeboden. De evaluatie heeft geleid tot een herziening van het project, die op 22 februari 2012 door uw raad is vastgesteld. Tevens is in deze herziening een vrijval van middelen ad € 5,0 miljoen vastgesteld.
- De *Oostelijke Ringweg (€ 4,2 miljoen)* wordt aangelegd als een '(stads)stroomweg' met ongelijkvloerse kruisingen en een maximum snelheid van 70 km/u. De gemeente draagt bij in deze ontwikkeling die geheel door de provincie wordt uitgevoerd. Daarnaast worden er interne plankosten gemaakt ter begeleiding van het project. Deze kosten blijven per 31 december 2011 binnen het krediet.
- Op 10 december 2011 is het eerste dek van de *parkeergarage Damsterdiep (€ 41,2 miljoen)* geopend en in gebruik genomen. Hierdoor zijn de eerste 200 parkeerplekken beschikbaar gekomen. De oplevering en ingebruikname van de onderste parkeerlaag volgt naar verwachting in de eerste helft van 2012. In totaal zullen er dan zo'n 500 parkeerplekken beschikbaar zijn. Een herziening van de bouwexploitatie en de grondexploitatie is inmiddels aan uw Raad aangeboden.
- Eén van de projecten in het kader van de verkeersveiligheid betreft de *Aanpak schoolomgeving 2007 - 2010 (€ 2,4 miljoen)*. In de plannen worden de kindvriendelijke routes meegenomen. Inmiddels hebben we voor 34 scholen maatregelen gerealiseerd. In het voorjaar van 2012 worden nog eens 5 schoolomgevingen heringericht. De resterende scholen worden in de loop van 2012 aangepakt. De kosten (€1,6 miljoen) blijven ultimo 2011 binnen het gestelde krediet.

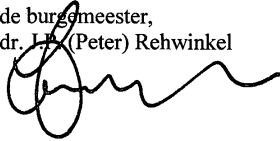
## Collegebrief - Staat V 2011.

Volgvel 2

Tot slot bedraagt het *benodigde weerstandsvermogen* per 31 december 2011 voor de verkeer- en vervoersprojecten in totaal € 5,9 miljoen (2010 € 6,2 miljoen). Naast dit bedrag is er voor de parkeergarage Damsterdiep een apart risico opgenomen van € 6,0 miljoen. Beide bedragen worden gepresenteerd en toegelicht in de jaarrekening.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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



Bijlage - Staat V



## Bijlage - Staat V

### INHOUDSOPGAVE

#### Rapportage

1	SAMENVATTING .....	3
2	STAND VAN ZAKEN PROJECTEN .....	6
	2.1 Algemeen.....	6
	2.2 Fiets .....	6
	2.3 Openbaar Vervoer .....	8
	2.4 Auto.....	10
	2.5 Parkeren.....	13
	2.6 Verkeersveiligheid.....	14
3	NACALCULATIES .....	16
4	WEERSTANDSVERMOGEN.....	16
	Bijlage I	
	Staat V	17
	Totaal aantal pagina's in dit rapport	73

## Bijlage - Staat V

### BIJLAGE I: STAAT V

	Omschrijving project	Pagina
<b>FIETS</b>		
	8001450 Fietsvriendelijke verkeerslichten	18
	8001350 Fietsbrug Plataanlaan	19
	8001420 Fietspad Noordelijke Ringweg	20
	8001440 Fietspad Groningen-Sauwerd	21
	8001460 Stap op 2009-2010 Wensen vanuit de stad	22
<b>OPENBAAR VERVOER</b>		
	8000270 Transferium Hoogkerk	23
	8001150 Kolibri / Tram in stad en regio	27
	8001200 OV-as Koeriersterweg/Hoofdstation	33
	8001510 Toegankelijke haltes Ged. Zuiderdiep/ Munnichholm	37
	8001220 Zernike P+R	38
<b>AUTO</b>		
	8001140 Berlagetracé	42
	8001190 Sontbrug	46
	8001210 Verkenning Zuidelijke Ringweg	50
	8001100 Zuidelijke Ringweg Langmanmaatregelen	53
	8001280 Reconstructie Noordelijke Ringweg / Noordzeebrug	57
	8001260 Reconstructie Noord. / Westelijke Ringweg/ Reitdiep	59
	8001340 Doorstroming Van Ketw. Vers./Laan Corpus den Hoorn	61
	85000051 Oostelijke Ringweg	62
	85000573 Uitvoering Diepenring fase I	64
	8001540 Autoloze Steentilstraat	66
<b>PARKEREN</b>		
	85000438 Parkeergarage Damsterdiep	67
<b>VERKEERSVEILIGHEID</b>		
	8001330 Aanpak schoolomgeving 2006 – 2011	71
	8001360 Aanpak knelpunten 30km/u gebieden	72
	85000108 Verkeerseducatie 2009	73

## Bijlage - Staat V

### 1 SAMENVATTING

#### **Inhoud/kaderstelling**

Jaarlijks maken wij een rapportage over de lopende projecten die zijn opgenomen in het meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer. Deze rapportage betreft het boekjaar 2011. De beleidsmatige afwegingen voor de keuze van projecten is door uw Raad vastgesteld in het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2011 – 2014.

De structuur van dit programma is gehanteerd voor deze staat V (Verkeer en Vervoer). Dat betekent dat de staat V, met peildatum 31 december 2011, als volgt is ingedeeld:

- Fiets
- Openbaar Vervoer
- Auto
- Parkeren
- Verkeersveiligheid.

#### • **Fiets**

De fietsbrug Plataanlaan (investering € 2,8 miljoen), ook wel bekend als het 'Blauwbrugje', is op 16 februari 2012 feestelijk geopend en in gebruik genomen. Met de realisatie van de brug ontstaat er een kortere en snellere fietsverbindingen tussen de westelijke stadswijken en Zernike. Het positieve resultaat zal naar verwachting ongeveer € 550.000 zijn.

De fietspaden Noordelijke Ringweg (€ 0,2 miljoen) en Spoorlijn Groningen-Sauwerd (€ 0,3 miljoen) maken onderdeel uit van het fietsprogramma 'Stap op'. Op dit moment worden de verschillende opties afgewogen om tot een voorkeurs tracé te komen. De verwachting is dat in de loop van 2012 dit tracé kan worden bepaald.

Het project Stap op 2009-2010 Wensen uit de stad (€ 0,5 miljoen) bevindt zich in de afrondende fase. De meeste maatregelen zijn uitgevoerd en de verwachting is dat in de loop van 2012 de rest ook kan worden afgerond.

#### • **Openbaar Vervoer**

In januari 2011 is het Transferium Hoogkerk (€ 15,2 miljoen) officieel geopend. Inmiddels wordt dit transferium dagelijks gebruikt en kunnen vele automobilisten hun auto parkeren en met de bus de stad in.

Met Rijkswaterstaat wordt nog overleg gevoerd over de aanleg van een bus op-en afrit met de A7. De realisatie hiervan staat vooralsnog gepland in 2012.

Het project Tram in stad en regio (€ 11,8 miljoen) is beland in de aanbestedingsfase. Na de inspraakreacties is het ontwerp van lijn 1 op onderdelen aangepast. Eveneens is het voorkeurs tracé voor lijn 2 bepaald en verwerkt in een kostenraming.

Inmiddels wordt nog met 2 consortia overleg gevoerd over de aanbesteding. De fase van definitieve inschrijving wordt volgens plan afgerond in de herfst van 2012, met het conceptbesluit tot gunning. Het sluiten van het definitieve contract inclusief financial close is voorzien begin 2013.

De OV-as Koeriersterweg-Hoofdstation (€ 1,4 miljoen) bevindt zich momenteel in de ontwerpfase. In juni 2010 heeft de Raad het stedenbouwkundig ontwerp voor het busaantracé voor dit laatste deel van de HOV-West vastgesteld en in januari 2011 een aanvullend plankostenkrediet beschikbaar gesteld voor de planuitwerking.



## Bijlage - Staat V

Door de aanvullende veiligheidseisen van Prorail, wordt het oorspronkelijke plan veranderd. Het ligt in de bedoeling om een ongelijkvloerse kruising bij de spoorwegovergang Paterswoldseweg aan te leggen. In de voorlopige planning wordt uitgegaan van een afronding in 2016.

Het project P+R Zernike (€ 0,4 miljoen) bevindt zich in de verkenningfase. De verwachting is dat er in 2012 een voorkeursmodel aan uw raad kan worden voorgelegd.

Ook zal komend jaar verder worden gewerkt aan het Toegankelijk maken van bushaltes (€ 1,6 miljoen). In 2012 staan 85 haltes gepland en in 2013 en 2014 nog eens 160. De verwachting is dat in 2015 420 bushaltes zullen zijn aangepast.

- **Auto**

Eind december 2010 heeft de officiële opening plaatsgevonden voor het Berlagetracé (€ 24,0 miljoen). Samen met de Sontbrug (€ 2 miljoen) vormt deze brug een belangrijk onderdeel in de visie 'Eemskanaalzone-verbinding in de stad'. Deze bruggen met bijbehorende tracees zullen onderdeel zijn van de integrale grondexploitatie Eemskanaalzone die binnenkort aan de raad zal worden aangeboden.

In januari 2011 is gestart met de uitwerking van het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA) voor de verlengde verkenning van Zuidelijke Ringweg Groningen (€ 1,7 miljoen). Dit heeft geleid tot een voorlopig ontwerp dat in oktober door de Stuurgroep Aanpak Ring Zuid is vastgesteld. Op basis van dit voorlopig ontwerp zal een effectenonderzoek ten behoeve van de MER (Milieu Effecten Rapportage) worden uitgevoerd. Medio 2013 dient dan het Tracébesluit gereed te zijn. Per 31 december bedragen de uitgaven € 1,6 miljoen, waardoor het krediet met ca € 159.000 wordt overschreden. Uw Raad heeft op 25 januari 2012 een aanvullend plankostenkrediet ad € 250.000 vastgesteld, waardoor de uitgaven alsnog binnen het totale krediet passen.

Diverse onderdelen van de Zuidelijke Ringweg Langmanmaatregelen (€ 30,6 miljoen) zijn opgestart en tot uitvoering gebracht. Een deel van de bouw van de tunnel is gereed en binnen het project worden diverse zaken afgerond.

Ook is het project geëvalueerd met Rijkswaterstaat. Hieruit zijn een aantal maatregelen voortgevloeid die zijn uitgevoerd, dan wel uitgevoerd zullen worden. De evaluatie is middels een notitie aan de Raad aangeboden.

De Oostelijke Ringweg (€ 4,2 miljoen) wordt aangelegd als een (stads)stroomweg met ongelijkvloerse kruisingen en een maximum snelheid van 70 km/u. De provincie is met de eerste fase gestart. In 2012 worden afspraken gemaakt op welke wijze de bijdragen aan de provincie worden voldaan.

Nieuw in deze Staat V is de Uitvoering Diepenring fase 1 (€ 0,4 miljoen). De door uw Raad vastgestelde visie "De parels en de ketting" op 27 januari 2010, geeft aan dat de herinrichting van de Diepenring in fases wordt uitgevoerd. In december 2011 is de haalbaarheidsfase gestart. De uitvoering van de laatste fase staat vooralsnog medio 2014 op de planning.

Ook de Autoloze Steentilstraat (€ 0,3 miljoen) komt voor het eerst voor in de Staat V. Dit project draagt bij aan een betere winkel- en wandelroute vanuit de Damsterdiepgarage richting centrum. Inmiddels is de wandelroute aangelegd en een zakpaal met randapparatuur is geplaatst.

- **Parkeren**

Staat V 2011

4

## Bijlage - Staat V

De bouw van de parkeergarage is nagenoeg afgerond. De bovenste laag is opgeleverd en in gebruik genomen. Hierdoor zijn de eerste 200 parkeerplekken beschikbaar gekomen. De oplevering en ingebruikname van de onderste parkeerlaag volgt naar verwachting halverwege 2012. In totaal zullen er dan zo'n 500 parkeerplekken beschikbaar zijn.

In de eerste helft van 2012 zal een herziening van het totale project (de grond- en de bouwexploitatie) aan uw raad worden aangeboden.

- **Verkeersveiligheid**

Eén van de projecten in het kader van de verkeersveiligheid betreft de Aanpak schoolomgeving 2007 - 2010 (€ 2,4 miljoen). De scholen zijn enthousiast over het project. In de plannen worden de kindvriendelijke routes meegenomen. Inmiddels hebben we voor 34 scholen maatregelen gerealiseerd. In het voorjaar van 2012 worden 5 schoolomgevingen heringericht. Met de resterende scholen worden plannen ontwikkeld en uiterlijk medio 2012 gerealiseerd.

**Weerstandsvermogen**

Per 31 december 2011 bedraagt het benodigde weerstandsvermogen voor de verkeer- en vervoersprojecten in totaal € 5,9 miljoen. In 2010 was dat € 6,2 miljoen.



## Bijlage - Staat V

### 2 STAND VAN ZAKEN PROJECTEN

#### 2.1 Algemeen

Om een indicatie te geven van de financiële mutaties in de projecten is onderstaand het verloop van de boekwaarde van de lopende projecten per categorie weergegeven.

Verloop boekwaarden (x € 1.000)	Fiets	Openbaar Vervoer	Auto	Parkeren	Verkeers- veiligheid	Totaal
Boekwaarde per 1 januari 2011	-79	-1.234	-3.672	27.150	723	22.888
Bij: Investerings/uitgaven	1.551	1.642	-315	6.120	898	9.896
Af: Opbrengsten/bijdragen	-1.787	-1.388	-6.160	0	-124	-9.459
Totaal mutatie	-236	254	-6.475	6.120	774	437
Boekwaarde per 31 december 2011	-315	-980	-10.147	33.270	1.497	23.325

Ten opzichte van de vorige staat V zijn de totale investeringen gestegen met € 9,9 miljoen. Uit het overzicht komt naar voren dat er met name investeringen zijn gedaan in de categorie parkeren.

In de volgende paragrafen gaan we per categorie nader in op de (financiële) ontwikkelingen. We vergelijken daarbij de werkelijke uitgaven en opbrengsten met de door de raad vastgestelde exploitatiebegroting/budget. Dit geeft een ruwe indicatie in hoeverre het project is gevorderd.

Uiteraard zijn niet alleen de boekwaarden van belang maar met name ook de verwachte investeringen en opbrengsten in de toekomst. Bij de grotere projecten is ook een prognose gemaakt van de te verwachten uitgaven in de toekomst. Indien zich significante wijzigingen hierin hebben voorgedaan wordt dit toegelicht.

In de bijlage bij deze rapportage wordt per project gedetailleerd de (financiële) prognose weergegeven en de verschillen verklaard ten opzichte van de begroting. Ook worden materiële afwijkingen toegelicht in ten opzichte van de prognose in de staat V 2010.

#### 2.2 Fiets

Fiets	begrote uitgaven	werkelijke uitgaven t/m 2011	in %	werkelijk uitgaven t/m 2010	in %	begrote subsidies/ bijdragen	werkelijke bijdr./opbr. 2011	in %	werkelijke bijdr./opbr. 2010	in %
Stap op 2007-2008 Fietsvriendelijke verkeerslichten	175	162	93%	117	67%	175	175	100%	102	58%
Fietsbrug Plataanlaan	2.800	1.826	65%	523	19%	2.800	1.808	65%	600	21%
Fietspad Noordelijke Ringweg	178	166	93%	114	64%	178	212	119%	115	65%
Fietspad Spoorlijn Groningen-Sauwerd	304	202	66%	103	34%	304	337	111%	105	35%
Stap op 2009-2010 Wensen vanuit de stad	500	372	74%	320	64%	500	501	100%	324	65%
	3.957	2.728	69%	1.177	30%	3.957	3.033	77%	1.246	31%

## Bijlage - Staat V

### **Stap op 2007-2008 Fietsvriendelijke verkeerslichten**

In totaal is voor deze maatregelen € 175.000 beschikbaar. In overleg met belangenorganisaties zoals Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland en ouderenbonden heeft een inventarisatie van mogelijke maatregelen plaatsgevonden. Vervolgens is hier begin 2008 een maatregelenpakket van opgesteld.

Alle maatregelen zijn inmiddels uitgevoerd, met uitzondering van de aanpassingen aan het kruispunt Petrus Campersingel-Dirk Huizingastraat. Dit kruispunt wordt begin 2012 aangepakt.

### **Fietsbrug Plataanlaan**

Op 16 februari 2012 is de fietsbrug geopend en maakt een verbinding over het Reitdiep tussen de Pleiadenbrug en de Professor Uilkensbrug. Met de realisatie van het 'Blauwbrugje' ontstaan kortere en snellere fietsverbindingen tussen de westelijke stadswijken en Zernike.

De kosten voor deze brug zijn lager uitgevallen dan de 2,8 miljoen euro krediet die uw raad heeft verstrekt. In 2012 brengen wij de nacalculatie in procedure. We verwachten een positief resultaat van, indicatief, € 550.000.

### **Fietspad Noordelijke Ringweg**

Dit project maakt onderdeel uit van het fietsprogramma dat door uw raad is vastgesteld met de nota "Stap Op", op 26 november 2008 (nr. 6h). Aansluitend op de nieuwe fietsbrug over het Reitdiep ter hoogte van de Noordelijke Ringweg (Plataanbrug) leggen we een fietspad aan tussen de Aquamarijnstraat, de Goudlaan en de fietstunnel onder de Friessestraatweg. Aan de zuidzijde van de Noordelijke Ringweg wordt een fietsroute aangelegd vanaf het Jaagpad langs het Reitdiep tot aan de Iepenlaan. Samen met de Plataanbrug ontstaat een directe verbinding tussen Vinkhuizen, Zernike en Paddepoel.

Momenteel wordt onderzocht of het mogelijk is de fietspaden te combineren met de aanleg van een warmteleidingnet. De uitkomsten van deze onderzoeken zullen worden meegenomen in het ontwerp dat aan uw raad zal worden voorgelegd.

We verwachten op dit moment de beide fietspaden begin 2014 te hebben gerealiseerd.

### **Fietspad Spoorlijn Groningen-Sauwerd**

Ook dit project vindt zijn oorsprong in de nota "Stap Op". Op de route langs de spoorlijn Groningen-Sauwerd ontbreekt een aaneengesloten fietspad tussen de ACM-fietsbrug en de Plataanlaan. In het Meerjarenprogramma Verkeer 2012-2015 is budget opgenomen voor de aanleg van een deel van het fietspad vanaf de ACM-locatie tot aan de Kerklaan.

Net als het fietspad Noordelijke Ringweg bevindt dit plan zich ook in de voorbereidingsfase. Het is de bedoeling om in het begin 2013 te starten met de aanleg. Wij zullen in 2012 een kredietaanvraag voorleggen aan uw raad.

De verwachting is dat het fietspad in 2014 is afgerond.

### **Stap op 2009-2010 Wensen vanuit de stad**

In de Groninger Gezinsbode van 18 én 25 juni 2008 is Stadgers gevraagd welke investeringen in fietsvoorzieningen zij wenselijk vinden. In totaal is € 500.000 beschikbaar voor deze maatregelen. Uit alle ideeën is een selectie gemaakt. De volgende maatregelen zijn/worden uitgevoerd:

1. aanpak fietsdiefstal (AFAC)

## Bijlage - Staat V

2. asfaltering fietspad Boutenspad
3. algemene fietspromotie
4. extra stallingcapaciteit en promotie achterzijde NS-station
5. plaatsen uitschuifbare etagerekken bewaakte stalling V&D
6. eenmalige investeringskosten bewaakte stalling Peperstraat
7. herkenbaarheid binnenstadsstallingen vergroten
8. fietsers apart regelen kruispunt Bedumerweg-Asingastraat
9. fietsrouteplanner
10. openstelling bewaakte fietsenstalling Winkelcentrum Paddepoel en Sportcentrum Kardingse
11. diversen (op-/afritje Leonard Springerlaan, maatregel Campinglaan, vervanging fietsklemmen Oosterpoort)

Een aantal maatregelen is inmiddels uitgevoerd (nummers 1, 2, 4, 5, 6, 8, 10 en 11), de overige zijn in gang gezet (nummers 3, 7 en 9). Dit voorjaar worden de nummer 7 en 9 afgerond. De algemene fietspromotie (nr 3) zal iets langer duren.

### 2.3 Openbaar Vervoer

Openbaar Vervoer	begrote	werkelijke	in	werkelijk	in	begrote	werkelijke	in	werkelijke	in
	uitgaven	uitgaven t/m 2011	%	uitgaven t/m 2010	%	subsidies/bijdragen	bijdr./opbr. 2011	%	bijdr./opbr. 2010	%
Transferium Hoogkerk	15.188	11.086	73%	10.595	70%	15.188	12.568	83%	12.088	80%
Kolibri/Tram in de stad en regio	11.824	8.100	69%	7.863	67%	11.824	8.244	70%	8.244	70%
OV-as Koeriersterweg - Hoofdstation	1.410	740	52%	331	23%	1.410	710	50%	260	18%
P+R Zernike	350	145	41%	68	19%	350	0	0%	0	0%
Toegankelijke bushaltes	1.619	477	29%	49	3%	1.619	510	32%	52	3%
	30.391	20.548	68%	18.906	62%	30.391	22.032	72%	20.644	68%

#### Transferium Hoogkerk

Met de officiële opening op 13 januari 2011 is het Transferium Hoogkerk in gebruik genomen. Ruim 500 automobilisten kunnen hier hun auto achterlaten en overstappen op de bus naar de stad. Voor bezoekers uit Roden, Leek en Friesland zet Groningen hiermee een belangrijke stap om de stad bereikbaar te houden. Alle bussen uit westelijke richting stoppen op het transferium. Via de speciale busbaan heeft het transferium een snelle verbinding met het Hoofdstation.

Om via de A7 een verbinding van het centrum met het Transferium te maken is het noodzakelijk dat er een bus op- en afrit van en naar de A7 loopt. Hierover is de gemeente nog in overleg met Rijkswaterstaat. De realisatie van deze laatste op- en afrit staat vooralsnog gepland in 2012.

#### Kolibri/Tram in de stad en regio

Na de inspraak op het Voorlopig Ontwerp van lijn 1, het Voorkeustracé van lijn 2 en de Koppelingsvariant en het verwerken van alle inspraakreacties, zijn de wijzigingen als gevolg van deze inspraak verwerkt. Hiervoor is het ontwerp van lijn 1 op onderdelen aangepast, en verwerkt in de kostenraming, en is het voorkeustracé voor lijn 2 bepaald en eveneens verwerkt in de kostenraming. De aanbestedingsprocedure voor de twee tramlijnen in de stad is inmiddels in volle gang en loopt tot eind 2012.

De stuurgroep RegioTram heeft drie consortia geselecteerd voor de aanleg van de eerste twee tramlijnen in de stad Groningen. In de daarop volgende Plan van Aanpak fase hebben de consortia hun voorlopige plan van aanpak uitgewerkt, op grond van een programma van eisen.

Na het uitstappen van één consortium, zijn de overgebleven twee consortia in november 2011 de Consultatiefase ingegaan. In de Consultatiefase ondervragen de consortia de opdrachtgever over de



## Bijlage - Staat V

aanbestedingsdocumenten (de aanbestedingsleidraad, het contract en de zogenaamde outputspecificaties: het programma van eisen en wensen) in afzonderlijke gesprekken. In de Dialoofase wordt het contract vervolgens gecompleteerd. De fase van Definitieve Inschrijving wordt volgens plan afgerond in de herfst van 2012, met het conceptbesluit tot gunning. Dit voorstel wordt ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad en aan de Provinciale Staten van Groningen. Het sluiten van het definitieve contract inclusief financial close is voorzien begin 2013.

### **OV-as Koeriersterweg - Hoofdstation**

Een essentieel onderdeel van onze strategie om de stad en regio bereikbaar te houden is het ontwikkelen van HOV-assen en het realiseren van diverse transferia nabij de ringwegen. Op deze manier versterken we de positie van het openbaar vervoer en bieden we automobilisten een aantrekkelijk alternatief vice versa tussen de regionale woonkernen en de woonwijken aan de rand van de stad met het centrum in casu het Hoofdstation.

Medio 2011 gingen we ervan uit dat de 3<sup>e</sup> fase aangelegd zou zijn voor 1 januari 2013: de datum die het ministerie van Infrastructuur en Milieu als voorwaarde had gesteld voor de quick win subsidie van € 4 miljoen. Doordat ons overleg met Prorail over de realisering van de 3<sup>e</sup> fase stagneerde, hebben we het ministerie om uitstel verzocht van een jaar. Dit uitstel hebben we gekregen met de toezegging dat wij de quick win subsidie elders in mogen zetten, indien de 3<sup>e</sup> fase niet binnen de termijn gerealiseerd kan worden.

Door de aanvullende veiligheidseisen van Prorail, wordt het oorspronkelijke plan veranderd. Wij zijn voornemens om een ongelijkvloerse kruising bij de spoorwegovergang Paterswoldseweg aan te leggen. In de voorlopige planning wordt uitgegaan van een afronding in 2016.

### **P+R Zernike**

De laatste jaren is fors ingezet op het bereikbaar houden van de stad. Het P+R beleid maakt hier een belangrijk onderdeel van uit. Om de stad bereikbaar te houden, de positie van het openbaar vervoer te versterken en om de automobilisten een aantrekkelijk alternatief te bieden, komen er P+R en transferia bij.

Aan de noordwestkant van de stad was tot voor kort geen P+R. Op Zernike is de afgelopen jaren op de middenberm van de Prof. Uilkensweg een parkeerterrein voor circa 100 parkeerplaatsen ingericht, die als tijdelijk P+R dienst doet. Het project Zernike P+R heeft als doel in dit deel van de stad en P+R voor 1.000 parkeerplaatsen te realiseren, direct in aansluiting op de routes van het openbaar vervoer van en naar Zernike. Hierbij wordt rekening gehouden met de noodzaak om parkeerplaatsen voor het crematorium, RUG en Hanzehogeschool te realiseren en om toekomstige functies te kunnen faciliteren.

Ook speelt er een aantal andere zaken waar rekening mee moet worden gehouden in het plan. Naast een goede inpassing van de P+R bestaat de opgave uit het versterken van de entree van de Campus en het rekening houden met meer programma's, zoals ecologie, tijdelijke jongerenhuisvesting, ontsluiting door wegen en paden, een entreegebouw, campusgroen en eventueel andere functies.

De verwachting is dat er in 2012 een voorkeursmodel aan uw raad kan worden voorgelegd.

### **Toegankelijke bushaltes Gedempte Zuiderdiep en Munnikeholm**

Het toegankelijk maken van bushaltes in combinatie met systematische inzet van lagevloerbussen maakt het openbaar vervoer in de stad toegankelijker voor vooral ouderen, gehandicapten en ouders

## Bijlage - Staat V

met kinderwagens. De hierbij te behalen doelstellingen sluiten aan op de gemeentelijke nota 'Zorgen voor Morgen' waarin uw raad heeft aangegeven om binnen uw mogelijkheden het de inwoners van Groningen mogelijk te maken dat zij los van welke zorgvraag dan ook naar eigen wens en vermogen aan de maatschappij kunnen blijven deelnemen en zo lang mogelijk regie over het eigen leven kunnen blijven voeren, al dan niet met ondersteuning.

Overeenkomstig het provinciale halteplan wordt van ons verwacht dat voor 2015 minimaal 420 van de 650 haltes in de stad (64,6%) toegankelijk zijn. In 2012 staan 85 haltes gepland en in 2013 en 2014 nog eens 160.

### 2.4. Auto

Auto	begrote uitgaven	werkelijke uitgaven t/m 2011	in %	werkelijk uitgaven t/m 2010	in %	begrote subsidies/bijdragen	werkelijke bijdr./opbr. 2011	in %	werkelijke bijdr./opbr. 2010	in %
Berlagetracé	24.000	15.427	64%	14.627	61%	24.100	18.538	77%	18.537	77%
Sontbrug	2.000	890	45%	462	23%	1.280	0	0%	0	0%
Verlengde verkenning Zuidelijke Ringweg	1.650	1.559	94%	1.163	70%	1.650	1.150	70%	1.150	70%
Zuidelijke Ringweg Langsmaatregelen	30.640	22.216	73%	25.004	82%	30.640	30.187	99%	24.989	82%
Reconstr.Noordelijke Ringweg-Westelijke Ringweg	1.922	1.718	89%	1.718	89%	1.922	1.922	100%	961	50%
Reconstr.Noordelijke Ringweg/Noordzeebrug	3.316	240	7%	128	4%	2.456	1.368	56%	1.368	56%
Doorstroming Van Ketw. Versch./Laan CdH	275	174	63%	149	54%	275	75	27%	75	27%
Oostelijke Ringweg	4.158	265	6%	123	3%	4.158	0	0%	0	0%
Uitvoering Diepening fase 1	420	310	74%	0	0%	420	0	0%	0	0%
Autoloze Steentilstraat	305	260	85%	0	0%	305	0	0%	0	0%
	68.686	43.059	63%	43.374	63%	67.206	53.240	79%	47.080	70%

#### Berlagetracé

De Berlagebrug vormt een belangrijk onderdeel van de visie 'Eemskanaalzone – verbinding in de stad'. Deze structuurvisie formuleert de gemeentelijke ambitie rond de transformatie van deze zone. De Eemskanaalzone zal de komende 20 jaar veranderen van een bijna vergeten hoekje van Groningen in een gebied dat volop in de belangstelling komt te staan: als belangrijk onderdeel van het stedelijke netwerk voor zowel fiets als auto, als uitbreiding van het centrumstedelijk wonen en als motor van de Groninger economie.

Eind december 2010 heeft de officiële opening plaatsgevonden van het nieuwe Berlagetracé waaronder de brug. Met uitzondering van een aantal afrondingswerkzaamheden is hiermee een einde gekomen aan een bouwactiviteit die bijna twee jaar in beslag heeft genomen. Deze afrondingswerkzaamheden hebben betrekking op de verkeersafwikkeling tussen de Berlagebrug en de Sontbrug. Op moment dat hiervoor een definitief ontwerp is, wordt dit geheel besteksgereed gemaakt, waarna de aanbesteding kan plaatsvinden. Voor de uitvoeringswerkzaamheden is ruim een half jaar tot bijna een jaar nodig.

#### Sontbrug

In de visie Eemskanaalzone is aangegeven dat de toekomstige woonwijk Meerstad mede wordt ontsloten via het traject Driebondsweg, Sontweg/Stetinweg en Berlagetracé. Voor de ontsluiting van Meerstad over dit nieuwe tracé moet de Sontbrug worden aangelegd inclusief een aantal wegen. In 2008 is gestart met de planvoorbereiding van de Sontbrug. De ontwerpuitgangspunten zijn gedefinieerd in het Masterplan Meerstad en de Visie Eemskanaalzone. De brug zal in de integrale grondexploitatie Eemskanaalzone medio 2012 aan de Raad worden aangeboden.

#### Verlengde verkenning Zuidelijke Ringweg

De verlengde verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen heeft in juli 2009 geresulteerd in een bestuurlijk voorkeursalternatief. Dit voorkeursalternatief is vastgelegd in een bestuursovereenkomst

## Bijlage - Staat V

met de minister van Verkeer en Waterstaat, waarmee de planstudie is gestart. De werkzaamheden worden door een projectorganisatie (een samenwerking tussen Rijkswaterstaat, provincie en gemeente) uitgevoerd, onder eindverantwoordelijkheid van de minister van Infrastructuur en Milieu (Bevoegd Gezag).

In januari 2011 is gestart met het uitwerken van het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA). Deze uitwerking betreft in de eerste plaats het opstellen van een schetsontwerp, vervolgens is een voorlopig ontwerp opgesteld dat op 28 oktober 2011 is vastgesteld in de Stuurgroep Aanpak Ring Zuid. Op basis van het voorlopig ontwerp zal het effectenonderzoek t.b.v. het MER worden uitgevoerd. Dit zal medio 2012 leiden tot een door de minister vast te stellen Ontwerp Tracébesluit (OTB), waarvan het MER deel uitmaakt. Op het OTB is vervolgens inspraak mogelijk. Het Tracébesluit dient medio 2013 gereed te zijn. De werkelijke start van de uitvoering is medio 2015.

Per 31 december bedragen de uitgaven € 1,6 miljoen, waardoor het krediet met ca € 159.000 wordt overschreden. Uw Raad heeft op 25 januari 2012 een aanvullend plankostenkrediet ad € 250.000 vastgesteld, waardoor de uitgaven alsnog binnen het totale krediet passen.

### **Zuidelijke Ringweg Langmanmaatregelen**

Op 28 mei 2002 is het Tracébesluit Langman maatregelen Rijksweg 7, Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) vastgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van VROM. Dit tracébesluit voorziet in het nemen van een aantal maatregelen aan en nabij de Weg der Verenigde Naties (N7/A7), de Europaweg (A7 oost), de Julianaweg (A28) en de Beneluxweg (N46). Daarnaast is voorzien in een kortsluitende verbinding tussen de Europaweg (A7 oost) nabij Engelbert en de Beneluxweg (N46) ter hoogte van de aansluiting Driebond, het zogenaamde Euvelgunnetracé.

In de afgelopen jaren is het project in het kader van Langman voortvarend uitgevoerd. Een deel van de bouw van de tunnel is gereed en binnen het project worden diverse zaken afgerond.

Naast de werken die binnen de oorspronkelijke opzet vielen zijn nu een aantal werken opgenomen die als aanvullend te beschouwen zijn op de oorspronkelijke begroting.

Om de doorstroming op de Zuidelijke Ringweg Groningen te stimuleren, zijn er in hoofdlijn de volgende maatregelen uitgevoerd:

- een nieuwe aansluiting Laan Corpus den Hoorn gecombineerd met aanpassingen lokale wegenstructuur
- het aanbrengen parallelstructuur tussen Laan Corpus de Hoorn en Vrijheidsplein
- realisatie van bypasses (tunnels) voor de richting Assen – Groningen (binnenstad) en visa versa
- het aanbrengen van een parallelstructuur tussen Europaplein en Gotenburgweg
- realisatie Euvelgunnetracé en knooppunt Driebond.

In 2011 is het project met Rijkswaterstaat geëvalueerd. Deze evaluatie is middels een notie aan uw raad aangeboden. Deze notitie heeft geleid tot een herziening die op 22 februari 2012 door uw raad is vastgesteld.



## Bijlage - Staat V

### **Reconstructie Noordelijke Ringweg-Westelijke Ringweg**

Dit project betreft een reconstructie van het knooppunt Westelijke Ringweg en Noordelijke Ringweg waarbij de bogen soepeler worden vormgegeven en de kruising met verkeerslichten wordt opgeheven. Tevens wordt de rotonde Friesestraatweg met de prof. Uilkenlaan en de nog te realiseren Noord-zuid-route ongelijkvloers gemaakt.

Het project is voor een groot deel afgerond. Voor de laatste fase, de op- en afrit bij garage Veldma, geldt dat dit al langere tijd stil ligt. In februari 2012 heeft de provincie in nauw overleg met de gemeente en omwonenden een aantal voorstellen voor deze laatste fase besproken. De provincie werkt de voorstellen verder uit en stelt hiervoor een raming (met het juiste prijspeil) op. De kostenraming van de provincie geeft hierover op korte termijn duidelijkheid over de afwerking van dit project.

### **Reconstructie Noordelijke Ringweg-Noordzeebrug**

Het ongelijkvloers maken van de kruising bij de Bedumerweg is onderdeel van het beleid om alle kruisingen op de ringwegen rondom Groningen ongelijkvloers te maken. Om deze ambitie te realiseren reserveren de gemeente en provincie jaarlijkse middelen voor het opwaarderen van de ringwegen.

In september 2011 heeft de raad de herziene investeringsbegroting van het project Noordzeebrug vastgesteld Tegelijkertijd met de wens om de ringwegen op te waarderen, ligt er vanuit het Rijk de wens om de Vaarweg Lemmer-Delfzijl op te waarderen tot een nationale hoofdvaarweg (klasse V). De vaarweg wordt in fasen geschikt gemaakt voor grotere schepen. De Noordzeebrug moet hiervoor worden vervangen door een hogere brug. De wensen voor een hogere brug en een ongelijkvloerse kruising Noordelijke Ringweg/Bedumerweg zijn uitstekend te combineren tot één project.

De reconstructie wordt door de Provincie gerealiseerd. Vanuit de gemeente is een projectbegeleider aangewezen die de gemeente vertegenwoordigt in het projectoverleg.

### **Doorstroming Laan Corpus den Hoorn/Van Ketwich Verschuurlaan**

De Laan Corpus den Hoorn en de Van Ketwich Verschuurlaan vormen de entree van het zuidelijke stadsgebied. De opgave is binnen het budget het doorstromingsniveau te handhaven waarbij rekening wordt gehouden met de leefbaarheid en de verkeersveiligheid.

Uw raad heeft op 20 juli 2011 het raadsvoorstel om de verkeerslichten te koppelen vastgesteld. Het koppelen van de verkeerslichten kan ervoor zorgen dat de verkeerstromen beter gestuurd kunnen worden, waardoor de doorstroming optimaal blijft. Het bleek niet mogelijk om de uitvoering nog voor de winter van 2011/2012 klaar te krijgen. De uitvoering van de werkzaamheden zal rond mei 2012 starten en eind juli 2012 worden afgerond.

### **Oostelijke Ringweg**

De Oostelijke Ringweg Groningen (verder te noemen ORG) is per 1 januari 2007 overgedragen van het rijk naar de provincie Groningen. Bij de overdracht is overeengekomen dat de provincie zorg zou dragen voor het opwaarderen van de ORG. De ORG wordt uitgevoerd als (stads)stroomweg met ongelijkvloerse kruisingen met een maximumsnelheid van 70km per uur. De weg behoudt de twee rijstroken in beide richtingen. Door de nieuwe inrichting verbeteren de doorstroming en de verkeersveiligheid.

Bij de herinrichting wordt eveneens ruim aandacht gegeven aan de landschappelijke inrichting van de weg gekoppeld aan natuurontwikkeling.

## Bijlage - Staat V

In de planontwikkeling is actief gecommuniceerd met bewoners en bedrijven.

De provincie is met de eerste fase gestart. De komende tijd worden afspraken gemaakt op welke wijze de bijdragen aan de provincie worden voldaan, waarbij rekening wordt gehouden met de liquiditeitsprognoses. Voordat we in 2015 met de bouwwerkzaamheden voor de Zuidelijke Ringweg beginnen, moeten de werkzaamheden aan de Oostelijke Ringweg klaar zijn.

### **Uitvoering Diepenring fase 1**

Op 27 januari 2010 heeft uw raad de visie Diepenring, "De parels en de ketting", vastgesteld. Dit visiedocument geeft aan om de herinrichting van de Diepenring in fases uit te voeren en te starten bij het kanaalvak tussen de Visserbrug/Plantsoenbrug en de Boteringebrug. Hiervoor is gekozen vanwege de noodzaak om de binnenstad te allen tijde bereikbaar te houden nu er aan de andere zijde van de Diepenring gewerkt wordt aan het Damsterdiep en later aan Forum, Oostwand, en Regiotram .

Vanwege de inhoudelijke en financiële verwevenheid is de herinrichting van de Noorderhaven vanuit het project Verbeterplan "Wonen op het water in de Diepenring en Noorderhaven" aan dit project toegevoegd.

De deelfase 'haalbaarheid' is gestart in december 2011. De uitvoering van de laatste deelfase is gepland voor medio 2014 .

### **Autoloze Steentilstraat**

Dit project draagt bij aan een betere winkel- en wandelroute vanuit de Damsterdiepgarage naar de binnenstad via de Steentilstraat.

De winkelwandelroute is aangelegd en een zakpaal met randapparatuur is geplaatst. Begin 2012 is de zakpaal in gebruik genomen.

## **2.5 Parkeren**

Parkeren	begrote uitgaven	werkelijke uitgaven t/m 2011	in %	werkelijk uitgaven t/m 2010	in %	begrote subsidies/bijdragen	werkelijke bijdr./opbr. 2011	in %	werkelijke bijdr./opbr. 2010	in %
Parkeergarage Damsterdiep	41.218	35.170	85%	29.050	70%	36.782	0	0%	1.900	5%
	41.218	35.170	85%	29.050	70%	36.782	0	0%	1.900	5%

### **Parkeergarage Damsterdiep**

Op 30 november 2005 is het stedenbouwkundig plan "Damsterdiep weer Binnenstad" vastgesteld. Het plan omvat de bouw van een parkeergarage, het herontwikkelen van het openbaar gebied, en de bouw van een nieuw kantoor van Nijestee

De bouw van de parkeergarage is nagenoeg afgerond. De bovenste laag is al opgeleverd en in gebruik genomen. Hierdoor zijn de eerste 200 parkeerplekken beschikbaar gekomen. De oplevering en ingebruikname van de onderste parkeerlaag volgt naar verwachting in het begin van 2012. In totaal zullen er dan zo'n 500 parkeerplekken beschikbaar zijn.

In de eerste helft van 2012 zal een herziening van het totale project (de grond- en de bouwexploitatie) aan de Raad worden aangeboden.



## Bijlage - Staat V

### 2.6 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid	begrote uitgaven	werkelijke uitgaven t/m 2011	in %	werkelijk uitgaven t/m 2010	in %	begrote subsidies/bijdragen	werkelijke bijdr./opbr. 2011	in %	werkelijke bijdr./opbr. 2010	in %
Aanpak schoolomgeving 2007-2010	2.369	1.742	74%	1.063	45%	2.369	679	29%	610	26%
Duurzaam veilig Dorkwerd + knelpunten 30 km/u gebieden	1.384	357	26%	205	15%	1.384	6	0%	6	0%
Verkeerseducatie 2009	289	240	83%	173	60%	192	157	82%	102	53%
	4.042	2.339	58%	1.441	36%	3.945	842	21%	718	18%
Totaal	148.294	103.844	70%	94.552	64%	142.281	81.651	57%	72.192	51%

#### Aanpak schoolomgeving 2007-2010

In 2007 is een start gemaakt met de uitvoering van het schoolomgevingenplan. Voor alle omgevingen van de 54 basisscholen willen wij de verkeersveiligheid laten toenemen door het aanbrengen van herkenbare elementen. Het doel van deze maatregelen is dat elke weggebruiker in de stad de schoolomgevingen herkent en het rijgedrag daarop aanpast. Daarnaast worden wijksgewijs kindvriendelijke routes uitgewerkt, om zo de zelfstandige mobiliteit van kinderen te bevorderen. Dit alles gebeurt in samenwerking met de kinderen, ouders en scholen, de politie, wijkraden en gemeente.

De scholen zijn enthousiast over het project. In de plannen worden de kindvriendelijke routes meegenomen. Inmiddels hebben we voor 34 scholen maatregelen gerealiseerd. In het voorjaar van 2012 worden 5 schoolomgevingen heringericht. Met de resterende scholen worden plannen ontwikkeld en uiterlijk medio 2012 gerealiseerd.

Ook is er steeds meer aandacht voor verkeerseducatie op de scholen en zijn er meer aanmeldingen voor het behalen van het VerkeersVeiligheidsLabel, waarmee continuïteit in aandacht voor verkeersveiligheid is gegarandeerd.

#### Duurzaam veilig Dorkwerd en aanpak knelpunten 30 km/u gebieden

Met het treffen van snelheidremmende maatregelen in het buurtschap Dorkwerd en de Hoogeweg ten noorden van Dorkwerd is invulling gegeven aan het landelijke beleid "Duurzaam Veilig". Het plan hiervoor is samen met bewoners opgesteld en is door uw raad op 28 januari 2009 vastgesteld.

In mei 2009 heeft uw raadscommissie Beheer en Verkeer besloten in te stemmen met het collegevoorstel om de eerste 4 knelpunten in verblijfsgebieden aan te pakken conform 'Duurzaam Veilig'. Te weten: Vechtstraat, Engelbert/Middelbert, Haydnlaan/Troelstralaan en Floresstraat/Floresplein.

De werkzaamheden voor het onderdeel Dorkwerd zijn in 2009 uitgevoerd. De overige projecten zitten nog in de ontwerp/voorbereidingsfase.

Inmiddels heeft de inspraakavond voor Engelbert/Middelbert plaatsgevonden. De inspraakprocedures voor Engelbert/Middelbert, Floresstraat en Haydnlaan/Troelstralaan zijn afgerond.

De inspraak voor de Vechtstraat is gepland voor maart 2012.

De planning is om de projecten Engelbert/Middelbert, Floresstraat en Haydnlaan/Troelstralaan in de zomer van 2012 uit te voeren. Het streven voor de Vechtstraat is om deze komend najaar uit te voeren.

## Bijlage - Staat V

### **Verkeerseducatie 2011**

Verkeerseducatie is één van de belangrijkste pijlers van het verkeersveiligheidsbeleid. Door middel van diverse aansprekende educatieprojecten wordt de schoolgaande kinderen al vroeg geleerd hoe zich te gedragen in het verkeer.

Het verkeerseducatieprogramma van 2011 is uitgevoerd. Er zijn educatieprojecten aangeboden aan basisscholen en scholen voor voortgezet onderwijs. Ook is er een aantal nieuwe projecten aangeboden om nog beter de voornaamste doelgroep, schoolgaande kinderen in basis- en voortgezet onderwijs, te kunnen aanspreken.

## Bijlage - Staat V

### 3 NACALCULATIES

In het handboek financieel beheer zijn de regels omtrent slot- en nacalculaties door uw raad vastgesteld. Het doel van de slot- en nacalculatie is tweeledig. Bij voltooiing van het project kan de raad met een slot- of nacalculatie controleren of het project volgens de gemaakte afspraken is uitgevoerd. Tegelijk kan het college van B&W adequaat verantwoording afleggen aan de raad over de uitvoering van de investeringen. Een project met een investeringsbedrag > € 450.000 dat voor 95% gereed is, wordt nagecalculeerd.

Afhankelijk van het tempo van de uitgaven zullen naar verwachting in 2012 de nacalculaties van

- Fietsbrug Plataanlaan
- Doorstroming Laan Corpus den Hoorn en Ketwich Verschuurlaan
- Aanpak Schoolomgeving

aan de Raad worden aangeboden.

Het project 'Wensen van Stadgers 2007-2008' zal in de loop van 2012 worden nagecalculeerd en aan u worden aangeboden.

### 4 WEERSTANDSVERMOGEN

Bij grote projecten zijn de nog te realiseren kosten en opbrengsten grotendeels bepaald op basis van inschattingen, die mede het uiteindelijke eindresultaat bepalen. Inherent aan dergelijke projecten bestaat het risico dat de inschattingen niet geheel juist zijn gebleken. Oorzaken kunnen bijvoorbeeld zijn juridische procedures die de uitvoeringstijd verlengen waardoor extra kostenstijgingen kunnen ontstaan of niet aan de subsidievoorwaarden kan worden voldaan omdat een realisatiedatum in de subsidievoorwaarde wordt overschreden.

Conform de in 2011 vastgestelde kadernota Weerstandsvermogen is het totale risico voor de verkeer- en vervoersprojecten € 5,9 miljoen. In 2010 was dit € 6,2 miljoen.

**Bijlage - Staat V**

---

**STATEN V**

## Bijlage - Staat V

**Projectnummer** : 8001450  
**Project** : Stap op Fietsvriendelijk afstellen van verkeerslichten  
**Projectleider** : Jaap Valkema

**Omschrijving:**

Om het fietscomfort in Groningen te verbeteren worden een aantal verkeerslichten fietsvriendelijker afgesteld. Dit kan bijvoorbeeld betekenen dat de verkeerslichten voor fietsers langer op groen staan, fietsers vaker groen krijgen of alle richtingen voor fietsers tegelijk groen krijgen.

**Stand van de kredieten:**

Raadsbesluit 26-11-2008 nr. 6h (nr. 317) € 175.000

De dekking van dit project bestaat uit de vrije beleidsruimte.

De werkelijke uitgaven per 31-12-2011 bedragen € 162.000 en blijven daarmee binnen het vastgestelde krediet.

**Stand uitvoering van het project:**

In totaal is voor de periode 2009-2010 € 175.000 beschikbaar. In overleg met belangenorganisaties zoals Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland en ouderenbonden heeft een inventarisatie van mogelijke maatregelen plaatsgevonden. Vervolgens is in 2008 een uitvoeringsprogramma opgesteld. Alle maatregelen zijn inmiddels uitgevoerd, met uitzondering van de aanpassingen aan het kruispunt Petrus Campersingel-Dirk Huizingastraat. Dit kruispunt wordt begin 2012 aangepakt.

**Verwacht eindresultaat:**

We verwachten dat de totale kosten binnen het verstrekte krediet blijven.

**Nacalculatie:**

Gezien de omvang van het krediet en de verwachting van de totale kosten zal er geen nacalculatie worden opgesteld.

**Risico's:**

Dit project kent geen bijzondere risico's.

## Bijlage - Staat V

**Projectnummer** : 8001350  
**Project** : Fietsbrug Plataanlaan  
**Projectleider** : Jan Nijhoff

### Omschrijving:

De fietsbrug maakt een verbinding over het Reitdiep tussen de Pleiadenbrug en de Professor Uilkensbrug. Met de realisatie van het Blauwbrugje ontstaan kortere en snellere fietsverbindingen tussen de westelijke stadswijken en Zernike.

In 2010 heeft de gemeenteraad van Groningen opdracht gegeven om het fietspad en de fietsbrug aan te leggen.

In februari 2012 is de brug geopend en het fietspad in gebruik genomen.

### Stand van de kredieten:

Raadsbesluit 23 april 2008, nr. 5i	€ 600.000
Raadsbesluit 17 november 2010, nr. 6k	€ 2.200.000
Beschikbaar krediet per 31-12-2011	€ 2.800.000

Op 23 april 2008 nummer 5I heeft de raad een plankostenkrediet van € 600.000 beschikbaar gesteld. In aanvulling hierop is op 17 november 2010, onder nummer 6k, een uitvoeringskrediet vastgesteld van € 2,2 miljoen. Hiermee komt het totale krediet op € 2,8 miljoen.

Het door de Raad vastgestelde krediet wordt gedekt uit de fietsnota incidentele middelen begroting 2007 (€ 1.792.000) en BDU 2008 (€ 1.008.000).

De werkelijke uitgaven per 31-12-2011 zijn € 1.826.000 en blijven daarmee binnen het vastgestelde krediet.

### Stand uitvoering van het project:

Op 16 februari 2012 is de brug officieel geopend en in gebruik genomen. De definitieve oplevering volgt zo spoedig mogelijk in de loop van 2012.

In verband met de opgelopen vertraging is voor de BDU-subsidie uitstel aangevraagd en verkregen van de provincie.

Tevens is door het Regiofonds een subsidie van € 200.000 toegekend. Deze subsidie is aangevraagd om een deel van de BDU op te vangen, die mogelijk niet ingezet kan worden omdat er aanzienlijk minder kosten zijn gemaakt dan bij aanvang was verwacht.

### Verwacht eindresultaat:

De kosten voor deze brug zijn lager uitgevallen dan de 2,8 miljoen euro krediet die is verstrekt. Op het moment van rapporteren is ca. 1,83 miljoen euro aan kosten gemaakt. Er moeten nog wat afrondende werkzaamheden worden uitgevoerd, maar een aanzienlijk bedrag zal vrijvallen.

Met de provincie zal worden overlegd hoe de vrijgevallen BDU mag worden ingezet. De rest van het positieve resultaat zal terugvloeien naar het concern.

### Nacalculatie:

Conform de daarvoor geldende regelgeving zal in 2012 een nacalculatie worden opgesteld.

### Risico's:

Op dit moment zijn er geen risico's te melden.



## Bijlage - Staat V

**Projectnummer** : 8001420  
**Project** : Fietspad Noordelijke Ringweg  
**Projectleider** : Jan Nijhoff

### Omschrijving:

Dit project maakt onderdeel uit van het fietsprogramma dat door de gemeenteraad is vastgesteld met de nota "Stap op", op 26 november 2008 (nr. 6h).

Aan de zuidzijde van de Noordelijke Ringweg wordt een fietsroute aangelegd vanaf Cortingborg via de Iepenlaan tot aan het Reitdiep. Langs de Aquamarijnstraat wordt eveneens een stuk van het fietspad aangelegd.

### Stand van de kredieten:

Raadsbesluit 26 november 2008, nr. 6h inzake planvoorbereidingskrediet	€ 177.500
Beschikbaar krediet per 31-12-2011	€ 177.500

De dekking van dit project komt uit incidenteel nieuw beleid 2009, onderdeel Fietsnota en BDU middelen.

De werkelijke uitgaven per 31 december 2011 bedragen € 166.000. In de loop van 2012 komen we met één of meerdere aanvragen voor het uitvoeringskrediet.

Met de nota "Stap Op" is een plankostenkrediet vastgesteld ad € 375.000, verdeeld over de projecten Fietspad Noordelijke Ringweg, Fietspad Spoorlijn Groningen-Sauwerd (samen € 355.000) en Fietspad Groningen-Hoogezand (€ 20.000). Administratief is een plankostenkrediet ad € 177.500 aangenomen voor zowel Noordelijke Ringweg en Groningen-Sauwerd.

### Stand uitvoering van het project:

Door het college is meer nadruk gelegd op milieu en duurzaamheid. Inventarisatie en onderzoek is nodig van groen, ecologie en bomen voordat een ontwerp kan worden gemaakt. Recentelijk is daar de wens bijgekomen om te kijken of het mogelijk is om de fietspaden te combineren met de aanleg van een warmteleidingnet.

De uitkomsten van al deze onderzoeken zullen worden meegenomen in het ontwerp dat aan de Raad zal worden voorgelegd.

### Verwacht eindresultaat:

De verwachting is dat de uitgaven binnen het gestelde krediet zullen blijven.

### Nacalculatie:

Gezien de omvang van het krediet en de verwachting zal er geen nacalculatie worden opgesteld.

### Risico's:

Het project kent geen bijzondere risico's.

## Bijlage - Staat V

**Projectnummer** : 8001440  
**Project** : Fietspad Spoorlijn Groningen -Sauwerd  
**Projectleider** : Jan Nijhoff

### Omschrijving:

Ook dit project maakt onderdeel uit van het fietsprogramma dat door de gemeenteraad is vastgesteld met de nota "Stap op", op 26 november 2008 (nr. 6h).

Op de route langs de spoorlijn Groningen- Sauwerd ontbreekt een aaneengesloten fietspad tussen de ACM-fietsbrug en de Plataanlaan. In het uitvoeringsprogramma is budget opgenomen voor de aanleg van een deel van het fietspad vanaf de ACM-locatie tot aan de Kerklaan.

### Stand van de kredieten:

Raadsbesluit 26 november 2008, nr. 6h inzake planvoorbereidingskrediet	€ 177.500
Raadsbesluit 29 september 2010, nr. 6j inzake uitvoeringskrediet 'Achter de Reitdijk'	<u>€ 126.000</u>
Beschikbaar krediet per 31-12-2011	€ 303.500

De dekking van dit project komt uit incidenteel nieuw beleid 2009, onderdeel Fietsnota en BDU 2009. De werkelijke uitgaven per 31 december 2011 bedragen € 202.000 en blijven daarmee binnen het vastgestelde krediet.

Met de nota "Stap Op" is een plankostenkrediet vastgesteld ad € 375.000, verdeeld over de projecten Fietspad Noordelijke Ringweg, Fietspad Spoorlijn Groningen-Sauwerd (samen € 355.000) en Fietspad Groningen-Hoogezand (€ 20.000). Administratief is een plankostenkrediet ad € 177.500 aangenomen voor zowel Noordelijke Ringweg en Groningen-Sauwerd.

### Stand uitvoering van het project:

Door het college is meer nadruk gelegd op milieu en duurzaamheid. Inventarisatie en onderzoek is nodig van groen, ecologie en bomen voordat een ontwerp kan worden gemaakt. Recentelijk is daar de wens bijgekomen om te kijken of het mogelijk is om de fietspaden te combineren met de aanleg van een warmteleidingnet.

In de loop van 2012 verwachten we een uitvoeringskrediet aan te vragen voor de aanleg van het volgende deel van het fietspad.

De bedoeling is om in eerste instantie te beginnen met de aanleg van het gedeelte tussen de ACM-fietsbrug en de Kerklaan. De verwachting is dat het fietspad begin 2014 zal worden opgeleverd.

### Verwacht eindresultaat:

De verwachting is dat de uitgaven binnen het gestelde krediet blijven.

### Nacalculatie:

Gezien de omvang van het krediet en de verwachting zal er geen nacalculatie worden opgesteld.

### Risico's:

Het project kent geen bijzondere risico's.



## Bijlage - Staat V

**Projectnummer** : 8001460  
**Project** : Stap op 2009-2010 Wensen vanuit de stad  
**Projectleider** : Jaap Valkema

### Omschrijving:

In de Groninger Gezinsbode van 18 én 25 juni 2008 is Stadgers gevraagd welke investeringen in fietsvoorzieningen zij wenselijk vinden. Van deze gelegenheid is veel gebruik gemaakt, want in totaal zijn er 123 brieven en e-mails binnengekomen met in totaal 170 verschillende opmerkingen, suggesties en ideeën. In totaal is € 500.000 beschikbaar voor deze maatregelen. Uit alle ideeën is voor 2009 en 2010 een selectie gemaakt. De volgende maatregelen worden uitgevoerd:

1. aanpak fietsdiefstal (AFAC)
2. asfaltering fietspad Boutenspad
3. algemene fietspromotie
4. extra stallingscapaciteit en promotie achterzijde NS-station
5. plaatsen uitschuifbare etagerekken bewaakte stalling V&D
6. eenmalige investeringskosten bewaakte stalling Peperstraat
7. herkenbaarheid binnenstadsstallingen vergroten
8. fietsers apart regelen kruispunt Bedumerweg-Asingastraat
9. fietsrouteplanner
10. openstelling bewaakte fietsstalling Winkelcentrum Paddepoel en Sportcentrum Kardinge
11. diversen (op-/afritje Leonard Springerlaan, maatregel Campinglaan, vervanging fietsklemmen Oosterpoort)

### Stand van de kredieten:

Raadsbesluit 26 november 2008, nr 6h € 500.000

De dekking van dit project bestaat uit incidenteel nieuw beleid 2009.

### Stand uitvoering van het project

De uitgaven per 31 december 2011 bedragen € 372.000.

Een aantal maatregelen is inmiddels uitgevoerd (nummers 1, 2, 4, 5, 6, 8, 10 en 11), de overige zijn in gang gezet (nummers 3, 7 en 9). Dit voorjaar worden de nummer 7 en 9 afgerond. De algemene fietspromotie (nr 3) zal iets langer duren.

### Verwacht eindresultaat

De verwachting is dat de uitgaven binnen het gestelde budget blijven.

### Nacalculatie

Het krediet en de uitgaven zijn hoger dan € 450.000. Conform de regeling volgens het financiële handboek zal voor dit project een nacalculatie opgesteld worden zodra 95% van de uitgaven gerealiseerd is. Naar verwachting zal in 2013 een nacalculatie opgesteld kunnen worden.

### Risico's

Het project kent geen bijzondere risico's.

## Bijlage - Staat V

**Complexnummer** : 8000270  
**Complex** : Transferium Hoogkerk  
**Projectleider** : Theo Zaal  
**Planeconoom** : Leo Dekker

### Omschrijving:

In het kader van het stimuleren van het openbaar vervoer worden plannen ontwikkeld voor het plaatsen van transferia langs aanrijdroutes naar de stad. Eén van die plannen betreft een transferium in de buurt van de A7-afslag naar Hoogkerk.

Het Transferium Hoogkerk is het begin-/eindpunt van de hoogwaardige busverbinding met het Centraal Station in de stad Groningen. Het Transferium wordt aan de noordzijde begrensd door de A7 en aan de Zuid- en Zuidwestzijde respectievelijk door Peize en het ecologische gebied Peizermaden. Aan de Oostzijde zal de grens worden gevormd door het toekomstige bedrijfengebied Kranenburg-Zuid met de ontsluiting van de in ontwikkeling zijnde woonwijk Ter Borch.

### Laatst vastgestelde exploitatiebegroting:

Op 23 juni 2010 heeft de raad, bij raadsbesluit nr. 6b, de herziene exploitatiebegroting Transferium Hoogkerk vastgesteld.

### Stand van de kredieten:

Raadsbesluit 19 juli 2006, nr. 6t, plankostenkrediet t/m 2003	€ 1.500.000
Raadsbesluit 19 juli 2006, nr. 6t, voorbereidingskrediet	€ 400.000
Raadsbesluit 19 juli 2006, nr. 6s, busafrit A7(glijbaan)en kruising Eemsgolaan	€ 340.000
Raadsbesluit 20 december 2006, nr. 6e, Kluifrotonde en gewone rotonde	€ 871.000
Raadsbesluit 19 december 2007, nr. 6aa, uitvoeringskrediet	€ 11.209.000
Raadsbesluit 17 februari 2010, nr. 6n, uitvoeringskrediet (DRIS)	€ 120.000
Raadsbesluit 23 juni 2010, nr. 6b, uitvoeringskrediet	€ 748.000
Totale toegestane kosten van het plan	€ 15.188.000

De uitgaven per 1 januari 2012 bedragen € 11.086.000 en blijven daarmee binnen het krediet.

### Voortgang uitvoering:

Op 7 december 2009 heeft wethouder Verkeer en Vervoer de eerste paal geslagen voor het transferium Hoogkerk. Op 13 januari 2011 is het Transferium officieel geopend. Ruim 500 automobilisten kunnen hier hun auto achterlaten en overstappen op de bus naar de stad. Voor bezoekers uit Roden, Leek en Friesland zet Groningen hiermee een belangrijke stap om de stad bereikbaar te houden. Alle bussen uit westelijke richting stoppen op het transferium. Via de speciale busbaan heeft het transferium een snelle verbinding met het Hoofdstation.

Om via de A7 een verbinding van het centrum met het Transferium te maken is het noodzakelijk dat er een bus op- en afrit naar en van de A7 loopt. De realisatie staat vooralsnog gepland in 2012. Overleg met Rijkswaterstaat wordt hierin gevoerd. Het risico bestaat dat door aanvullende eisen de kosten stijgen, waardoor er aanvullende dekking en krediet moet worden gevonden en aangevraagd.

### Kosten en opbrengsten van 31-12-2010 tot 31-12-2011:

In 2011 zijn de laatste werkzaamheden op het transferium verricht in het kader van het woonrijp maken.

Door een licht positief saldo van het complex, zijn de rentelasten beperkt.

## Bijlage - Staat V

### **Ontwikkelingen in 2012 ten opzichte van de totale grondexploitatie:**

Verwacht wordt dat in 2012 de aansluiting op de A7 kan worden voorbereid en er wellicht met de aanleg kan worden begonnen. Gesprekken met Rijkswaterstaat zijn in een afrondende fase, waarna het definitieve ontwerp kan worden doorgerekend, er aanvullende dekking kan worden gezocht en het voorstel aan de raad kan worden voorgelegd ter goedkeuring.

### **Volgende herziening:**

De volgende herziening staat gepland in het najaar van 2012. Aangezien dit een regulier project is, is de afspraak om met een tweejaarlijkse herziening te komen, conform de afspraken in het raadsbesluit van 17 december 2008, nr. 10. "Sturing en verantwoording van projecten".

### **Nacalculatie:**

Door aanvullende eisen/wensen van Rijkswaterstaat voor de aansluiting van op- en afritten naar en van de A7, wordt de exploitatiebegroting herzien in 2012. De verwachting is dat het project in 2013 kan worden nagecalculeerd.

### **Risico's:**

In deze risicoparagraaf wordt ingegaan op de stand van zaken ten aanzien van de risico's die zijn benoemd in de grondexploitatie en de actuele risico's.

#### *Afloop risico's benoemd in de grondexploitatie*

De meeste risico's die zijn benoemd in de laatst vastgestelde grondexploitatie zijn nog steeds actueel en kunnen leiden tot een afwijking ten opzichte van de begroting en eventueel het resultaat. Het gaat om de volgende risico's:

- Nabetaling € 4,53 (fl 10,-) per m2 bij andere bestemming t/m 2015 (acte art. 25);
- Bijdragen derden later;
- Aanvullende eisen Rijkswaterstaat.

#### *Actuele risico's*

Naast bovengenoemde actuele risico's bevat het Transferium Hoogkerk de normale risico's<sup>1</sup> ten aanzien van grondexploitaties.

<sup>1</sup> Een beschrijving van de algemene risico's van een grondexploitatie is opgenomen in de rapportage grondbedrijf.

## Bijlage - Staat V

<b>STAAT V 2011</b> <b>Complex 8000270: Transferium Hoogkerk</b>									
Bedragen in €	Omschrijving	Totaal verantwoord tot en met 31-12-2010	Herrubrice- ring	Uitgaven en inkomsten t/m dienstjaar 1-1-2011	Uitgaven en inkomsten in dienstjaar 2011	Totaal verantwoord tot en met 31-12-2011	Bedrag van aangegane verplicht.	2012	Totaal (exploitatie- begroting)
<b>Kosten</b>									
	Verwerving	909.000	0	909.000	0	909.000	0	230.000	1.139.000
	Sloopkosten	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bodemonderzoek en -smering	0	0	0	0	0	0	25.000	25.000
	Bouw- en woonrijp maken	6.127.000	0	6.127.000	306.000	6.433.000	332.000	2.224.000	8.989.000
	Planontwikkeling	2.238.000	56.000	2.294.000	105.000	2.399.000	99.000	595.000	3.093.000
	Voorbereiding en toezicht	925.000	0	925.000	129.000	1.054.000	2.000	430.000	1.486.000
	Exploitatielasten	39.000	-39.000	0	0	0	0	99.000	99.000
	Rentelasten	0	39.000	39.000	-49.000	-10.000	0	10.000	0
	Bijdrage aan fondsen	23.000	0	23.000	0	23.000	0	0	23.000
	Bijdrage aan overige	278.000	0	278.000	0	278.000	0	56.000	334.000
	Bijdrage aan BTW Compensatiefonds	0	0	0	0	0	0	0	0
	Inkoop BTW	56.000	-56.000	0	0	0	0	0	0
	<b>Totaal kosten</b>	<b>10.595.000</b>	<b>0</b>	<b>10.595.000</b>	<b>491.000</b>	<b>11.086.000</b>	<b>433.000</b>	<b>3.669.000</b>	<b>15.188.000</b>
<b>Bijdragen</b>									
	Rijksbijdragen	-8.353.000	0	-8.353.000	-480.000	-8.833.000	0	-4.955.000	-13.788.000
	Overige bijdragen	-3.735.000	0	-3.735.000	0	-3.735.000	0	2.335.000	-1.400.000
	<b>Totaal bijdragen</b>	<b>-12.088.000</b>	<b>0</b>	<b>-12.088.000</b>	<b>-480.000</b>	<b>-12.568.000</b>	<b>0</b>	<b>-2.620.000</b>	<b>-15.188.000</b>
<b>Opbrengsten</b>									
	Vrije sector	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kantoren/scholen/bedrijfsterreinen	0	0	0	0	0	0	0	0
	Overig/ tuingrond	0	0	0	0	0	0	0	0
	Reserveringsvergoeding	0	0	0	0	0	0	0	0
	Verkooprente	0	0	0	0	0	0	0	0
	Verkoop BTW	0	0	0	0	0	0	0	0
	Af te dragen verkoop BTW	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	<b>Saldo</b> (kosten +/- bijdragen +/- opbrengsten)	<b>-1.493.000</b>	<b>0</b>	<b>-1.493.000</b>	<b>11.000</b>	<b>-1.482.000</b>	<b>433.000</b>	<b>1.049.000</b>	<b>0</b>

STAAT V 2011

25



## Bijlage - Staat V

8000270 Transferium Hoogkerk

### Vergelijking ten opzichte van de begroting

	Herz. Begr. 2010	Staat V 2011	Verschillen		Herz. Begr. 2010	Staat V 2011	Verschillen
<b>Kosten</b>				<b>Kosten</b>			
Bodemonderzoek	25.000	25.000	0	Bodemonderzoek	25.000	25.000	0
Verervingen	1.139.000	1.139.000	0	Verervingen	1.139.000	1.139.000	0
Bouwwijpmaken	8.989.000	8.989.000	0	Bouwwijpmaken	8.989.000	8.989.000	0
Planontwikkeling	3.093.000	3.093.000	0	Planontwikkeling	3.093.000	3.093.000	0
Voorbereiding en toezicht	1.486.000	1.486.000	0	Voorbereiding en toezicht	1.486.000	1.486.000	0
Renteverliezen (exploitatiekosten)	99.000	47.000	52.000	Renteverliezen (exploitatiekosten)	99.000	47.000	52.000
Bijdrage aan fondsen	23.000	23.000	0	Bijdrage aan fondsen	23.000	23.000	0
Bijdrage aan overige	278.000	278.000	0	Bijdrage aan overige	278.000	278.000	0
Inkoop BTW	56.000	56.000	0	Inkoop BTW	56.000	56.000	0
<b>Totale kosten van het plan</b>	<b>15.188.000</b>	<b>15.136.000</b>	<b>52.000</b>	<b>Totale kosten van het plan</b>	<b>15.188.000</b>	<b>15.136.000</b>	<b>52.000</b>
<b>Bijdragen</b>				<b>Bijdragen</b>			
OZB-middelen	1.487.000	1.487.000	0	OZB-middelen	1.487.000	1.487.000	0
Rekeningresultaat 2005	100.000	100.000	0	Rekeningresultaat 2005	100.000	100.000	0
Incidenteel nieuw beleid 2002	450.000	450.000	0	Incidenteel nieuw beleid 2002	450.000	450.000	0
Structureel nieuw beleid 2002/2003/2007	2.698.000	2.698.000	0	Structureel nieuw beleid 2002/2003/2007	2.698.000	2.698.000	0
Structureel nieuw beleid Kolibri	1.000.000	1.000.000	0	Structureel nieuw beleid Kolibri	1.000.000	1.000.000	0
Parkeerbedrijf (DRIS)	120.000	120.000	0	Parkeerbedrijf (DRIS)	120.000	120.000	0
GDU	454.000	454.000	0	GDU	454.000	454.000	0
Bijdrage STIR 2000	79.000	79.000	0	Bijdrage STIR 2000	79.000	79.000	0
Bijdrage Regiofonds	2.400.000	2.400.000	0	Bijdrage Regiofonds	2.400.000	2.400.000	0
V&W Quick Wins	5.000.000	5.000.000	0	V&W Quick Wins	5.000.000	5.000.000	0
Provincie Drenthe	1.162.000	1.162.000	0	Provincie Drenthe	1.162.000	1.162.000	0
Gemeente Tynaarlo	125.000	125.000	0	Gemeente Tynaarlo	125.000	125.000	0
Gemeente Noorderveld	113.000	113.000	0	Gemeente Noorderveld	113.000	113.000	0
<b>Totale opbrengsten van het plan</b>	<b>15.188.000</b>	<b>15.188.000</b>	<b>0</b>	<b>Totale opbrengsten van het plan</b>	<b>15.188.000</b>	<b>15.188.000</b>	<b>0</b>
<b>Voordelig resultaat</b>	<b>0</b>	<b>52.000</b>	<b>-52.000</b>	<b>Voordelig resultaat</b>	<b>0</b>	<b>52.000</b>	<b>-52.000</b>

## Bijlage - Staat V

**Projectnummer** : 8001150  
**Project** : Kolibri / Tram in stad en regio  
**Projectleider** : Jelle Dijkstra

### Omschrijving:

De in 2002 uitgevoerde studie naar het stadsgewestelijk openbaar vervoersysteem heeft aangetoond dat de meest optimale invulling van een nieuw hoogwaardig openbaar vervoersysteem voor de stad Groningen ligt in het "vertrammen" van de sterke hoofdassen van het openbaar vervoer.

In vervolg hierop is een planstudie HOV-as (hoogwaardig openbaar vervoer-as) Hoofdstation-Zernike uitgevoerd. Het resultaat van deze studie is vastgelegd in de nota "Een drukte van belang". In deze nota kwam de tram als in te zetten openbaar vervoersysteem voor de verbinding Hoofdstation-Zernike als beste naar voren. In de uitgevoerde netwerkanalyse voor de Regio Groningen-Assen is dit andermaal bevestigd. In 2006 heeft vervolgens een studie plaatsgevonden naar de kansen van het doortrekken van de stadstram naar de regio. Uit deze studie blijkt dat de regiotram een drager kan vormen in het regionaal openbaar vervoersysteem. In 2007 is vervolgens de startnotitie "Tram in stad en regio" vastgesteld, en gestart met de verdere uitwerking van het project. Anno 2011 zijn deze uitwerkingen nog gaande en is men in de aanbestedingsfase belandt.

Op dit moment bevinden we ons in de fase van de aanbesteding van de tramlijnen. Deze loopt van december 2010 tot eind 2012. De verwachting is dat spoedig daarna de bouw kan beginnen. In de eerste helft van 2016 gaan de trams dan rijden.

### Stand van de kredieten:

#### Vorbereidingskredieten:

Raadsbesluit 27 april 2005 nr 6H	€ 320.000
Raadsbesluit 21 februari 2007, nr 9	€ 3.000.000
Raadsbesluit 17 juni 2009, 6f	€ 2.440.000
Raadsbesluit 23 juni 2010, nr 6K	€ 2.484.000
Raadsbesluit 25 januari 2012, nr 6h	€ 3.580.000
Totaal voorbereidingskrediet	€ 11.824.000

In totaal is door de Raad een krediet beschikbaar gesteld van € 11,8 miljoen. Tevens is er op 17 februari 2010 een verwervingskrediet vastgesteld van € 4,4 miljoen. Opgeteld maakt dat een totaal van € 16,2 miljoen aan krediet.

Het verwervingskrediet van € 4,4 mln wordt niet in deze Staat V, maar in de Rapportage Grondbedrijf verantwoord.

In totaal is € 10,28 miljoen beschikbaar gesteld voor de bijdrage aan het trambureau. Het resterende bedrag ad € 1,54 miljoen is beschikbaar voor interne plankosten van de gemeente.

Tot en met 31 december 2011 is een bedrag van € 8.1 miljoen uitgegeven waarvan € 6,7 miljoen aan het trambureau

### Stand uitvoering van het project

Na de inspraak op het Voorlopig Ontwerp van lijn 1, het Voorkeurstracé van lijn 2 en de Koppelingsvariant en het verwerken van alle inspraakreacties, zijn de wijzigingen als gevolg van deze inspraak verwerkt. Hiervoor is het ontwerp van lijn 1 op onderdelen aangepast, en verwerkt in de kostenraming, en is het voorkeurstracé voor lijn 2 bepaald en eveneens verwerkt in de kostenraming. Voor wat betreft het voorkeurstracé t.h.v. het Oosterhamrikkanaal (Vinkenstraat of Oosterhamrikkade) is een voorkeursroute via de Oosterhamrikkade voorgesteld. Ook is voorgesteld het voorstel van de Bewonersorganisatie Beijum (BOB), de koppeling van Zernike en Beijum aan respectievelijk de Grote Markt en de Oostersingel om te draaien, over te nemen.

## Bijlage - Staat V

Op basis van de diverse documenten, waarin de resultaten van de inspraak waren verwerkt, is geadviseerd de aanbesteding te starten. Dit advies heeft op 20 oktober 2010 geleid tot het besluit de aanbesteding te starten. Op 7 december 2010 stemde vervolgens ook Provinciale Staten in met de start van de aanbesteding. Met deze besluiten zijn ook de tracés van beide tramlijnen vastgesteld, en zijn benodigde kredieten voor de aanleg hiervan gereserveerd.

De Regio Groningen-Assen stemde tenslotte op 4 november 2010 in met het leveren van een taakstellende bijdrage uit het Meerjaren Investeringsprogramma RGA aan het project RegioTram van €33 miljoen (€20 miljoen voor tramlijn 1 en €13 miljoen voor tramlijn 2).

Na de besluitvorming van Provinciale Staten is de aanbesteding gepubliceerd. De aanbesteding van de RegioTram kent een aantal fasen. De eerste fase is de prekwalificatiefase. Marktpartijen kunnen zich in deze fase aanmelden voor de aanbesteding. Om dat te mogen, moeten de aannemende partijen aan een aantal eisen voldoen. Deze eisen zijn vastgelegd in de Aanbestedingsleidraad versie prekwalificatiefase. Na de prekwalificatiefase start de plan van aanpakfase van de aanbesteding.

December 2010 is de aanbesteding van het project RegioTram gestart. De stuurgroep RegioTram heeft drie consortia geselecteerd voor de aanleg van de eerste twee tramlijnen in de stad Groningen. In de daarop volgende Plan van Aanpak fase hebben de consortia hun voorlopige plan van aanpak uitgewerkt, op grond van een programma van eisen.

Na het uitstappen van het consortium LinQ, zijn de overgebleven twee consortia in november 2011 de Consultatiefase ingegaan. In de Consultatiefase ondervragen de consortia de opdrachtgever over de aanbestedingsdocumenten (de aanbestedingsleidraad, het contract en de zogenaamde outputspecificaties: het programma van eisen en wensen) in afzonderlijke gesprekken. In de Dialoofase wordt het contract vervolgens gecompleteerd. De fase van Definitieve Inschrijving wordt volgens plan afgerond in de herfst van 2012, met het conceptbesluit tot gunning. Dit voorstel (met kredietaanvraag) wordt ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad en aan de Provinciale Staten van Groningen. Eind 2012 is dan bekend welk consortium de aanbesteding gegund krijgt.

Het project wordt aanbesteed bij één consortium van bedrijven: een geïntegreerde aanbesteding. Daarbij worden afspraken voor ontwerp, bouw, financiering, beheer en exploitatie (22,5 jaar) vastgelegd (DBFMO).

### **Verwacht eindresultaat**

De verwachting is dat de resterende uitgaven passen binnen het beschikbaar gestelde krediet voor de planvoorbereiding (t/m de aanbesteding). Voor de interne plankosten zullen we voorjaar 2012 nog een aanvullende kredietaanvraag aan u aan te bieden.

### **Nacalculatie:**

Conform de regeling volgens het financiële handboek zal voor dit project een nacalculatie opgesteld worden zodra 95% van de uitgaven is gerealiseerd.

### **Risico's**

Het project RegioTram heeft diverse risicoanalyses uitgevoerd en laten uitvoeren en stuurt actief op het beheersen van de geconstateerde risico's. De uitkomsten zijn verwerkt en meegenomen in de besluitvorming over het project RegioTram.

In de afspraken tussen de Gemeente Groningen en de Provincie Groningen uit september 2010 is vastgelegd dat voor de twee onderstaande posten nog dekking dient te worden gevonden:

1. in het budget voor de eerste twee lijnen van de RegioTram is rekening gehouden met ingeboekte marktvoordelen (€ 25 mln.) en Regiovisiemiddelen (€ 5 mln.). Wanneer deze bijdragen niet vrijkomen,



## Bijlage - Staat V

- moet hier alternatieve dekking voor komen;
2. de inpassing van tram en spoor in het stationsgebied vraagt niet alleen technisch-infrastructurele investeringen, maar ook investeringen die uit hoofde van de functie van vervoersknooppunt nodig zijn. Deze (niet binnen de scope van de RegioTram vallende) additionele investeringen zijn geraamd op maximaal € 20 mln.

Het maximale bedrag voor deze twee posten bedraagt € 50 mln. Voor de dekking van dit bedrag zijn de volgende bronnen beschikbaar:

1. € 30 mln. RSP-middelen voor het stationsgebied (de resterende RSP-middelen voor het stationsgebied van € 163 mln. worden ingezet voor de overcommittering van het RSP);
2. bijdragen van de markt (aanbestedingsvoordelen) en regio.

Wanneer de som van de hierboven genoemde bronnen minder is dan het bedrag wat benodigd is voor de hiervoor genoemde investeringen onder 1 en 2 (met een maximum van € 50 mln.), is met de provincie afgesproken de volgende financieringsbronnen aan te wenden (in volgorde):

- a. externe subsidiebronnen;
  - b. een bijdrage van gemeente en provincie in de verhouding 50/50.
- De bijdrage van de gemeente bedraagt in het uiterste geval maximaal € 10 mln.

Wanneer de som van de RSP-middelen voor het stationsgebied en de bijdragen van markt en regio groter is dan het bedrag wat benodigd is voor de hierboven genoemde investeringen (met een maximum van € 50 mln.) wordt het vrijgevalen bedrag ingezet voor:

1. de eventueel door gemeente en provincie, in de eerste vijf exploitatiejaren, te fourneren aanvullende exploitatiemiddelen (als bedoeld in afspraak 3 van de afspraken uit september 2010);
2. na aftrek van de eventuele bovengenoemde aanwending zullen (na genoemde 5 jaar) restantmiddelen worden verdeeld over de categorieën:
  - a. een algemene (uitvoerings-)risicobuffer voor generieke restrisico's, onder meer voor mogelijke indexeringsrisico's;
  - b. een buffer voor de specifieke restrisico's;
  - c. een reservering ten behoeve van de dekking van de realisatie van de rest van het RegioRail concept.

### Rentebaten

Bij het opstellen van de business case zijn conservatieve, solide en objectieveerbare uitgangspunten gehanteerd. Aanvullend daarop is in de businesscase van 1 juli 2010 rekening gehouden met het te behalen herfinancieringsvoordeel van maximaal € 17,5 mln.

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

Het Rijk niet mee wil werken aan de conversie van de Rijksbijdrage RSP tegen de aantrekkelijke voorwaarden die normaal gebruikt worden bij DBFM-projecten. Dit leidt tot fors lagere baten uit financial engineering. Ook de doorgevoerde wijziging in de business case (versie december 2011) van de lagere bijdrage van € 42 miljoen in plaats van € 50 miljoen door de gemeente en provincie leidt tot lagere baten uit financial engineering. Tezamen met nog een aantal kleinere positieve en negatieve effecten bedraagt het maximale voordeel uit financial engineering nu circa € 4 miljoen.

### Juridische risico's

Op grond van de afspraken met de provincie uit september 2010 komen de zogenaamde specifieke risico's ten laste van de gemeente. Een en ander betekent dat als zich tijdens de realisatie- en/of de exploitatiefase

## Bijlage - Staat V

situaties voordoen die leiden tot meerkosten voor het consortium dat als opdrachtnemer fungeert, en welke niet zijn toe te rekenen aan het consortium (bijvoorbeeld door vertraging in de uitvoering ten gevolge van overmachtsituaties) deze meerkosten ten laste van de gemeente zullen komen.

Momenteel worden de afspraken uit september 2010 en februari 2009 tussen de provincie en de gemeente nader uitgewerkt tot overeenkomsten van de gemeenschappelijke regeling.

### **Exploitatie**

Op grond van de huidige aannames schat het project RegioTram dat, rekening houdend met de (positieve) effecten van de tram op de exploitatie van enkele buslijnen, de exploitatie budgettair neutraal kan geschieden. Wel dient te worden onderkend dat een afwijking in de reizigersgroei c.q. een reizigersfluctuatie invloed heeft op de exploitatie. De aannames en uitgangspunten worden in de komende periode constant getoetst en indien nodig geactualiseerd.

### **Resterende gemeentelijke risico's**

De keuze van de aanbestedingsvorm is vooral ingegeven om zoveel mogelijk risico's bij de opdrachtnemer neer te kunnen leggen. Hiervoor zijn situaties benoemd, die leiden tot risico's voor de gemeente, daarbij kan gedacht worden aan situaties als:

- onvoorziene omstandigheden gedurende de bouw- en realisatiefase. Het kan gaan om zaken waar nu nog geen rekening mee is gehouden, omdat ze nog niet zijn voorzien (een zekere onvolkomenheid in de ramingen). Bijvoorbeeld door extra aanpassingen zoals nadere stedenbouwkundige eisen, aanvullende verkeerskundige aanpassingen of extra weg- en/of rioleringswerkzaamheden. Op grond van de afspraken met de provincie uit september 2010 zullen deze in eerste instantie moeten worden opgevangen via versoberingen;
- tegenvallers zoals een hogere nadeelcompensatie dan verwacht. Ook hiervoor is afgesproken dit op te vangen via versoberingen;
- (bouw) planningsrisico's.

## Bijlage - Staat V

<b>STAAT V 2011</b> <b>Project 8001150 Kolibri / Tram in stad en regio</b>							
Bedragen in €	Omschrijving	Uitgaven en inkomsten t/m dienstjaar 31-12-2010	Uitgaven en inkomsten in dienstjaar 2011	Totaal verantwoord tot en met 31-12-2011	Bedrag van aangelegene verplicht- tingen	Te besteden of te ontvangen 2012 ev	Totaal
<b>Kosten</b>							
	Verwerving	0	0	0	0	0	0
	Bijdrage tramburo	1.782.000	0	1.782.000	0	3.580.000	5.362.000
	Bijdrage tramburo tramlijn 1 en 2	4.924.000	0	4.924.000	0	0	4.924.000
	Planontwikkeling	1.157.000	237.000	1.394.000	0	144.000	1.538.000
	Voorbereiding en toezicht	0	0	0	0	0	0
	Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
	Begrote bijdrage BCF egalisereserve	0	0	0	0	0	0
	<b>Totaal kosten</b>	<b>7.863.000</b>	<b>237.000</b>	<b>8.100.000</b>	<b>0</b>	<b>3.724.000</b>	<b>11.824.000</b>
<b>Bijdragen</b>							
	Nieuw beleid 2004, Incidenteel	-320.000	0	-320.000	0	0	-320.000
	Nieuw beleid 2004, Incidenteel	-1.246.000	0	-1.246.000	0	0	-1.246.000
	Nieuw beleid 2005 Structureel	-1.754.000	0	-1.754.000	0	0	-1.754.000
	Nieuw beleid structureel Kolibri 2005-2011	-4.924.000	0	-4.924.000	0	-2.284.000	-7.208.000
	Voorbeslag nw beleid str Kolibri 2005-2012	0	0	0	0	-1.296.000	-1.296.000
	RSP	0	0	0	0	0	0
	Overige bijdragen	0	0	0	0	0	0
	<b>Totaal bijdragen</b>	<b>-8.244.000</b>	<b>0</b>	<b>-8.244.000</b>	<b>0</b>	<b>-3.580.000</b>	<b>-11.824.000</b>
<b>Opbrengsten</b>							
	Vrije sector	0	0	0	0	0	0
	Kantoren/scholen/bedrijfsreinen	0	0	0	0	0	0
	Reserveringsvergoeding	0	0	0	0	0	0
	Af te dragen verkoop BTW	0	0	0	0	0	0
	<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	<b>Saldo</b> (kosten -/ - bijdragen -/ - opbrengsten)	<b>-381.000</b>	<b>237.000</b>	<b>-144.000</b>	<b>0</b>	<b>144.000</b>	<b>0</b>

## Bijlage - Staat V

### 8001150 Kolibri / Tram in stad en regio

	Begroting 2012	Staat V 2011	Verschillen
<b>Kosten</b>			
Anneemsom	0	0	0
Materialen	0	0	0
Bijdrage tramburo	5.362.000	5.362.000	0
Bijdrage tramburo lijn 1 en2	4.924.000	4.924.000	0
Planontwikkeling	1.538.000	1.538.000	0
Vorbereiding en toezicht	0	0	0
Onvoorzien	0	0	0
Begrote bijdrage BCF egalisereserve	0	0	0
Totale kosten	<u>11.824.000</u>	<u>11.824.000</u>	<u>0</u>
<b>Opbrengsten</b>			
Nieuw beleid 2004, Incidenteel	320.000	320.000	0
Nieuw beleid 2004, Incidenteel	1.246.000	1.246.000	0
Nieuw beleid 2005 Structureel	1.754.000	1.754.000	0
Nieuw beleid structureel Kolibri 2005-2011	6.724.000	6.724.000	0
voorbesl nw bel str Kolibri 2005-2012	1.296.000	1.296.000	0
RSP	484.000	484.000	0
Overige opbrengsten	0	0	0
	<u>11.824.000</u>	<u>11.824.000</u>	<u>0</u>
<b>Exploitatieresultaat</b>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>



## Bijlage - Staat V

**Projectnummer** : 8001200  
**Omschrijving project** : OV-as Koeriersterweg – Hoofdstation  
**Projectleider** : Theo Zaal  
**Planeconoom** : Edwin Mol

### Omschrijving:

Een essentieel onderdeel van onze strategie om de stad en regio bereikbaar te houden is het ontwikkelen van HOV-assen en het realiseren van diverse transferia nabij de ringwegen. Op deze manier versterken we de positie van het openbaar vervoer en bieden we automobilisten een aantrekkelijk alternatief vice versa tussen de regionale woonkernen en de woonwijken aan de rand van de stad met het centrum in casu het Hoofdstation.

De vervoersbundel uit de gemeenten Tynaarlo, Noordenveld en Leek en de provincie Friesland is groot en de huidige verbinding is niet direct en kent (in de spitsen) doorstromingsproblemen. Daarom ontwikkelen we de HOV-as West tussen het Transferium Hoogkerk en het Hoofdstation.

Deze HOV-as wordt in verschillende fasen gerealiseerd:

- doorstromingsmaatregelen vanaf de A7 naar de busbaan (gereed);
- transferium Hoogkerk (gereed, op busop- en afrit transferium – Groningen Zuid na);
- 'busbaan Peizerweg' tussen Hoogkerk en de Westelijke Ringweg (gereed);
- busbaan parallel aan de Koeriersterweg (gereed);
- directe verbinding kruising Paterwoldseweg / Koeriersterweg naar het Hoofdstation (start planvorming).

Dit project heeft betrekking op het laatst genoemde gedeelte.

### Stand van de kredieten:

Raadsbesluit 26 maart 2008, nr. 7g	€ 150.000
Raadsbesluit 28 april 2010, nr. 6a	€ 110.000
Raadsbesluit 23 juni 2010, nr. 8b	€ 250.000
Raadsbesluit 26 januari 2011, nr.7c	€ 900.000
Totaal beschikbaar krediet	€ 1.410.000

De dekking van het totale plankostenkrediet komt uit de voorziening openbaar vervoer.

De uitgaven tot en met 31 december 2011 bedragen € 740.000 en blijven daarmee binnen het beschikbaar gestelde krediet.

### Verschillen met de laatst vastgestelde begroting

Nvt

### Stand uitvoering van het project

Medio 2011 gingen we ervan uit dat de 3<sup>e</sup> fase aangelegd zou zijn voor 1 januari 2013: de datum die het ministerie van Infrastructuur en Milieu als voorwaarde had gesteld voor de quick win subsidie van € 4 miljoen. Doordat ons overleg met Prorail over de realisering van de 3<sup>e</sup> fase stagneerde, hebben we het ministerie om uitstel verzocht van een jaar. Dit uitstel hebben we gekregen met de toezegging dat wij de quick win subsidie elders in mogen zetten, indien de 3<sup>e</sup> fase niet binnen de termijn gerealiseerd kan worden.

De nu opgetreden stagnatie heeft te maken met aanvullende veiligheidseisen die ProRail stelt bij een verkeersregelinstallatie (VRI) bij de kruising Paterwoldseweg – Koeriersterweg en bij het tracé langs de verkeersleidingpost. ProRail heeft zich tot nu toe op het standpunt gesteld dat een VRI op de genoemde kruising tot onveilige situaties leidt. Als uit nader onderzoek blijkt dat een VRI de



## Bijlage - Staat V

veiligheid niet nadelig beïnvloedt, duurt het nog zeker twee jaar voordat ProRail de VRI aan het eigen systeem heeft gekoppeld.

Wij hebben Prorail laten weten dat we hierdoor gedwongen zijn de uitvoering van de 3<sup>e</sup> fase in 'de wacht' te zetten en onze energie te richten op een snelle aanleg van een ongelijkvloerse kruising bij de spoorwegovergang Paterswoldseweg. De realisering van de 3<sup>e</sup> fase wordt dan onderdeel van het project 'ongelijkvloerse kruising'. In de voorlopige planning wordt uitgegaan van afronding in 2016.

### **Subsidies:**

Voor dit project is eind 2011 ruim € 11,7 miljoen gedekt. Deze bestaat uit € 4.000.000 Quick Win, € 4.000.000 Regiofonds, € 2.200.000 eigen middelen en een netto-bijdrage vanuit BDU van € 1.548.715. De afgelopen jaren werd verondersteld dat € 1.780.000 BDU door de provincie was beschikt. Het ging hier echter om een bruto BDU-bijdrage. De netto-bijdrage vanuit BDU is echter de zojuist genoemde € 1.548.715. Dit verschil van € 231.285 (het verschil tussen € 1.780.000 en € 1.548.715) is inmiddels via de aanvraag 2012 bij de provincie ingediend. Binnen dezelfde BDU-aanvraag 2012 is eveneens een extra bedrag aangevraagd van € 1.600.000. Het college van Gedeputeerde Staten van Groningen zal de BDU-aanvragen in januari 2012 in overweging nemen, op het moment dat het bestedingsplan BDU 2012 wordt vastgesteld. Uiterlijk in maart 2012 worden wij geïnformeerd over dit besluit. In geval van een positief besluit is er voor dit project vooralsnog € 13,6 miljoen gedekt.

### **Verwacht eindresultaat**

We willen snelheid maken met een ongelijkvloerse kruising bij de spoorwegovergang Paterswoldseweg. Als eerste starten we een overleg met onze partners van de regio, provincie en ProRail om duidelijk te krijgen of een gezamenlijke prioriteitstelling voor deze kruising mogelijk is en of voldoende middelen kunnen worden vrijgemaakt. Daarna wordt een 'businesscase' opgesteld voor inzicht in opties, alternatieven, risico's, kosten en baten om een 'go/no go' beslissing te nemen. Wij verwachten dat met een gedegen voorbereiding het project in een termijn van circa vijf jaar kan worden gerealiseerd.

### **Nacalculatie**

Nu de 3<sup>e</sup> fase onderdeel is geworden van het project 'ongelijkvloerse kruising', doen zich meer onzekerheden voor: voor de ongelijkvloerse kruising is nog geen reële kostenraming en ook nog geen dekking. Er is alleen nog maar een globale/gewenste planning. Deze omstandigheden leiden ertoe dat geen zekerheid is te geven over wanneer de derde fase gereed zal zijn. De inschatting is 2016.

### **Risico's**

Wanneer na de vervolgfase van dit project toegewerkt wordt naar een nieuw ontwerp, inclusief de ongelijkvloerse kruising bij de spoorwegovergang Paterswoldseweg, zijn er veel meer hogere investeringsposten mee gemoeid. Hierdoor dienen er zich andere, nieuwe risico's aan. Vanaf deze fase spelen met name risico's zoals garantie van (tijdig) binnenhalen van de aangegeven dekkingsmiddelen een prominente rol. De gecompliceerde ontwerpogave binnen het plangebied, zowel in stedenbouwkundig, verkeerskundig als civieltechnisch opzicht, in combinatie met de factor tijd en de huidige toegezegde subsidies betekenen voor de gehele duur van het project een continu verhoogd risico op de financiële haalbaarheid.

Zoals omschreven staat binnen het kopje "subsidies" komen de te verwachten dekkingsmiddelen na een positief besluit op de BDU-aanvragen 2012 vooralsnog uit op € 13,6 miljoen. Van dit bedrag is bijna 1/6<sup>e</sup> deel afkomstig vanuit eigen middelen. Ruim een 5/6<sup>e</sup> deel is afkomstig van externe subsidies, waarbij elke subsidieverstrekker zo zijn eigen subsidievoorwaarden heeft. Wanneer bepaalde toegezegde subsidies niet of niet geheel worden uitgekeerd, terwijl het project wel in uitvoering is, heeft dit de nodige financiële consequenties. Hierbij speelt dat we voor een aantal

## Bijlage - Staat V

subsidies uitstel hebben gekregen of verwachten te krijgen. Het Rijk heeft toegezegd dat we de quick win subsidie elders in mogen zetten. Dat betekent dat gezocht wordt naar alternatieve projecten die voor 1 januari 2014 gerealiseerd moeten zijn. Hierdoor wordt de afhankelijkheid van de voortgang van andere projecten groter en daarmee neemt het risicogehalte toe van het onvoldoende of niet tijdig benutten van de toegezegde subsidies. In de vervolgfase zal hier binnen de risico-analyse op worden geanticipeerd.

Het huidige financiële risico bij het stopzetten van dit project zijn de totale gemaakte investeringen van € 710.000 (= investeringen t/m 31 december 2011). Dit bedrag wordt afgedekt door het beschikbaar gestelde plankostenkrediet gedekt uit de voorziening openbaar vervoer.

## Bijlage - Staat V

<b>STAAT V 2011</b> <b>Project 8001200 HOV-as Koeriersterweg-Hoofdstation</b>						
Bedragen in €						
Omschrijving	Uitgaven en inkomsten t/m dienstjaar 31-12-2010	Uitgaven en inkomsten in dienstjaar 2011	Totaal verantwoord tot en met 31-12-2011	Bedrag van aangegane verplicht- tingen	Nog te besteden of te ontvangen in:	Totaal
					2012	2013 e.v.
<b>Kosten</b>						
Verwerving	0	0	0	0	0	0
Sloopkosten	0	0	0	0	0	0
Bodemonderzoek	0	7.000	7.000	0	0	7.000
Rouwrijp maken	0	0	0	0	0	0
Woonrijp maken	0	0	0	0	0	0
Planontwikkeling	324.000	145.000	469.000	46.000	250.000	889.000
Voorbereiding en bezicht	3.000	247.000	250.000	204.157	0	500.000
Exploitatielasten	4.000	10.000	14.000	0	0	14.000
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Begrote bijdrage BCF equalisatiereserve	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal kosten</b>	<b>331.000</b>	<b>409.000</b>	<b>740.000</b>	<b>250.157</b>	<b>250.000</b>	<b>1.410.000</b>
<b>Bijdragen</b>						
Rijksbijdragen	0	0	0	0	0	0
Overige bijdragen	-260.000	-450.000	-710.000	0	-530.157	-1.410.000
<b>Totaal bijdragen</b>	<b>-260.000</b>	<b>-450.000</b>	<b>-710.000</b>	<b>0</b>	<b>-530.157</b>	<b>-1.410.000</b>
<b>Opbrengsten</b>						
Vrije sector	0	0	0	0	0	0
Kantoren/scholen/bedrijfssterreinen	0	0	0	0	0	0
Overig/ huingrond	0	0	0	0	0	0
Reserveringsvergoeding	0	0	0	0	0	0
Verkooprente	0	0	0	0	0	0
Verkoop BTW	0	0	0	0	0	0
Af te dragen verkoop BTW	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Saldo</b> (kosten +/- bijdragen +/- opbrengsten)	<b>71.000</b>	<b>-41.000</b>	<b>30.000</b>	<b>250.157</b>	<b>-280.157</b>	<b>0</b>

Staat V 2011

36

## Bijlage - Staat V

**Projectnummer** : 8001510  
**Project** : Toegankelijke bushaltes  
**Projectleider** : Anke van der Goot

### Omschrijving:

Het toegankelijk maken van bushaltes in combinatie met systematische inzet van lagevloerbussen maakt het openbaar vervoer in de stad toegankelijker voor vooral ouderen, gehandicapten en ouders met kindervagens. De hierbij te behalen doelstellingen sluiten aan op de gemeentelijke nota 'Zorgen voor Morgen'. Hierin is aangegeven het de inwoners van Groningen mogelijk te maken dat zij los van welke zorgvraag dan ook naar eigen wens en vermogen aan de maatschappij kunnen blijven deelnemen. En zo lang mogelijk regie over het eigen leven kunnen blijven voeren, al dan niet met ondersteuning.

We pakken diverse haltes aan in het kader van 'werk met werk', waarmee wordt bedoeld dat ze meeliften met enerzijds het programma van Beheer en Onderhoud en anderzijds worden meegenomen in projecten. Voor de haltes die niet meeliften met andere werkzaamheden, geldt dat jaarlijks wordt bekeken wat de meest voor de hand liggende locaties zijn om aan te werken. Prioriteit ligt daarbij op belangrijke verbindende lijnen en een ontsluitende lijn.

### Stand van de kredieten:

Raadsbesluit 16 december 2009 nr. 6h	€ 809.700
Raadsbesluit 30 november 2011 nr. 6a	<u>€ 809.700</u>
Totaal	€ 1.619.400

Dekking van het krediet bestaat uit provinciale subsidies (€ 935.000), de OV-voorziening (€ 227.000), de WMO reserve (€ 257.000,-) en de WMO-post Individuele voorzieningen (€ 200.000,-).

De totale kosten per 31 december 2011 zijn € 477.000 en blijven daarmee binnen het gestelde krediet.

### Stand uitvoering van het project

Overeenkomstig het provinciale halteplan wordt van ons verwacht dat voor 2015 minimaal 420 van de 650 haltes in de stad (64,6%) toegankelijk zijn. Tot en met 2011 zijn 175 haltes toegankelijk gemaakt. In 2012 staan 85 haltes gepland om toegankelijk gemaakt te worden. In 2013 en 2014 dienen in totaal nog 160 haltes toegankelijk gemaakt te worden. De financiering van de laatste 160 haltes is nog onzeker.

### Nacalculatie

Gezien de omvang van de te verwachten uitgaven zal er na 2015 een nacalculatie aan de Raad worden aangeboden.

### Risico's

Dit project kent geen bijzondere risico's.

## Bijlage - Staat V

**Projectnummer** : 8001220  
**Project** : P+R Zernike  
**Projectleider** : Tjerd van Riemsdijk  
**Planeconoom** : Anet Deen

### **Omschrijving:**

De laatste jaren is fors ingezet op het bereikbaar houden van de stad. Het P+R beleid maakt hier een belangrijk onderdeel van uit. Om de stad bereikbaar te houden, de positie van het openbaar vervoer te versterken en om de automobilisten een aantrekkelijk alternatief te bieden, komen er P+R en transferia bij.

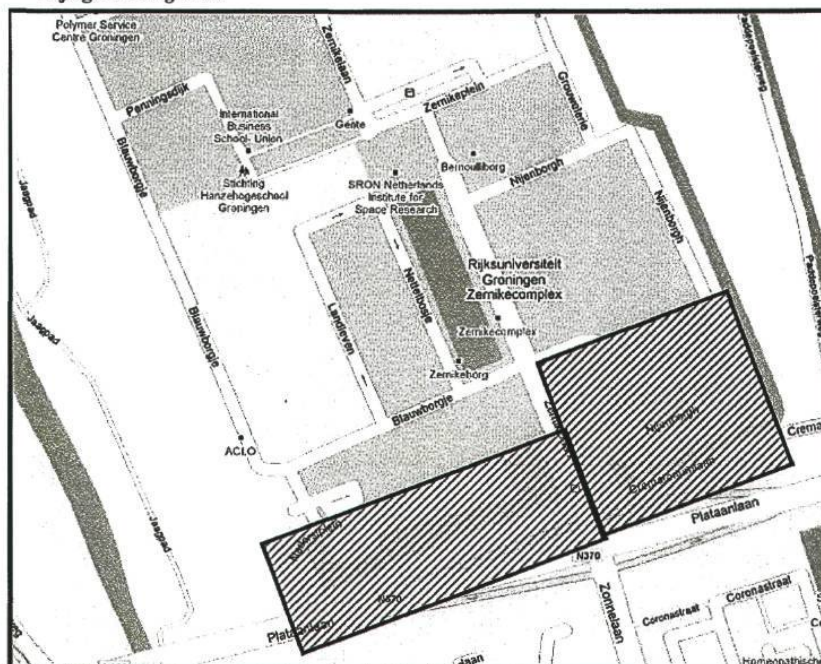
Aan de noordwestkant van de stad was tot voor kort geen P+R. Op Zernike is de afgelopen jaren op de middenberm van de Prof. Uilkenweg een parkeerterrein voor circa 100 parkeerplaatsen ingericht, die als tijdelijk P+R dienst doet. Het project Zernike P+R heeft als doel in dit deel van de stad en P+R voor 1.000 parkeerplaatsen te realiseren, direct in aansluiting op de routes van het openbaar vervoer van en naar Zernike.

Daarnaast moet in het aantal te realiseren plaatsen rekening worden gehouden met de noodzaak parkeerplaatsen ten behoeve van het crematorium en het bestaande gebruik van RUG en Hanzehogeschool aan te vullen en te compenseren, en voor eventueel nog nieuw te creëren functies in het plangebied. Daarnaast speelt een aantal andere zaken waar rekening mee moet worden gehouden in het plan. Naast een goede inpassing van de P+R bestaat de opgave uit het versterken van de entree van de Campus en het ruimte geven aan meerdere programma's, zoals ecologie, tijdelijke jongerenhuisvesting, ontsluiting door wegen en paden, een entreegebouw, campusgroen en eventueel andere functies. Meerlaags parkeren behoort tot de mogelijkheden en combinaties met andere functies eveneens. Tevens wordt verkend welke ontsluitingsvarianten bijdragen aan een goede doorstroming en verkeersveiligheid, waarbij ook een alternatieve aansluiting op de Noordelijke Ringweg wordt onderzocht. Onderstaande figuur geeft het plangebied weer.



## Bijlage - Staat V

**Bijlage 1. Plangebied.**



**Stand van de kredieten**

Raadsbesluit 29-9-2010, nr. 61

€ 350.000

De werkelijke uitgaven bedragen per 31-12-2011 € 145.000. De verwachte totale kosten blijven binnen het gestelde krediet.

**Voortgang uitvoering:**

Het project is in drie fasen verdeeld, te weten:

1. Verkenning, locatie, randvoorwaarden en ontwerpogave.  
Doel van deze fase is te komen tot een concrete locatie en een programma van eisen voor de P+R, met bijbehorende aangescherpte uitgangspunten en randvoorwaarden, inclusief een schetsontwerp.
2. Ontwerp.  
Voor de gekozen P+R-locatie wordt door de gemeente Groningen een ontwerp opgesteld en de uitvoering wordt voorbereid.
3. Uitvoering.  
Dit betreft werkzaamheden als aanbesteding, gunning en uitvoering van het project.

De projectgroep is in oktober 2010 gestart met haar werkzaamheden aan de eerste fase van het project. Deze fase duurt langer dan in eerste instantie verwacht. Dit heeft een aantal oorzaken. Ten eerste spelen op Zernike diverse onderwerpen een rol en de afstemming in de communicatie hierover met de RUG en Hanzehogeschool niet optimaal is geweest. Het betreft het nieuwe masterplan, de verkeersveiligheid en de problematiek met en van de tram en de verkeers- en parkeersituatie in het gebied. Binnen het project is tot nu toe is m.n. aandacht besteed aan het analyseren van de verkeersveiligheid en de ontsluiting van het Campus Science Park, hierbij zijn tevens de externe partijen als RUG, Hanzehogeschool, de Bedrijvenvereniging Science Park en het Crematorium betrokken. Dit leidde tot een discussie over de

## Bijlage - Staat V

totale ontsluiting van het terrein, die niet binnen de grenzen van dit project opgelost kan worden, wat vertraging voor het project heeft opgeleverd.

Ten tweede heeft de vraag hoe het gewenste aantal parkeerplaatsen gerealiseerd kan worden en daarbij te voldoen aan de wens een hoogwaardige entree te realiseren binnen het gereserveerde budget, tot vertraging geleid doordat dit een onmogelijke opgave blijkt te zijn. Er is in het afgelopen jaar onderzocht hoe een hoogwaardige invulling kan worden gerealiseerd, waarbij de conclusie was dat er dan sprake moet zijn van gebouwd parkeren. Het budget laat gebouwd parkeren echter niet toe. Desondanks is deze variant uitgewerkt om de politiek voor te kunnen leggen wat het wensbeeld voor het gebied is en er wellicht besloten zou kunnen worden extra geld beschikbaar te stellen. Inmiddels is duidelijk dat dit niet mogelijk is en wordt gewerkt aan een variant met maaiveld parkeren.

De verwachting is dat er in de eerste helft van 2012 een voorkeursmodel vastgesteld kan worden, waarbij de ontsluiting van het totale gebied niet mee wordt genomen.

### **Subsidies:**

Bovenstaande dekkingsbronnen bestaan onder meer uit BDU-subsidie (€ 840.000) en RSP (€ 3.000.000). De realisatiedatum voor de BDU-subsidie is 31-12-2012, hiervoor moet uitstel worden aangevraagd. De RSP middelen zijn aangevraagd, maar nog niet definitief toegekend.

### **Eindresultaat:**

Het voorgestelde voorkeursmodel moet worden uitgewerkt tot een definitief ontwerp aan de hand waarvan een definitieve grondexploitatie wordt opgesteld.

### **Nacalculatie:**

Komt aan de orde als er een uitvoeringskrediet beschikbaar is gesteld.

### **Risico's**

Op dit moment beperkt het risico van dit project zich tot de (gemaakte) plankosten.

Wanneer in de vervolgfase dit project van schetsontwerp naar een vastgesteld definitief ontwerp gaat, dan zijn er veel meer hogere investeringsposten mee gemoeid. Hierdoor dienen er zich andere, nieuwe risico's aan. Vanaf deze fase spelen met name risico's zoals garantie van (tijdig) binnenhalen van de aangegeven dekkingsmiddelen een prominente rol.

## Bijlage - Staat V

<b>STAAT V 2011</b> <b>Project 8001220 Zernike P+K</b>							
Bedragen in €	Omschrijving	Uitgaven en inkomsten /m dienstjaar 31-12-2010	Uitgaven en inkomsten in dienstjaar 2011	Totaal verantwoord tot en met 31-12-2011	Bedrag van aangegane verplichtingen	Nog te besteden of te ontvangen in: 2012 ev	Totaal
<b>Kosten</b>							
	Verwerving	0	0	0	0	0	0
	Sloopkosten	0	0	0	0	0	0
	Bodemonderzoek	0	0	0	0	0	0
	Bouwfrijp maken	0	0	0	0	0	0
	Woonrijp maken	0	0	0	0	0	0
	Planontwikkeling	68.000	73.000	141.000	0	196.000	337.000
	Voorbereiding en toezicht	0	0	0	0	0	0
	Exploitatielasten	0	4.000	4.000	0	9.000	13.000
	Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
	Betaalde BTW	0	0	0	0	0	0
	Begrote bijdrage BCF egalisereserve	0	0	0	0	0	0
	<b>Totaal kosten</b>	<b>68.000</b>	<b>77.000</b>	<b>145.000</b>	<b>0</b>	<b>205.000</b>	<b>350.000</b>
<b>Bijdragen</b>							
	Rijksbijdragen	0	0	0	0	-350.000	-350.000
	Overige bijdragen	0	0	0	0	0	0
	<b>Totaal bijdragen</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-350.000</b>	<b>-350.000</b>
<b>Opbrengsten</b>							
	Vrije sector	0	0	0	0	0	0
	Kantoren/scholen/bedrijfsreinen	0	0	0	0	0	0
	Overig/ tuingrond	0	0	0	0	0	0
	Reserveringsvergoeding	0	0	0	0	0	0
	Verkooprente	0	0	0	0	0	0
	Verkoop BTW	0	0	0	0	0	0
	Af te dragen verkoop BTW	0	0	0	0	0	0
	<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	<b>Saldo</b>	<b>68.000</b>	<b>77.000</b>	<b>145.000</b>	<b>0</b>	<b>-145.000</b>	<b>0</b>
	(kosten -/- bijdragen -/- opbrengsten)						

41

Staat V 2011



## Bijlage - Staat V

**Projectnummer** : 8001140  
**Project** : Berlagetracé  
**Projectleider** : Martijn Doornbosch  
**Planeconoom** : Edwin Mol

### Omschrijving

De Berlagebrug vormt een belangrijk onderdeel van de visie 'Eemskanaalzone – verbinding in de stad'. Deze structuurvisie formuleert de gemeentelijke ambitie rond de transformatie van deze zone. De Eemskanaalzone zal de komende 20 jaar veranderen van een bijna vergeten hoekje van Groningen in een gebied dat volop in de belangstelling komt te staan: als belangrijk onderdeel van het stedelijke netwerk voor zowel fiets als auto, als uitbreiding van het centrumstedelijk wonen en als motor van de Groninger economie.

Door de aanleg van het Berlagetracé wordt de bestaande verbinding, de Oosterhavenbrug, ontlast en kan de stijging van het verkeersaanbod worden verwerkt. Deze is naast de autonome groei van het verkeer onder meer het gevolg van de nieuwbouw van Ikea, de woningbouw op de voormalige Hout-unielocatie, uitbreiding en revitalisering van de bedrijventerreinen en de ontwikkeling van Meerstad.

De plangrenzen van dit project zijn:

- aan de noordzijde de aansluiting van de Berlagebrug op het Damsterdiep;
- aan de oostzijde de aansluiting op de containerterminallocatie;
- aan de zuidzijde de aansluiting van de Berlagebrug op de Bornholmstraat, inclusief de toekomstige verkeersontsluiting tussen de Berlagebrug en toekomstig Sontbrug;
- aan de westzijde de aansluiting van de Berlagebrug op de Sontweg.

### Stand van de kredieten:

Besluit 24-11-2004, nr 5h	€	838.000
Besluit 19-10-2005, nr 9 (incl. afdracht aan BCF egalisereserve)	€	<u>23.162.000</u>
Totaal krediet	€	<u>24.000.000</u>

### Laatst vastgestelde exploitatiebegroting:

Juni 2010 heeft de raad de tweede herziene exploitatiebegroting van het Berlagetracé vastgesteld. Dit heeft niet geleid tot een verandering in het krediet. De oorspronkelijke exploitatiebegroting dateert van oktober 2005, gevolgd door de eerste herziening zoals vastgesteld door de raad in januari 2008. Het totale uitvoeringskrediet is vastgesteld op € 24 miljoen.

Het project wordt gefinancierd met interne bijdragen, keuzenotagelden € 16.396.000, en subsidiegelden vanuit de provincie zijnde de BDU-middelen voor € 7.523.000. Daarnaast is een bijdrage binnengekomen van Noorderzijlvest en Waterschap Hunze en Aa, groot € 181.000.

### Verschillen met de laatst vastgestelde begroting

Binnen deze Staat V laten de resterende investeringen en opbrengsten geen verschillen zien met de laatst vastgestelde begroting. Toch zullen deze resterende investeringen en opbrengsten in 2012 er anders gaan uitzien. Er is namelijk een herziening op de laatste exploitatiebegroting in de maak en deze zal worden meegenomen in de totale herziening van de integrale exploitatiebegroting Eemskanaalzone. Zo is het grootste deel van de werkzaamheden voor het Berlagetracé afgerond, afgezien van de nog te realiseren verkeersafwikkeling tussen de Berlagebrug en de toekomstige Sontbrug. Deze verkeersafwikkeling wordt nauw afgestemd met het ontwerp van het Sontwegtracé. Opstarten en afronden van deze laatste werkzaamheden is mede afhankelijk van de benodigde verwervingen van onder meer de Arriva-locatie en Sontweg 15,17 en 19. De verwerving van de Arriva locatie is noodzakelijk voor de aanleg van het tracé, echter kan niet gedeeltelijk verworven worden. In de concept-herziene begroting is rekening gehouden met verwerving van de gehele locatie, waarbij na verwerving en sloop een groot deel wordt doorverkocht aan een derde belangstellende.

## Bijlage - Staat V

In de laatste concept-herziening nemen de totale verwachte investeringen met € 2,6 miljoen toe, van € 24 miljoen naar € 26,6 miljoen. De grootste wijzigingen zijn terug te vinden binnen de verwervingskosten en de uitvoeringskosten. Ten opzichte van de begroting 2010 zijn de verwervingskosten € 6,5 miljoen hoger geworden en zijn de uitvoeringskosten € 3,4 miljoen lager geworden.

Behalve de benodigde aankoop van de huidige Arriva-locatie is het noodzakelijk gebleken om ook de aankoop van het bedrijvengebouw Sontweg 15, 17 en 19 mee te nemen. Deze laatste aankoop is nodig om daarmee de bedachte wegprofielen voor het Sontwegtracé te laten aansluiten op de bedachte kruising met het Berlagetracé.

De toegerekende dekking komt bij deze herziening eveneens uit op € 26,6 miljoen en is met € 2,5 miljoen gestegen ten opzichte van de voorgaande begroting. Bij deze herziening komt één aanvullend dekkingsmiddel bij: de (minimaal verwachte) grondopbrengst van bijna € 2,5 miljoen uit het doorverkopen van de restlocatie van de te verwerven Arriva-locatie.

### **Verschillen met staat V per 31 december 2010**

Nvt

### **Voortgang uitvoering**

Eind december 2010 heeft de officiële opening plaatsgevonden van het nieuwe Berlagetrace, waaronder de brug. De laatste verkeerskundige ingreep die nog moet plaatsvinden, betreft de realisatie van de toekomstige verkeersontsluiting tussen de Berlagebrug en de toekomstige Sontbrug. Op moment dat hiervoor een definitief ontwerp is, wordt dit geheel besteksgereed gemaakt, waarna de aanbesteding kan plaatsvinden. Voor de uitvoeringswerkzaamheden is ruim een half jaar tot bijna een jaar nodig.

### **Subsidies**

Vanuit de BDU is een totaal van € 7.523.000 aan beschikkingen afgegeven. Inmiddels is de gehele BDU-subsidie als voorschot ontvangen.

### **Eindresultaat:**

Het verwachte eindresultaat volgens de laatst vastgestelde exploitatiebegroting is € 102.000.

### **Nacalculatie:**

Zoals eerder vermeld, moet de laatste verkeerskundige ingreep nog plaatsvinden, namelijk de realisatie van de toekomstige verkeersontsluiting tussen de Berlagebrug en de toekomstige Sontbrug. Deze is pas op z'n vroegst eind 2012 / begin 2013 gereed.

### **Risico's**

De risico's benoemd in de exploitatie van het Berlagetracé bevatten in hoofdzaak enkel een risico op de hoogte van de uiteindelijk daadwerkelijk te ontvangen BDU-subsidie. Binnen de risicoparaagraaf is het risico op het verwachte eindresultaat berekend op basis van de aanname dat de feitelijk ontvangen BDU-subsidie 10% lager uitvalt.

Bij de komende herziening van deze exploitatiebegroting – als onderdeel van de integrale exploitatiebegroting Eemskanaalzone – komen ook andere risico's om de hoek kijken. "Nieuwe" risico's zijn bijvoorbeeld de nieuwe verwervingen en vervolgens het grotendeels doorverkopen e.d.



## Bijlage - Staat V

<b>STAAT V 2011</b>						
<b>Project 8001140 Berlagefracé</b>						
Bedragen in €						
Omschrijving	Uitgaven en inkomsten /m dienstjaar 31-12-2010	Uitgaven en inkomsten in dienstjaar 2011	Totaal verantwoord tot en met 31-12-2011	Bedrag van aangegane verplichtingen	Te verwachten kosten 2012 ev	Totaal
<b>Kosten</b>						
Vererving	1.702.000	13.000	1.715.000	0	764.000	2.479.000
Sloopkosten	196.000	0	196.000	0	5.000	201.000
Bodemonderzoek	5.000	0	5.000	0	227.000	232.000
Bouw- en woonrijp maken	2.132.000	67.000	2.199.000	10.000	935.000	3.144.000
Groenvoorzieningen	0	0	0	0	0	0
Kunstwerken	8.408.000	712.000	9.120.000	0	5.283.000	14.403.000
Planontwikkeling	1.054.000	50.000	1.104.000	62.000	232.000	1.398.000
Voorbereiding en toezicht	1.460.000	86.000	1.546.000	426.000	405.000	2.377.000
Rentelasten	-330.000	-128.000	-458.000	0	222.000	-236.000
<b>Totaal kosten</b>	<b>14.627.000</b>	<b>800.000</b>	<b>15.427.000</b>	<b>498.000</b>	<b>8.073.000</b>	<b>23.998.000</b>
<b>Bijdragen</b>						
Rijksbijdragen	-7.523.000	0	-7.523.000	0	0	-7.523.000
Overige bijdragen	-11.015.000	0	-11.015.000	0	-5.562.000	-16.577.000
<b>Totaal bijdragen</b>	<b>-18.538.000</b>	<b>0</b>	<b>-18.538.000</b>	<b>0</b>	<b>-5.562.000</b>	<b>-24.100.000</b>
<b>Opbrengsten</b>						
Vrije sector	0	0	0	0	0	0
Kantoren/scholen/bedrijfssterreinen	0	0	0	0	0	0
Overig/ tuingrond	0	0	0	0	0	0
Reserveringsvergoeding	0	0	0	0	0	0
Verkooprente	0	0	0	0	0	0
Verkoop BTW	0	0	0	0	0	0
Af te dragen verkoop BTW	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Saldo (kosten +/- bijdragen +/- opbrengsten)</b>	<b>-3.911.000</b>	<b>800.000</b>	<b>-3.111.000</b>	<b>498.000</b>	<b>2.511.000</b>	<b>-102.000</b>

## Bijlage - Staat V

### Project 8001140 Berlagetracé

Vergelijking ten opzichte van de begroting							
	Begroting	Staat V	Verschillen		Staat V	Staat V	Verschillen
	2010	2011			2010	2011	
<b>Kosten</b>				<b>Kosten</b>			
Verervingen	2.479.000	2.479.000	0	Verervingen	2.479.000	2.479.000	0
Sloopkosten	201.000	201.000	0	Sloopkosten	201.000	201.000	0
Bodemonderzoek	232.000	232.000	0	Bodemonderzoek	232.000	232.000	0
Bouwrijpmaken	3.144.000	3.144.000	0	Bouwrijpmaken	3.144.000	3.144.000	0
Kunstwerken	14.403.000	14.403.000	0	Kunstwerken	14.403.000	14.403.000	0
Planontwikkeling	1.398.000	1.398.000	0	Planontwikkeling	1.398.000	1.398.000	0
Voorbereiding en toezicht	2.377.000	2.377.000	0	Voorbereiding en toezicht	2.377.000	2.377.000	0
Renteverliezen (exploitatiekosten)	-236.000	-236.000	0	Renteverliezen (exploitatiekosten)	-236.000	-236.000	0
<b>Totale kosten van het plan</b>	<b>21.318.000</b>	<b>21.318.000</b>	<b>0</b>	<b>Totale kosten van het plan</b>	<b>23.998.000</b>	<b>23.998.000</b>	<b>0</b>
<b>Bijdragen</b>				<b>Bijdragen</b>			
Nieuw beleid 2004 t/m 2008	16.396.000	16.396.000	0	Nieuw beleid 2004 t/m 2008	16.396.000	16.396.000	0
GDU 2005 - 2008	7.523.000	7.523.000	0	GDU 2005 - 2008	7.523.000	7.523.000	0
Overig	181.000	181.000	0	Overig	181.000	181.000	0
<b>Totale opbrengsten van het plan</b>	<b>24.100.000</b>	<b>24.100.000</b>	<b>0</b>	<b>Totale opbrengsten van het plan</b>	<b>24.100.000</b>	<b>24.100.000</b>	<b>0</b>
<b>Voordelig resultaat</b>	<b>2.782.000</b>	<b>2.782.000</b>	<b>0</b>	<b>Voordelig resultaat</b>	<b>102.000</b>	<b>102.000</b>	<b>0</b>

## Bijlage - Staat V

**Projectnummer** : 8001190  
**Project** : Sontbrug  
**Projectleider** : Martijn Doornbosch  
**Planeconoom** : Edwin Mol

### Omschrijving:

In 2008 is gestart met de planvoorbereiding voor de Sontbrug. Hieraan ligt het raadsbesluit 'Versnelde voorbereiding voorlopig ontwerp Sontbrug en herprofilering Driebondsweg' van december 2007 ten grondslag. Aan de zuidzijde van het Eemskanaal moet de doorgetrokken Sontwegverbinding naar de Oostelijke Ringweg (inclusief de nieuwe Sontbrug, herprofilering van de Sontweg en Sint-Petersburgweg en aanpak van de openbare ruimte) de katalysator voor een brede gebiedsontwikkeling worden. Doel is om een aantrekkelijke, stedelijke, multifunctionele verbindingszone naar Meerstad te creëren. Deze multimodale, sociaal veilige route moet Meerstad op directe wijze aan de binnenstad en het Stationsgebied koppelen en vormt daarmee randvoorwaarde voor een succesvolle ontwikkeling van Meerstad. De ontwerpuitgangspunten voor de Sontwegverbinding zijn gedefinieerd in het Masterplan Meerstad en de Visie Eemskanaalzone.

### Stand van de kredieten

Raadsbesluit 19-12-2007, nr 62	€ 1.280.000
Raadsbesluit 27-4-2011, nr. 8f	€ 720.000
Totaal	€ 2.000.000

De werkelijke uitgaven tot en met 31 december 2011 bedragen € 890.000. De verwachte totale kosten blijven binnen het gestelde krediet.

### Laatst vastgestelde exploitatiebegroting:

Projectnummer 8001190 heeft als huidige, formele projectnaam "Sontbrug e.o.". Een naam die de lading beter dekt is Sontwegtracé. Dit betreft het tracé van Europaweg tot Beneluxweg, zie onderstaande tekening. Op dit moment is Sontwegtracé een plankostenproject gedekt vanuit de bijdrage uit de FES-subsidie.



Staat V 2011

## Bijlage - Staat V

### *Het Sontwegtracé in de stad*

De gemeenteraad heeft ingestemd met de ontwerpuitgangspunten voor de Sontbrug (3.80 hoog en een doorvaartbreedte van 18-20 m) en met het bijbehorende Sontwegtracé profiel. Daarbij heeft de gemeenteraad in de raadsvergadering van 27 april 2011 ingestemd met het voorstel om voor het Sontwegtracé een investeringsbedrag van € 65 miljoen te reserveren. De daaraan gekoppelde voorgestelde dekking van dit investeringsbedrag is als volgt:

- € 30 miljoen Meerstad;
- € 18 miljoen vanuit een bijdrage van RSP;
- € 12 miljoen vanuit een bijdrage van de FES-subsidie;
- € 5 miljoen bijdrage structureel nieuw beleid – risicobuffer 2014

### **Voortgang uitvoering:**

De provincie heeft akkoord gegeven voor de plek en de hoogte van de brug. Een aantal zaken moet nog worden uitgezocht (funderingsonderzoek, bodemonderzoek en geluidsonderzoek, verkeersmodel), voordat het voorlopige ontwerp omgezet kan worden naar een definitief ontwerp (DO), inclusief bijbehorende kostenraming. Het geheel moet in de eerste helft van 2012 leiden tot een DO en de daaraan gekoppelde exploitatiebegroting. Overigens zal er nog een second opinion worden uitgevoerd op de kostenraming. Dit kan pas als alles klaar is, naar verwachting juni 2012. De verwachting is dat het DO, inclusief uitvoeringsbudget, in september 2012 door de gemeenteraad kan worden vastgesteld.

Ter info: de Sontwegtracé krijgt samen met een andere reeks ontwikkelingen een financiële vertaling binnen de (herziene) integrale grondexploitatie Eemskanaalzone. In de komende periode werken we aan deze integrale grondexploitatie. Hierbij gaan we in op de investeringen en dekking voor de volgende reeks deelgebieden binnen het totale gebied van de Eemskanaalzone:

- Sontwegtracé (Europaplein t/m Oostelijke ringweg)
- Berlagetracé
- Houtunie (Kop van Oost)
- Containerterminal
- Woonschepenhaven
- Eemskanaal noordzijde, 1e fase
- P+R Driebond
- Openbare ruimte
- Loop-/fietsbrug

De onderlinge verwevenheid van de diverse deelgebieden met elkaar zorgt ervoor dat het sturen op de afzonderlijke gebieden grote financiële onzekerheden en risico's met zich meebrengt. Door het als een gebiedsontwikkeling te benaderen wordt de samenhang bewaakt, kunnen de voor- en nadelen van de diverse keuzes en ontwikkelingen integraal afgewogen worden en kunnen diverse ontwikkelingen op elkaar afgestemd worden.

Een integrale grondexploitatie is noodzakelijk om de financiële verwevenheid en afhankelijkheid van de onderliggende deellootaties inzichtelijk te maken en op elkaar af te stemmen. De verwachting is dat de ontwikkeling van de deelgebieden in de Eemskanaalzone marktconform en elkaar opvolgend zal verlopen. Bij veranderende (markt)omstandigheden kan dan op eenvoudige wijze inzicht worden verkregen in de consequenties van de ontwikkelingen en kunnen – indien nodig – adequate bijsturingmaatregelen worden getroffen.

We beogen deze (herziene) integrale grondexploitatie Eemskanaalzone in het tweede kwartaal van 2012 aan uw raad voor te leggen.



## Bijlage - Staat V

### **Subsidies:**

De € 12 miljoen bijdrage vanuit de FES-subsidie is 75% van de € 16 miljoen beschikbare FES-subsidie. Deze FES-subsidie is in 2010 beschikbaar gesteld voor de ontwikkeling van de Centrale Zone Groningen, waarbij met name het accent ligt op de ontwikkeling van de Eemskanaalzone. In het bestuursakkoord 2011 zijn vijf projecten uit de "Nationale Gebiedsontwikkeling" opgenomen die gedecentraliseerd worden. Van deze vijf projecten maakt de Groningen Centrale Zone Groningen onderdeel uit. Naar verwachting zal de subsidie eind 2011 dan wel in 2012 omgezet worden in een decentralisatie-uitkering. Met betrekking tot de bijdrage van RSP het volgende: de € 18 miljoen is opgenomen in de conceptlijst van projecten RSP HOV Infra, zoals door provincie Groningen is geïnventariseerd. Momenteel zijn we met de provincie in gesprek over een definitieve toekenning van RSP aan dit project en de wijze waarop dit budget definitief naar ons toekomt. Het project is opgenomen op de POVV-lijst welke binnenkort aan GS zal worden voorgelegd. De toetsingscommissie heeft gemeld een positief advies aan het POVV af te geven, waarna GS beslist. Indien conform wordt beschikt, dan zijn de dekkingsbronnen voor de beoogde investering van € 65 miljoen toereikend, conform raadsvergadering april 2011.

### **Eindresultaat:**

Aan de hand van het definitieve ontwerp volgt een definitieve exploitatiebegroting welke ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de gemeenteraad.

### **Slotcalculatie:**

De slotcalculatie vindt op z'n vroegst in 2015 plaats. Overigens is het van belang het Sontwegtracé op tijd, uiterlijk 2015, te realiseren. Dit o.a. in verband met de geplande van de aanpak van Zuidelijke Ringweg vanaf 2016. De Sontwegverbinding speelt hierbij een belangrijke rol als alternatieve route tijdens de ombouw van de Zuidelijke Ringweg.

### **Risico's**

Op dit moment beperken de financiële risico's van dit project zich tot de (gemaakte) plankosten. Wanneer in de vervolgfase dit project richting een vastgesteld definitief ontwerp gaat, dan zijn er veel meer hogere investeringsposten mee gemoeid. Hierdoor dienen er zich andere, nieuwe risico's aan. Vanaf deze fase spelen met name risico's zoals garantie van (tijdig) binnenhalen van de aangegeven dekkingsmiddelen een prominente rol. In de vervolgfase zal hier binnen de risicoanalyse op worden geanticipeerd.

De verschillende (civieltechnische) kostenposten zijn inmiddels op hoofdlijnen doorgerekend. Bij de uitwerking naar een definitief ontwerp zal de onzekerheidsmarge verkleinen. De verwachting is dat we binnen de € 65 miljoen blijven. Verdere risico's zijn bijvoorbeeld verwervingen, bodem- en saneringskosten, e.d.



## Bijlage - Staat V

<b>STAAT V 2011</b> <b>Project 8001190 Sontbrug</b>						
Bedragen in €						
Omschrijving	Uitgaven en inkomsten t/m dienstjaar 31-12-10	Uitgaven en inkomsten in dienstjaar 2011	Totaal verantwoord tot en met 31-12-11	Bedrag van aangegane verplichtingen	Nog te besteden of te ontvangen in: 2012	2013 e.v.
<b>Kosten</b>						
Vererving	0	0	0	0	0	0
Sloopkosten	0	0	0	0	0	0
Bodemonderzoek	0	0	0	0	0	0
Bouw- en woonrijp maken	0	44.000	44.000	0	-44.000	0
Groenvoorzieningen	0	0	0	0	0	0
Kunstwerken	0	0	0	0	0	0
Planontwikkeling	319.000	333.000	652.000	0	750.000	248.000
Voorbereiding en toezicht	130.000	28.000	158.000	0	125.000	31.000
Remelasten	13.000	23.000	36.000	0	0	0
<b>Totaal kosten</b>	<b>462.000</b>	<b>428.000</b>	<b>890.000</b>	<b>0</b>	<b>831.000</b>	<b>279.000</b>
<b>Bijdragen</b>						
Rijksbijdragen	0	0	0	0	0	0
FES- subsidie	0	0	0	0	-1.000.000	-1.000.000
<b>Totaal bijdragen</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1.000.000</b>	<b>-1.000.000</b>
<b>Opbrengsten</b>						
Vrije sector	0	0	0	0	0	0
Kantoren/scholen/bedrijfsterreinen	0	0	0	0	0	0
Overig/ tuingerond	0	0	0	0	0	0
Reserveringsvergoeding	0	0	0	0	0	0
Verkooprente	0	0	0	0	0	0
Verkoop BTW	0	0	0	0	0	0
Af te dragen verkoop BTW	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Saldo</b> (kosten -/- bijdragen -/- opbrengsten)	<b>462.000</b>	<b>428.000</b>	<b>890.000</b>	<b>0</b>	<b>-1.699.000</b>	<b>-721.000</b>

## Bijlage - Staat V

**Projectnummer** : 8001210  
**Project** : Zuidelijke Ringweg  
**Projectleider** : Ingrid Bolhuis  
**Planeconoom** : Henk Zuidhof

### Omschrijving:

In 2009 hebben rijk en regio voor het eerst afspraken gemaakt over de aanpak van de Zuidelijke ringweg fase 2. In het kader van de verdere ontwikkeling van de alternatieve mogelijkheden voor de Zuidelijke Ringweg heeft een nadere verkenning plaatsgevonden. Deze (verlengde) verkenning heeft geleid tot een keuze voor een bestuurlijk voorkeursalternatief. Het bestuurlijk voorkeursalternatief is vervolgens vastgelegd in een bestuursovereenkomst met de minister van Verkeer en Waterstaat. Na ondertekening van de bestuursovereenkomst is de planstudie gestart. Het voorkeursalternatief wordt nu uitgewerkt waarna de definitieve besluitvorming tot uitvoering wordt genomen.

De werkzaamheden worden vanaf medio 2010 door een projectorganisatie (een samenwerking tussen Rijkswaterstaat, provincie en gemeente) uitgevoerd, onder eindverantwoordelijkheid van de minister van Infrastructuur en Milieu (Bevoegd Gezag). Inmiddels heeft men eind 2010 een Kennisgeving, het voornemen om een milieueffectrapportage te starten, gepubliceerd. Eind 2011 was het Voorlopig Ontwerp gereed en is aan raden, staten en inwoners van de stad gepresenteerd. Op dit moment is de projectorganisatie hard aan het werk met de verkeersberekeningen en de effectberekeningen voor de Milieu Effect Rapportage en de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp naar een Definitief Ontwerp. Gedurende dit proces is ruimte voor inbreng en worden de resultaten tussentijds besproken met de verschillende doelgroepen. Volgens planning moet het Definitief Ontwerp in het tweede kwartaal 2012 zijn afgerond. Vervolgens staat in augustus 2012 het Ontwerp Tracébesluit gepland en medio 2013 het Tracébesluit worden genomen. Begin 2014 is dat besluit onherroepelijk.

### Stand van de kredieten:

Raadsbesluit 17 december 2008, nr 6h	€	400.000
Raadsbesluit 25 november 2009, nr 7a	€	500.000
Raadsbesluit 20 oktober 2010, nr 6g	€	500.000
Raadsbesluit 25 januari 2012, nr 6f	€	250.000
Totaal beschikbaar krediet	€	1.650.000

De dekking van het krediet bestaat uit de gespaarde eigen middelen en de bijdrage RSP

Per 31 december bedragen de uitgaven € 1,6 miljoen, waardoor het krediet met ca € 159.000 wordt overschreden. Uw Raad heeft op 25 januari 2012 een aanvullend plankostenkrediet ad € 250.000 vastgesteld, waardoor de uitgaven alsnog binnen het totale krediet passen.

### Voortgang uitvoering

Eind 2010 is de Kennisgeving gepubliceerd. Hiermee is het voornemen voor het opstellen van een milieueffectrapportage (MER), waarin de effecten voor de omgeving en het milieu beschreven gaan worden, bekend gemaakt. Deze kennisgeving is feitelijk de start van de formele planprocedure om de voorkeursoplossing, die naar voren gekomen is uit de verlengde verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 daadwerkelijk uit te werken naar een Tracébesluit in het kader van de Tracéwet. In de kennisgeving staan de aanleiding, het doel, de te onderzoeken oplossing en de daarbij te volgen werkwijze beschreven.

In januari 2011 is gestart met het uitwerken van het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA). Deze uitwerking betreft in de eerste plaats het opstellen van een schetsontwerp, vervolgens is een voorlopig ontwerp opgesteld wat 28 oktober 2011 is vastgesteld in de Stuurgroep Aanpak Ring Zuid. Op basis van het voorlopig ontwerp zal het effectenonderzoek t.b.v. het MER worden uitgevoerd. Dit zal medio 2012 leiden tot een door de minister vast te stellen Ontwerp Tracébesluit (OTB), waarvan het MER deel uitmaakt. Op het OTB is vervolgens inspraak

**Staat V 2011**

50

## Bijlage - Staat V

mogelijk. Het Tracébesluit dient medio 2013 gereed te zijn.

Het schetsontwerp is in concept gepresenteerd aan en bediscussieerd met de omgeving in een bijeenkomst op 27 september 2011. Hierbij zijn het principesysteem van het wegontwerp en de vraagstukken die daarbij ontstaan, de aanpak van de bereikbaarheid tijdens de bouw en een eerste indicatie van de verkeerskundige effecten gepresenteerd.

De resultaten van de inspraak op de Kennisgeving en de resultaten van de bijeenkomst van 27 september 2011 zijn gebruikt om het ontwerp verder uit te werken naar een voorlopig ontwerp. Het voorlopig ontwerp is in de Stuurgroep Aanpak Ring Zuid op 28 oktober 2011 vastgesteld. De kennisgeving is eveneens aangepast naar aanleiding van de resultaten van de inspraak en de resultaten van de informatiebijeenkomst op 27 september 2011. Deze aangepaste kennisgeving is op 22 december 2011 gepubliceerd.

### **Nacalculatie:**

Naar verwachting zal dit plankostencomplex in 2020 worden nagecalculeerd.

### **Risico's**

Ten behoeve van deze risicobeheersing zijn de belangrijkste risico's van het project in beeld gebracht, en zijn beheersmaatregelen benoemd. Deze risico's verschuiven gedurende het proces en worden dan ook continue geactualiseerd. De belangrijkste risico's van de planstudiefase zijn hieronder benoemd:

- Spanning tussen de wensen van de regionale partners in de stuurgroep en de taakstellende kaders van het Bevoegd Gezag (ministerie van I&M)

Het Rijk is het bevoegde gezag. Besluiten in het kader van de Tracéwetprocedure dienen door het Bevoegd Gezag te worden genomen. De stuurgroep kan dus geen finale besluiten nemen.

- (Financieel) gat tussen ambitie en taakstellend budget

Het BVA vertegenwoordigt een overeengekomen ambitieniveau. Dit is nu uitgewerkt in een Voorlopig Ontwerp. Ramingen geven aan dat het beschikbaar budget voor deze ambitie niet voldoende is. In de bestuursovereenkomst is vastgelegd hoe de ambitie en het beschikbare budget in overeenstemming kunnen worden gebracht. Dit betreft achtereenvolgens optimalisering, fasering, scopewijzigingen en/of additionele, regionale middelen. In het Voorlopig Ontwerp zijn nog 3 optimalisaties meegenomen, waarvan de verwachting is dat niet alle drie in het uiteindelijke ontwerp kunnen worden opgenomen. Voor deze 3 rest namelijk nog een budget van € 15 miljoen. Daarnaast is het Onderliggend WegenNet nog een punt: wanneer er aanpassingen nodig zijn vanwege de aanpak van de ring moet dit in principe door het project worden meegenomen.

- Vertraging door beroepsprocedures  
Bezwaar- en beroepsprocedures kunnen vertraging veroorzaken door de tijd die de Raad van State kan nemen om een uitspraak te doen (maximaal 6 maanden). Vervolgens is er ook een mogelijkheid dat de Raad van State negatief oordeelt.
- Beïnvloeding door belangengroeperingen  
Belangengroepen kunnen zich onvoldoende gehoord voelen en versterken hun geluid via politiek en/of media. Hierdoor kan één of meerdere van de samenwerkende overheden deze wensen (mogelijk afwijkend van de scope) inbrengen in het project.

## Bijlage - Staat V

<b>STAAT V 2010</b> <b>Project 8001210 Verkenning Zuidelijke Ringweg</b>						
Bedragen in €						
Omschrijving	Uitgaven en inkomsten t/m dienstjaar 31-12-2010	Uitgaven en inkomsten in dienstjaar 2011	Totaal verantwoord tot en met 31-12-2011	Bedrag van aangelegde verplichtingen	Nog te besteden of te ontvangen in: 2012 <sup>ev</sup>	Totaal
<b>Kosten</b>						
Bodemonderzoek	0	0	0	0	0	0
Verwerving	0	0	0	0	0	0
Sloopkosten	0	0	0	0	0	0
Bouwrijp maken	0	0	0	0	0	0
Woorrijp maken	0	0	0	0	0	0
Planontwikkeling	1.146.000	392.000	1.538.000	0	82.000	1.620.000
Exploitatelasten	17.000	4.000	21.000	0	9.000	30.000
Voorbereiding en toezicht	0	0	0	0	0	0
Onvoorziën	0	0	0	0	0	0
Betaalde BTW	0	0	0	0	0	0
Begrote bijdrage BCF egalisereserve	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal kosten</b>	<b>1.163.000</b>	<b>396.000</b>	<b>1.559.000</b>	<b>0</b>	<b>91.000</b>	<b>1.650.000</b>
<b>Bijdragen</b>						
Rijksbijdragen	0	0	0	0	0	0
Overige bijdragen	-1.150.000	0	-1.150.000	0	-500.000	-1.650.000
<b>Totaal bijdragen</b>	<b>-1.150.000</b>	<b>0</b>	<b>-1.150.000</b>	<b>0</b>	<b>-500.000</b>	<b>-1.650.000</b>
<b>Opbrengsten</b>						
Vrije sector	0	0	0	0	0	0
Kantoren/scholen/bedrijfssterreinen	0	0	0	0	0	0
Overig/ tuingerond	0	0	0	0	0	0
Reserveringsvergoeding	0	0	0	0	0	0
Verkooprente	0	0	0	0	0	0
Verkoop BTW	0	0	0	0	0	0
Af te dragen verkoop BTW	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Saldo</b> (kosten -/- bijdragen -/- opbrengsten)	<b>13.000</b>	<b>396.000</b>	<b>409.000</b>	<b>0</b>	<b>-409.000</b>	<b>0</b>



## Bijlage - Staat V

**Projectnummer** : 8001100  
**Project** : Zuidelijke Ringweg Langmanmaatregelen  
**Projectleider** : Elzo Dijkhuis  
**Planeconoom** : Frank van de Poel

### Omschrijving:

Op 28 mei 2002 is het Tracébesluit Langmanmaatregelen Rijksweg 7, Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) vastgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van VROM. Dit tracébesluit voorziet in het nemen van een aantal maatregelen aan en nabij de Weg der verenigde naties (N7/A7), de Europaweg (A7 oost), de Julianaweg (A28) en de Beneluxweg (N46). Daarnaast is voorzien in een kortsluitende verbinding tussen de Europaweg (A7 oost) nabij Engelbert en de Beneluxweg (N46) ter hoogte van de aansluiting Driebond, het zogenaamde Euvelgunnetracé.

De kosten van deze maatregelen zijn destijds door Rijkswaterstaat (RWS) geraamd en getoetst door het IGG. De dekking van deze kosten is lumpsum door RWS bijgedragen.

Naast de maatregelen aan het hoofdwegenet zijn er ook op stedelijk niveau aanpassingen in het tracébesluit verwerkt die van belang zijn voor de stad. Aan deze werkzaamheden aan het onderliggende wegenet is door de gemeente financieel bijgedragen.

### Stand van de kredieten:

Raadsbesluit 29-01-2003	€ 36.186.000
Raadsbesluit nr.10, 26 maart 2008:	
• vrijval	€ -3.770.000
• aanvullende maatregelen	€ 872.000
• geluidsscherm stadspark	€ 1.460.000
Raadsbesluit, 22 februari 2012	€ -4.108.000
Totaal	€ 30.640.000

In de afgelopen jaren is het project in het kader van Langman voortvarend uitgevoerd. Een deel van de bouw van de tunnel is gereed en binnen het project worden diverse zaken afgerond. Inmiddels is de laatste herziening in procedure gebracht.

De werkelijke uitgaven bedragen per 31-12-2011 € 22, 2 miljoen.  
De verwachte totale kosten blijven binnen het gestelde krediet.

### Verschillen met de laatst vastgestelde begroting

Op grond van de besluitvorming door de Raad heeft een afroming van het resultaat plaatsgevonden van € 5 miljoen.

### Stand uitvoering van het project

In de afgelopen jaren is het project in het kader van Langman voortvarend uitgevoerd. Een deel van de bouw van de tunnel is gereed en binnen het project worden diverse zaken afgerond.

Om de doorstroming op de Zuidelijke Ringweg te verbeteren zijn in de periode vanaf 2004 in hoofdlijnen de volgende maatregelen uitgevoerd:

- nieuwe aansluiting Laan Corpus den Hoorn gecombineerd met aanpassingen lokale wegenstructuur
- aanbrengen parallelstructuur tussen Laan Corpus de Hoorn en Vrijheidsplein
- realisatie van bypasses (tunnels) voor de richting Assen – Groningen (binnenstad) en visa versa
- aanbrengen van een parallelstructuur tussen Europaplein en Gotenburgweg
- realisatie Euvelgunnetracé en knooppunt Driebond.



## Bijlage - Staat V

Het project is geëvalueerd met Rijkswaterstaat. Deze evaluatie is eind 2011 aan de Raad aangeboden.

**Verwacht eindresultaat:**

Het berekende eindresultaat is circa € 5.364.000 positief op eindwaarde. Nadat het resultaat is genomen ontstaat een neutraal saldo.

**Nacalculatie:**

De verwachting op dit moment is dat het project in 2013 zal worden nagecalculeerd.

**Risico's**

Het project is grotendeels afgerond. Een deel van de tunnel moet nog worden uitgevoerd en er zijn nog een aantal zaken vanuit de evaluatie die moeten worden uitgevoerd. Over deze uitvoeringskosten gelden de normale risico's zoals ze in exploitaties voorkomen.

## Bijlage - Staat V

<b>STAAT V 2011</b>							
<b>Project 8001100 Zuidelijke Ringweg Langmanmaatregelen</b>							
Bedragen in €	Omschrijving	Uitgaven en inkomsten t/m dienstjaar 1-1-2011	Uitgaven en inkomsten in dienstjaar 2011	Totaal verantwoord tot en met 31-12-2011	Bedrag van aangegane verplichtingen 2012 ev	Totaal herziening 2011	
<b>Kosten</b>							
	Verwerving	2.212.000	0	2.212.000	0	0	
	Sloopkosten	273.000	0	273.000	0	0	
	Bodemonderzoek	0	0	0	0	0	
	Bouwwijf maken	1.504.000	0	1.504.000	112.000	565.000	
	Woonwifj maken	7.650.000	0	7.650.000	0	400.000	
	Kunstwerken	7.686.000	6.000	7.692.000	395.000	6.820.000	
	Planontwikkeling	3.661.000	27.000	3.688.000	102.000	242.000	
	Voorbereiding en toezicht	3.117.000	0	3.117.000	96.000	358.000	
	Exploitatiekosten	-5.302.000	-222.000	-5.524.000	0	-666.000	
	Bijdrage aan overige	1.604.000	0	1.604.000	0	1.604.000	
	Onvoorziën	0	0	0	0	0	
	<b>Totaal kosten</b>	<b>22.405.000</b>	<b>-189.000</b>	<b>22.216.000</b>	<b>705.000</b>	<b>7.719.000</b>	
<b>Bijdragen</b>							
	Rijksbijdragen	-27.331.000	0	-27.331.000	0	0	
	Overige bijdragen	-8.344.000	488.000	-7.856.000	0	0	
	<b>Totaal bijdragen</b>	<b>-35.675.000</b>	<b>488.000</b>	<b>-35.187.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>Opbrengsten</b>							
	Vrije sector	0	0	0	0	0	
	Kantoren/scholen/bedrijfssterreinen	-233.000	-487.120	-720.120	0	-95.880	
	Overig /uingrond	0	0	0	0	0	
	Reserveringsvergoeding	0	0	0	0	0	
	Verkooprente	0	0	0	0	0	
	Verkoop BTW	0	0	0	0	0	
	Af te dragen verkoop BTW	0	0	0	0	0	
	<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>-233.000</b>	<b>-487.120</b>	<b>-720.120</b>	<b>0</b>	<b>-95.880</b>	
	<b>Afoming resultaat RB 22 februari 2012</b>	<b>-13.503.000</b>	<b>-188.120</b>	<b>-13.691.120</b>	<b>705.000</b>	<b>7.623.120</b>	
	<b>Saldo (kosten +/- bijdragen +/- opbrengsten)</b>						<b>5.000.000</b>
							<b>-363.000</b>

## Bijlage - Staat V

### 8001100 Zuidelijke Ringweg Langmanmaatregelen

	Begroting 2012	Staat V 2011	Verschillen
<b>Kosten</b>			
Bodemonderzoek	0	0	0
Verwerving	2.212.000	2.212.000	0
Sloopwerken	273.000	273.000	0
Bouwrijp maken	2.181.000	2.181.000	0
Woonrijp maken	8.050.000	8.050.000	0
Kunstwerken	14.907.000	14.907.000	0
Planontwikkelingskosten	4.032.000	4.032.000	0
Voorbereiding en toezicht	3.571.000	3.571.000	0
Bijdrage aan overige	1.604.000	1.604.000	0
Exploitatielasten	-6.190.000	-6.190.000	0
<b>Totale kosten</b>	<u>30.640.000</u>	<u>30.640.000</u>	<u>0</u>
<b>Opbrengsten</b>			
Min. Verkeer & Waterstaat	27.331.000	27.331.000	0
Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer	3.000.000	3.000.000	0
Bijdrage Gem Meerstad t.b.v. tunnels	-4.856.000	-4.856.000	0
Overige bijdragen	816.000	816.000	0
Afroming resultaat RB 22 februari 2012	-5.000.000	-5.000.000	0
	<u>31.003.000</u>	<u>31.003.000</u>	<u>0</u>
<b>Exploitatieresultaat</b>	<u>-363.000</u>	<u>-363.000</u>	<u>0</u>

## Bijlage - Staat V

**Projectnummer** : 8001280  
**Project** : Reconstructie NRW / Noordzeebrug  
**Projectleider** : Jelle Dijkstra  
**Planeconoom** : Frank van de Poel

### Omschrijving:

In september 2011 heeft de raad de herziene investeringsbegroting van het project Noordzeebrug vastgesteld. Dit in navolging op de besluitvorming van 2006. Het ongelijkvloers maken van de kruising bij de Bedumerweg is onderdeel van het beleid om alle kruisingen op de ringwegen rondom Groningen ongelijkvloers te maken. Om deze ambitie te realiseren reserveren de gemeente en provincie jaarlijkse middelen voor het opwaarderen van de ringwegen.

Tegelijkertijd met de wens om de ringwegen op te waarderen, ligt er vanuit het Rijk de wens om de Vaarweg Lemmer-Delfzijl op te waarderen tot een nationale hoofdvaarweg (klasse V). De vaarweg wordt in fasen geschikt gemaakt voor grotere schepen. De Noordzeebrug moet hiervoor worden vervangen door een hogere brug. De wensen voor een hogere brug en een ongelijkvloerse kruising Noordelijke Ringweg/Bedumerweg zijn uitstekend te combineren tot één project. De gemeente betaalt slechts mee aan de werkzaamheden voor het ongelijkvloers maken van de kruising Bedumerweg.

De reconstructie wordt door de Provincie gerealiseerd in nauw overleg met de gemeente.

### Stand van de kredieten:

Raadsbesluit 29 november 2006, nr. 6f	€ 2.456.000
Raadsbesluit 28 september 2011, nr. 6i	€ 859.515
Totaal beschikbaar krediet:	€ 3.315.515

Dit krediet wordt middels Nieuw Beleid (€ 1,578 mln), BDU (€ 1,445 mln), ISV (€ 100.000), een bijdrage van de Provincie (€ 65.000) en een eigen middelen (€ 127.000) gedekt.

De werkelijke uitgaven bedragen per 31-12-2011 € 240.000

De tot op heden geboekte uitgaven blijven daarmee binnen het vastgestelde krediet.

### Verschillen ten opzichte van de laatst vastgestelde begroting:

n.v.t.

### Stand uitvoering van het project en risico's:

Met de provincie is afgesproken (wordt vastgelegd in een realisatieovereenkomst die in de loop van 2012 tot stand zal komen) dat de financiële risico's (en kansen) bij de provincie zijn ondergebracht. De gemeente stuurt tijdens de aanbesteding en uitvoering vooral op het realiseren van de afgesproken kwaliteit, met name waar het de relatie met de omliggende woonwijken Indische Buurt, De Hoogte en Noorderhogebrug betreft.

### Verwacht eindresultaat

n.v.t.

### Nacalculatie

De herziene begroting heeft een nieuwe einddatum, nl een half jaar na de verwachte einddatum van het project (eind 2014), dat de afrekening medio 2015 wordt opgesteld.



## Bijlage - Staat V

<b>STAAT V 2011</b> <b>Project 8001280 Reconstr. NRW / Noordzebrug</b>						
Bedragen in €	Omschrijving	Uitgaven en inkomsten t/m dienstjaar 01-01-10	Uitgaven en inkomsten in dienstjaar 2011	Totaal verantwoord tot en met 31-12-2011	Bedrag van aangelegene verplicht- tingen	Totaal
					2012	
<b>Kosten</b>						
	Bodemonderzoek	0	0	0	0	0
	Vererving	0	0	0	0	0
	Sloopkosten	0	0	0	0	0
	Bijdrage Provincie Groningen	28.000	0	28.000	0	2.744.000
	Planontwikkeling	17.000	195.000	212.000	0	359.000
	Exploitatiekosten	0	0	0	0	0
	Geluidschermen	0	0	0	0	213.000
	Betaalde BTW	0	0	0	0	0
	Bijdrage BCF equalisatiereserve	0	0	0	0	0
	<b>Totaal kosten</b>	<b>45.000</b>	<b>195.000</b>	<b>240.000</b>	<b>0</b>	<b>3.316.000</b>
<b>Bijdragen</b>						
	Rijksbijdragen	0	0	0	0	0
	Overige bijdragen	-60.000	-1.308.000	-1.368.000	0	-1.948.000
	<b>Totaal bijdragen</b>	<b>-60.000</b>	<b>-1.308.000</b>	<b>-1.368.000</b>	<b>0</b>	<b>-3.316.000</b>
<b>Opbrengsten</b>						
	Vrije sector	0	0	0	0	0
	Kantoren/scholen/bedrijfssterreinen	0	0	0	0	0
	Overig/ tuingrond	0	0	0	0	0
	Reserveringsvergoeding	0	0	0	0	0
	Verkooppremie	0	0	0	0	0
	Verkoop BTW	0	0	0	0	0
	Af te dragen verkoop BTW	0	0	0	0	0
	<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	<b>Saldo</b> (kosten -/- bijdragen -/- opbrengsten)	<b>-15.000</b>	<b>-1.113.000</b>	<b>-1.128.000</b>	<b>0</b>	<b>1.128.000</b>

## Bijlage - Staat V

**Projectnummer** : 8001260  
**Project** : Reconstructie knooppunt Noordelijke / Westelijke Ringweg/ Reitdiep  
**Projectleider** : Provincie Groningen/N. de Jong

### Omschrijving:

Samen met de provincie en het Rijk hebben wij in 1998 een studie gedaan naar de toekomst van de ringwegen. In deze studie wordt bepleit om alle kruispunten van de ringwegen op termijn ongelijkvloers te maken. Deze visie is overgenomen in de afspraken tussen provincie en gemeente. De gemeente en de provincie reserveren sindsdien jaarlijks middelen voor het opwaarderen van de ringwegen in de verhouding 2/7 en 5/7.

Het project betreft een reconstructie van het knooppunt Westelijke Ringweg en Noordelijke Ringweg waarbij de bogen soepeler worden vormgegeven en de kruising met verkeerslichten wordt opgeheven. Tevens wordt de rotonde Friesestraatweg met de prof. Uilkenlaan en de nog te realiseren noord-zuid-route ongelijkvloers gemaakt. De reconstructie wordt gefaseerd uitgevoerd. De eerste fase bevat globaal het ongelijkvloers maken van de voormalige rotonde met de prof. Uilkenlaan en het stroomlijnen van de bogen in de huidige ongelijkvloerse kruising Westelijke Ringweg - Noordelijke Ringweg. De tweede fase betreft globaal het opheffen van de huidige kruising Hoogeweg - Westelijke Ringweg, het verwijderen van de verkeerslichten, het verwijderen van een grondlichaam in de zuidlussenstructuur en het aanbrengen van een nieuwe asfaltlaag.

De totale kosten van de reconstructie zijn in 2006 geraamd op € 5.900.000 exclusief BTW. Hiervan komt € 4.285.000 voor rekening van de provincie Groningen en komt € 1.615.000, in de vorm van een aanneemsom, ten laste voor de gemeente Groningen. Daarnaast zijn de interne kosten van de gemeente Groningen en de afdracht aan de BCF-egaliseringsreserve geraamd op € 154.000 respectievelijk € 153.000. De totaal geraamde kosten voor de gemeente bedragen daardoor € 1.922.000.

Het project is voor een groot deel afgerond. Voor de laatste fase, de op- en afrit bij garage Veldma, geldt dat dit al langere tijd stil ligt. In februari 2012 heeft de provincie in nauw overleg met de gemeente en omwonenden een aantal voorstellen voor deze laatste fase besproken. De provincie werkt de voorstellen verder uit en stelt hiervoor een raming (met het juiste prijspeil) op. Het is mogelijk dat het toegekende krediet van € 1.922.000 niet toereikend is. De kostenraming van de provincie geeft hierover op korte termijn duidelijkheid.

De ombouw wordt gerealiseerd door de Provincie in nauw overleg met de gemeente.

### Stand van de kredieten:

Raadsbesluit 31 mei 2006 nr. 6H € 1.922.000

De kosten die voor rekening van de gemeente Groningen komen, worden gedekt door de onderstaande dekkingsbronnen:

Nieuw beleid 2006, ringwegen	€ 723.000
Nieuw beleid 2007, ringwegen	€ 238.000
GDU 2005, ringwegen	€ 277.000
GDU 2006, ringwegen	€ 454.000
GDU 2007, ringwegen	<u>€ 230.000</u>
	€ 1.922.000

De werkelijke uitgaven per 31-12-2011 bedragen € 1.718.000. Voor ons deel (2/7) resteert derhalve ongeveer € 200.000. Wanneer de kostenraming voor de laatste fase hoger uitkomt dan € 700.000 zullen de totale kosten het beschikbaar gestelde krediet overschrijden.

## Bijlage - Staat V

### **Stand uitvoering van het project**

De uitvoering is in 2006 begonnen en in oktober 2008 is de eerste fase (het grootste deel van het werk) opgeleverd. Binnen de werkzaamheden in deze eerste fase zijn ook grondwerkzaamheden voor de tweede fase meegenomen. Wat nog resteert uit fase 2 het opheffen van de kruising met verkeerslichten tussen Hoogeweg en Westelijke Ringweg. Hierover is afgesproken om dit in 2012 uit te voeren.

### **Verwacht eindresultaat**

Door een onvoorziene hoeveelheid meerwerk en extra werkzaamheden in het weekend om onredelijke verkeersstremmingen te voorkomen zijn de uitvoeringskosten van fase 1 hoger uitgevallen dan voorzien. Voor afronding van werkzaamheden in de tweede fase is een bedrag van ca. € 500.000 (prijspeil 2009, excl. BTW) nodig. In de realisatieovereenkomst met de provincie Groningen is afgesproken dat bij een overschrijding van de totale kosten de gemeente naar rato (29,1%) hierin bijdraagt. Concreet betekent dit dat voor uitvoering van de tweede fase vanuit de gemeente Groningen een bedrag van ca. € 145.500 eigen middelen nodig is. Binnen het gereserveerde budget voor ons aandeel zit voldoende ruimte in de post voorbereiding en toezicht om dit bedrag op te brengen.

Voor de laatste fase worden begin 2012 de plannen verder uitgewerkt en wordt er een kostenraming opgesteld. Op dit moment is ongewis of het beschikbare krediet van € 1.922.000 toereikend is. De verwachte start van uitvoering is 2012.

### **Nacalculatie**

Conform de regels die thans gelden voor het opstellen van een exploitatiebegroting kan naar verwachting in 2013 een nacalculatie opgesteld worden.

### **Risico's**

In de realisatieovereenkomst met de provincie Groningen is afgesproken dat bij een onder- of overschrijding van de totale kosten de gemeente naar rato (29,1%) hierin bijdraagt.

## Bijlage - Staat V

**Projectnummer** : 8001340  
**Project** : Doorstroming Laan Corpus den Hoorn en Van Ketwich Verschuurlaan  
**Projectleider** : Jan Nijhoff

### Omschrijving:

De Laan Corpus den Hoorn en de Van Ketwich Verschuurlaan vormen de entree van het zuidelijke stadsgebied. De opgave is binnen het budget het doorstromingsniveau te handhaven zonder voorbij te gaan aan randvoorwaarden op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid.

De gemeenteraad heeft op 20 juli het raadsvoorstel om de verkeerslichten te koppelen vastgesteld. Het koppelen van de verkeerslichten kan ervoor zorgen dat de verkeersstromen beter gestuurd kunnen worden waardoor de doorstroming optimaal blijft. Het bleek niet mogelijk om de uitvoering nog voor de winter van 2011\2012 klaar te krijgen. De uitvoering van de werkzaamheden zal rond mei 2012 starten en eind juli 2012 worden afgerond.

### Stand van de kredieten:

Raadsbesluit 25 april 2007 nr 6 <sup>e</sup>	€	75.000
Raadsbesluit 18 december 2008 nr 6j	€	200.000
Raadsbesluit 20 juli 2011 nr 6g	€	<u>585.000</u>
Totaal	€	<u>860.000</u>

De werkelijke uitgaven per 31 december 2011 bedragen € 174.194 en blijven daarmee binnen het beschikbaar gestelde krediet.

### Laatst vastgestelde exploitatiebegroting

n.v.t.

### Stand uitvoering van het project

Het plan verkeert momenteel in de uitvoeringsfase. De gemeenteraad heeft het voorstel om de verkeerslichten te koppelen vastgesteld en het uitvoeringsbudget beschikbaar gesteld.

### Verwacht eindresultaat

We verwachten dat de uitgaven binnen de begrote kosten zullen blijven.

### Nacalculatie

Conform de daartoe geldende regelgeving zal naar verwachting in 2012 een nacalculatie aan de Raad worden aangeboden.

### Risico's

Er zijn geen bijzonder risico's te benoemen voor dit project.



## Bijlage - Staat V

**Projectnummer** : 85000050  
**Project** : Oostelijke Ringweg  
**Projectleider** : Jelle Dijkstra  
**Planeconoom** : Frank van de Poel

### Omschrijving:

De Oostelijke ringweg Groningen (verder te noemen ORG) is per 1 januari 2007 overgedragen van het rijk naar de provincie Groningen. Bij de overdracht is overeengekomen dat de provincie zorg zou dragen voor het opwaarderen van de ORG. De ORG wordt uitgevoerd als (stads)stroomweg met ongelijkvloerse kruisingen met een max. snelheid van 70km per uur. De weg behoudt de twee rijstroken in beide richtingen. Door de nieuwe inrichting verbetert de doorstroming en de verkeersveiligheid.

Bij de herinrichting wordt eveneens ruim aandacht gegeven aan de landschappelijke inrichting van de weg in het gebied gekoppeld aan natuurontwikkeling.

In de planontwikkeling is ruim aandacht besteed aan actieve communicatie met bewoners en bedrijven.

De gemeente draagt bij in deze ontwikkeling die geheel door de provincie wordt uitgevoerd. Daarnaast worden er interne plankosten gemaakt ter begeleiding van het project.

### Stand van de kredieten:

Besluit d.d. 20 oktober 2010

€ 4.158.000

De werkelijke uitgaven per 31 december 2011 bedragen € 265.000 en blijven daarmee binnen het gestelde krediet.

### Verschillen met de laatst vastgestelde begroting

Er zijn geen verschillen met de laatste vastgestelde begroting te melden.

### Stand uitvoering van het project

Op dit moment is er een budget van € 724.500 aan plankosten geraamd. Tot op heden is daar nu een bedrag van € 265.000 op geboekt. In de aanloop zullen de plankosten nog wat aantrekken maar in de jaren daarna zal de inzet vanuit de gemeente minder worden.

De ramingen zijn gebaseerd op afdelingsoffertes voor de komende 5 jaar.

Ten aanzien van de uitvoering door de provincie is de eerste fase gestart. De komende tijd worden afspraken gemaakt op welke wijze de bijdragen aan de provincie worden voldaan. Dit zal verband gaan houden met het ritme van de dekking die verdeeld over de looptijd binnenkomt.

### Verwacht eindresultaat:

De kosten worden volledig gedekt door de geraamde opbrengsten.

### Nacalculatie:

De einddatum van het werk en de begeleiding vanuit de gemeente wordt verwacht op eind 2016. Rond die tijd zal de nacalculatie worden gepresenteerd.

### Risico's

De risico's worden gevormd door het onvoorzien wat tijdens de uitvoering door de provincie kan optreden. Wij delen in dit risico van overschrijdingen mee in een verhouding van 2/7. In totaliteit is de investering 30 miljoen.

## Bijlage - Staat V

<b>STAAT V 2011</b> <b>Project 85000051 Oostelijke Ringweg</b>						
Bedragen in €						
Omschrijving	Uitgaven en inkomsten t/m diensjaar 31-12-10	Uitgaven en inkomsten in diensjaar 2011	Totaal verantwoord tot en met 31-12-11	Bedrag van aangegane verplicht- tingen	Nog te besteden of te ontvangen in: 2012	2013 e.v.
<i>Kosten</i>						Totaal
Vererving	0	0	0	0	0	0
Sloopkosten	0	0	0	0	0	0
Bodemonderzoek	0	0	0	0	0	0
Bouw- en woonrijp maken	0	0	0	0	0	0
Groenvoorzieningen	0	0	0	0	0	0
Kunstwerken	0	0	0	0	0	0
Planuutwikkeling	123.000	142.000	265.000	298.000	134.000	28.000
Voorbereiding en toezicht	0	0	0	0	0	0
Exploitatiekosten	0	0	0	0	0	0
Bijdrage aan BTW compens.fonds	0	0	0	0	0	0
Bijdrage aan provincie	0	0	0	0	687.000	2.746.000
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal kosten</b>	<b>123.000</b>	<b>142.000</b>	<b>265.000</b>	<b>298.000</b>	<b>821.000</b>	<b>2.774.000</b>
<i>Bijdragen</i>						
gdu.	0	0	0	0	-381.000	-1.335.000
gemeentebijdrage	0	0	0	0	-454.000	-1.589.000
bijdrage plankosten provincie	0	0	0	0	-350.000	-50.000
<b>Totaal bijdragen</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1.185.000</b>	<b>-2.974.000</b>
<i>Opbrengsten</i>						
Vrije sector	0	0	0	0	0	0
Kantoren/scholen/bedrijfssterreinen	0	0	0	0	0	0
Overig/ tuingrond	0	0	0	0	0	0
Reserveringsvergoeding	0	0	0	0	0	0
Verkooprente	0	0	0	0	0	0
Verkoop BTW	0	0	0	0	0	0
Af te dragen verkoop BTW	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Saldo</b> (kosten -/- bijdragen -/ opbrengsten)	<b>123.000</b>	<b>142.000</b>	<b>265.000</b>	<b>298.000</b>	<b>-364.000</b>	<b>-200.000</b>

## Bijlage - Staat V

**Projectnummer:** 85000573  
**Project:** Uitvoering Diepenring fase 1  
**Projectleider:** Cees Muller  
**Planeconoom:** Edwin Mol

### Omschrijving:

Op 27 januari 2010 heeft de 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.

In het visiedocument is voorgesteld om de herinrichting van de Diepenring in fases uit te voeren en te starten bij het kanaalvak tussen de Visserbrug/Plantsoenbrug en de Boteringbrug. Hiervoor is gekozen vanwege de noodzaak om de binnenstad ten alle tijde bereikbaar te houden nu er aan de andere zijde van de Diepenring gewerkt wordt aan het Damsterdiep en later aan Forum, Oostwand, Regiotram en Steentilstraat e.d.

Vanwege de inhoudelijke en financiële verwevenheid is de herinrichting van de Noorderhaven vanuit het project Verbeterplan "Wonen op het water in de Diepenring en Noorderhaven" aan dit project toegevoegd.

### Stand van de kredieten:

Raadsbesluit 30 november 2011, nr. 8a

€ 420.000

De werkelijke uitgaven per 31 december 2011 bedragen € 31.000 en blijven daarmee binnen het vastgestelde krediet.

### Voortgang uitvoering:

Het project Diepenring, herinrichting 1<sup>e</sup> fase wordt opgeknipt in vijf deelfasen:

- A) haalbaarheid;
- B) ontwerpfase;
- C) technische voorbereiding;
- D) aanbesteding;
- E) uitvoering.

In die deelfasen worden concrete producten geleverd. Die producten worden vastgesteld aan het einde van de deelfase. Vaststelling vindt zoals gebruikelijk plaats door college en/of raad. Het kan voorkomen dat het college, ondanks dat zij bevoegd is om een bepaald besluit te nemen, hierover de raad wil raadplegen vanuit het oogpunt van zorgvuldige belangenafweging. Omdat niet bekend is of extra gangen naar de raad nodig zullen zijn, is hiermee in de planning geen rekening gehouden. Als dat wel het geval is, loopt de planning uit. Deelfase A is gestart in december 2011 en vooralsnog staat de planning tot en met de laatste deelfase uitvoering op medio 2014.

Voor de hele herinrichting van de 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.

NB. Voor de uitvoering van de vervolgfases van de Diepenring is op dit moment geen geld beschikbaar.

### Subsidies:

Vanuit BDU 2010 wordt € 1.200.000 beschikbaar gesteld. In de tussentijd is actie ondernomen om uitstel van de uiterste realisatiedatum geregeld te krijgen.

### Eindresultaat:

Staat V 2011

64

## Bijlage - Staat V

De totale kosten van het project (wegenproject én waterproject) zijn nog niet vast te stellen omdat het ontwerp nog niet definitief is. Daarom hebben wij ervoor gekozen dat de uiteindelijke grenzen van het uit te voeren werk afhankelijk te stellen van het beschikbare budget. Met andere woorden: het budget is taakstellend. In deelfase A van het project vindt de financiële toets plaats en worden de werkgrenzen van het project definitief bepaald.

### **Nacalculatie:**

Op dit moment is de planning dat de uitvoering van de herinrichting Diepenring 1<sup>e</sup> fase medio 2014 gereed is. Dan zal ook de nacalculatie aan de Raad worden aangeboden.

### **Risico's:**

De risico's variëren van ontbreken van goede oplossingen voor bewoners- en ondernemersparkeren tot planningsperikelen, etc. Elk risico heeft zo z'n eigen financiële component. Op dit moment is dat niet op bedragen gezet, maar zal in de komende deelfasen nader getoetst worden.

Een aantal te noemen risico's:

- Geen goede oplossing voor bewoners- en ondernemersparkeren;
- Inbreuk in de planning (i.v.m. Regiotram, werkzaamheden nutsbedrijven e.d.);
- Archeologische vondsten;
- Slechte inpassing woonbotenproject;
- Veel werkzaamheden Stadsbeheer;
- Werkzaamheden aan de monumentale kade nodig;
- Uitvoeringbudget ontoereikend;
- Onduidelijkheid over rioolaansluitingen schepen Noorderhaven



## Bijlage - Staat V

**Projectnummer** : 8001540  
**Project** : Autoloze Steentilstraat  
**Projectleider** : Jan Nijhoff

### **Omschrijving:**

Aanleg van een winkel- en wandelroute vanuit de Damsterdiegarage naar de binnenstad van Groningen via de Steentilstraat.

### **Stand van de kredieten:**

Raadsbesluit 17 november 2010, nr. 8e inzake uitvoeringskrediet	€ 260.000
Raadsbesluit 25 januari 2012, nr. 7a inzake aanvullend krediet	€ 45.000
Beschikbaar krediet	€ 305.000

De werkelijke uitgaven per 31 december 2011 bedragen € 260.000 en blijven daarmee binnen het beschikbaar gestelde krediet.

### **Laatst vastgestelde exploitatiebegroting**

n.v.t.

### **Stand uitvoering van het project**

De winkelwandelroute is aangelegd en de zakpaal met randapparatuur is geplaatst. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan het technisch testen van de inzinkbare paal. Begin 2012 wordt het geheel overgedragen aan Stadsbeheer. Daarmee eindigt het project voor de aanleg van de winkel- en wandelroute door de Steentilstraat en het aanbrengen van de inzinkbare paal.

Begin 2012 is er een aanvullend krediet toegekend om extra kosten te kunnen dekken. Het gaat daarbij om de kosten die voortvloeien uit de randapparatuur, ondergrondse infrastructuur en de maatregelen die niet waren voorzien, zoals het overleg met de politie en hulpverleningsdiensten en naderhand. Ook het instellen van een tijdelijke omleidingsroute vanwege de bouwwerkzaamheden aan Damsterdiegarage, waardoor het verkeer niet via het Damsterdiep stad uit kan rijden heeft voor extra kosten gezorgd. Dit experiment zal na een jaar worden geëvalueerd.

### **Verwacht eindresultaat**

De verwachting is dat de kosten voor dit project binnen het beschikbare krediet zullen blijven.

### **Nacalculatie**

n.v.t.

### **Risico's**

n.v.t.

## Bijlage - Staat V

**Projectnummer** : 85000438  
**Project** : Parkeergarage Damsterdiep  
**Projectleider** : Gerrit Lieffering  
**Planeconoom** : Willem Berendsen / Bert Karsens

### Omschrijving:

Op 30 november 2005 is het stedenbouwkundig plan "Damsterdiep weer Binnenstad" vastgesteld. Het plan omvat de bouw van een parkeergarage, het herontwikkelen van het openbaar gebied, en de bouw van een nieuw kantoor van Nijestee.

Voor de daadwerkelijke uitvoering staat de gemeente Groningen voor de bouw van de parkeergarage en de herontwikkeling van het openbaar gebied. Nijestee realiseert haar nieuw hoofdkantoor

De bouw van de parkeergarage wordt overschaduwd door enkele constructieve problemen. De meerkosten die daaruit voortvloeien en de geschillen die de gemeente met de aannemer heeft over de betaling hiervan, zijn op zijn vroegst in de 2<sup>e</sup> helft van 2012 inzichtelijk. De verwachting is dat dan ook meer zicht is op de financiële afwikkeling van deze geschillen.

### Laatst vastgestelde exploitatiebegroting:

Voor de ontwikkeling is een grondexploitatie en een bouwexploitatie opgesteld. De bouwexploitatie, omvat de bouw van de parkeergarage. De bouwexploitatie is op 25 april 2007 onder punt 9 vastgesteld en in 2010 herzien. Ook is het benodigde uitvoeringskrediet in 2007 aangevraagd en toegekend. Op 17 november 2010, nr. 7b heeft de raad een aanvullend krediet beschikbaar gesteld van € 1,9 mln. Momenteel ligt een nieuwe herziening ter besluitvorming voor aan de raad. Deze staat V anticipeert op deze nieuwe herziening.

### Voortgang uitvoering:

De bouw van de parkeergarage is nagenoeg afgerond. De bovenste laag is al opgeleverd en in gebruik genomen. De oplevering en ingebruikname van de onderste parkeerlaag volgt naar verwachting in het begin van 2012.

### Stand van de kredieten:

Raadsbesluit 25 mei 2005, nr. 29	€ 2.200.000
Raadsbesluit 25 april 2007, nr. 9	€ 32.397.000
Raadsbesluit 17 november 2010, nr. 7b	€ 1.900.000
Subtotaal beschikbaar krediet	€ 36.497.000
Raadsbesluit	€ 284.954
Totaal beschikbaar krediet	€ 36.781.954

In het voorliggend raadsbesluit wordt de raad gevraagd het krediet op te hogen met € 284.954,- tot 36.781.954,-. Het betreft hier een "netto krediet" voor de netto kosten. Met netto kosten wordt bedoeld de bouw- en bijkomende kosten voor de parkeergarage exclusief de kosten voor de fundering van Nijestee en exclusief de grondkosten die de gemeente intern doorberekend vanuit de grondexploitatie naar de bouwexploitatie.

De werkelijke uitgaven (netto kosten) per 31 december 2011 bedragen € 35,17 miljoen en blijven daarmee binnen het gestelde krediet.

Uit het kostenoverzicht blijkt dat de totale begroting uitkomt op € 41,216.954. Dit zijn de netto kosten vermeerderd met de € 4.45 miljoen intern doorberekende grondkosten.

## Bijlage - Staat V

De totale kosten worden gedekt uit de parkeerexploitatie voor € 39.316.954 een uit een bijdrage van € 1,9 miljoen uit reserve grondzaken uit 2010.

### **Verschillen ten opzichte van de laatst vastgestelde begroting:**

Voor de verschillen ten opzichte van de laatst vastgestelde begroting wordt verwezen naar de laatste exploitatie die aan de Raad is aangeboden.

### **Eindresultaat:**

De totale investeringskosten zijn begroot op € 41.216.954 miljoen. Uitgaande van de bovengenoemde exploitatie is de bouwexploitatie sluitend.

### **Risico's:**

Zoals gemeld zijn er constructieve problemen en loopt de bouw van de parkeergarage hierdoor veelvertraging op. Onderstaand geven we aan welke risico's er bestaan.

- De aannemer van het project, Strukton, heeft een claim van € 3,4 miljoen ingediend bij de Gemeente Groningen. Het grootste deel van de claim (€ 2,9 miljoen) bestaat uit kosten die betrekking hebben op "de vertraging en meerkosten betreffende de ontspanning van de ondergrond". Inmiddels is er een geschil over lekkage van de -2 vloer bijgekomen. Ook hier claimt de aannemer meerkosten. Daarnaast lopen de rentekosten van de claim op. De totale claim wordt nu indicatief geraamd op € 6 miljoen.  
Het totale risico voor de gemeente is indicatief dus circa 6 miljoen groot (prijspeil 2012).  
Afhankelijk van de uitspraak van de raad van arbitrage en de geschillencommissie zal er een eind afrekening met betrekking tot dit risico plaatsvinden. In deze eindafrekening zullen ook kosten worden betrokken die de gemeente inmiddels zelf heeft gemaakt. De gemeente heeft zelf ook circa € 6 miljoen meerkosten gemaakt die in verband kunnen worden gebracht met de geschillen.
- Woningcorporatie Nijestee heeft een claim ingediend bij Strukton wegens te late oplevering. De kans bestaat dat Strukton deze claim zal doorleggen naar de gemeente.

## Bijlage - Staat V

<b>STAAT V 2011</b> <b>Project 85000438 Parkeergarage Damsterdiep</b>						
Bedragen in €						
Omschrijving	Uitgaven en inkomsten /m diensjaar 31-12-2010	Uitgaven en inkomsten in diensjaar 2011	Totaal verantwoord tot en met 31-12-2011	Bedrag van aangegane verplichtingen	2012	Totaal
<b>Kosten</b>						
Bouw en bijkomende kosten	27.866.000	4.883.000	32.749.000	0	1.713.000	34.462.000
Rente	1.788.000	1.325.000	3.113.000	0	-100.000	3.013.000
Bijdragen derden	-604.000	-88.000	-692.000	0	0	-692.000
Grondkosten	0	0	0	0	4.435.000	4.435.000
<b>Totaal kosten</b>	<b>29.050.000</b>	<b>6.120.000</b>	<b>35.170.000</b>	<b>0</b>	<b>6.048.000</b>	<b>41.218.000</b>
<b>Bijdragen</b>						
Reserve Grondzaken	-1.900.000	0	-1.900.000	0	0	-1.900.000
<b>Totaal bijdragen</b>	<b>-1.900.000</b>	<b>0</b>	<b>-1.900.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1.900.000</b>
<b>Opbrengsten</b>						
Opbrengstwaarde parkeergarage	0	0	0	0	-39.319.000	-39.319.000
<b>Totaal opbrengsten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-39.319.000</b>	<b>-39.319.000</b>
<b>Saldo (kosten +/- bijdragen +/- opbrengsten)</b>	<b>27.150.000</b>	<b>6.120.000</b>	<b>33.270.000</b>	<b>0</b>	<b>-33.271.000</b>	<b>-1.000</b>



## Bijlage - Staat V

### 85000438 Parkeergarage Damsterdiep

	Begroting 2012	Staat V 2011	Verschillen
<b>Kosten</b>			
Anneemsom Structon	21.339.000	21.339.000	0
Meerwerk Structon	5.175.000	5.175.000	0
Externe adviseurs en bijkomende kosten	4.628.000	4.628.000	0
Vorbereiding en toezicht IGG	3.321.000	3.321.000	0
Rente	3.013.000	3.013.000	0
Bijdragen derden	-692.000	-692.000	0
Grondkosten	4.435.000	4.435.000	0
Totale kosten	<u>41.219.000</u>	<u>41.219.000</u>	<u>0</u>
<b>Opbrengsten</b>			
Reserve grondzaken	-1.900.000	-1.900.000	0
Opbrengstwaarde parkeergarage	<u>-39.319.000</u>	<u>-39.319.000</u>	<u>0</u>
	<u>-41.219.000</u>	<u>-41.219.000</u>	<u>0</u>
<b>Exploitatieresultaat</b>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>

## Bijlage - Staat V

**Projectnummer** : 8001330  
**Project** : Aanpak schoolomgeving 2007-2010  
**Projectleider** : Anke van der Goot

### Omschrijving:

In 2007 is een start gemaakt met de uitvoering van het project 'veilige schoolomgeving'. Voor alle omgevingen van de 48 basisscholen willen wij de verkeersveiligheid laten toenemen door het aanbrengen van herkenbare elementen, o.a. vrolijk gekleurde paaltjes, verbeteren van oversteekvoorzieningen en stopverboden. Door middel van deze maatregelen willen we enerzijds bereiken dat kinderen zelfstandig en op een veilige manier naar school komen en anderzijds dat elke weggebruiker in de stad de schoolomgevingen herkent en het rijgedrag daarop aanpast. Dit alles gebeurt in samenwerking met ouders, schooldirecties, politie, bewoners en gemeente.

### Stand van de kredieten:

Raadsbesluit 31-05-2006, nr 13	€	50.000
Raadsbesluit 25 april 2007, nr. 6c	€	225.000
Raadsbesluit 23 april 2008, nr. 9	€	225.000
Raadsbesluit 23 april 2008, nr. 9 (schoolthuisroutes)	€	200.000
Raadsbesluit 25 maart 2009, nr. 9	€	275.000
Raadsbesluit 16 december 2009, nr. 6g	€	400.000
Raadsbesluit 17 februari 2010, nr. 6g	€	175.000
Raadsbesluit 28 september 2011, nr. 6p	€	418.842
Raadsbesluit 9 november 2011, Gemeentebegroting 2012	€	400.000
Totaal	€	2.368.842

De werkelijke uitgaven tot en met 31 december 2011 bedragen € 1.600.000.

### Stand uitvoering van het project

De scholen zijn enthousiast over het project. In de plannen worden de kindvriendelijke routes meegenomen. Inmiddels hebben we voor 34 scholen maatregelen gerealiseerd. In het voorjaar van 2012 worden 5 schoolomgevingen heringericht. Met de resterende scholen worden plannen ontwikkeld en uiterlijk medio 2012 gerealiseerd.

Ook is er steeds meer aandacht voor verkeerseducatie op de scholen en zijn er meer aanmeldingen voor het behalen van het VerkeersVeiligheidsLabel, waarmee continuïteit in aandacht voor verkeersveiligheid is gegarandeerd.

### Verwacht eindresultaat

Er wordt naar gestreefd om alle directe schoolomgevingen van de 48 basisscholen uiterlijk medio 2012 aan te passen. Ook ontstaat er een netwerk ontstaan van kindvriendelijke routes door de stad, waardoor zelfstandige mobiliteit voor kinderen wordt bevorderd.

### Nacalculatie

Gezien de omvang van de uitgaven zal er in 2012 een nacalculatie aan de Raad worden aangeboden.

### Risico's

Geen bijzondere risico's.

## Bijlage - Staat V

**Projectnummer** : 8001360  
**Project** : Aanpak knelpunten 30 km/u gebieden  
**Projectleider** : Gerard Oord

### Omschrijving:

Met het treffen van snelheidremmende maatregelen in het buurtschap Dorkwerd en de Hoogeweg ten noorden van Dorkwerd is hier invulling gegeven aan het landelijke beleid "Duurzaam Veilig". Het plan hiervoor is samen met bewoners opgesteld en is door u in de raad van 28 januari 2009 vastgesteld.

In mei 2009 heeft de raadscommissie Beheer en Verkeer besloten in te stemmen met het collegevoorstel om de eerste 4 knelpunten in verblijfsgebieden aan te pakken conform 'Duurzaam Veilig'. Te weten: Vechtstraat, Engelbert/Middelbert, Haydnlaan/Troelstralaan en Floresstraat/Floresplein.

### Stand van de kredieten:

Raadsbesluit 25 april 2007, nr 6°	€	30.000
Raadsbesluit 28 januari 2009, nr. 7a inzake knelpunt Dorkwerd	€	100.000
Raadsbesluit 29 september 2010, nr. 6k	€	200.000
Raadsbesluit februari 2012	€	<u>1.054.000</u>
Totaal beschikbaar krediet	€	1.384.000

Dekking vindt plaats uit verkeersmaatregelen - reconstructies 2008 (€ 60.000,-), BDU (€ 40.000,-) Het op 29 september 2010 verstrekte krediet van € 200.000 wordt gedekt uit het budget 'kleine verkeersmaatregelen en reconstructies', onderdeel van het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer.

De werkelijk uit gegeven kosten per 31-12-2011 bedragen € 357.000 en blijven daarmee binnen het vastgestelde krediet.

### Stand uitvoering van het project

De werkzaamheden voor het onderdeel Dorkwerd zijn in 2009 uitgevoerd. De overige projecten zitten nog in de ontwerp/voorbereidingsfase.

Inmiddels heeft de inspraakavond voor Engelbert/Middelbert plaatsgevonden. Het streven is om de projecten eind 2011 in uitvoering te nemen.

De inspraakprocedures voor Engelbert/Middelbert, Floresstraat en Haydnlaan/Troelstralaan zijn afgerond. De inspraak voor de Vechtstraat is gepland voor maart 2012.

De planning is om de projecten Engelbert/Middelbert, Floresstraat en Haydnlaan/Troelstralaan in de zomer van 2012 uit te voeren. Het streven voor de Vechtstraat is om deze komend najaar uit te voeren.

### Eindresultaat

Verwachting is dat de plannen binnen de gestelde budgetten kunnen worden gerealiseerd.

### Nacalculatie

Gezien de omvang van de uitgaven zal er geen nacalculatie aan de Raad worden aangeboden.

### Risico's

Dit project kent geen bijzondere risico's.

## Bijlage - Staat V

**Projectnummer** : 85000108  
**Project** : Verkeerseducatie  
**Projectleider** : Janet Stoker

### Omschrijving:

Verkeerseducatie is één van de belangrijkste pijlers van het verkeersveiligheidsbeleid. Door middel van diverse aansprekende educatieprojecten wordt de schoolgaande kinderen al vroeg geleerd hoe zich te gedragen in het verkeer. Zo worden er verkeersexamens afgenomen bij basisschoolleerlingen en organiseren we verkeermarkten voor brugklassers. Jaarlijks wordt voor € 96.000 aan verkeerseducatie activiteiten uitgevoerd.

### Stand van de kredieten:

Raadsbesluit 25 maart 2009 nr. 14	€	96.000
Raadsbesluit	€	96.000
Raadsbesluit 30 maart 2011, nr 6d	€	<u>97.000</u>
Totaal beschikbaar krediet	€	289.000

De dekking vindt voor de helft plaats uit provinciaal geld (BDU 2011) en de andere helft wordt gevonden in het budget "verkeersmaatregelen – reconstructies" in de begroting 2011.

De werkelijke kosten tot en met 31 december 2011 bedragen € 240.000 en blijven daarmee binnen het gestelde krediet.

### Stand uitvoering van het project

Het verkeerseducatieprogramma van 2011 is uitgevoerd. Er zijn educatieprojecten aangeboden aan basisscholen en scholen voor voortgezet onderwijs. Ook is er een aantal nieuwe projecten aangeboden om nog beter de voornaamste doelgroep, schoolgaande kinderen in basis en voortgezet onderwijs, te kunnen aanspreken.

Zo draagt het project bij aan een continu aanbod van verkeerseducatie op de scholen en aan verkeersveilig gedrag van haar leerlingen.

### Verwacht eindresultaat

De verwachting is dat de kosten binnen het gestelde krediet blijven.

### Nacalculatie

Op grond van de werkelijke uitgaven zal er geen nacalculatie aan de Raad worden aangeboden.

### Risico's

Geen bijzondere risico's.



## Collegebrief - parkeerplan Grunobuurt

Bestuursdienst  
Afdeling PRO  
Steller O. Strijker  
Onderwerp Parkeerplan Grunobuurt



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

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 86 91

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO12.3025015

Informatie over  
vertrektijden krijgt u  
via telefoon 0900-92 92

Datum 26 APR 2012

Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

In de Grunobuurt is sprake van betaald en vergunningparkeren. Er zijn echter redenen om het bestaande parkeerregime aan te passen. Er vindt stedelijke vernieuwing plaats. Door Nijestee worden 500 woningen en appartementen gebouwd. Uitgangspunt is dat bewoners in de gebouwde voorzieningen parkeren en het bezoek op straat. Dit is ook vastgelegd in het stedenbouwkundig plan, dat door Nijestee is opgesteld. Inmiddels zijn er twee bouwblokken gerealiseerd. En er zijn circa 90 woningen bewoond. Met nieuwe bewoners is gecommuniceerd over de wijziging van het tot nog toe geldende parkeerregime. De boodschap dat er - na vaststelling van dit Parkeerplan - geen vergunningparkeren meer plaatsvindt voor dit deel van de Grunobuurt is bij de bewoners bekend.

### De voorgestelde maatregel

Bovenstaande betekent dat er ten behoeve van de nieuw gebouwde en nog te bouwen woningen geen vergunningen voor bewoners en bedrijven meer uitgegeven gaan worden. Wel kunnen bezoekerspassen worden aangevraagd. De bestaande woningen - van voor de stedelijke vernieuwing - zullen geen wijziging van het parkeerregime ondervinden.

*De wijziging brengt met zich mee dat bewoners en bedrijven van Grunostraat 1 t/m 105 (oneven), Westinghousestraat 38 en Westinghousestraat 27 t/m 39 en Paterswoldseweg 140 t/m 152 na inwerkingtreding van deze wijziging niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Zij kunnen namelijk gebruik maken van de gebouwde parkeervoorzieningen.*

## Collegebrief - parkeerplan Grunobuurt

Volgvel 1

### **Financiële aspecten van de maatregel**

Doordat er voor de nieuwe woningen geen vergunningen meer zullen worden verstrekt heeft dit consequenties voor de inkomsten van het parkeerbedrijf. Er zijn geen extra kosten voor handhaving door Stadtoezicht van het parkeerregime, omdat conform contract er in dit gebied al wordt gehandhaafd. Hiermee valt de wijziging van het parkeerregime binnen de budgettaire neutrale kaders van het project.

### **Planning en inspraak**

Zoals hiervoor al genoemd, zijn of worden aspirant-bewoners die het nieuwe beleid aangaat hierover vooraf geïnformeerd. Niettemin wordt de mogelijkheid tot inspraak geboden. Enerzijds om reden van zorgvuldige besluitvorming, de nota 'Parkeren in de stad; duurzaam bereikbaar! –Parkeerbeleid gemeente Groningen 2010-2020' staat immers een dergelijke procedure voor. Anderzijds omdat parkeerbeleid naar de aard van de zaak – parkeren is voor veel bewoners een delicate kwestie – erom vraagt belanghebbenden zoveel als mogelijk is te horen.

Het parkeerplan zal vervolgens ondanks het feit dat het een uitvoeringskwestie betreft en vaststelling ervan daarmee onder de bevoegdheid van het college valt conform de Parkeernota van 2010 ter besluitvorming aan de raad worden aangeboden.

De planning om te komen tot de vaststelling van het parkeerplan ziet er op hoofdlijnen als volgt uit:

Vrijgeven voor inspraak door college	: april 2012
Ter inzage 4 weken	: april / mei 2012
Verwerking en beantwoording bezwaren	: mei 2012
Wensen / bedenkingen door de raad	: juni 2012
Vaststelling gewijzigd plan door college	: juli 2012

Na de vaststelling van het Parkeerplan en de aanpassing van de Nadere Regels van de Parkeerverordening treedt de wijziging formeel in werking.

### **Consequentie voor verstrekte vergunningen**

Enkele bewoners van de nieuwe woningen hebben voor het jaar 2012 een parkeervergunning aangevraagd. De gemeente heeft tot nog toe geen grond om deze aanvragen niet toe te kennen, omdat het beleidskader hiervoor nog niet is vastgesteld. Aan bewoners is bij het verlenen van de vergunning schriftelijk aangegeven dat de vergunning wordt afgegeven tot het moment waarop de nieuwe regelgeving in werking treedt. Daarna kunnen bewoners niet meer in aanmerking komen voor een parkeervergunning.

## Collegebrief - parkeerplan Grunobuurt

Volgvel 2

Na verwerking van de inspraakreacties zal de wijziging van de Nadere Regels aan het college worden voorgelegd ter vaststelling, met inachtneming van wensen en bedenkingen van uw raad.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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





## Collegebrief - parkeerplan Grunobuurt

BIJLAGE

 RUIMTELIJKE ORDENING EN  
ECONOMISCHE ZAKEN



## Collegebrief - parkeerplan Grunobuurt

### 1.0 INLEIDING

Op 27 januari 2010 heeft de raad de Parkeernota "Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar!" vastgesteld. In deze nota is het gemeentelijk parkeerbeleid voor de periode 2010 – 2020 beschreven. De uitgangspunten van dit beleid zijn onder andere de verbetering van het verblijfsklimaat in de (binnen)stad en meer specifiek het leefklimaat in de oude wijken. In de oudere stadsdelen, vooral in de vooroorlogse wijken, neemt de parkeerdruk en daarmee de overlast toe. Oorzaken zijn de beperkte beschikbaarheid van parkeercapaciteit, een toename van het autobezit en een toename van het aantal parkeerders van elders. De maatregelen die we daarvoor inzetten zijn:

- de uitbreiding van het gebied met betaald en vergunningparkeren buiten de binnenstad;
- het aanscherpen van het vergunningenuitgiftebeleid;
- uitbreiden van het aantal buurtstallingen en gebruik bevorderen;
- tegengaan van interne ritten in gebieden (met kleinere vergunningzones in woonwijken).

Met een proactieve uitvoering van dit onderdeel van het parkeerbeleid, sturen we actief op de verbetering van de leefbaarheid. We houden in de gaten waar parkeer- en leefbaarheidsproblemen ontstaan en nemen dan maatregelen. Dit doen we in alle woonwijken, de oude en de nieuwere, maar ook bij winkelcentra, ziekenhuizen en scholen.

Op 23 november 2011 is de raadscommissie schriftelijk geïnformeerd over de concretisering van dit voornemen in een eerste lichting specifieke projecten.

Te weten:

Grunobuurt;  
Oranjebuurt  
Noorderplantsoen  
Helperplein  
Korrewegwijk  
Oosterparkwijk

Onderhavig project (parkeren in de Grunobuurt) is een van die specifieke projecten.

Dit project behelst de voorbereiding, uitwerking en uitvoering van de wijziging van het bestaande regime van betaald en vergunningparkeren de Grunobuurt.



## Collegebrief - parkeerplan Grunobuurt

### **2.0 Fasering van het proces**

Er zijn per deelgebied grofweg 2 fasen te onderscheiden:

1. Opstellen parkeerplan, uitmondend in een raadsbesluit over *invoering* aanpassing van het parkeerregime
2. Realisatie aangepast betaald parkeren regime

Voor alle projecten wordt dus een parkeerplan opgesteld. Op basis van het parkeerplan besluit het college of de raad tot *invoering* aanpassing van het parkeer-regime in een gebied.

Ad 1. In dit parkeerplan wordt de situatie geanalyseerd, de problematiek beschreven, de voorgestelde parkeermaatregel uitgewerkt (in het geval van betaald parkeren bijvoorbeeld tarieven, periodes, gebiedsbegrenzingsen, etc) en worden eventuele aanvullende maatregelen benoemd.

De eerste fase sluit af met het college- of raadsbesluit over de invoering of wijziging van betaald en vergunningparkeren

Fase 1 moet succesvol afgerond zijn voordat fase 2 in werking kan treden.

Ad 2. Wijzigingen in het parkeerregime moeten worden vastgelegd in de Parkeerverordening en bijbehorende Nadere Regels. Na realisatie is het Parkeerbedrijf verantwoordelijk voor de uitvoering en handhaving van het parkeerregime (in overleg met de directie Stadstoezicht) en de verstrekking van vergunningen/bezoekerspassen etc. Het Parkeerbedrijf moet daarom intensief worden betrokken bij de voorbereidingen, om de latere uitvoering optimaal te laten verlopen.

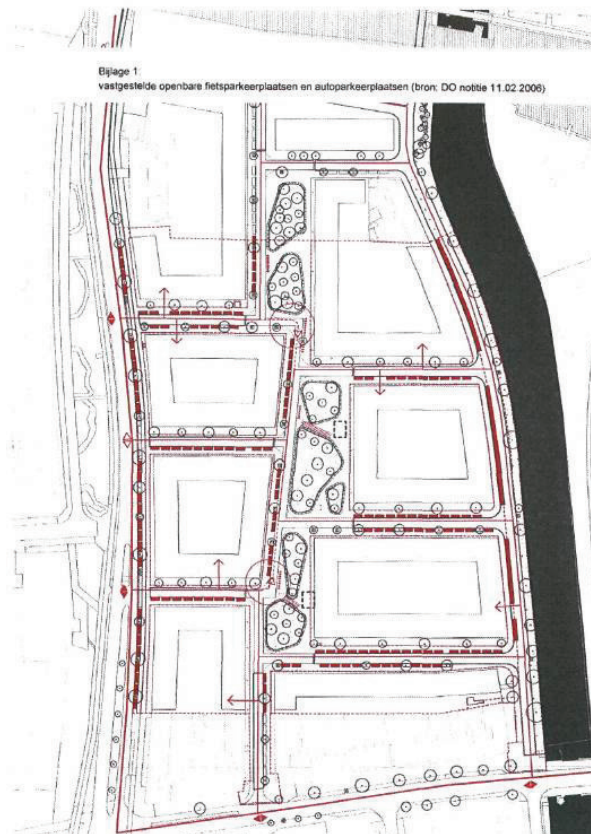
## Collegebrief - parkeerplan Grunobuurt

### 3.0 MAATREGELEN

#### 3.1 Aanleiding

In de Grunobuurt is al sprake van betaald en vergunningparkeren. Er zijn echter redenen om het bestaande parkeerregime aan te passen.

Er vindt stedelijke vernieuwing plaats. Daarbij worden door Nijestee 500 woningen en appartementen gebouwd. Uitgangspunt is dat bewoners in de gebouwde voorzieningen parkeren en het bezoek op straat. Dit is ook vastgelegd in het stedenbouwkundig plan, dat door Nijestee is opgesteld. Inmiddels zijn er twee bouwblokken gerealiseerd. En er zijn circa 90 woningen bewoond. Met nieuwe bewoners is goed gecommuniceerd over de wijziging van het tot nog toe geldende parkeerregime. De boodschap dat er - na vaststelling van dit Parkeerplan - geen vergunningparkeren meer plaatsvindt voor dit deel van de Grunobuurt is bij de bewoners bekend. Hieronder is het plangebied opgenomen, met daarin aangegeven het vastgestelde aantal en de plaats van de fiets- en autoparkeerplaatsen.



## Collegebrief - parkeerplan Grunobuurt

### 3.2 De voorgestelde maatregel

Bovenstaande betekent dat er ten behoeve van de nieuw gebouwde en nog te bouwen woningen geen vergunningen voor bewoners en bedrijven meer uitgegeven gaan worden. Wel kunnen bezoekersplassen worden aangevraagd. Parkeerautomaten zijn inmiddels geplaatst en bebording is aangepast. De bestaande woningen – van voor de stedelijke vernieuwing – zullen geen wijziging van het parkeerregime ondervinden.

*De wijziging brengt met zich mee dat bewoners en bedrijven van Grunostraat 1 t/m 105 (oneven), Westinghousestraat 38 en Westinghousestraat 27 t/m 39 en Paterswoldseweg 140 t/m 152 na inwerkingtreding van deze wijziging niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Zij kunnen namelijk gebruik maken van de gebouwde parkeervoorzieningen.*

### 3.3 Financiële aspecten van de maatregel

Doordat er voor de nieuwe woningen geen vergunningen meer zullen worden verstrekt heeft dit consequenties voor de inkomsten van het parkeerbedrijf. Er zijn geen extra kosten voor handhaving door Stadtoezicht van het parkeerregime, omdat conform contract er in dit gebied al wordt gehandhaafd. Hiermee valt de wijziging van het parkeerregime binnen de budgettair neutrale kaders van het project.

### 3.4 Planning en inspraak

In de Parkeernota van 2010 is aangegeven dat er per wijk een parkeerplan wordt opgesteld en dat deze door de raad wordt vastgesteld. In formele zin is het een collegebevoegdheid omdat het een uitvoeringskwestie betreft van een door de raad vastgesteld beleidskader. Ook is er in dit kader geen formele inspraakprocedure noodzakelijk. Gezien de impact van het onderwerp Wijziging Parkeerregimes is besloten om op het Parkeerplan inspraak te laten plaatsvinden.

De planning om te komen tot de vaststelling van het parkeerplan ziet er op hoofdlijnen als volgt uit:

Vrijgeven voor inspraak door College	: april 2012
Ter inzage 4 weken	: april/mei 2012
Verwerking en beantwoording bezwaren	: juni 2012
Wensen door de raad	: juli 2012
Vaststelling gewijzigd plan door college	: juli 2012

Na de vaststelling van het Parkeerplan en de aanpassing van de Nadere Regels van de Parkeerverordening treedt de wijziging formeel in werking.

### 3.5 Consequentie voor verstrekte vergunningen

Enkele bewoners van de nieuwe woningen hebben voor het jaar 2012 een parkeervergunning aangevraagd. De gemeente heeft tot nog toe geen grond om deze aanvragen niet toe te kennen, omdat het beleidskader hiervoor nog niet is vastgesteld.

Aan bewoners is bij het verlenen van de vergunning schriftelijk aangegeven dat de vergunning wordt afgegeven tot het moment waarop de nieuwe regelgeving in werking treedt. Daarna kunnen bewoners niet meer in aanmerking komen voor een parkeervergunning.

## Ingekomen stukken - brief Kermisbond

Pagina 1 van 2

7

### **BOVAK**

**Van:** "BOVAK" <kermis@bovak.nl>  
**Aan:** <karin.dekker@groningen.nl>  
**CC:** <redactie@dvh.nl>  
**Verzonden:** maandag 27 februari 2012 14:28  
**Bijlage:** NR 5 DECEMBER 2011.pdf  
**Onderwerp:** "Nadenken over Grote Markt"

<b>GRIFFIE</b>	
reg.nr.	GR12.2982666
ingek.	1 MRT 2012
class.	-2.07.5.1
te beh. door:	GR
kopie gez. aan:	

Facebook: BOVAK

Ons kenmerk: 2012/JA/02/0326

**Aan de Leden van het College van B&W  
en de Gemeenteraad van Groningen  
t.a.v. mevrouw C.T. Dekker, Wethouder  
Kreupelstraat 1  
9712 HW GRONINGEN**

Apeldoorn, 27 februari 2012

#### Zowel per post als per email verzonden

Geachte Dames en Heren,  
Geachte Mevrouw Dekker,

Tot u allen wendt zich het Hoofdbestuur van de Nationale Bond van Kermisbedrijfhouders-BOVAK, goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van 10 januari 1953, die middels dit schrijven beleefd uw aandacht en medewerking vraagt betreffende het volgende:

Zoals bekend moet zijn bij u allen, vinden de traditionele Mei- en Augustuskermissen op ondermeer de Grote Markt plaats. En verleent onze representatieve kermisbranche-organisatie regelmatig inspraak en advisering op uw kermisorganisatie. Derhalve betreuren wij het dat wij nu in het Dagblad van het Noorden van 16 februari jl. moeten lezen dat mevrouw Dekker de komende maanden wil gaan overleggen met de Marktkooplui, Groningen City Club en Fietsersbond inzake de aanleg van een fietspad langs of over de Grote Markt; en niet met de Kermisbranche?

Reden dan ook dat wij ons nu middels dit verzoekschrift tot u allen wenden met het vriendelijke verzoek onze vereniging te willen (laten) betrekken bij het a.s. overleg inzake de invulling van eerdergenoemd fietspad; alsook bij andere (eventuele)

27-2-2012



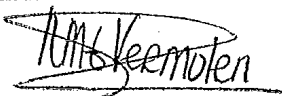
## Ingekomen stukken - brief Kermisbond

Pagina 2 van 2

toekomstige herinrichtingsplannen van de bestaande kermisterreinen binnen uw gemeente.

Teneinde u een indruk te geven van de vele activiteiten van onze representatieve brancheorganisatie, zowel op nationaal als internationaal niveau, mailen wij u allen, als bijlagen, tevens nog onze laatstverschenen E-Nieuwsbrief toe.

Met de meeste hoogachting,  
Nationale Bond van Kermisbedrijfhouders-BOVAK  
mr. Nicole Vermolen, voorzitter  
Jos Abrahams, secretaris



27-2-2012

## **Bijlage - Bespreekpunten Stadspartij bij B3**

### **Bespreekpunten Stadspartij bij B3**

Hoe heeft het College overlegd met de gebruikers van de Grote Markt zoals de Kermisbond en de Markt?

Hoe kan de Grote Markt nog gebruikt worden als kermisterrein en ruimte voor manifestaties wanneer daar een tram en een fietspad overheen lopen?

## Ingekomen stukken B&V 16 mei

### Lijst ingekomen stukken

Raadscommissie Beheer en Verkeer 16 mei 2012

#### Collegebrieven

- |     |               |  |
|-----|---------------|--|
| 1.  | 20 maart 2012 | Planning RegioTram   |
| 2.  | 29 maart 2012 | Fase 2 wijkpark De Groene Long, Beijum                             |
| 3.  | 5 april 2012  | Fietsparkeerverbod Academieplein / Uurwerkersgang                  |
| 4.  | 5 april 2012  | Uitgangspunten Dienstregeling 2013                                 |
| 5.  | 12 april 2012 | Veilige schoolomgeving Oosterhoogebrugschool                       |
| 6.  | 12 april 2012 | Kapvergunning Vasalislaan / Het Eiland                             |
| 7.  | 20 april 2012 | Beantwoording vragen nav raadscommissie B&V 18 april 2012          |
| 8.  | 26 april 2012 | Gezondheidseffect Screening Zuidelijke Ringweg                     |
| 9.  | 26 april 2012 | Problematiek mobiele OV-chipkaartapparatuur                        |
| 10. | 26 april 2012 | Regionaal voedselbeleid  |
| 11. | 26 april 2012 | Experimenteergebied Binnenstad Zuid-Oost                           |
| 12. | 26 april 2012 | Aanpassing ontwerp Oostelijke Ringweg: kruising N46 / Groningerweg |
| 13. |               |  |
| 14. |               |  |
| 15. |               |  |

#### Visietrommel

3 april – projectofferte Vervanging parkeerautomaten en invoering Card Only Parkeren

*Voorstel: v.k.a.*

#### Overige stukken

- |    |              |   |
|----|--------------|---|
| 1. | 2 april 2012 | Bewonersorganisatie Wijert Welzijn, Zuidelijke Ringweg route Van Ketwich Verschuurlaan / Vondellaan |
| 2. | 5 april 2012 | Afschrift brief burgemeester aan C. Garrit inzake diens Open Brief                                  |
| 3. |              |   |
| 4. |              |   |
| 5. |              |   |
| 6. |              |   |
| 7. |              |   |

*Voorstel: v.k.a.*

## B&V verslag 11 april

### VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

Datum: 11 april 2012  
Plaats: Oude raadzaal  
Tijd: 20.00 - 22.20 uur

**Aanwezig:** dhr. J.P.A. van Rooij (voorzitter), dhr. W. Moes (PvdA), dhr. J. Evenhuis (VVD), mw. S.A. Koebrugge (VVD), dhr. J.H. Luhoff (D66), dhr. M.T. Gijsbertsen (GroenLinks), dhr. K.S.N. van der Veen (GroenLinks), dhr. E. Eikenaar (SP), dhr. J.P. Dijk (SP), mw. I. Jongman-Mollema (ChristenUnie), dhr. R.P. Prummel (Stadspartij), dhr. G.J.D. Offerman (Stadspartij), dhr. J. Bolhuis (Stadspartij), dhr. J.B. Houwing (Student & Stad), dhr. G.J. Kelder (PvdD)

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

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

**Afwezig m.k.:** mw. H. Rademaker (SP), dhr. A. de Rooij (PvdA), dhr. J. Seton (CDA), mw. G.E.J. Copini-van der Meulen (D66)

**Verslag:** dhr. Z. Jeuring (Notuleerservice Nederland)

**Insprekers:**

mw. Driessen, mw. Dorenbos, dhr. Nieboer, dhr. De Vries en mw. Kiki bij agendapunt B2. Raadsvoorstel Evaluatie Hondenbeleid.

---

#### A1. Opening en mededelingen

**De voorzitter:**

- Opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.
- 16 april om 19.00 uur: inloopvragenuur tram.
- 18 april om 13.00 uur: extra commissievergadering B&V over tram.
- 18 april om 20.00 uur: expertmeeting stadsdistributie.
- Rondgelegd: bespreekpunten bij B5 brief nachtburgemeester en burgerbrieven m.b.t. hondenbeleid.

**Wethouder Visscher:**

- De toegezegde brief over handhaving en hondenbeleid komt binnen twee weken en kan worden betrokken bij het handhavingsplan openbare ruimte.
- Lentekriebels: de raadsleden ontvangen een overzicht met alle acties.

**Wethouder Dekker:**

- Motie fietsenstallingen Werkmanbrug: het voorstel komt over enkele weken.
- De briefwisseling met dhr. Kamminga over de tram: de globale beoordeling wordt door dhr. Nanninga gegeven. Hij is deskundig op tram- en busgebied. De wethouder hoopt het rapport op 18 april aan de commissie te kunnen sturen.

#### A2. Vaststelling agenda

Het conformstuk Groencompensatie gaat op verzoek van GroenLinks naar het inhoudelijk deel.

*De agenda wordt gewijzigd vastgesteld.*

#### A3. Langetermijnagenda en lijst toezeggingen, initiatiefvoorstellen en moties

Geen opmerkingen.

#### A4. Conformstukken

##### a. Nacalculatie 2011 Wensen van Stadgers

(raadsvoorstel 21 maart 2012)

**Mw. Jongman (ChristenUnie):**

- Kan het resultaat van 60.000 euro worden besteed aan nog bestaande wensen van Stadgers?

**Wethouder Dekker:**

- Met de raad is afgesproken welke wensen worden uitgevoerd. Dat is gebeurd en er is geld overgebleven. Afspraak is dat dit naar het concern gaat.



## B&V verslag 11 april

### **Mw. Jongman (ChristenUnie):**

- Bespreekt met de wethouder of een overgebleven wens nog kan worden uitgevoerd.

*Het voorstel gaat als stuk met 1-minuutinterventie naar de raad van 25 april 2012.*

### **A5. Rondvraag**

#### **Dhr. Moes (PvdA):**

- Fietsparkeren: in de Oude Ebbingestraat stapelen de fietsen zich op een bepaalde plek bij een winkel vaak op. Kan het college ernaar kijken?

#### **Wethouder Dekker:**

- Komt erop terug.

### **B1. BORG-rapportage 2011**

(raadsvoorstel 1 maart 2012) +

#### **Uitwerking motie Burgerbetrokkenheid bij BORG**

(collegebrief 23 februari 2012)

#### **Dhr. Prummel (Stadspartij):**

- Gaat akkoord met de voorstellen en hoopt dat de BORG-normen kunnen worden opgeschroefd zodra de gemeente beter bij kas zit.

#### **Dhr. Offerman (Stadspartij):**

- Vindt de uitvoering van de motie terughoudend. De bedoeling van de motie was mensen te verleiden zelf iets te doen aan hun straat. Waarom kan dat niet?

#### **Dhr. Eikenaar (SP):**

- Het resultaat is goed. De komende jaren wordt het bij straatverlichting beter.
- Is tevreden over de uitvoering van de motie.

#### **Dhr. Luhoff (D66):**

- Is tevreden over de rapportage en over de uitvoering van de motie.
- Wijst op het uitstekende initiatief Wil de Orka op zondag 15 april.

#### **Dhr. Kelder (PvdD):**

- Sluit zich aan bij de woorden van dhr. Luhoff.
- Ecologie: spreker hoopt dat over 7 jaar een score van boven de 90% wordt bereikt.

#### **Dhr. Moes (PvdA):**

- Het niveau van onderhoud moet niet omlaag, ook niet om geld te besparen.
- Hoe kan het dat burgerparticipatie in een wijk als Noorddijk goed lukt en in andere minder?

#### **Dhr. Houwing (Student&Stad):**

- Is tevreden over de BORG-rapportage, vooral wat betreft het langcyclisch onderhoud.
- Is het eens met het vasthouden aan kwaliteitseisen.
- Is tevreden over de uitvoering van de motie. De maatregel met betrekking tot beloning is goed en het weergeven van contactpersonen op de stadsplattegrond bevordert de communicatie in de buurt.

#### **Dhr. Evenhuis (VVD):**

- Is tevreden over het beleid van de wethouder en is het eens met de vier voorstellen voor de binnenstad en Noorddijk.
- Stelt voor als experiment stoelen of bankjes in de binnenstad neer te zetten.
- Heeft waardering voor de BORG-vrijwilligers en voor de grafieken in de tekst. Een goede beloning voor de vrijwilligers is een duurzaam gereedschap.

#### **Mw. Jongman (ChristenUnie):**

- Vindt de BORG-rapportage een goede zaak.
- Opeengebroken stoepen moeten beter worden teruggelegd.
- Graffiti: de ChristenUnie komt hierop terug.
- Het college reageert 'beleidsarm' bij het onderwerp meer mensen te betrekken bij de stad. Het college moet enthousiasme uitstralen.

#### **Wethouder Visscher:**

- Het resultaat ziet er goed uit; met een score van 90% is de stad goed op orde.

## B&V verslag 11 april

- Burgerparticipatie: naast Noorddijk zijn ook in andere wijken mensen actief. Het college komt met een overzicht van groenparticipatieprojecten.
- Uitvoering motie: de gemeente faciliteert de mensen, zij zijn wel degelijk creatief en hebben voldoende ideeën. De beloning van vrijwilligers is steeds vaker materieel zoals gereedschappen, waarmee de omgeving in een goede staat wordt gehouden. De groenparticipatie is een groot succes; de gemeente staat de mensen met raad en daad bij. Wil de Orka is een prima initiatief.
- De wethouder komt terug op het herbestraten van stoepen.
- Stoelen en bankjes in de binnenstad: er is al veel straatmeubilair in de stad.
- De wethouder vraagt de commissie of de motie BORG op Gronings Peil 2 naar tevredenheid is uitgevoerd.

### De voorzitter:

- Stelt vast dat de commissie tevreden is met de uitvoering van de motie.

*Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 25 april 2012.*

### B2. Evaluatie hondenbeleid

(raadsvoorstel 15 maart 2012)

**Inspreker mw. Driessen (Vereniging Hondvriendelijk Groningen)** is voor het opruimen van hondenpoep, maar begrijpt niet dat de gemeente de honden overal aangeliend wil hebben. Honden kunnen in veel meer gebieden, vooral in groengebieden, loslopen. Loslopende honden moeten alleen worden bekeurd als zij overlast veroorzaken. Loslopen is belangrijk voor een hond. Uitgangspunt van het beleid is de overlast veroorzaakt door hondenpoep. Waarom is dan het aanlijngedrag het hoofdpunt van de handhaving geworden? Spreker wijst op het aantal bekeuringen aangaande het aanlijngedrag. De manier van handhaven is niet prettig, BOA's zijn niet herkenbaar. De vereniging is voor shared space en is voor samenwerking met de gemeente.

**Inspreker mw. Dorenbos** wijst op het initiatiefvoorstel van David de Jong van de ChristenUnie, ooit gericht op beïnvloeding van houding en mentaliteit en op het ontvaarden van handhaving in een heksenjacht. Dit laatste is nu echter een feit. Er ligt geen duidelijk voorstel waar precies wat mag. De communicatie was eenzijdig en onvoldoende, vooral met de hondeneigenaren. Spreker geeft aan hoe de heksenjacht gebeurt. Voor die tijd werd de hondenpoep door de eigenaren goed opgeruimd. Het ging mis toen de gemeente de bestuurlijke strafbeschikking ging toepassen. De gemeente moet gaan overleggen met hondenbezitters.

**Inspreker dhr. De Vries** citeert de Nationale Ombudsman in een artikel afgelopen zaterdag in NRC Weekend. Het gaat over de manier van handhaven van de overheid, los van de burger en de klant, het teveel aan regels en het willen controleren van de hele samenleving. Er ligt een nieuw beleid, maar de opruimplicht en de aanlijnplicht blijven gehandhaafd. We zijn terug bij de situatie van voor 2009. De aanpak om tot gebieden te komen, is verlaten. Het handhaven moet zich richten op het opruimen van hondenpoep. Niet aanlijnen moet alleen worden bekeurd als daadwerkelijk overlast plaatsvindt. Meer afvalbakken op goede plekken zijn nodig.

**Inspreker dhr. Nieboer** is het eens met de vorige sprekers. Handhaving moet zich richten op alle soorten overtredingen in de openbare ruimte. Uitrenggebieden zijn slecht aangegeven. De folders zijn niet ruim genoeg verspreid.

**Inspreker mw. Kiki** zegt dat het voor hondenbezitters niet leuk meer is hun hond uit te laten. Men kan zelfs een strafblad krijgen. Een hond is belangrijk voor de mensen en op deze manier kunnen zij niet meer genieten. Een second opinion is nodig. De stad moet leefbaar blijven.

### Dhr. Kelder (PvdD):

- Kan zich in grote lijnen vinden in de opmerkingen van de insprekers.
- Bedankt het college voor de uitgebreide documentatie en de inspraakmogelijkheden.
- Spreker heeft twee opmerkingen bij de conclusies n.a.v. de enquêtes.
- De visie van de VHG ziet er prima uit. Een positieve houding van de gemeente is belangrijk. De overlast ontstaat slechts door enkelen.
- De fractie is voor een aanlijnplicht in het centrum, langs drukke wegen en in kwetsbare ecologische gebieden, en van 1 april tot 1 oktober in gebieden met drukke recreatie. Als mensen een hondenbewijs hebben gehaald, moeten zij ontheffing van het aanlijngedrag kunnen krijgen. De fractie komt met een voorstel in de raad.

## B&V verslag 11 april

- De fractie is blij met de algemene opruimplicht. Meer afvalbakken zijn nodig evenals het verstrekken van biologisch afbreekbare zakjes aan eigenaren.
- Het bekeerbeleid zou een wending moeten krijgen. Er is nauwelijks bekeurd vanwege de opruimplicht; wel voor het niet aanlijnen. Het draagvlak voor het hondenbeleid verdwijnt als niet wordt bekeurd voor echte overlast.
- Kan ook vrijstelling van de opruimplicht worden gegeven aan mensen met een handicap of mensen in een rolstoel?
- Het is niet acceptabel dat hondenbezitters een strafblad opbouwen.

### **Dhr. Prummel (Stads partij):**

- Wacht de moties van de PvdD af en wil graag samenwerken.
- Steunt de doelstellingen van de VHG, behalve de opmerkingen over de opruimplicht.
- Er zijn meer uitlaatgebieden nodig.
- Via het bestand van de hondenbelasting kan direct worden gecommuniceerd met hondenbezitters. Nog beter is deze belasting af te schaffen.
- Er zijn meer afvalbakken nodig, evenals een betere afbakening van de uitlaatgebieden.

### **Mw. Jongman (ChristenUnie):**

- Er is nog steeds een probleem dat moet worden opgelost.
- De algemene opruimplicht: spreker vreest dat die niet kan worden gehandhaafd. Het college laat dit enigszins doorschemeren.
- De fractie is voor meer afvalbakken, maar tegen het verstrekken van gratis afvalzakjes.
- Spreker is er niet voor dat honden los mogen lopen buiten de uitlaatgebieden.
- Klopt het dat hondenbezitters een strafblad kunnen krijgen?
- Handhaving: de nadruk moet liggen op het handhaven van het opruimen van hondenpoep.

### **Dhr. Eikenaar (SP):**

- Het college slaagt erin het midden te vinden tussen de wensen van de hondenbezitters en die van de mensen die overlast van ondervinden. Een algemene aanlijnplicht is rechtvaardig.
- Positief is dat uit de BORG-schouw blijkt dat hondenpoep goed wordt opgeruimd.
- Algemeen handhaven is beter dan pas handhaven bij echte overlast, zoals de VHG wil.
- Spreker steunt de algemene opruimplicht.
- De ervaring is dat hondenbezitters elkaar aanspreken op verkeerd gedrag. Dat is positief.

### **Dhr. Luhoff (D66):**

- Vindt het goed dat er een duidelijke lijn is bij de aanlijnplicht en de opruimplicht.
- Heeft gehoord dat de communicatie met de VHG beter had gekund.
- Shared space is een interessante gedachte. De plekken dienen goed te worden aangegeven.
- Handhaving moet eenduidig gebeuren. Communicatie hierover naar hondenbezitters is nodig.

### **Dhr. Moes (PvdA):**

- Gezien de kritische opmerkingen van de VHG: zijn hun opmerkingen serieus meegenomen?
- De PvdA staat achter de algemene opruimplicht en het plaatsen van meer afvalbakken bij uitreengebieden.
- Het aanlijngebod: er zijn verschillende redenen dit te doen.
- Welke interpretatieruimte bestaat er voor een handhaver? Het gezonde verstand van de handhaver zou een rol moeten spelen, net als dat van de hondenbezitter.
- Er bestaat geen verschil in handhaving bij hondenpoep en bij overige vormen van overlast.
- De fractie vindt het idee van een groot hondenpark prima. Als het college dit niet oppakt, overweegt de fractie zelf met een voorstel te komen.

### **Mw. Koebrugge (VVD):**

- In hoeverre kan het hondenbeleid worden gehandhaafd? Zo niet, schiet de algemene opruimplicht niet door? Kosten de extra afvalbakken niet te veel?
- De handhaving moet beter. De focus moet vooral op handhaving van de opruimplicht liggen in plaats van op handhaving op de aanlijnplicht. Echte overlast moet centraal staan.
- Alleen ontheffing voor hulphonden is nodig.
- Korting op cursussen is niet goed.
- Een algemene aanlijnplicht gaat wat te ver. Regels kunnen worden opgesteld om het mogelijk te maken dat een hond los kan lopen in een park.

## B&V verslag 11 april

- Klopt het dat hondenbezitters een strafblad kunnen opbouwen?

### **Dhr. Houwing (Student&Stad):**

- De opruimplicht is vanzelfsprekend.
- Uitlaatgebieden in de vorm van uitrenggebieden en losloopgebieden zijn wenselijk. Uitbreiding is ongewenst.
- De evaluatie geeft de knelpunten van het beleid goed aan. De voorgestelde maatregelen zijn daar goed op gericht.

### **Dhr. Van der Veen (GroenLinks):**

- Kan zich goed vinden in de opruimplicht. Het handhaven ervan is wel ingewikkeld, vooral in een wijk met hoog gras zoals Beijum.
- Vindt extra afvalbakken op speelplekken nodig.
- Vindt de pilot Shared Space positief.
- Draagvlak onder hondenbezitters is belangrijk.

### **Wethouder Visscher:**

- Geeft uitleg over de doelen van het hondenbeleid en over de totstandkoming van het beleid.
- Het college probeert aan de kritiekpunten tegemoet te komen, zoals te weinig uitloopgebieden en te weinig handhaving.
- De evaluatie leidt tot enkele aanpassingen, zoals bij poeppoverlast in uitlaatgebieden. Dit laatste leidt tot de algemene opruimplicht.
- Het belonen van goed gedrag is prima en door de VHG aangedragen; dit leidt tot het goed opzetten van twee pilots Shared Spaces.
- Het college verschilt op het punt van de handhaving van mening met de VHG. De wethouder geeft uitleg over hoe de handhaving plaatsvindt.
- Groningen heeft gekozen voor de bestuurlijke strafbeschikking omdat dan het OM niet meer hoeft op te treden. Dit geldt voor allerlei vormen van overlast. Als een strafblad vanwege hondenovertradingen ontstaat, komt een verklaring omtrent goed gedrag niet in gevaar. Dit is landelijke regelgeving.
- Het handhaven op werkelijke overlast is een lastig punt. De regels moeten helder en handhaafbaar zijn. Daarom is gekozen voor gebieden met verschillende regimes. Alle gestelde regels worden gehandhaafd. Handhaven op hondenpoep is moeilijk. Daarom zijn de regels aangepast.
- Handhaving vindt plaats op basis van proportionaliteit.
- Afvalbakken worden in overleg met de VHG beter geplaatst. Als het nodig is, kan worden gekeken naar uitbreiding van het aantal.
- Hondenbelasting is geen doelbelasting.
- Een eventueel initiatief voor een hondenpark wordt door het college bekeken.
- Op basis van de door de commissie gegeven indruk worden de bezwaarschriften afgehandeld. Daarna komt het voorstel naar de raad.

*Het voorstel gaat als besprekingsstuk naar de raad van 30 mei 2012.*

### **B3. Proef met snelheidsdisplays (deel 2)**

(initiatiefvoorstel Stadspartij februari 2012)

#### **Dhr. Houwing (Student&Stad):**

- Is voorstander van het middel snelheidsdisplays.
- Goed om het op andere plekken in te voeren. Heeft dit volgens het college een gunstig effect? Zijn er voldoende middelen voor aanwezig?

#### **Dhr. Luhoff (D66):**

- Hoeveel gaat dit voorstel kosten?

#### **Dhr. Moes (PvdA):**

- Vindt het een goed voorstel. Op geschikte locaties kan het worden gerealiseerd.

#### **Mw. Koebrugge (VVD):**

- Het is een goed voorstel. Hoeveel gaat het kosten?

#### **Mw. Jongman (ChristenUnie):**

- Heeft nu geen verkeerskundige en financiële beoordeling beschikbaar.

## B&V verslag 11 april

- Is voorstander van het voorstel als plekken met redenen omkleed worden aangewezen.

### **Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):**

- Wil het eerst over de financiën hebben. Ook andere maatregelen hebben geld nodig.

### **Dhr. Dijk (SP):**

- Is het eens met mw. Jongman.

### **Wethouder Dekker:**

- Vindt het een sympathiek voorstel. Het display aan de Helperzoom heeft resultaat. Het moet op bepaalde plekken worden gedaan, in overleg met de wijken.
- Een display kost 4000 euro.
- Voor de zomer ontvangt de commissie een aantal potentiële locaties.

### **Dhr. Bolhuis (Stadspartij):**

- Is blij met de reacties van de fracties en van de wethouder en wacht de verdere uitvoering af.
- Het voorstel gaat ongewijzigd naar de raad van 25 april 2012.*

## **B4. Bij het Julianaplein anders linksaf de stad in**

(initiatiefvoorstel Stadspartij 21 februari 2012)

### **Dhr. Moes (PvdA):**

- De Zuidelijke Ringweg gaat binnen enkele jaren volledig op de schop. Daarom is dit voorstel niet opportuun. Er zijn trouwens alternatieven om de stad binnen te rijden.

### **Mw. Jongman (ChristenUnie):**

- Gezien de aanstaande werken aan de ringweg en het feit dat de bereikbaarheid geen punt meer is, is de fractie niet voor het voorstel.

### **Dhr. Evenhuis (VVD):**

- Het is een mooi voorstel, maar rekening moet worden gehouden met de komende werken.

### **Dhr. Luhoff (D66):**

- Welk probleem wordt met het voorstel eigenlijk opgelost? De stad is goed bereikbaar.

### **Dhr. Van Rooij (Student&Stad):**

- Is zoiets wel noodzakelijk? Wat zijn de consequenties voor het verkeer daar? Is financiering mogelijk?

### **Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):**

- Is het eens met mw. Jongman.

### **Wethouder Dekker:**

- Wijst erop dat het geen nieuw voorstel is. Het is al goed bekeken en niet uitgevoerd vanwege de hoge kosten en de beperkte tijdswinst. Bovendien is er een alternatief. Tevens speelt mee dat de Zuidelijke Ringweg binnen enkele jaren op de schop gaat.
- Het college is daarom niet voor het voorstel.

### **Dhr. Offerman (Stadspartij):**

- Het punt is om mensen te helpen die de omgeving niet kennen, bezoekers en toeristen.
- Begrijpt niet dat de kosten zo hoog zijn. Het is slechts een oplossing voor beperkte tijd.
- De fractie past het voorstel enigszins aan.

*Het voorstel gaat na wijziging door naar de raad van (zo mogelijk) 25 april 2012.*

## **B5. Weg met de herrie**

(open brief Nachtburgemeester en Groninger Nachtwacht)

### **Dhr. Houwing (Student&Stad):**

- In Groningen moet uitgebreid ruimte zijn voor livemuziek.
- De brief van dhr. Garrit verbaast spreker. Daarom zijn samen met de PvdA bespreekpunten aangedragen. De volgende vragen bestaan: wat is het beleid rond livemuziek in de horeca? Hoe zit het met de in de brief genoemde herriedagen?

### **Dhr. Moes (PvdA):**

- Mag livemuziek in de horeca altijd, mits voldoende isolatie aanwezig is?
- Zo ja, kunnen de ondernemers hierover worden geïnformeerd?
- Graag op de website de term herriedagen veranderen in festiviteitendagen.



## B&V verslag 11 april

### **Mw. Koebrugge (VVD):**

- Wat vindt het college van de punten van de nachburgemeester? De VVD is er positief over.

### **Dhr. Luhoff (D66):**

- Is enthousiast over de voorstellen.

### **Dhr. Kelder (PvdD):**

- Is het eens met de vorige sprekers.

### **Mw. Jongman (ChristenUnie):**

- Vindt dat aan omwonenden moet worden gedacht.
- Is nog niet overtuigd van het gelijk van de indieners.

### **Dhr. Eikenaar (SP):**

- Als livemuziek geen overlast geeft, is er geen probleem. Graag een reactie van de wethouder of dit zo is.

### **Dhr. Van der Veen (GroenLinks):**

- Is het eens met het veranderen van de term herriedagen.

### **Wethouder Dekker:**

- Landelijke wetgeving en gemeentelijke regelgeving spelen een rol.
- De term herriedagen wordt aangepast.
- Livemuziek mag geen overlast veroorzaken. Het mag 24 uur per dag.
- Als er klachten zijn, vindt handhaving plaats.
- Er komt nog een gesprek met de nachburgemeester. Een kopie van de brief van het college aan de nachburgemeester gaat naar de commissie.

## **B6. Groencompensatie**

(raadsvoorstel 21 maart 2012)

### **Dhr. Van der Veen (GroenLinks):**

- Bij boomkap moet een plicht tot herplanten of compensatie zijn.
- Spreker bedankt het college voor de inzet.
- Het probleem is dat bomen verdwijnen door verhoging van de parkeernorm. Kan dit worden gecompenseerd door middel van groen in wijken? Zijn er afspraken met de wooncorporaties?
- Welke middelen zijn mogelijk om ontgroening tegen te gaan?
- Graag burgers informeren over ontgroening. De fractie heeft zorgen over ontgroening.

### **Dhr. Kelder (PvdD):**

- Ontgroening is een groot zorgpunt, vooral voor de dieren in de stad en voor het stedelijke klimaat. De fractie vraagt er al langer aandacht voor.
- Waarom niet altijd een herplantplicht, ook bij particulieren?

### **Wethouder Dekker:**

- Het groencompensatiebeginsel is in het beleid vastgelegd.
- Soms worden in straten minder bomen teruggeplant om die bomen meer kans op een langere levensduur te geven.
- Soms worden op andere plekken bomen teruggeplant.
- Goed wordt opgelet de balans niet steeds negatief te laten uitvallen. Het gehele boombeheer is bepalend.
- Nieuwe vormen van groenbeheer: de daken, verticale elementen, het overleg met wooncorporaties.
- Particulieren krijgen steeds meer belangstelling voor groenbeheer. De gemeente stimuleert dit.
- Herplantplicht bij particulieren is in de praktijk niet altijd reëel, bv. in kleinere stadstuinen.

*Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 25 april 2012.*

## **C1. Ingekomen stukken**

Geen opmerkingen.

## **C2. Vaststelling verslagen 14 en 21 maart 2012**

De verslagen worden ongewijzigd vastgesteld.

## **B&V verslag 11 april**

**De voorzitter** bedankt de aanwezigen voor hun inbreng en sluit de vergadering om 22.20 uur.

## B&V verslag 18 april

### VERSLAG EXTRA RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

Datum: 18 april 2012  
Plaats: Oude raadzaal  
Tijd: 13.00 - 15.15 uur

**Aanwezig:** dhr. J.P.A. van Rooij (voorzitter), dhr. W. Moes (PvdA), dhr. J. Spakman (PvdA), mw. E. van Lente (PvdA, tot 14.20 uur), dhr. J. Evenhuis (VVD), mw. S.A. Koebrugge (VVD), dhr. J.H. Luhoff (D66), dhr. M.T. Gijsbertsen (GroenLinks), dhr. K.S.N. van der Veen (GroenLinks), dhr. E. Eikenaar (SP), dhr. J.P. Dijk (SP), dhr. J. Seton (CDA), mw. I. Jongman-Mollema (ChristenUnie), dhr. R.P. Prummel (Stadspartij), dhr. J.B. Houwing (Student & Stad), mw. K. de Wrede (PvdD)

**De wethouder:** mw. C.T. Dekker

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

**Afwezig m.k.:** mw. H. Rademaker (SP), dhr. A. de Rooij (PvdA), mw. G.E.J. Copini-van der Meulen (D66)

**Verder aanwezig:** dhr. M. Olman (projectleider RegioTram)

**Insprekers:** dhr. Z. Jeuring (Notuleerservice Nederland)

dhr. Tomale, dhr. Kamminga, mw. Krouwel, dhr. Lettenga en dhr. Van Eijbergen bij agendapunt B1. RegioTram.

---

#### A1. Opening en mededelingen

##### De voorzitter:

- Opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.
- Rondgelegd: een aantal collegebrieven en enkele ingekomen brieven.

#### A2. Vaststelling agenda

*De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.*

#### B1. RegioTram: Aanbestedingsdocumenten en businesscase

(collegebrief 3 april 2012)

**Inspreker dhr. Tomale (Trots op Nederland – Groningen)** zegt dat door het project RegioTram burgers een negatief beeld krijgen van de politiek en de democratie in de stad. Tegenargumenten worden genegeerd. De begrote kosten van het project stijgen steeds verder, nu al tot 452,5 miljoen euro. Wat is nog geloofwaardig te noemen? TON is niet per definitie tegen investeringen in tijden van bezuinigingen. De infrastructuur in de stad moet worden aangepakt en TON ziet zelfs het nut van een tram. Alleen niet nu en niet in deze vorm. Er zijn nog zaken onduidelijk en er is te weinig draagvlak. TON stelt voor het project vijf jaar stil te leggen en dan opnieuw de balans op te maken.

**Inspreker dhr. Kamminga** vindt dat de stukken een hoog detailniveau hebben maar dat de fundamentele aannames onderbelicht en soms onbesproken blijven. Spreker haalt uit de stukken dat de aanbesteding niet zo lekker loopt. De consortia schuiven meer risico's naar de overheden. Daar zit een prijs aan vast, de risico-opslag. Daarnaast moet de plafondprijs worden opgehoogd. Omdat de plafondprijs van 307 miljoen euro in stevig beton is gegoten, worden de reizigersopbrengsten met 2% opgehoogd. Het is gezien de lange looptijd van 25 jaar verkeer om op die 307 miljoen te sturen, de stad moet op de 452,5 miljoen sturen. Er wordt fors bezuinigd op de positie van het OV-personeel. Dit leidt tot een verminderde rechtszekerheid van het personeel. Dat past niet bij de sociale stad die Groningen wil zijn.

**Inspreker mw. Krouwel** spreekt namens de actievoerders op de Grote Markt. De stad moet niet nu een tram, mogelijk wel later. De tram moet er niet doorheen worden gejaagd. Grote projecten kosten te veel. De burger draait ervoor op en maakt zich zorgen. De bestuurders horen dit niet.

**Inspreker dhr. Lettenga** gaat in op de cijfers en als eerste op enkele tegenvallers. Een ander punt is de betrouwbaarheid van de consortiumpartijen bij onvoorziene financiële tegenvallers. Spreker wijst op het conflict van Ballast en BAM met de provincie Groningen over Blauwestad. Spreker roept de wethouder en de commissie op het besluit over de aanbestedingsdocumenten op te schuiven tot na de zomer, gezien de onzekerheid over de Groninger financiën en de grote risico's.

**Inspreker dhr. Van Eijbergen (namens FNV Vakcentrale, FNV Bondgenoten en FNV Bouw)** gaat in op de rol van het personeel. Spreker wijst op de WP 2000: werknemers gaan over met hun

## B&V verslag 18 april

arbeidsvoorwaarden en bedrijfsregelingen. De gemeente ziet hiervan af, buschauffeurs moeten solliciteren. Er mag geen achteruitgang in loon zijn. Andere arbeidsvoorwaarden dan loon zijn van tafel geveegd. De bonden moeten dit alles zo goed mogelijk regelen met de huidige en de nieuwe vervoerder. De stad garandeert alleen het loon en een sollicitatieprocedure. Spreker roept de raad op ervoor te zorgen dat de WP 2000 volledig wordt overgenomen inclusief de personeelsafspraken volgens artikel 36 tot en met artikel 40. De aanbesteding: er moeten audits gemaakt worden en het moet binnen een maand worden afgehandeld.

### **Dhr. Prummel (Stadspartij):**

- De tram is een geloof. Op het stadhuis gelooft men in de tram. Een geloof is moeilijk te bestrijden als het een misvatting is.
- De second opinions maken de tram niet geloofwaardiger, de uitgangspunten deugen niet. Het uitgangspunt dat de stad verstopt is met bussen klopt niet. Er rijden steeds minder bussen op de lijnen waar de tram moet rijden.
- Op een vraag van **dhr. Moes**: dhr. Prummel gelooft evenmin dat er een exploitatietekort van 8 miljoen euro op het openbaar vervoer zal zijn.
- De tram is te groot, te duur, te zwaar en niet meer herkenbaar als de tram zoals in Kolibrië ontworpen. Dit is geen regiotram maar een stadstram. Er is geen zicht op uitbreiding naar de regio.
- De gemeente zegt zelf dat de wegen filevrij zijn. De verbindingen zijn op dit moment goed.
- De prognoses zijn op los zand gestoeld. Als de raad een tram kiest, kan beter voor de Translohr worden gekozen. Dat is goedkoper en de tram kan de regio in.
- Ook plan B kan worden omarmd: verdere ontsluiting van het SuikerUnie-terrein combineren met Zernike.
- Hoe is een plafondprijs van 452 miljoen euro mogelijk terwijl de raad minder wil uitgeven? De voor dat bedrag beschikbare dekking zou veel lager moeten zijn.
- Het bedrag van 307 miljoen euro is verhoogd door er de gelden voor het stationsgebied bij te doen. Het in de stukken genoemde bedrag van 296,6 miljoen euro klopt niet omdat de reserves ter compensatie van het bedrijfsleven nog niet volledig zijn meegeteld en omdat er nog geen reserve voor schade aan monumenten is ingesteld.
- Bij het bepalen van het benodigde weerstandsvermogen voor de tram werd met onvoldoende risico's rekening gehouden. Spreker verwijst naar de brief van de RUG: wie betaalt de schade voor de RUG en het UMCG?
- Jammer dat de ontwikkeling van het stationsgebied wordt opgegeven ten behoeve van de tram.
- Er is onvoldoende aandacht voor het fietsverkeer.
- Spreker adviseert te wachten op de uitkomsten van het overleg in het Catshuis. Dan wordt duidelijk welke sprongen de stad op financieel gebied kan maken en hoe het openbaar vervoer in de toekomst zal worden gefinancierd. Ook ontstaat duidelijkheid over het gemeentefonds. Dan kan worden gekozen voor een sterke en sociale stad.
- Op een vraag van **dhr. Moes**: het klopt dat het geld voor de tram op de plank ligt maar volgens de Stadspartij is dat nodig voor andere zaken, zoals voor mensen met een sociale baan en voor investeren in de Zuidelijke Ringweg.

### **Dhr. Evenhuis (VVD):**

- Bedankt de burgers voor de betrokkenheid bij dit plan.
- Vandaag worden opmerkingen gemaakt over de stukken. Volgende week geeft de fractie de visie op de tram, namelijk dat de tram niet past in de compacte binnenstad.
- De fractie vindt dat bij dit project de stukken er steeds goed uitzien. Dat is een compliment waard. Vijf second opinions is niet eerder vertoond.
- De VVD heeft moeite met de regiotram. De fractie was voor de Translohr, een kleinere tram. Die kost 161 miljoen en is gemakkelijk inpasbaar.
- De verandering bij het station kost ongeveer vier minuten. Dat is op een dag heel veel. Kost dat een tram en scheelt dat dus personeel? Kost dat extra geld? Graag een antwoord van de wethouder, een politiek antwoord dus.
- Als wordt gestopt met de tram kost dat 2 miljoen per inschrijver, in totaal dus 4 miljoen euro. Wat kost stoppen aan het eind van de besluitcyclus, 31 januari 2013? Dan is sprake van omvangrijke kosten.

## B&V verslag 18 april

- De plafondprijs is bepaald op 452 miljoen euro. De raad spreekt steeds over 307,7 miljoen euro, een bedrag dat inmiddels is verlaagd tot 296,9 miljoen. Is het niet beter om over 452 miljoen euro te praten, als politiek besluit?
- Kunnen de onzekerheden bij het buspersoneel worden weggenomen door toepassing van de WP 2000?
- Sommige uitgangspunten zijn onduidelijk: hoe lang blijft de OV-jaarkaart bestaan? En wat indien een deel van een consortium of het geheel failliet gaat? Wat indien de rente flink stijgt of als een grote vertraging optreedt? Kunnen hiervoor simulaties worden gemaakt?
- De fractie heeft de indruk dat de tram niet populairder is geworden.

### Dhr. Moes (PvdA):

- De PvdA is voor de tram als die betaalbaar is. De tram is nodig vanwege een aantal problemen.
- Sommige ontwikkelingen in de toekomst zijn moeilijk in te schatten. Denk aan de OV-jaarkaart en de reizigersgroei. Is een reizigersgroei van 4% voor de periode 2016-2020 en 2% na 2020 wel reëel? Dit is doorgerekend, toch graag een bevestiging van de wethouder.
- De tram kost de burger van Groningen 100 miljoen euro. Dat geld ligt op de plank.
- De tram kost, gerekend over 22,5 jaar, in totaal 452 miljoen euro. Voor de aanleg van de tram is een plafond van 307 miljoen euro afgesproken, de indicatieve prijs zit nu op 296,9 miljoen.
- Als de tram niet wordt aangelegd, worden de RSP-gelden niet benut. Dat zou jammer zijn. Ook als de tram niet mocht doorgaan, moeten die gelden voor het Noorden worden behouden.
- De tram in de regio: dit is nog niet zeker. De PvdA wil geen regiotram die alleen in de stad rijdt. Wat gaat het college doen om de provincie te binden zodat hiervoor maximale garanties worden verkregen? Zijn hiervoor afspraken met de provincie te maken om uitstappen in fase 2 erg onaantrekkelijk te maken?
- Dhr. Moes spreekt, naar aanleiding van de opmerking van **dhr. Seton** later in de vergadering, van een dilemma voor de fractie: stel dat besloten moet worden over de regiotram zonder dat zekerheid bestaat dat die de regio ingaat, hoe moeten dan de problemen van de bereikbaarheid en van het exploitatietekort bij het huidige openbaar vervoer worden opgelost? Wat vindt het CDA daarvan?
- Social return: de fractie is positief over het bedrag van 6,2 miljoen.
- Het in- en uitchecken: gebeurt dit in de tram of op de perrons? Wat vinden de andere fracties?
- De fractie is niet automatisch voor een fietspad aan de westzijde van de Grote Markt omdat het fietspad aan de oostzijde niet doorgaat.

### Dhr. Seton (CDA):

- De collegebrief is helder maar er wordt te veel van uitgegaan dat de tram er komt. Er is nogal wat weerstand tegen de tram.
- Zijn aan de Zonnelaan bomen gekapt ten behoeve van de tram?
- De reizigersopbrengsten: een daling van 8 miljoen euro staat tegenover een ingeschatte stijging met 2% en 4%. De second opinion bevestigt dat het een conservatieve inschatting is. Hoe toekomstbestendig zijn die inschattingen? Welk risico neemt de raad als die getallen in de toekomst moeten worden bijgesteld?
- De wethouder raamt in het algemeen redelijk conservatief, maar bij de WACC gaat het college op de onderkant van de bandbreedte zitten van wat PwC acceptabel vindt. Waarom niet in het midden gaan zitten, dat is een conservatieve inschatting.
- De plafondprijs: er zit een gat tussen de hoogte van de verwachte biedingen en de verhoogde plafondprijs. Het college vindt dit acceptabel, maar van belang is of de consortia dit ook vinden. Wat als zij het niet voor die 452,5 miljoen kunnen doen?
- Tram en Zernike: brengen de afspraken over de beperking van de stortingskosten met zich mee voor de aanbestedende partijen? Wat wordt met een alternatief tracé bedoeld als dit niet lukt? De P+R komt toch niet in gevaar?
- Onderzoek briefwisseling college en dhr. Kamminga: het ontvangen verhaal is helder en het is geruststellend dat de aannames van het college als safe worden bestempeld. Waarom is geen contact met dhr. Kamminga opgenomen?
- Bel of zoemer op de tram: spreker heeft sterke voorkeur voor een bel op de tram.



## B&V verslag 18 april

- De toekomst: de discussie is breder dan alleen de kosten. Het CDA is voorstander van de regiotram indien die betaalbaar is. Daarom stemt de fractie in met een relatief zware en brede tram die de regio in kan. Het is merkwaardig dat over kenmerken van die tram wordt gesproken terwijl er geen enkele zekerheid is dat die tram de regio ingaat. Acht het college het mogelijk dat de raad straks moet instemmen met de regiotram zonder dat zekerheid bestaat over dat regioaspect? N.a.v. een opmerking van **dhr. Moes**: het gaat erom of de raad de regiotram wil in het geval de kans bestaat dat die niet de regio ingaat. Spreker kan zich niet voorstellen dat de raad zoveel geld in een regiotram wil steken als die niet de regio ingaat.
- Het CDA heeft de tram altijd als beste oplossing gezien voor de problemen, ondanks de nadelen en het feit dat over het punt van de kosten nog definitief gesproken gaat worden.
- Deze discussie valt in een periode van bezuinigen waarbij het college zegt dat alle projecten ter discussie komen te staan, dus ook dat van de tram. Hoe vast zet de raad zichzelf als de gemeente de volgende fase van de aanbesteding ingaat? In september vindt daarover cruciale besluitvorming plaats. Inspreker **dhr. Lettenga** betwijfelt dat. Zet de raad zich nu vast? Spreker wil niet later horen dat de raad in april 2012 had moeten piepen.

### **Dhr. Luhoff (D66):**

- De discussie over de tram die de regio in kan gaan, wordt opnieuw gevoerd. D66 is voor een regiotram en beseft dat die mogelijk niet de regio ingaat. De fractie blijft desondanks van mening dat de regiotram de beste oplossing is zodat er geen problemen zijn als de tram de regio ingaat. Het verschil in kosten tussen een stadstram en een regiotram is niet zodanig groot dat het voor D66 een onoverkomelijke hobbel is.
- Spreker is het eens met de PvdA dat het project betaalbaar moet zijn. Daarom is een maximale vergoeding afgesproken met de consortia mocht de raad eind dit jaar besluiten geen krediet te verstrekken. Die maximale vergoeding zal volgens ambtenaren 5 miljoen euro bedragen.
- Rode en gele steentjes op de Grote Markt: hoe wordt dit gedaan, het zit er nu niet meer in.
- Fietsroutes bij het hoofdstation: graag overleg met de Fietsersbond over hun bezwaren.
- Schuitendiep: D66 maakt zich zorgen over de routes voor auto's.
- De WACC: eens met de vraag van **dhr. Seton**. Waarom worden het herfinancieringsvoordeel en de hoogte van de vermogenskosten niet meegenomen in de aanbesteding en daarmee aan de partijen overgelaten? Het risico van de overheid wordt dan geringer.
- Afschaffing studentenkaart en basisbeurs: is al een scenario doorgerekend?
- Oosterstraat: de fractie maakt zich zorgen over wat daar gebeurt. Door de tram en andere zaken is de straat in een negatieve spiraal beland. Kan het college financieel al iets toezeggen om die spiraal te doorbreken? Een tram door de Oosterstraat is nodig, anders staat er een file van bussen.

### **Dhr. Houwing (Student&Stad):**

- De regiotram is het middel om te voldoen aan de toenemende vervoersbehoefte naar en binnen de stad. De tram is schoon en heeft een grote capaciteit.
- De betrokkenheid van de burgers is een motivatie voor de raad om kritisch naar de gegevens te blijven kijken.
- Bij het proces van de tram is niet over één nacht ijs gegaan.
- Het Schuitendiep krijgt een mooie oplossing.
- Fietspad Grote Markt: goed dat dit niet aan de oostkant komt. Graag inzet van het college om het aan de westkant te krijgen.
- 30 km bij Zernike: heeft dit gevolgen voor de exploitatie? De tramhalte Zernike is goed gelegen.
- Goed dat de RUG en de gemeente afspraken over Zernike hebben gemaakt. Eén voorwaarde leidt tot de vraag wie bepaalt wanneer duidelijk is dat de consortia niet kunnen voldoen aan de gestelde eisen zodat een alternatieve inpassing van de tram in Zernike wordt bekeken. Wie draait op voor de daaruit voortvloeiende extra kosten?
- Second opinion DBFMO: de fractie is hier erg tevreden over. Punt van zorg is alleen het betalingsmechanisme waarover wordt gezegd dat dit zo complex is dat dat in de praktijk lastig uitvoerbaar zal zijn. Klopt het dat het college zegt dat het niet eenvoudiger kan en dat het geen groot probleem is? Zo nee, hoe staat de wethouder er dan in?

## B&V verslag 18 april

- Briefwisseling met dhr. Kamminga: met de onafhankelijke beoordeling is voldaan aan het verzoek van de raad. De fractie is overtuigd van het gelijk van het college. De vorm had wel anders gekund.
- Over de visie kunnen verschillende opvattingen bestaan. Maar de vraag of de voorliggende stukken degelijk zijn, beantwoordt de fractie met een volmondig ja, net als voorheen.

### Dhr. Dijk (SP):

- Gaat ervan uit dat iedereen weet hoe de SP denkt over de aanleg van de tram: zie de media.
- De fractie maakt zich over enkele punten nog enige zorgen.
- De huidige businesscase kent nog een tekort van 7,8 miljoen euro. Gelukkig hanteert het college conservatieve aannames waardoor het college het tekort acceptabel vindt.
- De plafondprijs gaat van 430 naar 452,5 miljoen euro. Wat gebeurt indien die plafondprijs in de toekomst nog een keer moet worden verhoogd? Spreker neemt aan dat er dan geen extra buffer van 15 miljoen is en dat geen rekening kan worden gehouden met een groter aanbestedingsvoordeel dan 25 miljoen euro. Graag reactie.
- Vanwege nieuwe inzichten wordt het bedrag voor de piekbetaling verlaagd tot 125 miljoen. Zorgt die verlaging en de aangekondigde spreiding van de piekbetaling mogelijk voor andere prikkels voor het uitvoerende consortium? Zo ja, wat zijn de gevolgen?
- De aanpassingen in het referentieontwerp voor Schuitendiep en Zernike zijn logisch. Wel zijn er vragen over het nieuwe ontwerp voor de situatie bij het hoofdstation. De gevolgen zijn nog niet helemaal duidelijk. Wat zijn de gevolgen van het verdwijnen van de lus voor de dienstregeling en voor fietsers? Vallen de kosten ervan volledig binnen het project?
- Buspersoneel: wat betreft het boventallige buspersoneel zijn inmiddels verbeteringen aangebracht. Het is goed dat social return wordt losgekoppeld van boventallig buspersoneel. Bovendien is er een inspanningsverplichting voor overname van het boventallige buspersoneel en een voorrangpositie voor personeel van aanbestedende partijen. De SP kan zich hier goed in vinden.
- Buspersoneel: de SP vindt wel dat de gemeente een verantwoordelijkheid heeft tegenover het boventallige buspersoneel. De fractie maakt zich daar zorgen over. Er moet op korte termijn meer duidelijkheid komen, de gemeente is dat verplicht tegenover het personeel van QBuzz. Het personeel kan niet langer in onzekerheid worden gelaten. De fractie heeft de volgende vragen. Om hoeveel boventallige chauffeurs gaat het en hoeveel plekken moet het consortium voor de chauffeurs beschikbaar stellen? Is het college bereid een sociale oplossing te vinden voor het uiteindelijke aantal boventallige buschauffeurs? Voor dit laatste kan het college contact zoeken met QBuzz om een oplossing te vinden.
- Buspersoneel: ondanks dat de SP ziet dat het college zich heeft ingespannen voor het boventallige buspersoneel, is het spreker nog niet duidelijk waaruit blijkt dat de WP 2000 niet van toepassing is op deze situatie. Spreker wil niet voor verrassingen komen te staan, de buschauffeurs moeten ontvangen waar ze recht op hebben. Het moet helder worden waarom de gemeente niet verplicht is de WP 2000 toe te passen op dit punt. Als de wet niet van toepassing is, ontstaat voor een bepaald deel een verantwoordelijkheid voor QBuzz.

### Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):

- De regiotram is de oplossing voor een inhoudelijk en een financieel vraagstuk.
- De RSP-gelden moeten worden benut.
- Nieuw zijn de actualisatie businesscase, de second opinions en de outputspecificaties.
- De burgerparticipatie is bij dit project goed opgezet, de burger wordt serieus genomen.
- Actualisatie businesscase: het tekort is gegroeid tot 8 miljoen, maar de reden waardoor dit komt stelt spreker gerust. Want volgens de second opinion van Innové zijn de reizigersopbrengsten onderschat. Een ander punt is de discussie met de provincie over het prijspeil dat moet worden gehanteerd voor de bijdrage van de overheden. Spreker roept de wethouder op hier snel werk van te maken en tevens aan de slag te gaan met de vorming van de gemeenschappelijke regeling. Op welke termijn moet die gerealiseerd zijn?
- Spreker heeft op alle overige vragen keurig antwoord gekregen van de mensen van het trambureau. Voor de fractie resteert geen enkele politieke vraag. Spreker heeft er volop vertrouwen in dat dit in de toekomst zo zal blijven gaan.

## B&V verslag 18 april

- Duurzaamheid en groen: spreker is tevreden over de eisen die aan de consortia worden gesteld. De voorwaarden voor groencompensatie van de gemeente zijn een-op-een overgenomen, een belangrijk punt voor de fractie.
- Social return: de maatregelen voor de overname van buspersoneel zijn erg goed te verdedigen en gaan verder dan strikt noodzakelijk is. Het stadsbestuur is verplicht dat te doen.
- Hoofdstation en fietspad: spreker vindt de oplossing ongelukkig. Bij de discussie over herinrichting stationsgebied kan er hopelijk op worden teruggekomen.
- Noorderstation: het is er erg 'stenig'.

### **Mw. Jongman (ChristenUnie):**

- De regiotram als eindbeeld is belangrijk. Eens met de vragen over de tweede fase.
- De fractie weegt in de totale afweging mee dat het project wordt afgewogen in het geheel van projecten i.v.m. bezuinigingen. Bij de volgende stappen dit jaar kan steeds meer worden meegewogen wat op de gemeente afkomt.
- De second opinions zijn zinvol en zien er erg serieus uit, de uitkomsten zijn goed voor het project.
- Groen en vormgeving: er is degelijk en uitvoerig naar gekeken. Het is een toevoeging voor de stad. Spreekster heeft hierover geen opmerkingen.
- Brieven dhr. Kamminga: het bureau heeft een goed onderzoek verricht. Wat doet het college met de suggestie van het bureau om bepaalde routes om te zetten naar luslijnen?
- Prima dat er duidelijkheid is over de problemen bij de RUG.
- Social return: er is een goed evenwicht gevonden tussen wat over en weer gewenst is. De fractie staat achter de oplossing van het college.
- Eens met de vraag over het fietspad stationsgebied. Kan er een volgende keer over worden gesproken? Goede bereikbaarheid van het station per fiets is noodzakelijk.
- Voor het station is een betere oplossing voor de inpassing gekomen.
- Het is terecht dat de piekbetaling lager is geworden.
- De herziene plafondprijs heeft niets te maken met de beschikbare dekking, die blijft even groot. Graag nog even uitleg om verdere onduidelijkheid te voorkomen.

### **Mw. De Wrede (PvdD):**

- Zegt dat de fractie de besluitvorming over de tram moeilijk vindt. Het openbaar vervoer is van groot belang, ook om zoveel mogelijk auto's te weren. Het plan van de regiotram past in die visie. De afweging is echter moeilijk in deze tijd van financiële krapte en gezien de grote hoeveelheid complexe stukken.
- Toch blijft de fractie van mening dat de tram de beste oplossing is voor de verkeersproblemen.
- Het is positief dat qua duurzaamheid een groot aantal eisen aan de tram wordt gesteld. Zie de eisen op het gebied van energie. Is de keuze voor het meest duurzame tramstel echter wel een automatisme? Zie de motie van de PvdD van december 2010 in de Staten.
- Energiegebruik uit hernieuwbare bronnen: mest en voedselgewassen zijn geen duurzame brandstoffen.
- De fractie is positief over het kaderdocument groen. Bomen die in de weg staan, moeten worden verplaatst. Herstel van schade aan natuur moet zo snel mogelijk gebeuren, voordat wordt gekapt. Volledige uitvoering van het groenplan is een harde voorwaarde voor het verkrijgen van de aanbesteding, net zoals het feit dat de tram de regio moet ingaan.
- Is het contract voor onderhoud van de tram voldoende om de veiligheid te garanderen?
- Het is onwenselijk dat zes staanplaatsen per m2 wordt toegestaan.

### **Wethouder Dekker:**

- Bedankt de insprekers voor hun reactie, zij stelt de betrokkenheid op prijs.
- De status van het moment: dit is de volgende stap in de aanbestedingsprocedure, er zijn geen extra kosten en risico's aan verbonden. Na deze stap wordt de dialoog met de marktpartijen verder vorm gegeven. Op 17 september 2012 worden de biedingen ingeleverd. Eind oktober beslist de raad welk consortium wordt gekozen.
- De tram is geen doel op zich, het is een middel om de stad en de regio met elkaar te verbinden. De tram is noodzakelijk om de stad bereikbaar te houden. De keuze voor de tram heeft niets te maken met geloof, maar met aantallen vervoermiddelen en met exploitatie.

## B&V verslag 18 april

- De afspraak is dat het een regiogram wordt. Na de eerste fase moet de tweede fase komen. Opgemerkt moet worden dat de provincie en de regio daarover zelf besluiten. Als de stad de infrastructuur aanlegt ten behoeve van een regiogram, is dat een positieve voorwaarde voor invoering van de regiogram elders.
- De regiogram in de regio: in het POVV is vorige week afgesproken een aantal onderzoeken te starten naar het doorrijden van de regiogram in de regio. Er komt eind april een stuurgroep en in mei worden corridors benoemd. De twee provincies en de twaalf gemeenten in de regio willen dit en de portefeuillehouders waren unaniem van mening dat de onderzoeken gestart moesten worden. Die onderzoeken duren enkele jaren. De financiering van de tweede fase is nog niet geregeld, maar de intenties van de colleges van de stad en de provincie staan recht overeind. Het bestuur van de provincie heeft schriftelijk verklaard volledig voor de regiogram te zijn. Mocht de gemeenteraad besluiten tot een stadstram, dan moet de gehele procedure overgedaan worden en komt de regiogram er niet.
- Tot eind oktober 2012 kost het de gemeente twee keer 2 miljoen euro als besloten zou worden met de tram te stoppen. Als eenmaal een consortium is aangewezen, kost het de gemeente 7 miljoen euro, en dat is dus na 30 oktober 2012. Als wordt gestopt na de financial close, dat is in januari 2013, kost het de gemeente veel meer.
- De wethouder geeft uitleg over de investeringskosten, de businesscase, de plafondprijs en de dekking van gemeente, provincie en Rijk.
- De investeringskosten zijn 296 miljoen euro, dat gaat alleen over de aanleg van de tram.
- In de businesscase zijn alle kosten opgeteld. De totale lasten zijn 550 miljoen en de totale baten 542 miljoen euro. Dat betekent een tekort van 8 miljoen. Dit is een acceptabel risico omdat de dialoog en de concurrentie straks zo gaan werken dat het gerealiseerd kan worden.
- De bijdragen van gemeente en provincie: beide verstrekken een bijdrage van 47 miljoen, prijspeil 2014. Dat is lager dan de aanvankelijke 50 miljoen euro. Hierover wordt nog gesproken. De dekking in de businesscase wordt er namelijk 6 miljoen lager door.
- De plafondprijs is gebaseerd op de dekking via de reizigersopbrengsten en de bijdragen van provincie, Rijk en gemeente. Dit is het bedrag van 452 miljoen en daar moet het consortium het voor doen. Een bieding onder dat bedrag is geldig. Op deze manier kost het de gemeente geen extra geld, dat is de afspraak met de raad.
- Het plafond van 307 miljoen euro heeft betrekking op de bijdragen van Rijk, provincie en gemeente. De middelen voor het stationsgebied dienen als achtervang, de raad is daarvoor geïnformeerd en is er in 2010 via een raadsvoorstel mee akkoord gegaan. Als het aanbestedingsvoordeel niet wordt gerealiseerd, wordt van die middelen gebruik gemaakt met een maximum van 7,5 miljoen euro. De wethouder wijst elke suggestie dat het meer kost dan waarover de raad destijds is geïnformeerd, van de hand. Dat is namelijk onjuist. Spreekster is blij met de complimenten van dhr. Evenhuis. Zij heeft grote moeite met het beeld dat de Stadspartij schetst, namelijk dat de kosten steeds maar stijgen.
- WACC: D66 vroeg waarom de gemeente aan de onderkant van de bandbreedte gaat zitten. Er is geen reden dat te verhogen. Ten eerste blijkt uit de dialoog met de consortia dat daarvoor geen reden is. Ten tweede: het risico van de gemeente wordt begrensd door de plafondprijs.
- WACC is iets anders dan herfinancieringsnadeel. Voor dat laatste is geld gereserveerd, namelijk de buffer van 15 miljoen. Als het herfinancieringsnadeel zich niet voordoet, heeft de gemeente een voordeel en is de achtervang via de middelen voor het stationsgebied niet nodig.
- Het betalingsmechanisme is inderdaad complex. Er wordt nog bekeken of het kan worden vereenvoudigd.
- Het DBFMO-contract is helder en transparant en niet complex. De second opinions zeggen niet dat het complex is.
- Stationsgebied: de keuze voor het kopkieren komt vanuit de dialoog. Het past binnen de huidige exploitatie en binnen de huidige reistijdenregeling, er is dus geen financieel nadeel. De wethouder betwijfelt of op die plek een fietspad kan worden ingepast. Ze zegt toe eraan te willen kijken.
- Afspraken met de RUG: er zijn geen kosten aan verbonden, die waren al in het project opgenomen. Als in het overleg met de consortia blijkt dat de afspraken niet kunnen worden

## B&V verslag 18 april

gerealiseerd, is een alternatief tracé noodzakelijk. Dit wordt aan de raad voorgelegd. De wethouder vindt de afspraken reëel.

- De raming van de reizigersopbrengsten is met alle cijfers die er zijn, behoedzaam. De reizigersgroei die ontstaat door de introductie van de tram wordt niet meegenomen, het is dus een conservatieve raming. De wethouder geeft aan welke zaken zijn verwerkt, zoals de tegenvallers van het OV-bureau. Ook is de reizigersgroei in de periode 2016-2020 via een ingroei-model opgenomen. De raming is naast conservatief ook toekomstbestendig.
- In- en uitchecken in de tram of op het perron: er is nog tijd om een definitieve keuze te maken. De wethouder gaat het bekijken.
- Bel of zoemer op de tram: er is nog geen keuze gemaakt, de wethouder komt erop terug.
- De wethouder reageert schriftelijk op de vraag van mw. De Wrede over de keuze voor het meest duurzame tramstel n.a.v. de motie van de PvdD in december 2010 in de Staten.
- Buspersoneel: het college is wel degelijk sociaal, zowel op het gebied van social return als bij het buspersoneel. De WP 2000 is niet van toepassing omdat het gaat om een overgang van bus naar tram. Vanwege de efficiencyverbetering zal met minder personeel kunnen worden volstaan. In het aanbestedingscontract met QBuzz is al rekening gehouden met de overstap van bus naar tram in 2015. QBuzz weet dat zij moet anticiperen op het feit dat op die termijn personeel zal moeten afvloeien. Het is niet aan de orde dat de gemeente dat risico overneemt. Na overleg met de vakbond heeft het college besloten tot een aantal maatregelen, dat op onderdelen verder gaat dan de WP 2000: alle personeel van de bussen, het toeleverende personeel en alle uitzendkrachten hebben een voorrangpositie als zij in dienst van de tram willen komen.
- Buspersoneel: de wethouder geeft schriftelijk uitleg over de vraag van dhr. Dijk of de gemeente volgens de WP 2000 verplicht is het personeel over te nemen. De wethouder wijst op artikel 36 van de wet waarin een en ander staat. De commissie stemt ermee in dat de brief van de wethouder pas maandag komt.
- Bomen Zonnelaan: de kap heeft niets met de tram te maken.
- Het klopt niet wat inspreker dhr. Kamminga zegt: de aanbesteding verloopt wel degelijk goed.
- De beoordeling van de briefwisseling met dhr. Kamminga: de wethouder legt uit dat op zeer korte termijn een deskundige moest worden gevonden. Omdat de brieven van dhr. Kamminga duidelijk waren, is geen nader contact met hem opgenomen.
- De vraag van mw. Jongman over 'aanbeveling M' van Innové: de wethouder komt er schriftelijk op terug.
- Oosterstraat: er is al intensief contact, binnenkort vinden opnieuw gesprekken met de ondernemers plaats. Eind dit jaar komt de nadeelcompensatie aan de orde. De wethouder begrijpt de zorg. Als de tram er komt, wordt er veel energie in gestoken en wordt er veel gemonitord. Het gebeurt zorgvuldig.

### **Dhr. Prummel (Stadspartij):**

- Geeft aan dat waar hij sprak over het niet geloven van bepaalde zaken of uitspraken van de wethouder, hij de integriteit van de wethouder niet in twijfel trekt. Spreker bedoelt te zeggen dat hij gelooft dat iets niet kan.

*De collegebrief gaat ten behoeve van het indienen van moties naar de raad van 25 april 2012.*

**De voorzitter** bedankt de aanwezigen voor hun inbreng en sluit de vergadering om 15.15 uur.



## verslag expertmeeting B&V 18 april

### VERSLAG EXPERTMEETING STADSDISTRIBUTIE

Datum: 18 april 2012  
Plaats: oude raadzaal  
Tijd: 20.00-21.50 uur

**Aanwezig: de heer Dashorst, voorzitter (griffier)**, de dames S.A. Koebrugge (VVD), A.M.J. Riemersma (Stadspartij), I.M. Jongman-Mollema (ChristenUnie), de heren W. Moes (PvdA), J. Spakman (PvdA), M.T. Gijsbertsen (GroenLinks), K.S.N. van der Veen (GroenLinks), B. Coppinga (Stadspartij), R.P. Prummel (Stadspartij), J.H. Luhoff (D66), J. Seton (CDA), J.B. Houwing (Student en Stad), G.J. Kelder (Partij voor de Dieren)

**Namens de griffie:** de heer W.T. Meijer (commissiegriffier)

**Aanwezige experts:** de dames Nicole Maas (Connekt), Birgit Hendriks (Binnenstadservice Nederland), de heren Marcel Ubels (TLN), Robert Schasfoort (EVO), Kor van der Maar (Groningen City Club), Jan Marc van 't Lindenhout (Koninklijke Horeca Nederland)

**Verslag:** de heer J. Bosma (Notuleerservice Nederland)

---

#### De voorzitter:

- Opent de expertmeeting om 20.00 uur en heet iedereen hartelijk welkom.

#### Bijdrage 1

##### **Mw. Maas (Connekt):**

- Wijst op de belangen bij stadsdistributie van economische vitaliteit, leefbaarheid, veiligheid, bereikbaarheid en duurzaamheid.
- Probeert een kanteling tot stand te brengen, zodat overheden en winkeliers meer invloed hebben op verladers en vervoerders.
- Stelt dat grote vrachtwagens juist efficiënt kunnen zijn. De Bijenkorf rijdt bijvoorbeeld met een volle dubbeldekker door Amsterdam en neemt meteen retourladingen mee.
- Merkt op dat 20 procent van het volume voor 80 procent van de vervoersbewegingen zorgt. Hier valt de meeste winst te behalen door bundeling.
- Adviseert eerst met alle partijen een gezamenlijk doel te formuleren en de hoe-vraag pas later uit te werken.
- Stelt voor naar koplopers te kijken, zoals Zutphen, Delft, Nijmegen, Arnhem en Tilburg.
- Lijkt het verstandig de gemeentelijke rol kritisch te bekijken.

##### **Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):**

- Is benieuwd hoe de gemeente het best kan kiezen tussen de rollen initiëren, handhaven, faciliteren en subsidiëren.

##### **Mw. Maas (Connekt):**

- Stelt dat een langdurig samenwerkingsproces waardevoller is dan eenzijdig restricties handhaven.
- Geeft een voorbeeld van een succesvol gemeentelijk initiatief. In Amsterdam besloot de gemeente na marktconsultatie de venstertijden met een uur te verruimen, waardoor files verminderden.

##### **Mw. Koebrugge (VVD):**

- Is benieuwd naar het uiteindelijke milieueffect. In Utrecht is in zestien maanden slechts 33 ton CO<sub>2</sub>-reductie behaald op een totaal van 3,5 miljoen ton.

##### **Mw. Maas (Connekt):**

- Antwoordt dat het verminderen van aantallen kilometers en uitstoot altijd positief is voor het milieu.
- Ziet veel transportbedrijven positief nadenken over schone voertuigen, omdat het ook goed is voor hun bedrijfsvoering. Personenauto's zijn misschien wel meer belemmerend dan goederenvervoer.

#### Bijdrage 2

##### **Mw. Hendriks (Binnenstadservice Nederland):**

- Startte als binnenstadmanager van Nijmegen vier jaar geleden de Binnenstadservice.
- Pleit voor maatwerk voor grote efficiënte volumes, bundeling van kleine volumes en handhaving

## verslag expertmeeting B&V 18 april

van een eenduidig toelatingsbeleid.

- Legt uit dat Binnenstadservice een collectief ontvangstmagazijn buiten de binnenstad is. Kleine goederenstromen worden zo gebundeld tot één grote stroom door de binnenstad langs afnemers.
- Noemt als voorwaarden dat het financieel uit moet kunnen komen voor klanten, er schone voertuigen rijden en het een maatschappelijk sociaal bedrijf is.
- Breidde het initiatief uit om massa te genereren en zo met vervoerders te kunnen onderhandelen over één landelijk eenduidige oplossing.
- Noemt als voordelen dat afnemers op een vast moment al hun goederen ontvangen, verpakkingsmateriaal mee kunnen geven en goederen kunnen stallen en ompakken in het magazijn.
- Stelt voor dat de gemeente één jaar aspirant-lid wordt, zodat Binnenstadservice Nederland een lokale uitvoerende partij kan vinden om in Groningen een Binnenstadservice op te zetten en te koppelen aan het landelijke netwerk.
- Nodigt iedereen uit voor de leergang Binnenstadservice op 18 en 19 juni.

### **Dhr. Houwing (Student en Stad):**

- Is benieuwd welke rol van de gemeente verwacht wordt.

### **Dhr. Seton (CDA):**

- Vraagt of het een commerciële organisatie is.
- Wil weten of de oplossing voor ondernemers goedkoper is.

### **Dhr. Prummel (Stadspartij):**

- Heeft de indruk dat het een veel voordeliger manier is om CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen.

### **Mw. Hendriks (Binnenstadservice Nederland):**

- Antwoordt dat het aspirant-lidmaatschap van 500 euro per maand opstarten mogelijk maakt.
- Ziet de gemeente vervolgens graag de grootste klant worden.
- Is als landelijke stichting een not-for-profitorganisatie, maar besloot lokale franchisenemers toe te staan als bedrijf te opereren omdat zij in feite ondernemen en bestuurlijk aansprakelijk zijn.
- Antwoordt dat het concept niet kostenverhogend werkt doordat het een onbenut kostenvoordeel in de keten activeert.
- Reageert dat elke kilometerbesparing CO<sub>2</sub>-reductie betekent, maar dat de totale besparing verhoudingsgewijs laag kan zijn. In Nijmegen viel de besparing in het niet bij de stadsbussen en de scheepvaart.

### **Bijdrage 3**

#### **Dhr. Schasfoort (EVO, tevens namens TLN):**

- Spreekt namens verladers en vervoerders.
- Wijst erop dat een goede bevoorrading noodzakelijk is voor een levendige stad met producten.
- Benadrukt dat een gezamenlijk gedragen oplossing nodig is met vervoerders, leveranciers, ondernemers, bewoners en gemeente.
- Stelt voor de bevoorradingscommissie, die in Groningen goed werk verrichtte, weer bij elkaar te roepen.
- Pleit ervoor eerst de volumes en aantallen in beeld te brengen en te bepalen wat het probleem is.
- Ziet meer in maatwerk dan in één oplossing. Binnenstadservice, fietskoeriers, dagranddistributie en gebundelde distributie kunnen allemaal bijdragen.
- Raadt de gemeente aan goed te faciliteren. Voldoen de laad- en losplaatsen, de logica van routes, de bestrating, de bundelingsregeling en de informatie op de website nog wel?
- Hoort bij ketens vaak de voorkeur om tussen 5.00-7.00 uur goederen te ontvangen.
- Dagranddistributie kan helpen files te verminderen, zeker bij de grote toekomstige projecten.
- Bepleit aparte oplossingen voor horecabevoorrading met specifieke eisen.
- Is voor elektrische voertuigen, maar denkt dat de techniek nog niet ver genoeg is. De kleine volumes zullen voor erg veel voertuigen zorgen.
- Pleit voor een helder stedelijk beleid, dat voor iedereen geldt.
- Raadt aan om rekening te houden met trends als internetwinkelen en om aan te sluiten bij succesvolle initiatieven in andere steden.

## verslag expertmeeting B&V 18 april

### **Dhr. Spakman (PvdA):**

- Is benieuwd hoe de kwaliteit van een stadsdistributiesysteem geborgd kan worden.

### **Dhr. Prummel (Stadspartij):**

- Informeert of Europese regelgeving ook meespeelt.

### **Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):**

- Is benieuwd wat de gemeente concreet zou kunnen verbeteren in de regelgeving.

### **Dhr. Schasfoort (EVO):**

- Stelt voor bundeling en schone voertuigen te belonen met privileges als rijden over de busbaan of verruiming van venstertijden.
- Denkt dat Europa niet belemmerend hoeft te zijn voor het stellen van heldere voorwaarden, maar raadt aan het wel goed uit te zoeken.
- Raadt aan de eisen in de bundelingsregeling aan te passen op de markt. Veel ondernemers kunnen niet uit de voeten met aantallen zendingen en adressen en typen voertuigen.

### **Bijdrage 4**

#### **Dhr. Van der Maar (Groninger City Club):**

- Verwijst naar de rondgestuurde uitgebreidere schriftelijke bijdrage.
- Hoort van ondernemers dat zij venstertijden willen behouden en zelf het type bevoorrading willen kiezen dat bij hun bedrijf past, waarbij ze elkaar en het verkeer niet hinderen.
- Vindt dat ondernemers niet op mogen draaien voor eventueel hogere kosten van bevoorrading doordat het bijvoorbeeld vanuit één centraal punt moet.
- Verwacht problemen wanneer de Diepenring een eenbaansweg wordt.
- Stelt voor bij de vele aanstaande bouwactiviteiten aannemers te laten laden en lossen om vervolgens dichtbij op een veilige locatie te kunnen parkeren en dus niet op de weg.
- Ziet graag venstertijden voor afval, zodat het niet de hele dag langs de weg staat.
- Is tegen fysieke afsluitingen en ziet meer in digitale registratie van kentekens om venstertijden te handhaven.
- Stelt voor aan te sluiten bij de intentieverklaring spelregelkader stedelijke distributie Groningen en Drenthe uit 2007.
- Adviseert duurzame vervoerders sneller een ontheffing te verlenen.
- Oppert gemeentelijke dienstauto's zoveel mogelijk te weren uit de binnenstad om het goede voorbeeld te geven.

#### **Dhr. Van 't Lindenhout (Koninklijke Horeca Nederland):**

- Sluit aan bij de vorige spreker.
- Herinnert eraan dat de bevoorradingscommissie in het verleden goede adviezen gaf aan het college.
- Vindt dat in Groningen al veel geregeld is en bepleit het goede te behouden.
- Stelt voor een extra venstertijd van 14.00-15.00 uur voor versproducten in te stellen, zodat de horeca zo laat mogelijk kan bestellen om maatwerk te leveren aan hun klanten.

#### **Dhr. Prummel (Stadspartij):**

- Vraagt of de politie dan moet controleren of een wagen wel versproducten vervoert.

#### **Dhr. Moes (PvdA):**

- Verifieert of horeca al met stadsdistributie werkt, waarbij meerdere bedrijven tijdens één rit van producten voorzien worden.

#### **Dhr. Van 't Lindenhout (Koninklijke Horeca Nederland):**

- Stelt voor stickers in te voeren voor wagens met versproducten. Kentekenregistratie kan ook helpen.
- Antwoordt dat Hanos en Sligro totaalpakketten leveren. Bundeling gebeurt al.
- Wijst erop dat retourzendingen ook mogelijk moeten zijn als het product bijvoorbeeld te warm is.
- Raadt aan een SRV-achtig ventbedrijf als Jansma, catering en gebakvervoer niet uit te sluiten door het opleggen van een vorm van stadsdistributie.

*Korte pauze*

## verslag expertmeeting B&V 18 april

### Forumdiscussie

#### **De voorzitter:**

- Vraagt de experts welk advies voor een volgende stap zij de commissie zouden geven.

#### **Dhr. Ubels (TLN):**

- Wijst erop dat Groningen in 2002 het duurzaam distributiekeurmerk kreeg.
- Bepleit voort te borduren op eerdere successen en bestaand beleid, met wellicht een aantal aanpassingen. De adviescommissie vormt hiervoor een goed platform.

#### **Dhr. Schasfoort (EVO):**

- Raadt aan problemen te inventariseren met informatie van winkeliers om beleid als het bevoorradingsprofiel te actualiseren en te verbeteren. Een goed voorbeeld van beleid voor horecabevoorrading is in Enschede te vinden.

#### **Mw. Hendriks (Binnenstadservice Nederland):**

- Adviseert de gemeente het oude beleid te herijken, maatwerk te leveren voor grote volumes, kleine volumes te bundelen en een Binnenstadservice op te starten.

#### **Dhr. Van der Maar (Groninger City Club):**

- Raadt aan venstertijden te verbeteren en te handhaven. Parkeerplaatsen even vrijmaken voor vrachtwagens is bijvoorbeeld een slimme oplossing.

#### **Dhr. Spakman (PvdA):**

- Vindt dat er al veel beleid ligt. Groningen heeft al goed nagedacht over doelen en uitzonderingen, dat hoeft niet helemaal opnieuw. Is de nota uit 1995 wel uitgevoerd?
- Ziet bij duurzaamheid vaak het probleem dat het pas op langere termijn goedkoper is.

#### **Mw. Maas (Connekt):**

- Wijst erop dat logistieke ondernemers juist duurzaamheid omarmen omdat het kostenbesparend werkt.

#### **Mw. Hendriks (Binnenstadservice Nederland):**

- Vult aan dat de markt steeds meer duurzame auto's aanbiedt en dat elke bespaarde kilometer inderdaad helpt bij verduurzaming én kostenreductie.

#### **Dhr. Luhoff (D66):**

- Wijst erop dat Groningen al een bedrijf kent dat lijkt op Binnenstadservice. Waarom moet de gemeente dan aspirant-lid worden?

#### **Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):**

- Vraagt zich ook af waarom Binnenstadservice Nederland nodig is en of vervoerders inderdaad het liefst één landelijke oplossing willen.

#### **Mw. Hendriks (Binnenstadservice Nederland):**

- Antwoordt dat het tijd en dus geld kost om Binnenstadservice op te zetten. Het is handig als de gemeente financieel initieert. Het bedrijf in Groningen zou een goede uitvoerder kunnen zijn.
- Stelt dat Binnenstadservice elke stad uniform bereikbaar maakt. Dat werkt beter voor vervoerders en verladers dan lokaal verschillende oplossingen.

#### **Dhr. Schasfoort (EVO):**

- Omarmt Binnenstadservice, ook omdat het bewust bestelgedrag van binnenstadondernemers in de hand werkt. Er zijn meerdere vormen en oplossingen dan Binnenstadservice.
- Beamt dat landelijke bedrijven gebaat zijn bij één oplossing voor meerdere steden.

#### **Dhr. Luhoff (D66):**

- Vraagt zich af of één oplossing voor de hele stad echt nodig is. Meer oplossingen bieden keuzevrijheid, concurrentie en lagere prijzen.

#### **Mw. Maas (Connekt):**

- Wijst erop dat Utrecht Binnenstadservice heeft, maar ook andere bundelingscentra zoals Cargohopper.

#### **Dhr. Schasfoort (EVO):**

- Laat initiatieven graag aan de markt over. In Zwolle is een mooie samenwerking tussen Binnenstadservice en fietskoeriers.

## verslag expertmeeting B&V 18 april

### **Dhr. Houwing (Student en Stad):**

- Vindt ook dat initiatieven zoveel mogelijk vanuit ondernemers moeten komen, dan kan de gemeente al dan niet faciliteren.

### **Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):**

- Ziet het nut van een politiek debat en initiatief. Hoe kan de gemeente draagvlak organiseren? Wat heb je ondernemers te bieden bij de overstap naar een systeem van bundeling?

### **Mw. Maas (Connekt):**

- Raadt aan klein te beginnen bij punten die zowel ondernemers als gemeente positief duiden.
- Geeft als voorbeeld Tilburg, waar de gemeente en ondernemers vijftien maatregelen afspraken.

### **Dhr. Ubels (TLN):**

- Stelt voor het circulatieplan aan te passen door tijdens venstertijden tweerichtingsverkeer toe te staan.

### **Dhr. Copinga (Stads partij):**

- Ziet veel in een extra venstertijd voor horeca.
- Vraagt hoe de binnenstad bereikbaar blijft tijdens de aanleg van de tram en andere bouwactiviteiten.

### **Dhr. Schasfoort (EVO):**

- Sprak hier drie jaar geleden al over met het Trambureau, maar bepleit nieuwe besprekingen als bouwactiviteiten echt starten.

### **Mw. Maas (Connekt):**

- Raadt aan een bouwlogistiek centrum aan de rand van de binnenstad op te zetten.

### **Mw. Hendriks (Binnenstadservice Nederland):**

- Raadt aan de adviescommissie nieuw leven in te blazen om met elkaar in gesprek te blijven.

### **Dhr. Van 't Lindenhout (Koninklijke Horeca Nederland):**

- Herinnert zich dat een nieuwe wethouder de adviescommissie niet langer nodig vond.

### **Vervolg**

#### **Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):**

- Stelt voor alle partijen formeel met elkaar in gesprek te brengen.
- Pleit ervoor bevoorrading in elk geval te betrekken bij het op te stellen bereikbaarheidsplan.
- Kijkt graag bij andere steden naar voorbeelden van stadsdistributie, bijvoorbeeld in de vorm van werkbezoeken.

#### **Dhr. Spakman (PvdA):**

- Vindt dat er genoeg initiatieven zijn en ziet weinig in werkbezoeken elders.
- Ziet de gemeentelijke rol vooral in het faciliteren en het waarborgen van kwaliteit.

#### **Dhr. Seton (CDA):**

- Is bereid naar andere steden te kijken en vindt met GroenLinks dat het beleid een push nodig heeft.

#### **Dhr. Luhoff (D66):**

- Ondersteunt het opnieuw opzetten van een adviescommissie over stedelijke distributie.
- Pleit ervoor informatievoorziening richting ondernemers over bestaande mogelijkheden te optimaliseren.

#### **Mw. Koebrugge (VVD):**

- Vindt het een goede volgorde eerst bestaand beleid en initiatieven te inventariseren om dan verbeteringen te onderzoeken.
- Vraagt speciale aandacht voor bevoorrading van de horeca.

#### **Mw. Jongman (ChristenUnie):**

- Is ook voor het stimuleren van oplossingen in overleg met ondernemers.
- Oppert de tramlijn ook te gebruiken voor goederenvervoer.

#### **De voorzitter:**

- Stelt voor de voorbereidingscommissie van deze avond een gespreksmemo op te laten stellen ter bespreking in de commissie Beheer en Verkeer voor de zomer.
- Dankt de experts hartelijk voor hun bijdrage en deelt bloemen uit.



## verslag expertmeeting B&V 18 april

- Sluit de expertmeeting om 21.50 uur.