

Voorlopige agenda van de commissie Beheer en Verkeer van 11 juli 2012

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

Datum: woensdag 11 juli 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. Opening en mededelingen

A2. Vaststelling agenda

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

Bijlage - Tim lijst (pdf)

Bijlage - LTA cie BV per 27 juni (pdf)

A4. Conformstukken

a. Afvalbeheer Regio Centraal Groningen
- Jaarrapport 2011 en ontwerpbegroting 2013
(raadsvoorstel 28 juni 2012)

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013 (pdf)

b. Intrekking "Nota Parkeernormen 2008"
(raadsvoorstel 14 juni 2012)

Raadsvoorstel - Intrekking Nota Parkeemormen 2008 (pdf)

c. Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen
(raadsvoorstel 21 juni 2012)

Raadsvoorstel - Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen (pdf)

A5. Rondvraag

B Inhoudelijk deel

- B1.** Vaststelling bestemmingsplan "Regiotram - tracédelen I en II"
(raadsvoorstel 14 juni 2012)
Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracedelen 1 en II
(pdf)
Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3
(pdf)
Bijlage - bestplan regiotram - kaart 1 (pdf)
Bijlage - bestplan regiotram - kaart 2 (pdf)
Bijlage - bestplan regiotram - kaart 3 (pdf)
Bijlage - bestplan regiotram - saneringsprogr wegverkeerslawaa (pdf)
Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid woningen (pdf)
Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid onderwijsgeb (pdf)
- B2.** Stadsdistributie
(raadsvoorstel griffie 22 juni 2012)
Raadsvoorstel stadsdistributie (pdf)
- B3.** Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2022
(collegebrief 4 juni 2012)
Bijlage - Bespreekpunten PvdA gehandicaptenparkeren (pdf)
Collegebrief - Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2014 (pdf)
- B4.** Actieprogramma Ruimte voor de Binnenstad
+
Folkingestraat op zaterdagen 11-17 uur fietservrij
(collegebrieven 21 en 22 juni 2012)
Collegebrief - Actieprogramma Ruimte voor de Binnenstad (pdf)
Collegebrief - Folkingestraat fietservrij van 11 00 tot 17 00 uur op zaterdagen
(pdf)
Bijlage bij collegebrief Folkingestraat fietsvrij (pdf)
- B5.** Motie 'Fietsenstallingen Werkmanbrug'
(collegebrief 21 juni 2012)
Collegebrief - Motie 'Fietsenstallingen Werkmanbrug' (pdf)

C Huishoudelijk deel

- C1.** Ingekomen stukken
Ingekomen stukken (pdf)
- C2.** Vaststelling verslag 14 juni 2012
Verslag 14 juni (pdf)

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 11 juli 2012

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 - Tim lijst

Lijst toezeggingen, initiatiefvoorstellen en moties

Raadscommissie Beheer en Verkeer 11 juli 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"> De wethouder zegt t.z.t. terug te komen op "een regionale vervoers-autoriteit" (stad betaalt voorzieningen en rekenen gaan naar het OV-bureau). 	
2.	13-04-11 Visscher (MD)	A5: Rondvraag	Stadspartij	<ul style="list-style-type: none"> De wethouder zegt v.w.b. de vraag om de evaluatie van de warenmarkt versnellen toe in overleg met de Vereniging voor Ambulante Handel (VvAH) te gaan over het moment waarop dit kan. Wordt in de eerstvolgende commissievergadering op teruggekomen (18/5). 	<p><i>Mededeling weth. 18/5: VvAH beraadt zich op versnellingsvoorstel. Collegebrief 15/12/11: uitstel, zie LTA</i></p>
3.	13-04-11 Dekker (RO/EZ)	B2: Station Europapark	GroenLinks	<ul style="list-style-type: none"> De wethouder zegt toe eerst met het inspraakcomité te zullen overleggen over de door te voeren voorgenomen (en gemandateerde) maatregelen (grotere opstelstrook + snelheidsremming) mocht de verkeerssituatie bij de Helpzoom op termijn onveilig worden; De wethouder zegt toe dat het comité ook in de toekomst betrokken blijft bij de planvorming rondom de inrichting van de omgeving van het station (incl. geluidsscherm); 	
4.	21-09-11 Dekker (RO/EZ)	B2, VO tracédelen 3 en 4 incl. in-spraakrapport en aanpassingen tracédelen 1 en 2	PvdA	<ul style="list-style-type: none"> Wethouder Dekker zegt n.a.v. een vraag van de PvdA toe samen met wethouder De Vries na te gaan hoe de participatie met de Professorenbuurt en de Oosterparkwijk rondom de Regio-Tram en andere ontwikkelingen (bv. gebiedsontwikkeling De Radiaal Wakker Gekust) vlot getrokken kan worden. 	<p><i>LTA-brief 11/12/11: aangesneden punt komt begin volgend jaar terug LTA-brief 28/2/12: binnenkort volgt brief</i></p>

12-07-11-B&V, tim-lijst.doc

1

Bijlage - Tim lijst

5.	21-09-11 Dekker (RO/EZ)	B2, VO tracédelen 3 en 4 incl. in- spraakrapport en aanpassingen tracé- delen 1 en 2		<ul style="list-style-type: none"> • Wethouder Dekker zegt n.a.v. een vraag van inspreker 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. 	
6.	21-09-11 Schroor (RO/EZ)	W&I: Revitalisering Verl. Hereweg		<ul style="list-style-type: none"> • 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 	Op verzoek van wethouder verhuist van W&I naar B&V
7.	27-10-11 Dekker (RO/EZ)	Begroting		<ul style="list-style-type: none"> • Komt begin volgend jaar met memo over aansluiting stedelijk netwerk op zuidelijke ringweg 	
8.	20-12-11 Dekker (RO/EZ)	Regiotram		<ul style="list-style-type: none"> • Komt zeker terug bij commissie cq tramcommissie mocht er onverhoopt nog een consortium afhaken, om te overleggen wat dan te doen staat 	
9.	25-01-12 raad Visscher (MD)	Graf in Stad		<ul style="list-style-type: none"> • Uitkomst onderzoek begraafplaats Noorddijk: uiterlijk in oktober. 	
10.	08-02-12 Dekker (RO/EZ)	Sleutelrapportages	PvdA	<ul style="list-style-type: none"> • Als vertraging bij verwerving gronden Berlageknoop ook leidt tot vertraging Sontbrug informeert wethouder daarover schriftelijk 	
11.	08-02-12 Visscher (MD)	Dierenwelzijn	PvdD	<ul style="list-style-type: none"> • Informatie op de website m.b.t. visvergunning wordt aangepast/uitgebreid 	
12.	15-02-12 Dekker (RO/EZ)	Mededelingen		<ul style="list-style-type: none"> • Als er iets verandert in de situatie tussen gemeente en RuG inzake tram/Zernike komt wethouder bij commissie terug 	
13.	15-02-12 Dekker (RO/EZ)	Fietspad G.Markt		<ul style="list-style-type: none"> • 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 	
14.	14-03-12 Visscher (MD)	Rondvraag	GL	<ul style="list-style-type: none"> • Komt terug op klachten marktcooplui inzake communicatie rond evenement Radio 538 / Warchild 	

Bijlage - Tim lijst

15.	28-03-12 Raad Dekker (RO/EZ)	Parkeren			<ul style="list-style-type: none"> • College komt met een notitie Risicoafbakening bij parkeergarages. 	
16.	11-04-12 Dekker (RO/EZ)	Snelheidsdisplays	Stadspartij		<ul style="list-style-type: none"> • Commissie krijgt voor de zomer een overzicht van de locaties waar nieuwe snelheidsdisplays worden geplaatst 	
17.	16-05-12 Dekker (RO/EZ)	Staat V	Stadspartij		<ul style="list-style-type: none"> • Als de heer Oldekemper zijn visie op het verloop van de aanbesteding Engelbert op papier zet, komt er reactie van het college, in afschrift naar commissie 	
18.	16-05-12 Dekker (RO/EZ)	Staat V	CDA		<ul style="list-style-type: none"> • Komt met nadere info over gevolgen val kabinet voor Zuidelijke Ringweg (gefinancierd uit crisis- en herstelwet) 	
19.	23-05-12 Dekker (RO/EZ)	Rekening			<ul style="list-style-type: none"> • Komt voor de zomer terug op plannen mbt fietsparkeren Werkmanbrug ('Kramer-keerlus') 	
20.	23-05-12 Dekker (RO/EZ)	Rekening			<ul style="list-style-type: none"> • Komt nader terug op stimuleringsmaatregelen schoon vervoer particulieren 	<i>Brief afhandeling vragen 29/05: in oktober volgt notitie</i>
21.	23-05-12 Dekker (RO/EZ)	Rekening	PvdA		<ul style="list-style-type: none"> • Komt nader terug op vraag hoe elektrisch rijden beter kan worden gefaciliteerd mbv elektrische oplaadpunten 	<i>Brief afhandeling vragen 29/05: in oktober volgt notitie</i>
22.	23-05-12 Dekker (RO/EZ)	Rekening	PvdA		<ul style="list-style-type: none"> • Wachtijdvoorspellers: Als dhr Moes voorbeelden geeft van waar de problemen zich voordoen, komt wethouder daar schriftelijk op terug 	
23.	23-05-12 Dekker (RO/EZ)	Rekening	CU		<ul style="list-style-type: none"> • Indicatoren: komt zo mogelijk bij begroting terug (DRIS + reistijden ring) 	
24.	23-05-12 Visscher (RO/EZ)	Rekening	CU		<ul style="list-style-type: none"> • Komt alsnog met cijfers nascheiding kunststof 	<i>Brief afhandeling vragen 29/05: informatie volgt in cte. B&v van juli</i>
25.	23-05-12 Visscher (RO/EZ)	Rekening	PvdA		<ul style="list-style-type: none"> • Doelstelling huishoudelijk afval / nuttige toepassing daarvan > wat we nu bereikt hebben zou wel ongeveer maximale zijn (53 %); toch lijkt doelstelling 60% 2015 helemaal niet overdreven > college kijkt hier nog een keer naar, raad hoort hiervan 	<i>Brief afhandeling vragen 29/05: voorstel hierop terug te komen bij bespreking monitor Reiniging (juli)</i>

Bijlage - Tim lijst

Initiatiefvoorstellen (v.a. 2009)

Nr.	Datum college/dienst	Indiener(s)	Titel en dictum	Opmerkingen
1.	2010-10-20 Visscher (RO/EZ)	GL	<p>Park Selwerd</p> <ol style="list-style-type: none"> in te stemmen met de herinrichting van het park Selwerd volgens bovengenoemde lijn het park Selwerd op te nemen in het eerstvolgende programma ecologisch beheer te onderzoeken of er budget beschikbaar gesteld kan worden, bijv. uit het budget voor de SES-gebieden 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 	<p><i>schriftelijke reactie college:</i> (preadvies 15/10/10) voorgang 10/03/11 en 13/10/11</p> <ul style="list-style-type: none"> • • <p><i>bespreking in commissie:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • ?? <p><i>Conclusie: uitvoering nog gaande, afronding eind 2012?</i></p>
5.	2011-11-30 Visscher (MD)	D66	<p>Kinderkermis Ossemarkt – Guyotplein</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 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 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 	<p><i>schriftelijke reactie college:</i> (preadvies: 03/11/11)</p> <ul style="list-style-type: none"> • • ?? • ?? <p><i>bespreking in commissie:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • ?? <p><i>Conclusie: nog niet afgehandeld</i></p>
6.	2011-12-21 Visscher (MD)	PvdD	<p>Einde gratis draagtas</p> <ol style="list-style-type: none"> een onderzoek te verrichten naar de mogelijkheden om het verbruik van wegwerp draagtassen in de gemeente terug te dringen en de uitkomsten van dit onderzoek voor te leggen aan de raad 	<p><i>schriftelijke reactie college:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • ?? • ?? <p><i>bespreking in commissie:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • ?? <p><i>Conclusie: nog niet afgehandeld</i></p>

Bijlage - Tim lijst

Moties

Nr	Datum Collegelid dienst	Agendapunt / onderwerp	Indiener(s)	Moties	Opmerkingen
1.	11-11-09 Dekker (MD)	Begroting		<p>Motie: Klimaatop</p> <ul style="list-style-type: none"> binnen een half jaar een klimaatop te organiseren voor ondernemers waardoor de gemeente beter inzicht krijgt in wat er speelt, en waar ondernemers afspraken kunnen maken over samenwerking. 	<p>Cie. 18/1/12: wethouder treedt in overleg met indieners</p> <p>Motiebrief 4/6/12: congres medio 2013</p> <p>Motiebrief 4/6/12: eind 2012 beeld van vervolgstappen</p>
2.	11-11-09 Dekker (MD)	Begroting		<p>Motie: Windmolens</p> <ul style="list-style-type: none"> de mogelijkheden te onderzoeken om, ondanks de tegenwerking vanuit de Provincie Groningen, hoge windmolens te plaatsen binnen de grenzen van de gemeente Groningen. Hierbij dient gekeken te worden naar zowel de plaatsing van 3 windmolens op de Milieuboulevard, mogelijke andere locaties binnen de gemeentegrenzen als naar de mogelijkheden om in samenwerking met omliggende gemeenten een groot windpark van 100 MW of meer te ontwikkelen 	
3.	24-11-10 Dekker (RO/EZ)	Begroting	PvdD	<p>Motie: Vleesconsumptie</p> <ul style="list-style-type: none"> in de hierboven besproken voedselvisie niet alleen aandacht te besteden aan de gevolgen van het landbouwbeleid voor ons eigen land, maar ook een hoofdstuk te wijden aan de mondiale gevolgen van de vleesconsumptie 	<p>Uit collegebrief 9-12-10: regionale voedselvisie wordt begin 2011 opgesteld. Naast beide provincies worden ook gemeenten uit regio daarbij betrokken. College zal zich ervoor inspannen in voedselvisie aandacht te besteden aan negatieve consequenties van massale vleesconsumptie op mondiale schaal.</p> <p>Cie. 16/5/12: motie zal verwerkt worden in def. voedselvisie</p>

Bijlage - Tim lijst

4.	29-06-11 Visscher (RO/EZ)	Voorjaarsdebat 2011	PvdD	<p>Motie: “Meatfree Monday”</p> <ul style="list-style-type: none"> Een voorstel voor de Groningse Meatfree Monday-campagne voor te leggen aan de gemeenteraad. 	<p>Motiebrief 7 oktober: onderzoek is gaande, wvrschl. dit jaar voorstel van werkgroep Stadsvoedsel</p> <p>Afhankelijk van reorganisatie catering, zie LTA</p> <p>Motiebrief 4/6/12: voorstel werkgroep dit najaar</p> <p>Zie ook sleutelrapportage mei-augustus</p>
5.	20-07-11 Dekker (RO/EZ)	Voorkeursalter- natief Stations- gebied	Allen minus CDA	<p>Motie: “Fietstoegang traverse”</p> <ul style="list-style-type: none"> de toegankelijkheid van het fietsverkeer van de stationstraverse nog niet uit te sluiten; de mogelijkheden van de doorgaande fietsverbinding over de traverse nader te onderzoeken en de raad over de resultaten te informeren. 	
6.	28-09-11 Dekker (RO/EZ)	Conceptprogr. Binnenstad	Stadspartij	<p>Motie Oosterstraat terug op de kaart</p> <ul style="list-style-type: none"> in het definitieve programma voorstellen te doen die het bezoek aan de Oosterstraat weer zullen bevorderen 	
7.	9-11-11 Dekker (RO/EZ)	Begroting	Stadspartij, CU, PvdD, S&S	<p>Motie Duurzame sportaccommodaties</p> <ul style="list-style-type: none"> een voorstel en tijdpad uit te werken voor het overstappen op ledverlichting (voor sportzalen) 	<p>Brief moties 1/12: Komt terug in voorjaarsbrief 2012</p>
8.	9-11-11 Visscher (RO/EZ)	Begroting	D66, CU, GL, PvdA	<p>Motie Extra impulsen voor Groen Gas uit afval</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 	<p>Voor 1 mei 2012</p> <p>Brief moties 1/12: in mei 2012 komt inventarisatiestudie naar beschikbaarheid groene grondstoffen en werkwijsmethode</p> <p>Nu op agenda</p>

Bijlage - Tim lijst

9.	9-11-11 Visscher (RO/EZ)	Begroting	GL, CDA, CU, SP, PvdD, D66, Stadspartij, PvdA	<p>Motie Meer groen in de Nieuwe Ebbingestraat</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 	<p>Mei 2012</p> <p>Brief moties 1/12: uiterlijk mei 2012 voorstel voor inrichting incl. groen</p> <p>Zie LTA</p> <p>Motiebrief 4/6/12: in juni volgt brief</p> <p>Februari 2012</p> <p>LTA-brief 28/2: febr lukt niet, met volgt voorstel</p> <p>Cie. 11/4: wordt later</p> <p>Cie. 16/5: kan in cie. juli worden besproken</p> <p>Juli 2012</p>
10.	21-12-11 Dekker (RO/EZ)	Fietsparkeren Stationsgebied	S&S, GL	<p>Motie Fietsenstallingen Werkmanbrug</p> <ul style="list-style-type: none"> een voorstel tot uitbreiding fietsenstallingen mbt locatie Werkmanbrug en kade hieromheen uit te werken en in februari voor te leggen aan raad 	<p>Februari 2012</p> <p>LTA-brief 28/2: febr lukt niet, met volgt voorstel</p> <p>Cie. 11/4: wordt later</p> <p>Cie. 16/5: kan in cie. juli worden besproken</p> <p>Juli 2012</p>
11.	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"> 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 	<p>Mei 2012</p> <p>Brief moties 1/12: uiterlijk mei 2012 voorstel voor inrichting incl. groen</p> <p>Zie LTA</p> <p>Motiebrief 4/6/12: in juni volgt brief</p> <p>Februari 2012</p> <p>LTA-brief 28/2: febr lukt niet, met volgt voorstel</p> <p>Cie. 11/4: wordt later</p> <p>Cie. 16/5: kan in cie. juli worden besproken</p> <p>Juli 2012</p>
12.	22-02-12 Visscher (RO/EZ)	Vreemd aan de orde	CU	<p>Motie Uitbreiding statiegeldregeling</p> <ul style="list-style-type: none"> 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^e en 1^e Kamer der Staten-Generaal 	<p>Mei 2012</p> <p>Brief moties 1/12: uiterlijk mei 2012 voorstel voor inrichting incl. groen</p> <p>Zie LTA</p> <p>Motiebrief 4/6/12: in juni volgt brief</p> <p>Februari 2012</p> <p>LTA-brief 28/2: febr lukt niet, met volgt voorstel</p> <p>Cie. 11/4: wordt later</p> <p>Cie. 16/5: kan in cie. juli worden besproken</p> <p>Juli 2012</p>
13.	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"> Actief werk te maken van acquisitie van (collectieve) huurovereenkomsten voor het parkeren in parkeergarages door buurtbewoners 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 De raad over de resultaten te informeren bij het jaarverslag parkeerbedrijf 2012 	<p>Mei 2012</p> <p>Brief moties 1/12: uiterlijk mei 2012 voorstel voor inrichting incl. groen</p> <p>Zie LTA</p> <p>Motiebrief 4/6/12: in juni volgt brief</p> <p>Februari 2012</p> <p>LTA-brief 28/2: febr lukt niet, met volgt voorstel</p> <p>Cie. 11/4: wordt later</p> <p>Cie. 16/5: kan in cie. juli worden besproken</p> <p>Juli 2012</p>

Bijlage - Tim lijst

14.	28-03-12 Visscher (RO/EZ)	MJP vervangingsinv.	PvdA, SP, CDA, CU	Motie Onderhoud speeltoestellen <ul style="list-style-type: none"> te onderzoeken of het inschakelen van iederz positief kan bijdragen aan het onderhoud van speeltoestellen in de openbare ruimte 	Beantwoord in brief 22/5, nu op tkn-lijst
15.	30-05-12 Dekker (RO/EZ)	Rekening	PvdA, CU, SP, D66	Motie Wachttijdvoorspellers <ul style="list-style-type: none"> Een structurele en duurzame oplossing te vinden waarbij uiterlijk 1 januari 2013 alle wachttijdvoorspellers zodanig zijn afgesteld dat ze, tussen het eerste rood en het eerste groen dat fietsers krijgen gelijkmatig teruglopen De raad uiterlijk 1 februari 2013 over de stand van zaken te informeren 	1 februari 2013 toezegging in raad: na de zomer '12 stand van zaken
16.	30-05-12 Visscher (MD)	Evaluatie hondenbeleid	PvdA	Motie Onderzoek hondenpark <ul style="list-style-type: none"> Onderzoek te doen naar de mogelijkheden voor het realiseren van een hondenpark De raad uiterlijk 1 december 2012 over de resultaten van het onderzoek te informeren 	1 december 2012
17.	30-05-12 Visscher (MD)	Evaluatie hondenbeleid	PvdA, GL	Motie Van hondenpoep naar energie <ul style="list-style-type: none"> onderzoek te doen naar de mogelijkheid en wenselijkheid om hondenpoep via het riool te laten verwerken en daarbij alle voor- en nadelen in kaart te brengen bij het onderzoek de mogelijkheden voor het opwekken van energie mee te nemen bij het onderzoek rekening te houden met de mogelijkheid van een gebiedsspecifieke introductie van een dergelijk systeem de raad uiterlijk 1 december 2012 over de resultaten van het onderzoek te informeren 	1 december 2012

Bijlage - LTA cie BV per 27 juni

LANGE-TERMIJNAGENDA RAAD (nieuwe onderwerpen in blauw)						per 27 juni 2012
nr	dd	cie	onderwerp	portefeuille	dienst	opmerkingen
1	14-mrt-12	B&V	Bestemmingsplan tracédelen 1 en 2 Regio Tram	De Vries	RO/EZ	
2	16-mei-12	B&V	Beleidsnota gehandicaptenparkeren	Dekker	RO/EZ	
3	16-mei-12	B&V	Warmtevisie	Dekker	RO/EZ	zie motiebrief 1 december 2011
9	14-jun-12	B&V	Voorstel inrichting Nwe Ebbingestraat inclusief groen	Visscher	RO/EZ	
24	11-jul-12	B&V	Ruimte voor de binnenstad (def. ontwerp)	Dekker	RO/EZ	uit weth.brief 1-6-2011
25	11-jul-12	B&V	Besluitvorming aanbesteding spoorlijn Groningen-Heerenveen	Dekker	RO/EZ	
26	11-jul-12	B&V	Toegankelijke bushaltes	Dekker	RO/EZ	na vinden alternatieve dekking (weth.memo 12-9-11)
27	11-jul-12	B&V	Nota over DRIS	Dekker	RO/EZ	
28	11-jul-12	B&V	Bruilweering (riolering/aanpak openbare ruimte)	Visscher	RO/EZ	
29	11-jul-12	B&V	Kastanjeziekte			agenderen brieven hierover na ontvangst second opinion, op verzoek van GroenLinks
30	11-jul-12	B&V	Afsluiting Folkingsstraat			
31	11-jul-12	B&V	Uitwerking motie Werkmanbrug			
32	11-jul-12	B&V	Voortgang onderzoek wegwerpraagtasjes	Visscher	MD	
52	19-sep-12	B&V	Evaluatie ontsnipperingsprojecten	Visscher	RO/EZ	
53	19-sep-12	B&V	Sontwegbrug: vastst. def. ontwerp en second opinion	Dekker	RO/EZ	
54	19-sep-12	B&V	Oostelijke Ringweg: bestemmingsplan Beijum Noord	Dekker	RO/EZ	
55	19-sep-12	B&V	Veilige schoolomgeving	Dekker	RO/EZ	
56	19-sep-12	B&V	Parkeerplan Helperplein	Dekker	RO/EZ	
57	19-sep-12	B&V	Resultaten van de verkenning PRIS	Dekker	RO/EZ	
58	19-sep-12	B&V	Rekening/begroting AFCG	Visscher	MD	
59	19-sep-12	B&V	Onderzoek Kinderkermis	Visscher	MD	
60	19-sep-12	B&V	Uitwerking pluspakket 'parkeren in perspectief'	Dekker	RO/EZ	
61	19-sep-12	B&V	Discussienotitie koerswijziging parkeernormen	Dekker	RO/EZ	
62	19-sep-12	B&V	Monitor Reiniging 2011	Visscher	MD	aangekondigd in collegebrief afhandeling vragen raadsclie's rekening 2011 (29-5-2012)
69	10-okt-12	B&V	Stand van zaken ontwikkelingen watenmarkt	Visscher	MD	
70	10-okt-12	B&V	Parkeerplan Oranjebuurt en Noorderplantsoenbuurt	Dekker	RO/EZ	i.c.m. visie Grote Markt
71	10-okt-12	B&V	VGR Wonen op het water/diepenring Noorderhaven	Visscher	MD	
85		F&V/W&I/ O&W/R& W/B&V				
95	7-nov-12	B&V	Begroting 2013	Dekker	BD	
96	21-nov-12	B&V	Boomeffectanalyse Groningerweg/Beijum-Noord	Dekker	RO/EZ	
97	21-nov-12	B&V	Raadsvoorstel op basis van plan en prijs. geselecteerde inschrijver RT	Dekker	RO/EZ	
98	21-nov-12	B&V	Vrijgeven krediet definitieve gunning Regio Tram	Dekker		aangekondigd in collegebrief afhandeling vragen raadsclie's rekening 2011 (29-5-2012)
	21-nov-12	B&V	Notitie stimulerings schone auto's			

Bijlage - LTA cie BV per 27 juni

nr	dd	cie	onderwerp	portefeuille	dienst	opmerkingen
99	21-nov-12	B&V	Notitie laadpunten elektrische auto's			aangekondigd in collegebrief afhandeling vragen raadsie's rekening 2011 (29-5-2012)
100			Uitwerking maatregelen rapport Pairspecief op garageparkeren (Selsius)			aangekondigd in collegebrief afhandeling vragen raadsie's rekening 2011 (29-5-2012)
116	21-nov-12	B&V	Dynamisch VerkeersManagement (DVM); plan van aanpak	Dekker	RO/EZ	
117	12-dec-12	B&V	Startnotitie Water- en rioleringsplan 2014-2018	Visscher	MD	
118	12-dec-12	B&V	Voortgang proef geluidsnormen bastonen	Visscher	MD	
119	12-dec-12	B&V	Voorontwerp actieplan Geluid op de kaart	Dekker		
120	12-dec-12	B&V	Vervolgvoorstel busdoorstroming Europaweg	Dekker	RO/EZ	
124	1-jan-13	B&V	Parkeerplan Oosterpark/Korrewegwijk	Dekker	RO/EZ	
131	1-apr-13	B&V	Boomeffectanalyse Meedenpad	Dekker	RO/EZ	
133	1-mei-13	B&V	Vaststelling actieplan Geluid op de kaart	Dekker		
134	1-jun-13	B&V	Afsluiting project Westrand	Visscher	RO/EZ	
136	PM	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
137	PM	B&V	Beantwoording motie Meatfree Monday	Visscher	MD	afhankelijk van reorganisatie catering

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering	18-07-2012	Registratienr.	MD 12.3139709
Raadscommissie	B&V	Datum B&W besluit	26-06-12
Datum raadscommissie	11-07-2012	Portefeuillehouder	weth. Visscher
Publiciteit	Persconferentie PC	Steller	Th. Wits
Bijlagen	3	Telefoon	1030
		E-mail	thewis.wits@groningen.nl

Onderwerp

ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. kennis te nemen van het jaarrapport 2011 van de gemeenschappelijke regeling Afvalbeheer Regio Centraal Groningen (ARCG);
- II. kennis te nemen van de begroting 2013 van de gemeenschappelijke regeling Afvalbeheer Regio Centraal Groningen (ARCG);
- III. geen zienswijze kenbaar te maken aan het bestuur van de gemeenschappelijke regeling Afvalbeheer Regio Centraal Groningen (ARCG).

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

2

Publiekssamenvatting

De ARCG (Afvalbeheer Regio Centraal Groningen) is een gemeenschappelijke regeling (GR) van acht Groninger gemeenten die als doel heeft het gemeenschappelijk beheer van afvalstromen. Dit kan zowel de inzameling als de verwerking betreffen. Jaarlijks stelt het bestuur van de GR een begroting vast. Conform artikel 26 van de gemeenschappelijke regeling wordt deze toegezonden aan de raden van de deelnemende gemeenten. Deze kunnen desgewenst commentaar leveren op de begroting: "het kenbaar maken van zienswijzen". Het eveneens bijgevoegde jaarrapport 2011 van de gemeenschappelijke regeling is door het bestuur vastgesteld in de vergadering van 29 maart 2012. In overeenstemming met artikel 27 wordt het jaarrapport met daarin het jaarverslag en de jaarrekening ter kennisneming aan de raden van de deelnemende gemeenten toegezonden.

Voorgesteld besluit

De raad besluit:

- I. kennis te nemen van het jaarrapport 2011 van de gemeenschappelijke regeling Afvalbeheer Regio Centraal Groningen (ARCG);
- II. kennis te nemen van de begroting 2013 van de gemeenschappelijke regeling Afvalbeheer Regio Centraal Groningen (ARCG);
- III. geen zienswijze kenbaar te maken aan het bestuur van de gemeenschappelijke regeling Afvalbeheer Regio Centraal Groningen (ARCG).

Inleiding

Bijgaande begroting is in de vergadering van het dagelijks bestuur van de ARCG van 31 mei 2012 besproken. De begroting dient voor 15 juli aan Gedeputeerde Staten te worden aangeboden. Daarom hanteert het bestuur van de ARCG de volgende procedure:

- vaststelling van de begroting in de bestuursvergadering (heeft plaatsgevonden op 31 mei 2012);
- toezending aan de raden (via de colleges van B&W) met de mogelijkheid tot inbrenging van zienswijzen;
- verzending van de begroting aan Gedeputeerde Staten (voor 15 juli);
- bespreking zienswijzen in de bestuursvergadering van 12 juli 2012, doch uiterlijk van 27 september 2012.

Het bestuur van de ARCG verzoekt u eventuele zienswijzen kenbaar te maken zo mogelijk vóór 12 juli 2012, doch uiterlijk vóór 27 september 2012. Indien deze zienswijzen naar het oordeel van het bestuur tot aanpassing van de begroting leiden, worden deze zonedig met een begrotingswijziging doorgevoerd.

Beoogd resultaat

Goedkeuring begroting ARCG 2013.

Kader

Gebruikelijke GR procedure.

Argumenten/afwegingen

Aangezien er voor de begroting 2013 van de ARCG sprake is van een beperkte tariefstijging (0,27 %) en er voor het overige op dit moment geen significante veranderingen die van invloed op het beleid te melden zijn, stellen wij u voor de stukken voor kennisgeving aan te nemen.

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

3

Maatschappelijk draagvlak/participatie

N.v.t.

Financiële consequenties

Consequenties worden verwerkt in de begroting 2013.

Realisering en evaluatie

Na besluitvorming in de gemeenteraad wordt het bestuur van de ARCG hiervan in kennis gesteld.

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013



Aan de leden van de raad van de gemeente

te

Groningen

Bezoekadres
Duinkerkenstraat 99

Postadres
Postbus 742
9700 AS Groningen

Telefoon
(050) 5339600

Fax
(050) 5339609

BNG
28.50.63.707

BTW nummer
NL 0072.42.499.B.01

In uw antwoord graag
datum
en kenmerk vermelden.

Briefnummer : MD 12.3137726

Groningen, 11 juni 2012

Bijlage(n) : --

Onderwerp : jaarrapport 2011 en
ontwerpbegroting 2013

Geachte heer/mevrouw,

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

Jaarlijks stelt het bestuur van de GR een begroting vast, die u als bijlage aantreft. Conform artikel 26 van de gemeenschappelijke regeling wordt deze toegezonden aan de raden van de deelnemende gemeenten. Bijgaande ontwerpbegroting is in de vergadering van het dagelijks bestuur van 31 mei 2012 besproken.

De begroting dient voor 15 juli aan Gedeputeerde Staten te worden aangeboden. Wij willen deze datum niet overschrijden en hanteren daarom de volgende procedure:

- toezending aan de raden (via de colleges van B&W) met de mogelijkheid tot inbrenging van zienswijzen;
- vaststelling van de begroting in de bestuursvergadering van 12 juli 2012;
- verzending van de begroting aan Gedeputeerde Staten (voor 15 juli);
- indien eventuele zienswijzen niet voor 12 juli kenbaar gemaakt kunnen worden, zullen deze besproken worden in het bestuursvergadering van 27 september 2012.

Wij verzoeken u eventuele zienswijzen aan ons kenbaar te maken uiterlijk vóór 27 september 2012. Indien deze zienswijzen naar het oordeel van het bestuur tot aanpassing van de begroting leiden, worden deze met een begrotingswijziging doorgevoerd.



ISO 14001

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Met de huidige procedure menen wij tegemoet te komen aan de eisen van Gedeputeerde Staten en de mogelijkheid tot inbreng van de gemeenteraden.

Het eveneens bijgevoegde jaarrapport 2011 van de gemeenschappelijke regeling is door het bestuur vastgesteld in de vergadering van 29 maart 2012. In overeenstemming met artikel 27 wordt het jaarrapport met daarin het jaarverslag en de jaarrekening ter kennisneming aan de raden van de deelnemende gemeenten toegezonden.

Toelichting:

Jaarrapport 2011

Het jaarverslag van de ARCG gaat in op de activiteiten die hebben plaatsgevonden op de locatie Woldjerspoor.

Het jaar 2011 stond vooral in het teken van reguliere werkzaamheden. De eindafdek van de stortplaats is technisch en financieel afgewikkeld. Alleen de formele overdracht aan de provincie heeft nog niet plaats gevonden, in afwachting van een grondtransactie.

De productie van kunststoffen loopt naar verwachting. In 2011 is de productie gestegen naar 4567 ton. Bij een deelname van 389.710 inwoners betekent dat 11.7 kilo per inwoner, en ca. 26-27 kg per huishouden. Landelijk is nog altijd geen definitieve overeenstemming bereikt over vergoedingen voor gemeenten voor nascheiding van kunststoffen.

In 2011 is ruim 169.000 ton (2010:172.000) ton afval over de weegbrug gegaan. Dit is een voortzetting van een (licht) dalende trend, en ook minder dan begroot. Wij nemen aan dat dit een gevolg is van de recessie.

De jaarrekening is afgesloten met een positief saldo van 324.000 euro. Dit is 268.000 euro meer dan begroot ten gevolge van de vrijval van de voorziening groot onderhoud. Besloten is 55.000 euro toe te voegen aan de reserve, en van de overige 269.000 euro een bestemmingsreserve te vormen voor groot onderhoud. De algemene reserve (stand per 31 december 2011 na resultaatbestemming: 431.000 euro). Hiermede is de door het bestuur vastgestelde maximum van 350.000 euro bereikt, en hoeft er geen jaarlijkse toevoeging meer plaats te vinden.

Begroting 2013

Het tarief voor de verwerking van huishoudelijk afval stijgt licht met 0.27 % van 139,67 euro per ton naar 140,05 euro. Het GFT-tarief stijgt met 1.4% van 54,49 euro in 2012 naar 55,28 euro in 2013, ten gevolge van de contractueel vastgelegde indexering.

Belangrijkste veranderingen in deze begroting betreffen de vermindering van inkomsten ten gevolge van de terugloop aan gestort materiaal op de Stainkoel'n, en een actualisatie van de planning voor groot onderhoud. Er is gestopt met de jaarlijkse bijdrage voor de voorziening groot onderhoud, onder gelijktijdige verhoging van de post onderhoud gebouwen/terrein. Per saldo levert dat een financieel voordeel op.

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

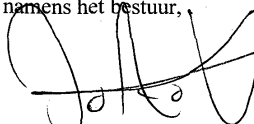
De begroting sluit met een klein negatief saldo van 4.000 euro; hetgeen verantwoord is gelet op de stand van de reserve.

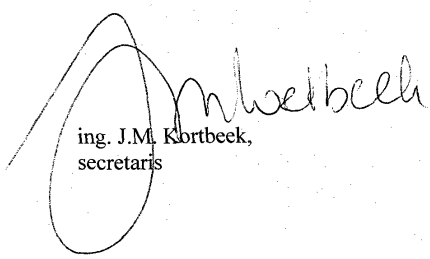
Alles overziend zijn wij van mening dat de jaarrekening en de begroting voor kennisgeving kunnen worden aangenomen en geen aanleiding geven voor afwijkende zienswijzen.

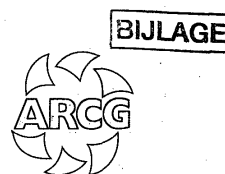
Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

- I. kennis te nemen van de jaarrekening 2011 van de gemeenschappelijke regeling Afvalbeheer Regio Centraal Groningen (ARCG);
- II. kennis te nemen van de begroting 2013 van de gemeenschappelijke regeling Afvalbeheer Regio Centraal Groningen (ARCG);
- III. uw zienswijze kenbaar te maken aan het bestuur van de ARCG.

Met vriendelijke groet,
namens het bestuur,


ing. J.A. Visscher
voorzitter


ing. J.M. Kortbeek,
secretaris



Jaarrapport 2011

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Jaarverslag	
1. Inleiding	3
2. Programma	5
2.1 Doelstelling ARCG	5
2.2 Verslagjaar 2011	5
2.3 Financiën	6
2.3.1 Meerjarenbeeld	6
2.3.2 Financieel resultaat 2011	6
2.4 Vooruitblik naar 2012	6
2.5 Misbruik en oneigenlijk gebruik (M&O)	6
3. Paragrafen	7
3.1 Weerstandsvermogen	7
3.1.1 Weerstandscapaciteit	7
3.1.2 Risico's en ontwikkelingen	7
3.1.3 Niveau weerstandsvermogen	7
3.2 Financiering	7
3.3 Onderhoud kapitaalgoederen	7
3.4 Bedrijfsvoering	8
3.5 Verbonden partijen	8
Jaarrekening	
Balans	10
Totaaloverzicht exploitatie	12
Waarderingsgrondslagen	13
Toelichting op de balans	14
Woldjerspoor	18
Toelichting Woldjerspoor	19
Afvalbrengrstation	22
Toelichting Afvalbrengrstation	23
Chemocar	25
KGA-depot	26
Olie/Water/Slibafscheider	27
Overige gegevens	
Ondertekening	28
Bijlage I: Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven	29
Bijlage II: Staat van opgenomen langlopende leningen	30
Bijlage III: Aanvoergegevens per gemeente	31
Bijlage IV: Kosten vuilaanvoer	32
Bijlage V: Opbrengsten vuilaanvoer	33
Bijlage VI: Overzicht salarissen	34
Bijlage VII: Gebruik chemocar	35
Bijlage VIII: Vereveningsheffing	36

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Jaarverslag

1. Inleiding

Voor u ligt het jaarverslag 2011. Dit jaarverslag gaat over de activiteiten van de ARCG op de locatie Woldjerspoor en de financiële vertaling daarvan.

Het jaar 2011 stond in het teken van continuering van bestaande activiteiten. De overdracht van de stortplaats aan de provincie heeft formeel nog niet plaats gevonden omdat eerst nog een grondtransactie moet worden afgewikkeld. Technisch en financieel staat de provincie al wel aan het roer.

De inspanningen voor de verwerking van kunststof door scheiding zijn verder voortgezet. In 2010 is 3.662 ton kunststof uit het afval gehaald. In 2011 is dit toegenomen tot 4.567 ton. Dit is een stijging van 9.5 kg per inwoner in 2010 naar 11.7 kg per inwoner in 2011 van deelnemende gemeenten.

Wel bestaat er nog altijd onduidelijkheid én discussie over de vergoedingen voor deze wijze van kunststof scheiding. Ondanks de inspanningen van het bestuur moet worden geconstateerd dat er hopelijk drie jaar (!) na de start definitieve afspraken kunnen worden gemaakt.

De ARCG streeft naar een voortdurende verlaging van de milieubelasting. Regelmatige evaluatie en herziening van het milieu- en kwaliteitsbeleid zijn vaste onderdelen van de bedrijfsvoering. Om de milieukwaliteit te waarborgen heeft de ARCG gekozen voor een kwaliteitssysteem gebaseerd op de internationale ISO 14001 norm.

Een belangrijke bijdrage aan milieuontwikkelingen op het terrein van de ARCG is het gasproject van Attero dat in 2011 zonder noemenswaardige storingen volop heeft kunnen draaien. Uit organisch materiaal dat is verkregen door nascheiding van het afval wordt biogas verkregen. In 2011 is 6.704.141 m³ biogas geproduceerd. Opgewerkt naar aardgaskwaliteit betekent dit een groengas productie van 2.576.299 m³ dat rechtstreeks is geleverd aan het aardgasnet.

Het terreinwater van de ARCG en Attero is vanaf medio 2010 ingezet als proceswater bij de vergisting en in 2011 is hierover een tienjarige overeenkomst over afgesloten.

In 2011 is de dakbedekking van het kantoorgebouw vervangen. Op de nieuwe dakbedekking is een groen dak gerealiseerd van in totaal 1500 m².

Om blijvend te kunnen voldoen aan de eisen van de milieuvergunning is er extra geïnvesteerd in de veiligheid van het depot gevaarlijk afval. In overleg met de brandweer hebben we een voorraad schuimvormend middel aangeschaft voor eventuele brandbestrijding in het depot.

Tevens zijn alle vloestofdichte vloeren opnieuw geïnspecteerd en daar waar nodig hersteld.

De jaarrekening is opgesteld als een programmarekening zoals voorgeschreven in de BBV (Besluit Begroting en Verantwoording) en komt qua indeling overeen met de programmabegroting 2011. Voor de ARCG is één programma, genaamd Afvalbeheer, dat het inhoudelijk deel van deze rekening vormt (hoofdstuk 2). Hier gaan we in op de belangrijkste activiteiten die we in 2011 hebben uitgevoerd. De financiële paragraaf bij het programma (hoofdstuk 2.3) laat het totaal van de baten en lasten zien van 2011 en de begroting van volgende jaren, evenals het financieel resultaat. Tevens geven wij in hoofdstuk 2 een vooruitblik naar 2012.

Om aansluiting te houden met eerdere begrotingen en jaarrekeningen presenteren wij in hoofdstuk 4 de exploitatieoverzichten conform voorgaande jaren.

De programmabegroting en – rekening kennen een aantal verplichte paragrafen, voor zover die van toepassing zijn op de organisatie. Deze zijn:

- lokale heffingen;
- weerstandsvermogen;
- onderhoud kapitaalgoederen;
- financiering;
- bedrijfsvoering;
- verbonden partijen;
- grondbeleid.

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Voor de ARCG is de paragraaf 'lokale heffingen' niet van toepassing. De Gemeenschappelijke Regeling stelt tarieven voor de deelnemende gemeenten in de begroting vast. De paragraaf financiering hebben we ingevoegd vanwege het aantrekken van een lening via de gemeente Groningen. Als laatste is de paragraaf 'grondbeleid' niet van toepassing. De overige paragrafen worden behandeld in hoofdstuk 3.

Deze jaarrekening sluiten we af, na resultaatbepaling met een positief saldo van 324.000 euro. Dit bestaat uit twee componenten. Het regulier resultaat bedraagt 55.000 euro. Daarnaast is er een bijzonder resultaat van 269.000 door het laten vrijvallen van de voorziening groot onderhoud. Het in 2011 opgestelde onderhoudsplan heeft geleid tot aanpassing van de begroting. De nu opgenomen begrotingsbedragen zijn in de planperiode t/m 2015 voldoende om in het onderhoud te voorzien. Wij willen het vrijvallende bedrag oormerken voor het oorspronkelijke doel te weten onderhoud en willen daarom een bestemmingsreserve groot onderhoud instellen.

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

2. Programma

2.1 Doelstelling ARCG – Wat wilden we bereiken in 2011?

In het kader van het NEN-EN-ISO 14001 milieuzorgsysteem is het milieubeleid van de ARCG geformuleerd en vastgesteld door het bestuur. Het beleid is als volgt geformuleerd. De ARCG houdt zich bezig met de verwijdering van afvalstoffen met als hoofddoel sturing te kunnen geven. De ARCG acht overheidsparticipatie hierbij van wezenlijk belang om bij de verwijdering van afvalstoffen niet alleen de "markt" de prioriteit hiervan te laten bepalen. De door de ARCG gewenste prioriteit in verwijderingmethoden wordt verwoord in de ladder van Lansink. De focus ligt op het terugwinnen van grondstoffen. Dit kan tot gevolg hebben dat de ARCG voor een bepaald verwijderingssysteem of -techniek kiest die (vooralsnog) duurder is maar beter past in de visie van de overheid. Op deze wijze kan de ARCG invulling geven aan de gewenste voorbeeldfunctie en haar milieudoelstellingen realiseren. De invulling hiervan wordt door een actief voorlichtingsbeleid aan een zo breed mogelijk publiek kenbaar gemaakt.

In de totale verwijderingsketen wil de ARCG opereren vanaf het moment van afgifte door ontdoeners. Dit kunnen zowel burgers, ondernemingen als overheidsbedrijven zijn. Zowel de inzameling als de eindverwijdering ziet de ARCG niet als kerntaken, maar als belangrijke (nuts)functie. Hierom zijn sturing en invloed op deze taken noodzakelijk. De invloed kan verkregen worden door strategische allianties, samenwerkingsovereenkomsten en/of PPS constructies.

Het begrip afvalstof hanteert de ARCG net zo ruim als de wettelijke definitie: "alle stoffen waarvan de houder zich - met het oog op verwijdering daarvan - ontdoet, voornemens is zich te ontdoen of zich moet ontdoen".

De ARCG zal bij de uitvoering van haar werkzaamheden milieuzorg en duurzaamheid vooropstellen, waarbij de naleving van milieuvergunningen en wettelijke regels als minimum standaard wordt gezien. Voor de continue verbetering van prestaties en reductie van emissies zal de ARCG zich inspannen. Hiertoe is een milieu- en kwaliteitssysteem geïmplementeerd en onderhouden op basis van de ISO 14001 norm.

2.2 Verslagjaar 2011 – Wat hebben we gedaan?

Bij de ARCG is in 2011 169.601 ton afval over de weegbrug gegaan; dit is 2.693 ton minder dan in 2010 en 7.529 ton minder dan begroot. De dalende tendens van aanvoer van afval zet zich verder door. Vermoedelijk door verdergaande scheiding (en daarmee hergebruik) van afval aan de bron enerzijds, en door de economische crisis anderzijds.

Door verwerking van deze stromen in de afvalscheidingsfabriek van Attero worden meer afvalstoffen daadwerkelijk hergebruikt.

Burgers en kleine bedrijven kunnen hun grof afval brengen naar het afvalbrengstation. Daar is meer dan 10.000 ton aan grofvuil, bouw- en sloopafval, KGA, houtafval, puin en ijzer aangevoerd. Een toename van ruim 1000 ton ten opzichte van 2010. Deze stromen worden zoveel mogelijk bij de bron gescheiden, waardoor hergebruik kan worden toegepast.

In 2011 is de eindafdek praktisch overgedragen aan de provincie, de formele overdracht zal in 2012 plaats vinden. De kunststofscheiding heeft volop gedraaid en het afvalwater is ingezet als proceswater bij de vergisting.

Naar aanleiding van begrotingsbesprekingen en de constatering dat in het meerjarenbeeld van de ARCG tekorten op de begroting ontstonden heeft het bestuur in 2011 besloten om de gewenste financiële middelen voor onderhoud te herijken. De kosten ervan zijn aangepast aan de feitelijke ervaringsgegevens onder het adagium 'sober maar doelmatig'. Hierdoor is een kosten-besparing doorgevoerd die het meerjarenbeeld weer in balans brengt.

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

2.3 Financien

2.3.1 Meerjarenbeeld

	rekening		begroting			
	2010	2011	2011	2012	2013	2014
lasten	22.985	23.119	22.817	22.083	22.520	22.968
baten	23.135	23.173	22.873	22.118	23.522	22.978
resultaat	150	55	56	35	2	10

2.3.2 Financieel resultaat

Het jaar 2011 sluiten we af met een positief exploitatieresultaat van ruim € 324.000. Dit is 268.000 meer dan begroot. Dit wordt veroorzaakt door de vrijval van de voorziening groot onderhoud. Wij stellen van dit positief resultaat 55.000 toe te voegen aan de algemene reserve en van de overige 269.000 een bestemmingsreserve te vormen voor onderhoud.

2.4 Vooruitblik naar 2012

In 2012 zal de formalisering van de overdracht van de stort aan de provincie plaatsvinden. In 2011 zijn, in overleg met Sozog en Sanog, de nodige initiatieven genomen die de verwerkingscontracten van het huishoudelijk afval raken. Belangrijke achtergrond hiervoor vormt de constatering dat de contractprijzen op dit moment ver af staan van marktontwikkelingen. Door overcapaciteit in verbrandingsinstallaties staan de prijzen sterk onder druk. Gelet op langjarige contracten van de ARCG zou een verandering van de structuur van Attero én instemming van gemeenten daarover, kunnen leiden tot gunstiger tarieven. Voor 2012 zullen de inspanningen voor een belangrijk deel op dit dossier zijn gericht.

2.5 Misbruik en oneigenlijk gebruik (M&O)

Een regeling is M&O-gevoelig, zodra de aanspraak op een uitkering of de verplichting om een heffing te betalen en of de hoogte van een uitkering of heffing afhankelijk is van gegevens die door een derde of door belanghebbende zelf verstrekt moeten worden (zgn. derdengegevens).

Bij misbruik is sprake van handelen in strijd met een wettelijke regeling; bij oneigenlijk gebruik is sprake van handelen in strijd met doel en strekking van regeling.

Deze M&O risico's hebben betrekking op zowel de volledigheid als de juistheid van de gegevens die derden of belanghebbende zelf verstrekken.

Bij fraude kan worden gedacht aan het moedwillig ondernemen van activiteiten om anderen te benadelen. Fraude kan zich zowel bij derden als binnen de eigen organisatie voordoen.

Grenzen aan het M&O beleid worden gevormd door o.a.:

- wettelijke bepalingen (maatschappelijke begrenzing);
- maatregelen kosten meer dan ze opleveren (economische begrenzing);
- vaktechnische beperkingen (stand van fiscale- en controletechniek, controleerbaarheid administraties).

Kernvraag is of organisaties bij de opzet en de uitvoering van regelgeving en de bijbehorende werkprocessen in voldoende mate vorm en inhoud geven aan het voorkomen en bestrijden van misbruik en oneigenlijk gebruik. Met andere woorden is er een zodanig kwaliteitsniveau dat de rechtshandhaving, de rechtszekerheid en de rechtsgelijkheid worden gewaarborgd. Kan de organisatie inzicht bieden in de wijze waarop zij er voor zorgt dat er niet ten onrechte inkomsten worden gemist en dat er niet ten onrechte uitgaven worden gedaan.

Gelet op de hierboven beschreven M&O-aspecten kent de ARCG geen regels die als M&O gevoelig worden aangemerkt. De financiële administratie wordt uitgevoerd door de Milieudienst van de gemeente Groningen. Deze organisatie kent een voldoende mate van interne controle, functiescheiding en accountantstoezicht om te waarborgen dat de uitgaven en inkomsten van de ARCG volledig zijn.

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

3. Paragrafen

3.1 Weerstandsvermogen

De paragraaf weerstandsvermogen geeft aan hoe robuust de financiële positie is. Het weerstandsvermogen is van belang in het geval zich een financiële tegenvaller voordoet, en vooral als die tegenvaller onvoorzien en dus onverwacht is. Door aandacht te schenken aan het weerstandsvermogen kan worden voorkomen dat elke financiële tegenvaller dwingt tot bezuinigen of verhogen van de tarieven. Het weerstandsvermogen kan betrekking hebben op het begrotingsjaar zelf en het kan betrekking hebben op consequenties voor meerdere jaren. Voor het beoordelen van de robuustheid van de financiële positie is inzicht nodig in de omvang en achtergronden van de risico's en de aanwezige weerstandscapaciteit.

3.1.1 Weerstandscapaciteit

De weerstandscapaciteit bestaat uit middelen waarover de organisatie beschikt om niet begrote kosten die onverwacht en substantieel zijn te dekken. De middelen die bij de ARCG tot de weerstandscapaciteit worden gerekend zijn de niet bestemde middelen in de reserves.

Algemene Reserve	x € 1.000
Saldo per 31 december 2010 conform balans	226
Voordelig saldo 2010	150
Saldo 1 januari 2011	376
Exploitatieresultaat 2011	324
Saldo per 31 december 2011 na resultaatbepaling	
Algemene Reserve	431
Reserve Groot Onderhoud	269

3.1.2 Risico's en ontwikkelingen

Er zijn op dit moment geen grote risico's meer.

3.1.3 Niveau weerstandsvermogen

Het weerstandsvermogen legt een verband tussen de gesignaleerde risico's en de aanwezige capaciteit om deze risico's op te vangen. Zoals hierboven aangegeven zijn op dit moment geen grote financiële risico's aanwezig.

3.2 Financiering

Als gevolg van hoge kosten voor eindafdek en BOM (Belasting op Milieugrondslag) was de liquiditeitspositie van de ARCG een aantal jaren geleden verslechterd. In overleg met Concern Treasury van de gemeente Groningen is toen het bestuur van de ARCG geadviseerd over de te nemen maatregelen. In de vergadering van 23 juni 2009 is het bestuur akkoord gegaan met het afsluiten van een lening van 2.700.000 euro voor 6 jaar. De rentekosten zijn in de begroting opgenomen. Door het aantrekken van de lening zijn de liquiditeitsproblemen opgelost.

3.3 Onderhoud kapitaalgoederen

In de begroting van de ARCG is de laatste jaren een post voor onderhoud gebouwen/terrein opgenomen van 130.000 euro. Tevens wordt er jaarlijks 58.000 euro toegevoegd aan de Voorziening voor groot onderhoud.

Het bestaande onderhoudsplan is recentelijk door een extern bureau (Fame Bouwmanagement) kritisch tegen het licht gehouden. Fame heeft in hun inspectie een actuele beoordeling gegeven van de bouwkundige onderdelen van de gebouwen en het terrein van de ARCG. Aan de hand van hun bevindingen is een nieuw meerjaren overzicht opgesteld voor onderhoud en vervanging aangevuld met onderhoudskosten voor technische installaties.

De kosten voor onderhoud zijn scherper aangepast aan de feitelijke ervaringscijfers onder het adagium "sober maar doelmatig". Hierdoor is een kostenbesparing doorgevoerd die het meerjarenbeeld van de ARCG begroting weer in balans brengt.

In de nieuwe situatie wordt vanaf 2012 gestopt met de jaarlijkse bijdrage voor de Voorziening groot onderhoud. De post voor onderhoud gebouwen/terrein wordt, naar aanleiding van het geactualiseerde onderhoudsplan, verhoogd naar 155.000 euro per jaar. Hiermee wordt een jaarlijkse besparing gerealiseerd van 33.000 euro. Omdat met de 155.000 euro per jaar kan worden voorzien in de voorliggende onderhoudsplanning moet de voorziening vrijvallen.

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Hierdoor wordt het resultaat eenmalig verhoogd. Om het geld te behouden voor het oorspronkelijke doel zal een bestemmingsreserve worden ingesteld.

3.4 Bedrijfsvoering

Deze paragraaf omvat op hoofdlijnen de organisatiedoelstellingen en de daarbij horende maatregelen die in 2011 zijn genomen.

De organisatiedoelstellingen en wat we daarvoor hebben gedaan zijn omschreven in hoofdstuk 2.2.

De Milieudienst van de gemeente Groningen voert de administratie voor de ARCG en levert ook alle andere ondersteunende diensten die nodig zijn voor een goede bedrijfsvoering, zoals ICT, communicatie- en juridische adviezen en ondersteuning op het gebied van P&O.

Voor P&O geldt dat wij voortdurend inzetten op terugdringen en voorkomen van ziekteverzuim. Sinds enkele jaren zijn wij begonnen met verzuimgesprekken. Het inzetbaar houden van de medewerkers en het bevorderen van mobiliteit is een belangrijk uitgangspunt. In dit kader hebben er enkele personele wisselingen plaatsgevonden op het afvalbrengrstation en in de binnendienst.

Onze zittende veiligheidsadviseur gevaarlijke afvalstoffen is in 2011 vertrokken naar elders en deze functie is weer opgevuld door een interne kandidaat voorzien van een passende opleiding.

Op kwaliteitsgebied worden de nodige interne en externe audits gehouden voor het ISO 14001 kwaliteitszorgsysteem. De KAMcoördinator van de Milieudienst verricht hierbij de reguliere werkzaamheden, te weten de regeling en bewaking van de voortgang van de audits, het documentbeheer en de opzet en rapportage van de directiebeoordelingen.

In het kader van de financiële control worden, naast de begroting en jaarrapportage, financiële kwartaaloverzichten gemaakt om daarmee de vinger goed aan de pols te houden gedurende de loop van het jaar.

3.5 Verbonden partijen

De ARCG heeft met twee van de gemeenten (Bedum en Ten Boer) een aparte overeenkomst voor de inzameling van het huisvuil. Deze taak heeft de ARCG vervolgens opgedragen aan de Milieudienst van de gemeente Groningen.

Jaarrekening 2011

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Balans per

Omschrijving	Ultimo 2011	Ultimo 2010
ACTIVA	* € 1.000	* € 1.000
Vaste activa		
Materiële vaste activa		
Gronden en terreinen	1.069	1.194
Bedrijfsgebouwen	579	708
Machines, apparaten en installaties	295	385
Overig	18	22
Vlottende activa		
Uitzettingen		
Vorderingen op openbare lichamen *	3.525	1.259
Overige vorderingen	967	927
Liquide middelen (kas, bank en giro)	561	3.024
	<u>7.014</u>	<u>7.519</u>

* verklaring zie pagina 15

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

31 december 2011

Omschrijving	Ultimo 2011	Ultimo 2010
PASSIVA	* € 1.000	* € 1.000
Vaste passiva		
<i>Eigen vermogen</i>		
Algemene reserve	376	226
Saldo van rekening	324	150
Voorzieningen	0	236
Vaste schuld		
Onderh. leningen van ov.binnl.sect.	3.415	3.536
Vlottende passiva		
Vlottende schuld		
Overige vlottende schulden	2.899	3.371
	<u>7.014</u>	<u>7.519</u>

Niet uit de balans blijvende vorderingen en verplichtingen

We zijn leaseverplichtingen aangegaan voor een bedrag van ca. 56.000 euro per jaar voor rollend materieel met een looptijd van 3 tot 7 jaar.

Totale uitgaven in boekjaar voor controlewerkzaamheden accountant

De totale kosten in 2011 zijn 22.000 euro.

WOPT

In het kader van de WOPT (Wet openbaarmaking uit publieke middelen gefinancierde topinkomens) is niets te melden.

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Totaaloverzicht exploitatie

	Rekening 2010			Begroting 2011			Rekening 2011		
	batens x € 1.000	lasten x € 1.000	saldo x € 1.000	batens x € 1.000	lasten x € 1.000	saldo x € 1.000	batens x € 1.000	lasten x € 1.000	saldo x € 1.000
Woldjerspoor	21.533	21.383	151	21.180	21.124	56	21.929	21.605	324
Afvalbrenngstation	1.148	1.148	0	1.227	1.227	0	1.031	1.031	0
Chemocar	38	38	0	41	41	0	40	40	0
KGA-depot	306	306	0	296	296	0	349	349	0
OWS-afscheider	110	110	0	129	129	0	94	94	0
TOTAAL ARCG	23.135	22.985	151	22.873	22.817	56	23.442	23.119	324

Financiering:

- Woldjerspoor: Dit bedrijfsonderdeel wordt gefinancierd door de 8 deelnemende ARCGgemeenten
- Afvalbrenngstation: De kosten van het afvalbrenngstation worden verrekend met de gemeenten Haren, Groningen, Ten Boer en Bedum obv werkelijk gebruik.
- Chemocar: De kosten voor de chemocar worden verrekend met alle deelnemende gemeenten op basis van aantal gebruikte dagen.
- KGA-depot: Deze kosten worden in eerste instantie verrekend met de gemeente Groningen (Milieudienst). Vervolgens wordt 50% van deze lasten door de Milieudienst toegerekend aan alle deelnemende gemeenten obv inwonertal. (Hiernaast worden ook de verwerkingskosten van KGA doorberekend door de Milieudienst).
- OWS-afscheider: Deze kosten komen geheel ten laste van de gemeente Groningen

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Waarderingsgrondslagen

Materiele vaste activa

De materiele vaste activa zijn gewaardeerd op aanschafwaarde. Genoemde waarden worden verminderd met jaarlijkse afschrijvingen gebaseerd op de economische levensduur.

Vorderingen

De vorderingen worden gewaardeerd op nominale waarde, rekening houdend met mogelijke oninbaarheid.

Voorzieningen

De onder dit hoofd opgenomen voorzieningen worden gevormd voor verplichtingen en risico's, die samenhangen met het bedrijfsgebeuren. De voorziening voor het groot onderhoud is gebaseerd op het onderhoudsplan. Naar aanleiding van het geactualiseerde onderhoudsplan en de gekozen sobere vorm van onderhoud aan gebouwen en terrein is besloten te stoppen met de jaarlijkse toevoeging en het saldo van de Voorziening vrij te laten vallen en toe te voegen aan een Bestemmingsreserve voor onderhoud.

Overige activa en passiva

Voor zover in het bovenstaande niet anders is aangegeven worden activa en passiva gewaardeerd op nominale waarde.

Resultaatbepaling

Het resultaat wordt bepaald als verschil tussen de opbrengstwaarde van de geleverde prestaties en de kosten en andere lasten over het jaar. De resultaten op transacties worden verantwoord in het jaar waarin zij zijn gerealiseerd, verliezen al zodra zij voorzienbaar zijn.

Omzet

Onder omzet wordt verstaan de aan derden in rekening gebrachte bedragen voor de in het verslagjaar geleverde goederen en diensten onder aftrek van kortingen en exclusief omzetbelasting.

Kosten

De kosten worden toegerekend aan het verslagjaar waarop zij betrekking hebben.

Afschrijvingen

De afschrijvingen op de materiele vaste activa worden berekend door middel van vaste percentages van de aanschafwaarde op basis van de verwachte economische levensduur.

Vergelijking met vorig jaar

De gehanteerde grondslagen van waardering en resultaatbepaling zijn ongewijzigd ten opzichte van het voorgaande jaar.

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Toelichting op de balans	<u>31.12.2011</u>	<u>31.12.2010</u>
Omschrijving	Bedrag	Bedrag
	(x € 1.000)	(x € 1.000)
Vaste activa		
Materiële vaste activa		
Gronden en terreinen	1.069	1.194
- Aanleg wegen nwbouw	628	707
- Terreininrichting nwbouw	164	183
- Terreinverharding	52	55
- Grondaankoop	154	154
- Verharding tbv kl.web	71	95
totaal	1.069	1.194
Bedrijfsgebouwen	579	708
- Bouw KGA-depot	195	240
- Vernieuwing KGA-depot	104	111
- Afvalbrenghstation	9	40
- KCA-depot afvalbrenghstation	48	54
- Kantoorgebouw nwbouw	79	118
- Aanleg vloer	10	10
- Sorteeral	39	75
- Vervanging dakbedekking	84	38
- Overkapping tbv kl.web	11	22
totaal	579	708
Machines, apparaten en installaties	295	385
- Oliescheidingsinstallatie	178	208
- Gasonttrekkingsysteem	77	121
- Afzuigsysteem KGA-depot	5	7
- Infrastructuur	35	49
totaal	295	385
Overig	18	22
- Vorkheftruck afvalbrenghstation	18	22
totaal	18	22

*Voor specificatie van de categorieën verwijzen wij naar Staat C - Bijlage I

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Omschrijving	Bedrag (x € 1.000)	Bedrag (x € 1.000)
Viottende activa		
<i>Uitzettingen</i>		
Vorderingen op openbare lichamen	3.525	1.259
- te verrekenen BTW	0	37
- gemeenten	3.525	1.222
totaal	3.525	1.259
<p>Doordat de in januari 2011 in rekening gebrachte maandvoorschotten voor de afvalverwerking door invoering van een nieuw systeem niet zijn gecrediteerd in 2011 is het saldo van de vorderingen op gemeenten aanzienlijk hoger als in 2010; zie post vooruitgefactuurde bedragen (1.503) op pagina 17.</p>		
Overige vorderingen	967	927
- Debiteuren	100	80
- vooruitbetaalde kosten serv.contr.weegbrug	0	8
- vooruitbetaalde kosten beveiliging en telefoon	0	3
- afrekening Attero door te berekenen kosten	0	4
- door te berekenen kosten md	6	2
- te verrekenen borgstelling	19	13
- nazorgkosten provincie	1	0
- afrekening Attero afvalverwerking 2011	312	491
- afrekening md aandeel kosten hout 2e abs	24	0
- subsidie RO investering groen dak	13	0
- nascheiding kunststof div.gem. 4e kw.2011	449	308
- arcg-component 4e kw.2011	0	14
- af te rekenen NVMP e-waste	37	0
- andere gemeenten en overig	6	4
totaal	967	927
Liquide middelen (kas, bank en giro)	561	3.024
- Rekening-courant IRC	561	3.024
<p>Het saldo op het dagafschrift van de IRC-rekening bij de BNG van de gemeente Groningen per 31 december 2011 bedraagt 560.570,85 euro</p>		
TOTAAL ACTIVA	7.014	7.519

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Omschrijving	Bedrag (x € 1.000)	Bedrag (x € 1.000)
Vaste passiva		
Eigen vermogen		
Algemene reserve	376	226
Het saldo van deze reserve was op 31-12-2010	226	27
toegevoegd exploitatiesaldo 2011	150	199
Saldo 31-12-2011	376	226
Saldo van rekening	324	150
het exploitatiesaldo 2011 bedraagt € 324.213,09		
Voorzieningen	0	236
Voorziening groot onderhoud saldo 2011 / 2010	236	246
toevoeging 2011/2010	58	58
af: kosten 2011 / 2010	-25	-68
af: vrijval t.g.v. exploitatie	-269	
saldo	0	236
Vaste schuld		
Onderh.leningen van ov.binnenl.sectoren	3.415	3.536
- Geldlening t.b.v. de leentewet		
Deze lening is afgesloten op 15 december 1999		
tegen 5,55% rente bij de gemeente Groningen		
met een looptijd van 17 jaar: € 1.815.000	1.815	1.815
af: aflossing t/m lopend boekjaar	-1.100	-979
restant lening	715	836
- Geldlening t.b.v. stortplan		
Deze lening is afgesloten op 1 oktober 2009		
tegen 3,49% rente bij de gemeente Groningen		
met een looptijd van 6 jaar: € 2.700.000	2.700	2.700

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Omschrijving	Bedrag (x € 1.000)	Bedrag (x € 1.000)
Vlottende passiva		
Vlottende schuld		
Overige vlottende schulden	2.899	3.371
- Te betalen btw	339	0
- Crediteuren	362	2.739
- Debiteuren (creditnota's)	83	172
- vooruitgefactureerde bedragen	1.503	0
- verrekeningen Attero	4	0
- te betalen rente leningen	28	28
- accountantskosten	22	22
- afrekening MD correctie tarief kwd	49	
- afrekening MD kga-depot	6	37
- afrekening MD ows-afscheider	2	4
- afrekening chemocar deeln.gemeentes	0	5
- afrekening abs deeln.gemeentes	13	0
- restant kosten prenazorg Stainkoeln	22	22
- nabetaling medewerkers weegbrug	0	14
- nascheiding kunststof Attero 4e kw.2011	449	308
- verwerking gft december Attero	0	11
- vergoeding NVMP gem.Haren	0	6
- detachering personeel md juli tm nov. 2011	17	0
- diversen	0	3
totaal	2.899	3.371
TOTAAL PASSIVA	7.014	7.519

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Woldjerspoor

Omschrijving	Rekening 2010 x € 1.000	Begroting 2011 x € 1.000	Rekening 2011 x € 1.000
LASTEN			
Salariskosten	148	186	164
Kapitaallasten	289	286	290
Personeel van derden	79	65	83
Energiekosten	43	58	46
Vuilverwerkingskosten	18.476	19.239	18.316
Kosten leemtetwet (lening)	53	46	46
Exploitatierente	4	32	13
Overige goederen en diensten	867	1.054	977
Voorziening groot onderhoud	58	58	58
Verrek.nascheiding kunststof	1.282	0	1.599
Onvoorzien	75	100	0
Kosten voorgaande jaren	9	0	13
Totaal lasten	21.383	21.124	21.605
BATEN			
Opbrengst vuilaanvoer	19.757	20.570	19.605
ARCG-component	94	122	65
Exploitatierente	20	0	22
Vergoed.nascheiding kunststof	1.282	0	1.599
Overige goederen en diensten	369	430	369
Diverse baten (onvoorzien)	5	58	269
Baten voorgaande jaren	6	0	0
Totaal baten	21.533	21.180	21.929
SALDO	151	56	324

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Toelichting lasten

Personeelslasten

De totale lasten voor vast personeel en extern ingehuurd zijn iets lager dan begroot. Inhuur van uitzendkrachten vindt plaats bij vacatures en/of ziekte.

Verwerkingskosten

Huishoudelijk afval	Tonnages	Gemiddelde kostprijs	Totale kosten (* € 1.000)
Begroot	140.810	117,69	16.572
Werkelijk	135.006	117,66	15.886
Bedrijfsafval			
Begroot	20.680	89,25	1.846
Werkelijk	18.870	85,00	1.604
Vetafval			
Begroot	1.240	33,30	41
Werkelijk	994	33,28	33
GFT			
Begroot	14.400	54,16	780
Werkelijk	14.731	53,86	793
Totaal			
Begroot	177.130	108,61	19.239
Werkelijk	169.601	107,99	18.316

Huishoudelijk afval: deze kosten zijn lager dan begroot door minder aanvoer. Een tendens die ook in 2009 en 2010 zichtbaar was. In 2009 en 2010 is respectievelijk 140.810 en 137.796 ton aangevoerd.

Bedrijfsafval: de kosten hiervan zijn ruim 240.000 euro lager dan begroot doordat er 1.800 ton minder is aangevoerd en het tarief 4,25 euro lager is dan begroot.

GFT: de kosten zijn iets hoger dan begroot door iets meer aanvoer.

Exploitatierente

Dit betreft de rente die over 2011 verschuldigd is voor de opgenomen fixlening van 2.7 mln. euro per 1-10-2009 (zie bijlage II Staat van opgenomen langlopende leningen) verminderd met de rente die is opgenomen in de kapitaallasten (zie bijlage I Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven).

Overige goederen en diensten

Specificatie	Rekening 2010	Begroting 2011	Rekening 2011	verschil
Omschrijving				
Afvalinzameling andere gemeenten	328	357	328	-29
Onderhoud gebouw/terrein	74	135	136	1
Huur materieel	7	6	6	0
Dienstverlening derden	46	47	42	-5
Personeelskosten	22	25	19	-6
Rechten en verzekering	14	16	18	2
Verontreinigingsheffing/waterzuivering	7	40	40	0
Voorlichting en educatie	1	10	0	-10
Externe advisering	26	50	34	-16
Verg.secr./administratiekosten	215	227	217	-10
Accountantskosten	22	22	22	0
Kantoorbenodigdheden	6	20	11	-9
Kosten automatisering	55	58	59	1
Kosten telecommunicatie	14	16	11	-5
Contributies/abonnementen	4	5	9	4
Afvalanalyses	26	20	25	5
Totaal	867	1.054	977	-77

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Het totaal voor de overige goederen en diensten is 77.000 euro lager dan begroot.
De lagere kosten worden grotendeels veroorzaakt door lagere kosten voor voorlichting, externe advisering en kantoorbenodigdheden.
De lagere kosten voor afvalinzameling andere gemeenten worden gecompenseerd door lagere baten.
Het lagere aanbod van afval leidt ook tot lagere secretariaatskosten. De vergoeding hiervoor bedraagt 1,28 euro per aangevoerde ton afval.

Verrekening nascheiding kunststoffen

Dit zijn de kosten die Attero in rekening brengt aan de ARCG voor de nascheiding van de kunststoffen.

Deze kosten worden doorbelast aan de deelnemende gemeenten (zie baten), die vervolgens het subsidie bedrag ontvangen van Nedvang, waarvan de definitieve hoogte nog niet is vastgesteld.

Er komt nog een verrekening van vermeden verwerkingskosten over 2010 en 2011 die voor de ARCG budgettair neutraal is.

Onvoorzien

Er zijn geen onvoorziene uitgaven geweest in 2011.

Kosten voorgaande jaren

Dit betreft nagekomen kosten over 2010, zoals afrekening waterzuiveringskosten.

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Toelichting baten

Opbrengst vuilaanvoer

Huishoudelijk afval	Tonnages	Gemiddelde opbrengst	Totale opbrengst (*€ 1.000)
Begroot	140.810	126,71	17.843
Werkelijk	135.006	126,95	17.140
Bedrijfsafval			
Begroot	20.680	92,16	1.906
Werkelijk	18.870	86,60	1.634
Vetafval			
Begroot	1.240	33,06	41
Werkelijk	994	33,19	33
GFT			
Begroot	14.400	54,16	780
Werkelijk	14.731	54,16	798
Totaal			
Begroot	177.130	116,13	20.570
Werkelijk	169.601	115,60	19.605

De totale opbrengst is 965.000 euro lager dan begroot als gevolg van minder aanvoer en lagere tarief voor bedrijfsafval. Door de lagere aanvoer is de totale marge op de verwerkingskosten 42.000 euro lager dan begroot.

ARCG-component

De aanvoer bij Stainkoel'n is lager dan begroot en daardoor ook de inkomsten. De ARCG-component is een post die naar verwachting in de komende jaren terug zal lopen. De ARCG ontvangt van de Stainkoel'n 2,41 euro per ton aangevoerd afval.

Exploitatierente

Dit betreft de ontvangen rente op de bankrekening door een positief saldo. In de begroting was geen rekening gehouden met inkomsten uit rente.

Overige goederen en diensten

Specificatie	Rekening 2010	Begroting 2011	Rekening 2011
Omschrijving			
Afvalinzameling andere gemeenten	328	357	328
Afvalanalyses	11	7	10
Wegingen	5	40	6
Verrekening huur kantoren	25	26	25
Totaal	369	430	369

De afwijking op afvalinzameling andere gemeenten staat ook bij de kosten en heeft geen invloed op het totaalsaldo.

Diverse baten (onvoorzien)

Dit betreft de vrijval van het saldo van de Voorziening voor groot onderhoud.

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Afvalbrenngstation

Omschrijving	Rekening 2010 x € 1.000	Begroting 2011 x € 1.000	Rekening 2011 x € 1.000
LASTEN			
Salariskosten	214	229	189
Kapitaallasten	87	83	83
Personeel van derden	90	59	90
Overige goederen en diensten	757	856	669
Totaal lasten	1.148	1.227	1.031
BATEN			
Bijdrage bedrijven	86	102	79
Kasontvangsten particulieren	115	133	102
Bijdrage deelnemende gemeentes	902	939	746
Overige inkomsten	45	53	58
Baten voorgaande jaren	0	0	46
Totaal baten	1.148	1.227	1.031
SALDO	0	0	0

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Toelichting

Lasten

Personeelslasten

De totale lasten voor vast en van extern ingehuurd personeel zijn 9.000 euro lager dan begroot. Er zijn extra uitzendkrachten ingehuurd door vacatureruimte en vervanging bij ziekte van vast personeel.

Overige goederen en diensten

Omschrijving	Rekening 2010	Begroting 2011	Rekening 2011	verschil
Verwerken restafval	283	287	259	-28
Onderhoud	23	12	49	37
Huur materieel	13	22	14	-8
Huur containers	38	14	43	29
Transport/ledigen containers	119	165	108	-57
Dienstverlening derden (hout)	92	0	51	51
Verwerken houtafval en puin	-6	60	-24	-84
Verwerken takken	34	32	28	-4
Afvoer banden	5	4	5	1
Verwerken bouw/sloopafval	147	90	150	60
Verwerken tapijt & kunststof	30	30	26	-4
Verwerken kga	53	122	53	-69
Verwerken asbest	12	8	14	6
Verwerken ijzer	-100	0	-120	-120
Verwerken web	-1	0	-1	-1
Verwerken glas	5	0	3	3
Overige kosten	11	10	9	-1
Kosten voorgaande jaren	-1	0	2	2
Totaal	757	856	669	-187

De onderhoudskosten zijn 37.000 euro hoger dan begroot. Er is extra onderhoud nodig geweest voor de kca-voorziening voor ruim 5.700 euro en vervanging platen voor 7.600 euro. Verder is er nieuwe bebording aangebracht voor 8.800 euro en is de heftruck na een ongeval op het terrein gerepareerd voor ruim 11.000 euro. Het grootste deel van de extra gemaakte kosten heeft een relatie met opmerkingen van de provincie naar aanleiding van een inspectiebezoek.

De verwerkingskosten voor hout en puin zijn 84.000 lager dan begroot. Het hout wordt afgevoerd naar Duitsland en hier krijgen we een vergoeding voor in plaats van kosten. Hier was in de begroting nog geen rekening mee gehouden.

De verwerkingskosten kga zijn lager dan begroot doordat vorig jaar in het najaar een tariefsverlaging heeft plaatsgevonden. Hiermee was geen rekening gehouden in de begroting.

De marktprijs voor ijzer is gunstig, waardoor er een opbrengst is van 120.000 euro. In de begroting was hiervoor niets opgenomen.

De dienstverlening derden betreft de inhuur van een extern bedrijf met een kraan en machinist, waarmee een betere scheiding van het afval en een betere vulling van de containers voor de afvoer van hout kan worden gerealiseerd. Hierdoor zijn weer minder transporten nodig. De transportkosten zijn daardoor lager dan begroot. Eind 2011 heeft de Milieudienst zelf een mobiele kraan aangeschaft die door de ARCG wordt gebruikt. We hoeven nu niet meer van derden in te huren en de kraan wordt door eigen mensen bediend.

In de begroting zijn de transportkosten voor bouw/sloopafval opgenomen onder de post transport/ledigen containers. Het verwerkingstarief van bouw en sloopafval is echter incl. transportkosten. Daardoor is de post verwerken bouw/sloopafval 60.000 euro hoger dan begroot en is de post transport/ledigen containers lager.

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Baten

Bijdrage bedrijven			
Omschrijving	Rekening 2010	Begroting 2011	Rekening 2011
Bedrijven	86	102	79
Kasontvangsten particulieren			
Omschrijving	Rekening 2010	Begroting 2011	Rekening 2011
Haren	61	80	59
Groningen	38	37	28
Ten Boer	3	3	2
Bedum	13	13	13
Totaal	115	133	102

Bijdrage deelnemende gemeenten			
Omschrijving	Rekening 2010	Begroting 2011	Rekening 2011
Haren	7	-3	-4
Groningen	776	820	650
Ten Boer	49	48	43
Bedum	69	75	57
Totaal	902	939	746

Haren	6,71%	7,20%	6,48%
Groningen	80,06%	79,90%	79,94%
Ten Boer	5,14%	4,72%	5,33%
Bedum	8,08%	8,18%	8,25%

De bijdrage van de deelnemende gemeentes wordt verdeeld aan de hand van het aantal bezoekers per gemeente bij het afvalbrengstation.

Deze aantallen waren in	2010	2011
Haren	2.787	2.754
Groningen	33.233	33.997
Ten Boer	2.135	2.268
Bedum	3.353	3.509

Doordat de bezoekersaantallen van de gemeentes Haren, Ten Boer en Bedum niet zo veel verschillen met de aantallen 2010 zijn de kasontvangsten van de particulieren van deze deelnemende gemeentes vrijwel gelijk aan 2010. Van de gemeente Groningen is het bezoekersaantal gestegen, maar er is door de particulieren van deze gemeente minder bouw- en sloopafval gebracht. Voor bouw- en sloopafval moet altijd worden betaald en het overige afval kan 4x gratis worden gebracht. Hierdoor zijn de kasontvangsten van de particulieren van de gemeente Groningen gedaald ten opzichte van 2010.

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Chemocar

Omschrijving	Rekening 2010 x € 1.000	Begroting 2011 x € 1.000	Rekening 2011 x € 1.000
LASTEN			
Bediening	21	23	21
Huur	14	14	15
Brandstof en ov.kosten	3	4	4
Totaal lasten	38	41	40
BATEN			
Bijdrage gemeenten:			
Bedum	4	4	4
Ten Boer	3	4	4
Leek	11	11	12
Haren	5	6	5
Grootegast	4	4	4
Marum	3	4	4
Zuidhorn	8	8	8
Totaal baten	38	41	40
SALDO	0	0	0

Toelichting

Er zijn bijna geen afwijkingen ten opzichte van de begroting en het voorgaande jaar. De bedieningskosten zijn voor inzet van personeel van NovaWork en een uitzendkracht. De ARCG huurt een chemocar van de gemeente Groningen.

De totale lasten worden verrekend met de deelnemende gemeenten op basis van het aantal gebruikte dagen.

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

KGA-depot

Omschrijving	Rekening 2010 x € 1.000	Begroting 2011 x € 1.000	Rekening 2011 x € 1.000
LASTEN			
Salariskosten	142	140	117
Kapitaallasten	68	66	68
Personeel van derden	10	12	26
Overige goederen en diensten	86	78	138
Totaal lasten	306	296	349
BATEN			
Verrekening met Milieudienst	306	296	349
Totaal baten	306	296	349
SALDO	0	0	0

Toelichting

Personeelslasten

De totale lasten van vast personeel en personeel van derden zijn iets lager dan het totale begrote bedrag hiervoor.

Overige goederen

Deze post bestaat uit de volgende componenten:

- huur materiaal	€ 21.200
- personeelskosten	€ 6.000
- regulier onderhoud	€ 77.200
- externe advisering	€ 25.200
- contributies	€ 4.500
- ledigen lekbakken	€ 2.600
- overige	€ 1.600

De totale lasten worden verrekend met de Milieudienst Groningen die vervolgens 50% hiervan doorberekend aan de deelnemende gemeentes.

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

OWS installatie

Omschrijving	Rekening 2010 x € 1.000	Begroting 2011 x € 1.000	Rekening 2011 x € 1.000
LASTEN			
Salariskosten	56	52	47
Kapitaallasten	38	37	37
Onderhoud/diversen	16	40	10
Totaal lasten	110	129	94
BATEN			
Verrekening met Milieudienst: bediening/energie	110	129	94
Totaal baten	110	129	94
SALDO	0	0	0

Toelichting

De salariskosten zijn 9.000 euro lager dan het begroot bedrag.
De kosten voor onderhoud/diversen zijn 6.000 euro lager dan begroot.
De kosten van de installatie worden in zijn geheel doorbelast aan de Milieudienst Groningen.

Overige gegevens

Aldus vastgesteld door het Algemeen Bestuur van de gemeenschappelijke regeling "Afvalbeheer Regio Centraal Groningen" in zijn vergadering van 24 maart 2011.

De voorzitter

De secretaris

Ing. J.A. Visscher

Ing. J.M. Kortbeek

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Bijlage I – Staat van geactiveerde kapitaaluitgaven

omschrijving van de kapitaal-investering	aanschaf-waarde begin dienstjaar		vermeerdering in dienstjaar		vermindering in dienstjaar		aanschaf-waarde einde dienstjaar		percentage van afschr. in dienstjaar		totaal afgesch. in dienstjaar		afsch. in dienstjaar		Rente in dienstjaar		boek-waarde begin dienstjaar		boek-waarde einde dienstjaar		kapitaal-lasten (afschr.+rente)		l.v. exploitatie:		
	dienstjaar	dienstjaar	dienstjaar	dienstjaar	dienstjaar	dienstjaar	dienstjaar	dienstjaar	dienstjaar	dienstjaar	dienstjaar	dienstjaar	dienstjaar	dienstjaar	dienstjaar	dienstjaar	dienstjaar	dienstjaar	dienstjaar	dienstjaar	dienstjaar	dienstjaar	dienstjaar	dienstjaar	dienstjaar
Bouw KGA-depot	912	0	0	0	0	0	912	5%	672	45	9	240	195	54											
Vernieuwing KCA-depot	120	0	0	0	0	0	120	6,67%	8	8	4	112	104	12											
Afzigsysteem KCA-depot	8	0	0	0	0	0	8	20%	1	2	0	7	5	2											
sub-totaal	1.040	0	0	0	0	0	1.040		681	55	13	359	304	68											kga-depot
Afvalbrengstation	308	0	0	0	0	0	308	10%	268	31	1	40	9	32											
Vorkheftruck afvalbrengstation	33	0	0	0	0	0	33	10%	12	3	1	21	18	4											
KCA-depot afvalbrengstation	63	0	0	0	0	0	63	10%	9	6	2	54	48	4											
Stapelaar tbv kl.web	11	0	0	0	0	0	11	10%	11	0	0	0	0	0											
Overkapping tbv kl.web	111	0	0	0	0	0	111	10%	89	11	1	22	11	12											
Verharding tbv kl.web	237	0	0	0	0	0	237	10%	142	24	3	95	71	27											
sub-totaal	763	0	0	0	0	0	763		531	75	8	232	157	83											afvalbrengstation
Oliescheidingsinstallatie	441	0	0	0	0	0	441	6,67%	233	30	7	208	178	37											
sub-totaal	441	0	0	0	0	0	441		233	30	7	208	178	37											ows-afscheider
Gasonttrekkingssysteem	664	0	0	0	0	0	664	6,67%	543	44	4	121	77	48											
sub-totaal	664	0	0	0	0	0	664		543	44	4	121	77	48											Woldjerspoor
Kantoorgebouw nwbouw	573	0	0	0	0	0	573	6,67%	456	38	4	117	79	42											
Vervanging dakbedekking	38	49	0	0	0	0	87	6,67%	0	3	1	38	84	4											
Aanleg wegen nwbouw	1.583	0	0	0	0	0	1.583	5%	876	79	25	707	628	104											
Terreinrichting nwbouw	377	0	0	0	0	0	377	5%	194	19	6	183	164	25											
Terreinverharding	55	0	0	0	0	0	55	5%	0	3	2	55	52	5											
Weegbrug nieuwbouw	141	0	0	0	0	0	141	10%	141	0	0	0	0	0											
Sorteerhal	360	0	0	0	0	0	360	10%	285	36	3	75	39	39											
Infrastructuur	143	0	0	0	0	0	143	10%	94	14	2	49	35	16											
Aanleg vloer	14	0	0	0	0	0	14	10%	3	1	1	11	10	2											
Grond aankoop	154	0	0	0	0	0	154		0	0	0	154	154	5											
sub-totaal	3.438	49	0	0	0	0	3.487		2.049	183	49	1.389	1.245	242											Woldjerspoor
Totalen	6.346	49	0	0	0	0	6.395		4.037	397	81	2.309	1.961	478											

Bijlage II – Staat van opgenomen langlopende leningen

Nummer	Oorsprong drag geld- lening of voorschot	Datum en no. besluit van algemeen bestuur	goed- keuring	Jaar van laatste aflossing	Rente per- cen- tage	Restant- bedrag begin diensjaar	bedrag in diensjaar op te nemen	Bedrag van de		Restantbedrag geldleningen einde diensjaar
								rente	aflossing	
15-12-1999	1.815	lening leemtwet	20-9-1998 nr. 107	2016	5,55%	836		46	121	715
1-10-2009	2.700	geldlening	23-6-2009	2015	3,49%	2.700		94	0	2.700

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Bijlage III – Aanvoergegevens per gemeente

	huisvuil	grofvuil	veegvuil	kwd/ba	marktafv	vetafval	gft	Totaal
Bedum	2.599	35					1.461	4.095
Ten Boer	1.709	1					1.080	2.790
Leek	2.508	0					1.237	3.745
Groningen	41.943	4.111	2.883	16.138	259	875	7.400	73.609
Haren	3.172	121	63				1.521	4.877
Grootevast	1.436	611					765	2.812
Marum	1.219	0					418	1.637
Zuidhorn	2.327	205					849	3.381
Afvalbrengstation		1.880						1.880
Derden				27		119		146
SOZOG	48.340	8.600		2.446				59.386
SANOG	9.186	2.057		0				11.243
Totaal	114.439	17.621	2.946	18.611	259	994	14.731	169.601

Opbrengsten vuilaanvoer per gemeente

	tonnage huis/grofv.	à € 138,76 per ton	tonnage kwd/ba	à € 86,60 per ton	tonnage vet	à € 32,83 per ton	tonnage gft	à € 54,16 per ton	Totaal bedrag
Bedum	2.634	365.494	0	0	0	0	1.461	79.128	444.622
Ten Boer	1.710	237.280	0	0	0	0	1.080	58.493	295.772
Leek	2.508	348.010	0	0	0	0	1.237	66.996	415.006
Groningen	48.937	6.790.498	16.397	1.419.980	875	28.726	7.400	400.784	8.639.989
Haren	3.356	465.679	0	0	0	0	1.521	82.377	548.056
Grootevast	2.047	284.042	0	0	0	0	765	41.432	325.474
Marum	1.219	169.148	0	0	0	0	418	22.639	191.787
Zuidhorn	2.532	351.340	0	0	0	0	849	45.982	397.322
Afvalbrengstation	1.880	260.869		0		0			260.869
Derden *			27	2.338	119	4.518			6.856
sub-totaal	66.823	9.272.359	16.424	1.422.318	994	33.244	14.731	797.831	11.525.753
	tonnage huis/grofv.	à € 115,39 per ton	tonnage kwd	a € 86,60 per ton					
SOZOG	56.940	6.570.307	2.446	211.824					6.782.130
SANOG	11.243	1.297.330	0	0					1.297.330
Totaal	135.006	17.139.996	18.870	1.634.142	994	33.244	14.731	797.831	19.605.213

* hiervoor gelden andere tarieven

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Bijlage IV – kosten vuilaanvoer

Kosten vuilaanvoer	rekening 2010			begroting 2011			rekening 2011		
	tonnage	tarief	bedrag x € 1000	tonnage	tarief	bedrag x € 1000	tonnage	tarief	bedrag x € 1000
Huishoudelijk afval									
Attero: ARCG gemeenten	60.102	118,72	7.135	61.000	120,05	7.323	59.859	120,02	7.184
Sozog/Sanog	60.127	118,72	7.138	61.420	120,05	7.373	57.526	120,02	6.904
Afvalbrengrstation	2.067	101,01	209	2.070	102,00	211	1.880	101,98	192
grofafval ARCG	5.081	101,01	513	5.180	102,00	528	5.084	101,98	518
grofafval S/S	10.419	101,01	1.052	11.140	102,00	1.136	10.657	101,98	1.087
* Huishoudelijk afval	137.796		16.048	140.810		16.572	135.006		15.886
Bedrijfsafval									
Attero: ARCG gemeenten	16.840	85,00	1.431	18.050	89,25	1.611	16.397	85,00	1.394
Sozog/Sanog	2.313	85,00	197	2.550	89,25	228	2.446	85,00	208
Derden	87	85,00	7	80	89,25	7	27	85,00	2
* Bedrijfsafval	19.240		1.635	20.680		1.846	18.870		1.604
Vetafval									
Attero: ARCG gemeenten	957	32,67	31	1.100	33,30	37	875	33,28	29
Derden	77	32,67	3	140	33,30	5	119	33,28	4
* Vetafval	1.034		34	1.240		41	994		33
GFT-afval									
Attero vergoeding	14.224	38,55	548	14.400	38,98	561	14.731	38,81	572
Attero oversl./transprt	14.224	14,77	210	14.400	15,18	219	14.731	15,05	222
* GFT-afval	14.224		758	14.400	54,16	780	14.731		793
	tonnage		bedrag	tonnage		bedrag	tonnage		bedrag
TOAAL VUILAFVOER	172.294		18.476	177.130		19.239	169.601		18.316

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Bijlage V – opbrengsten vuilaanvoer

Opbrengsten vuilaanvoer	rekening 2010			begroting 2011			rekening 2011		
	tonnage	tarief	bedrag x € 1000	tonnage	tarief	bedrag x €1000	tonnage	tarief	bedrag x € 1000
Huishoudelijk afval									
ARCG gemeenten	65.183	137,39	8.955	66.180	138,76	9.183	64.943	138,76	9.011
Sozog/Sanog	70.546	114,02	8.044	72.560	115,39	8.373	68.183	115,39	7.868
Afvalbrengrstation	2.067	137,39	284	2.070	138,76	287	1.880	138,76	261
* Totaal HHA	137.796		17.283	140.810		17.843	135.006		17.140
Bedrijfsafval									
ARCG gemeenten	16.840	87,91	1.480	18.050	92,16	1.663	16.397	86,60	1.420
Sozog/Sanog	2.313	87,91	203	2.550	92,16	235	2.446	86,60	212
Derden	87	87,91	8	80	92,16	7	27	86,60	2
* Totaal BA	19.240		1.691	20.680		1.906	18.870		1.634
Vetafval									
ARCG gemeenten	957	32,44	31	1.100	32,83	36	875	32,83	29
Derden	77	35,50	3	140	35,50	5	119	35,50	4
* Totaal Vet	1.034		34	1.240		41	994		33
GFT-afval									
ARCG gemeenten	14.224	52,66	749	14.400	54,16	780	14.731	54,16	798
* Totaal GFT	14.224		749	14.400		780	14.731		798
	tonnage		bedrag	tonnage		bedrag	tonnage		bedrag
TOTAAL VUILAANVOER	172.294		19.757	177.130		20.570	169.601		19.605

Bijlage VI - salariskosten

	jaarrekening 2010			begroting 2011			jaarrekening 2011								
	Wolffler spoor	afvalbr. station	KGA depot	OVS- afsch.	Totaal	Wolffler spoor	afvalbr. station	KGA depot	OVS- afsch.	Totaal	Wolffler spoor	afvalbr. station	KGA depot	OVS- afsch.	Totaal
overhead	35	9	44	0	88	36	9	45	0	90	38	9	47	0	94
binnendienst	88	72	87	0	247	125	101	78	0	304	101	76	54	0	231
buitendienst	25	133	11	56	225	25	119	17	52	213	25	104	16	47	192
totaal	148	214	142	56	560	186	229	140	52	607	164	189	117	47	517

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Bijlage VII – gebruik chemocar

Bedum	9	dagen	à €	456,38	= €	4.107
Ten Boer	8	dagen	à €	456,38	= €	3.651
Leek	24	dagen	à €	456,38	= €	10.953
Haren	12	dagen	à €	456,38	= €	5.477
Grootegast	9	dagen	à €	456,38	= €	4.107
Marum	8	dagen	à €	456,38	= €	3.651
Zuidhorn	18	dagen	à €	456,38	= €	8.215
totaal	88	dagen	à €	456,38	= €	40.161

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013



Ernst & Young Accountants LLP
Leonard Springerlaan 17
9727 KB Groningen
Postbus 997
9700 AZ Groningen
Tel.: +31 (0) 88 - 407 1000
Fax: +31 (0) 88 - 407 2505
www.ey.nl

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan: Gemeenschappelijke Regeling Afvalbeheer Regio Centraal Groningen

Verklaring betreffende de jaarrekening

Wij hebben de in dit verslag opgenomen jaarrekening 2011 van de Gemeenschappelijke Regeling Afvalbeheer Regio Centraal Groningen te Groningen gecontroleerd. Deze jaarrekening bestaat uit de balans per 31 december 2011 en de exploitatierekening over 2011 met de toelichtingen, waarin zijn opgenomen een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

Verantwoordelijkheid van het bestuur

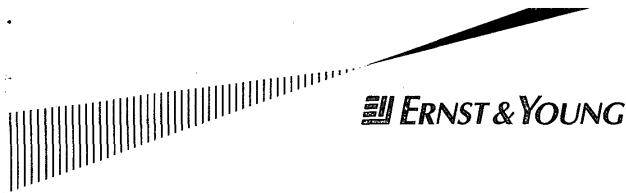
Het bestuur is verantwoordelijk voor het opmaken van de jaarrekening die het vermogen en het resultaat getrouw dient weer te geven, alsmede voor het opstellen van het jaarverslag, beide in overeenstemming met het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten en de Wet openbaarmaking uit publieke middelen gefinancierde topinkomens. Tevens is het bestuur verantwoordelijk voor de financiële rechtmatigheid van de in de jaarrekening verantwoorde baten, lasten en balansmutaties. Dit houdt in dat deze bedragen in overeenstemming dienen te zijn met de begroting en met de in de relevante wet- en regelgeving opgenomen bepalingen. Het bestuur is daarnaast verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing als het noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten.

Verantwoordelijkheid van de accountant

Onze verantwoordelijkheid is het geven van een oordeel over de jaarrekening op basis van onze controle, als bedoeld in artikel 213, tweede lid, van de Gemeentewet. Wij hebben onze controle verricht in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten, het Besluit accountantscontrole decentrale overheden en het controleprotocol dat d.d. 8 december 2011 vastgesteld is door het bestuur van de Gemeenschappelijke Regeling Afvalbeheer Regio Centraal Groningen. Dit vereist dat wij voldoen aan de voor ons geldende ethische voorschriften en dat wij onze controle zodanig plannen en uitvoeren dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang bevat.

Een controle omvat het uitvoeren van werkzaamheden ter verkrijging van controle-informatie over de bedragen en de toelichtingen in de jaarrekening. De geselecteerde werkzaamheden zijn afhankelijk van de door de accountant toegepaste oordeelsvorming, met inbegrip van het inschatten van de risico's dat de jaarrekening een afwijking van materieel belang bevat als gevolg van fraude of fouten.

Ernst & Young Accountants LLP is een limited liability partnership opgericht naar het recht van Engeland en Wales en geregistreerd bij Companies House onder registratienummer OC335594. In relatie tot Ernst & Young Accountants LLP wordt de term partner gebruikt voor een (vertegenwoordiger van een) vennoot van Ernst & Young Accountants LLP. Ernst & Young Accountants LLP is statutair gevestigd te Lambeth Palace Road 1, London SE1 7EU, Verenigd Koninkrijk, heeft haar hoofdvestiging aan Boompjes 25B, 3011 XZ Rotterdam, Nederland en is geregistreerd bij de Kamer van Koophandel Rotterdam onder nummer 24432944. Op onze werkzaamheden zijn algemene voorwaarden van toepassing, waarin een beperking van de aansprakelijkheid is opgenomen.



Bij het maken van deze risico-inschattingen neemt de accountant de interne beheersing in aanmerking die relevant is voor het opmaken van de jaarrekening en voor het getrouwe beeld daarvan, gericht op het opzetten van controlewerkzaamheden die passend zijn in de omstandigheden. Deze risico-inschattingen hebben echter niet tot doel een oordeel tot uitdrukking te brengen over de effectiviteit van de interne beheersing van de Gemeenschappelijke Regeling Afvalbeheer Regio Centraal Groningen. Een controle omvat tevens het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en van de redelijkheid van de door het bestuur van de Gemeenschappelijke Regeling Afvalbeheer Regio Centraal Groningen gemaakte schattingen, alsmede een evaluatie van het algehele beeld van de jaarrekening.

De bij onze controle toegepaste goedkeuringstolerantie bedraagt voor fouten 1% en voor onzekerheden 3% van de totale lasten, inclusief toevoegingen aan reserves. Deze goedkeuringstolerantie is d.d. 8 december 2011 vastgesteld door het bestuur van de Gemeenschappelijke Regeling Afvalbeheer Regio Centraal Groningen.

Wij zijn van mening dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is om een onderbouwing voor ons oordeel te bieden.

Oordeel betreffende de jaarrekening

Naar ons oordeel geeft de jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en samenstelling van de activa en passiva van de Gemeenschappelijke Regeling Afvalbeheer Regio Centraal Groningen per 31 december 2011 en van de baten en lasten over 2011 in overeenstemming met het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten en de Wet openbaarmaking uit publieke middelen gefinancierde topinkomens.

Voorts zijn wij van oordeel dat de in deze jaarrekening verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties rechtmatig tot stand zijn gekomen in overeenstemming met de begroting en met de van toepassing zijnde wettelijke regelingen waaronder verordeningen.

Verklaring betreffende overige bij of krachtens de wet gestelde eisen

Op grond van de wettelijke verplichting ingevolge artikel 213, lid 3, onder d, Gemeentewet melden wij dat het jaarverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, verenigbaar is met de jaarrekening.

Groningen, 6 maart 2012

Ernst & Young Accountants LLP

w.g. drs. R.H. Bouman RA

BIJLAGE



Begroting 2013

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

1. Inleiding

Voor u ligt de begroting voor het jaar 2013. Evenals voorgaande drie jaren zijn er op dit moment geen grote financiële risico's meer aanwezig. De accountant heeft in 2009 een advies uitgebracht over de omvang van de benodigde algemene reserve. In de vergadering van 14 mei 2009 heeft het bestuur besloten dit advies (deels) op te volgen. Na toevoeging van het positieve exploitatieresultaat van 2011 wordt het saldo 431.000 euro en is het maximum bereikt.

Belangrijkste wijziging in deze begroting ten opzichte van voorgaande jaren, is de daadwerkelijke terugloop van te storten tonnen op Stainkoel'n. Een terugloop overigens geheel in lijn met het beleid. Ook de tonnages van het eigen afval van ARCG-gemeenten laten ten opzichte van voorgaande jaren een dalende trend zien.

Zoals gebruikelijk is de begroting opgesteld als een programmabegroting conform de voorschriften uit het BBV (Besluit Begroting en Verantwoording). De indeling is ten opzichte van de begroting 2011 en de jaarrekening 2010 niet gewijzigd. Voor de ARCG is één programmaplan, genaamd afvalbeheer, dat het inhoudelijk deel van deze begroting vormt (hoofdstuk 2). Hier gaan we in op de belangrijkste activiteiten die we voor 2013 voorzien. De financiële paragraaf bij het programmaplan (hoofdstuk 2.3) laat het totaal van de baten en lasten zien, evenals het financiële resultaat.

De programmabegroting en – rekening kennen een aantal verplichte paragrafen, voor zover die van toepassing zijn voor de organisatie. Deze zijn:

- lokale heffingen;
- weerstandsvermogen;
- onderhoud kapitaalgoederen;
- financiering;
- bedrijfsvoering;
- verbonden partijen;
- grondbeleid.

Voor de ARCG is de paragraaf 'lokale heffingen' niet van toepassing. De Gemeenschappelijke Regeling stelt tarieven voor de deelnemende gemeenten in de begroting vast. In verband met een wijziging in de wet fido (Wet financiering decentrale overheden) is in deze begroting ook een paragraaf 'financiering' opgenomen. Bij uitzetten van eigen vermogen of aantrekken van vreemd vermogen wordt de Concern Treasury van de gemeente Groningen ingeschakeld. Als laatste is de paragraaf 'grondbeleid' niet van toepassing. De overige paragrafen worden behandeld in hoofdstuk 3.

De tariefstijging voor huishoudelijk afval is – evenals voorgaande jaren – beperkt namelijk 0,27 % voor de deelnemende gemeenten en komt op 140,05 euro per ton. Het GFT- tarief stijgt met 1,4 % van 54,49 naar 55,28 euro per ton.

De begroting sluit met een negatief saldo van 4.000 euro.

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

2. Programma: Afvalverwijdering

2.1 Wat willen we bereiken?

In het kader van het NEN-EN-ISO 14001 milieuzorgsysteem is het milieubeleid van de ARCG geformuleerd en vastgesteld door het bestuur. Het beleid is als volgt geformuleerd.
De ARCG houdt zich bezig met de verwijdering van afvalstoffen met als hoofddoel sturing te kunnen geven. De ARCG acht overheidsparticipatie hierbij van wezenlijk belang om bij de verwijdering van afvalstoffen niet alleen de "markt" de prioriteit hiervan te laten bepalen. De door de ARCG gewenste prioriteit in verwijderingmethoden wordt verwoord in de ladder van Lansink. Dit kan tot gevolg hebben dat de ARCG voor een bepaald verwijderingsysteem of -techniek kiest die (vooralsnog) duurder is maar beter past in de visie van de overheid. Op deze wijze kan de ARCG invulling geven aan de gewenste voorbeeldfunctie en haar milieudoelstellingen realiseren. De invulling hiervan wordt door een actief voorlichtingsbeleid aan een zo breed mogelijk publiek kenbaar gemaakt.

In de totale verwijderingsketen wil de ARCG opereren vanaf het moment van afgifte door ontdoeners. Dit kunnen zowel burgers, ondernemingen als overheidsbedrijven zijn. Zowel de inzameling als de eindverwijdering ziet de ARCG niet als kerntaken, maar als belangrijke (nuts)functie. Hierom zijn sturing en invloed in deze taken noodzakelijk. De invloed kan verkregen worden door strategische allianties, samenwerkingsovereenkomsten en/of PPS constructies.

Het begrip afvalstof hanteert de ARCG net zo ruim als de wettelijke definitie: "alle stoffen waarvan de houder zich - met het oog op verwijdering daarvan - ontdoet, voornemens is zich te ontdoen of zich moet ontdoen".

De ARCG zal bij de uitvoering van haar werkzaamheden milieuzorg en duurzaamheid vooropstellen, waarbij de naleving van milieuvergunningen en wettelijke regels als minimum standaard wordt gezien. Voor de continue verbetering van prestaties en reductie van emissies zal de ARCG zich inspannen. Hiertoe is een milieu- en kwaliteitssorgsysteem geïmplementeerd en onderhouden op basis van de ISO 14001 norm.

2.2 Wat gaan wij daarvoor doen?

Kunststofverpakkingen

Gemeenten in de provincie Groningen nemen deel aan de nascheiding van kunststofverpakkingen bij de verwerkingsinstallatie van Attero locatie Groningen (v/h Vagron).

Naar verwachting ontstaat, later dan verwacht, in 2012 duidelijkheid over de vergoedingen die gemeenten hiervoor zullen ontvangen, en ook over de vergoeding die Attero vraagt voor háár inspanningen.

Naar verwachting zullen aan de nascheiding deelnemende gemeenten een vergoeding ontvangen voor verrichte inspanningen (o.a. inzameling en transport). Deze afspraken lopen tot en met 2012. Naar verwachting zullen de afspraken worden voortgezet in 2013 e.v. waardoor er geen effect ontstaat op deze begroting.

In 2011 is de kunststofproductie verder gestegen naar ca. 4567 ton. Bij een deelname van 389.710 inwoners is dat 11.7 kilo per inwoner, en ca. 26-27 kg per huishouden.

Eindafdek Woldjerspoor

In 2011 is de laatste hand gelegd aan de eindafdek van Woldjerspoor. Inhoudelijk, technisch en financieel is het project afgerond binnen de daarvoor geprognosticeerde ramingen en reserveringen. Het traject van formele overdracht aan de provincie is nog gaande, maar de praktische (toekomstige) verantwoordelijkheden worden nu al door de provincie behartigd.

De formele overdracht kan naar verwachting in 2012 plaats vinden, inclusief de daarvoor benodigde juridische afspraken.

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Groot onderhoud

Het bestaande onderhoudsplan is in 2011 door een extern bureau (Fame Bouwmanagement) kritisch tegen het licht gehouden. Fame heeft in hun inspectie een actuele beoordeling gegeven van de bouwkundige onderdelen van de gebouwen en het terrein van de ARCG. Aan de hand van hun bevindingen is een nieuw meerjaren overzicht opgesteld voor onderhoud en vervanging aangevuld met onderhoudskosten voor technische installaties.

De kosten voor onderhoud zijn scherper aangepast aan de feitelijke ervaringscijfers onder het adagium "sober maar doelmatig". Hierdoor is een kostenbesparing doorgevoerd.

In de nieuwe situatie wordt vanaf 2012 gestopt met de jaarlijkse bijdrage voor de Voorziening groot onderhoud. De post voor onderhoud gebouwen/terrein wordt, naar aanleiding van het geactualiseerde onderhoudsplan, verhoogd naar 155.000 euro per jaar.

Concreet hebben in 2013 de navolgende activiteiten extra aandacht nodig:

- nascheiding kunststoffen en duidelijkheid over de financiering;
- overdracht stortplaats aan provincie;
- heroriëntatie afvalcontracten

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

2.3 Wat gaat het kosten?

Meerjarenbegroting 2011 - 2016

Afvalbeheer	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Totaal lasten	23.119	23.398	23.116	21.903	22.320	22.746
Totaal baten	23.443	23.400	23.112	21.906	22.347	22.798
Saldo	323	2	-4	3	27	52

Al eerder hebben wij gemeld dat de tarieven, na de roerige jaren met onderhandelingen en een aanzienlijke verhoging, nu een rustig beeld vertonen. Voor de verwerking van ARCG afval bij Attero lokatie Groningen is rekening gehouden met een tariefsstijging conform de afspraken. In de meerjarenbegroting is gerekend met percentages variërend van 0% tot 3% voor de verschillende kostensoorten en opbrengsten.

Tarieven voor 2013

Huishoudelijk (grijs) afval

Het tarief voor huishoudelijk afval voor de ARCG gemeenten is 140,05 euro per ton. Dit is een verhoging van ruim 0,27% ten opzichte van het tarief van 2012. Dat is minder dan voorgaand jaar.

Bedrijfsafval

Voor bedrijfsafval gaan wij in deze begroting uit van 86,60 euro per ton als opbrengst en 85 euro als kosten per ton. Het verschil is de marge die de ARCG per ton ontvangt als handlingskosten. Deze marge is voor het ARCG beperkt ten gevolge van een stevige concurrentie in de markt voor afval.

GFT

Voor GFT begroten wij een tarief van 55,28 euro per ton (inclusief transport 15,45 euro); hierbij is rekening gehouden met het verwerkingstarief conform het contract met Attero. In 2012 was het tarief totaal 54,49 euro, de stijging is daarmee 1,4 procent.

Tarievenoverzicht

	2011	2012	2013
Huishoudelijk afval	138,76	139,67	140,05
Bedrijfsafval	92,16	86,60	86,60
GFT	54,16	54,49	55,28

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

3. Paragrafen

3.1 Weerstandsvermogen

De paragraaf weerstandsvermogen geeft aan hoe robuust de financiële positie is. Weerstandsvermogen is van belang voor eventuele financiële tegenvallers en vooral als een tegenvaller onvoorzien en dus onverwacht is. Door aandacht te schenken aan het weerstandsvermogen kan worden voorkomen dat elke financiële tegenvaller dwingt tot bezuinigen of verhogen van de tarieven. Het weerstandsvermogen kan betrekking hebben op het begrotingsjaar zelf en op consequenties voor meerdere jaren. Voor het beoordelen van de robuustheid van de financiële positie is inzicht nodig in de omvang en achtergronden van de risico's en aanwezige weerstandscapaciteit.

3.1.1 Weerstandscapaciteit

De weerstandscapaciteit bestaat uit middelen waarover de organisatie beschikt om niet begrote kosten die onverwacht en substantieel zijn te dekken. De middelen die bij de ARCG tot de weerstandscapaciteit worden gerekend zijn de niet bestemde middelen in de algemene reserve.

Algemene Reserve	x € 1.000
Saldo per 31 december 2011 na resultaatbestemming	431
Prognose resultaat 2012 obv kwartaalcijfers	47
Saldo algemene reserve 31 december 2012	478
Begroot resultaat 2013	-4
Verwacht saldo algemene reserve 31 december 2012	474

Na resultaatbestemming 2010 is het gewenste maximum van 350.000 euro bereikt. Bij de rekening van 2011 is door het bestuur besloten het positief resultaat van bijna 55.000 toe te voegen aan de algemene reserve. Voorgesteld wordt het weerstandsvermogen voorlopig in tact te laten en als er in de toekomst meer duidelijkheid komt over herstructurering van de contracten dan tot eventueel bestemming van het surplus over te gaan.

3.1.2. Risico's

Er zijn geen grote risico's meer.

3.1.3 Niveau weerstandsvermogen

Het weerstandsvermogen legt een verband tussen de gesignaleerde risico's en de aanwezige capaciteit om deze risico's op te vangen. We kunnen zeggen dat er op dit moment geen grote financiële risico's aanwezig zijn.

De accountant heeft in 2009 een hernieuwd advies uitgebracht over de benodigde weerstandscapaciteit. Het bestuur heeft in de vergadering van 14 mei 2009 besloten dit advies (deels) op te volgen en jaarlijks 50.000 euro toe te voegen aan de algemene reserve tot een reserve van maximaal 350.000 euro. Het advies van de accountant was 500.000 euro op te bouwen in een periode van drie tot vijf jaar. De accountant onderkent een aantal relatief kleine risico's zoals terugloop van de aanvoer, eigen risico bij brandschade en onverwachte extra stijging van kosten. Na resultaatbestemming 2010 is het door het bestuur vastgestelde maximum reeds bereikt.

3.2 Onderhoud kapitaalgoederen

In 2011 is een nieuw meerjarenoverzicht opgesteld voor onderhoud en vervanging van gebouw, terrein en technische installaties naar aanleiding van de bevindingen van een extern bureau. Dit overzicht is aan het bestuur voorgelegd. In de nieuwe situatie is de voorziening groot onderhoud omgezet in een bestemmingsreserve en het bedrag van 269.000 euro via resultaatbepaling in de rekening van 2011 hieraan toegevoegd. In deze nieuwe situatie wordt vanaf 2012 gestopt met de jaarlijkse bijdrage voor voorziening groot onderhoud en zijn de begrote onderhoudskosten geactualiseerd en verhoogd tot 155.000 euro per jaar.

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

3.3 Financiering

3.3.1 Liquiditeit

De algemene reserve is door de kosten van de BOM en de eindafdek aanzienlijk geslonken en hiermee ook het eigen vermogen en de liquiditeit van de ARCG. Een groot deel van de middelen zit in de vaste activa met een boekwaarde begin 2012 van 2,3 miljoen euro en wordt pas in de loop der jaren liquide. Om dit op te vangen is er een lening van 2.700.000 euro afgesloten in overleg met Concern Treasury van de gemeente Groningen. In de vergadering van 23 juni 2009 is het bestuur hiermee akkoord gegaan. De rentekosten zijn in de begroting opgenomen.

3.3.2 Wet fido

De Wet fido is gewijzigd per 1 januari 2009. Een belangrijke wijziging is het vervallen van reguliere kwartaalrapportages aan de toezichhouder (provincie). De kwartaalrapportages blijven wel van belang voor het signaleren van overschrijdingen. Artikel 4, lid 2 van de Wet fido schrijft voor dat indien een openbaar lichaam voor het derde achtereenvolgende kwartaal de kasgeldlimiet overschrijdt, de toezichhouder daarvan op de hoogte stelt. Dan dienen tevens een kwartaalrapportage en een plan om binnen de kasgeldlimiet te blijven ter goedkeuring aan de provincie worden voorgelegd.

Verder is de berekening van de renterisiconorm vereenvoudigd. De nieuwe norm houdt in dat de leningen waarvoor in dat jaar het rentepercentage wordt herzien niet meer mogen bedragen dan 20% van het begrotingstotaal.

3.4 Bedrijfsvoering

Deze paragraaf omvat op hoofdlijnen de organisatiedoelstellingen en de daarbij horende maatregelen voor 2011. De organisatiedoelstellingen voor de komende jaren zijn omschreven in hoofdstuk 2.2.

De hoeveelheid te verwerken huishoudelijk afval in de scheidings- en vergistingsfabriek van de Attero is voor 2013 begroot als de werkelijkheid in 2011 minus 1,5%. Ten opzichte van begroting 2012 is dit een daling van bijna 5000 ton. De definitieve gevolgen van de recessie blijven lastig in te schatten als het gaat om afvalhoeveelheden. De vermindering is niet zodanig dat dit invloed heeft op de werkzaamheden aan de weegbrug en zal leiden tot andere openingstijden. Enkele jaren geleden zijn de openingstijden al verminderd en heeft ook het zelfstandig wegen van alle Milieudienst auto's geleid tot minder werk bij de weegbrug. Dit is in eerste instantie vertaald in minder begrote inhuur van uitzendkrachten. De werkelijkheid blijkt weerbarstiger. Bij ziekte en langdurige afwezigheid blijkt het noodzakelijk toch extra mensen in te zetten. In deze begroting is rekening gehouden met deze inzet.

De Milieudienst van de gemeente Groningen voert de administratie voor de ARCG en levert ook alle andere ondersteunende diensten die nodig zijn voor een goede bedrijfsvoering, zoals ICT, communicatie- en juridische adviezen en ondersteuning op het gebied van P&O.

Voor P&O geldt dat wij blijven inzetten op terugdringen van het ziekteverzuim. Vroegtijdige inschakeling van IZA/BZP, het voeren van verzuimgesprekken en het hanteren van het zogenaamde 'klussenbord' (tijdelijk ander werk, indien sprake is van medische beperkingen) werpen zijn vruchten af. Het inzetbaar houden van de medewerkers en het bevorderen van mobiliteit is een belangrijk uitgangspunt. In dit kader wordt veel aandacht besteed aan vorming en opleiding van de medewerkers.

Op kwaliteitsgebied worden de nodige interne en externe audits gehouden voor het ISO 14001 kwaliteitszorg-systeem. De KAMcoördinator van de Milieudienst verricht hierbij de reguliere werkzaamheden, te weten de regeling en bewaking van de voortgang van de audits, het documentbeheer en de opzet en rapportage van de directiebeoordelingen.

Een dominant thema is sinds de jaarrekening 2004 de rechtmatigheid van het handelen en dan vooral het structurele aspect en de proceskant. Met ingang van 2004 dient de accountant het handelen van de G.R. op het gebied van rechtmatigheid te toetsen. Dit is met alle jaarrekeningen vanaf 2004 gebeurd en heeft steeds geleid tot goedkeurende verklaringen voor de rechtmatigheid. We moeten scherp blijven op dit aspect en in het kader hiervan zullen wij steekproeven nemen en die ter toetsing aan de accountant voorleggen.

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Voortdurend kijken wij naar efficiënte en economisch meest gunstige inkoop van afvalverwerking. Hiertoe heeft in 2008 een Europese aanbesteding plaatsgevonden voor verwerking van bouw- en sloopafval voor de ARCG en de Milieudienst Groningen gezamenlijk.

In het kader van financiële control worden financiële kwartaaloverzichten gemaakt om daarmee de vinger goed aan de pols te houden.

3.5 Verbonden partijen

De ARCG heeft met twee van de gemeenten (Bedum en Ten Boer) een aparte overeenkomst voor de inzameling van het huisvuil. Deze taak heeft de ARCG vervolgens opgedragen aan de Milieudienst van de gemeente Groningen. Beide zijn neutraal in de begroting opgenomen.

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

4. Producten

4.1 Exploitatieoverzicht totaal

	Rekening 2011			Begroting 2012			Begroting 2013		
	batens x € 1.000	lasten x € 1.000	saldo x € 1.000	batens x € 1.000	lasten x € 1.000	saldo x € 1.000	batens x € 1.000	lasten x € 1.000	saldo x € 1.000
	WOLDJERSPOOR	21.929	21.605	323	21.832	21.830	2	21.608	21.612
AFVALBRENGSTATION	1.031	1.031	0	1.113	1.113	0	1.031	1.031	0
CHEMOCAR	40	40	0	40	40	0	36	36	0
KGA-DEPOT	349	349	0	309	309	0	340	340	0
OVS-AFSCHIEDER	94	94	0	104	104	0	97	97	0
TOTAAL ARCG	23.443	23.119	323	23.400	23.398	2	23.112	23.116	-4

Financiering:

Woldjerspoor:

Dit bedrijfs onderdeel wordt gefinancierd door de 8 deelnemende ARCG-gemeenten.

Afvalbrengstation:

De kosten van het afvalbrengstation worden verrekend met Groningen, Haren, Ten Boer en Bedum o.b.v. werkelijk gebruik.

Chemocar:

De kosten voor de chemocar worden verrekend met alle 8 deelnemende gemeenten op basis van aantal gebruikte dagen.

KGA-depot:

Deze kosten worden in eerste instantie verrekend met de gemeente Groningen (Milieudienst). Vervolgens wordt 50% van deze lasten door de Milieudienst toegerekend aan alle deelnemende gemeenten op basis van inwonertal.

OVS-afschieder:

(Hiernaast worden ook de verwerkingskosten van het KGA doorbelast door de Milieudienst). Deze kosten komen geheel ten laste van de gemeente Groningen.

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

4.2 Exploitatieoverzicht Woldjerspoor

Omschrijving	Rekening 2011 x € 1.000	Begroting 2011 x € 1.000	Begroting 2012 x € 1.000	Begroting 2013 x € 1.000
LASTEN				
Salariskosten	164	186	184	190
Kapitaallasten	290	286	285	231
Personeel van derden	83	65	60	59
Energiekosten	46	58	50	50
Vuilverwerkingskosten:	18.316	19.239	18.776	18.342
Kosten leemtewet (lening)	46	46	40	33
Voorziening groot onderhoud	58	58	58	0
Overige goederen en diensten	977	1.054	1.038	1.041
Verrek.nascheiding kunststof	1.599	0	1.282	1.599
Exploitatierente	13	32	27	36
Onvoorzien	0	100	30	30
Kosten voorgaande jaren	13	0	0	0
Totaal lasten	21.605	21.124	21.830	21.612
BATEN				
Opbrengst vuilaanvoer	19.605	20.570	20.074	19.585
ARCG-component	65	122	56	30
Exploitatierente	22	0	10	15
Vergoed.nascheiding kunststof	1.599	0	1282	1599
Overige goederen en diensten	369	430	405	374
Diverse baten (onvoorzien)	269	58	5	5
Baten voorgaande jaren	0	0	0	0
Totaal baten	21.929	21.180	21.832	21.608
SALDO	324	56	2	-4

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Toelichting Woldjerspoor

Lasten

Salarissen

De totale salariskosten voor alle onderdelen van de ARCG zijn verhoogd met de gemeentelijk index van 2,7 %. In 2011 was er sprake van vacatureruimte. Dit is toen deels ingevuld met personeel van derden. Ten opzichte van de begroting 2012 stijgen de kosten door de bijstelling licht.

Kapitaallasten

De kapitaallasten bestaan uit afschrijving en toegerekende rente op basis van de te betalen rente voor de afgesloten lening tegen 3,49%.

Personeel van derden

Begroting conform voorgaande jaren. De kosten in de jaarrekening 2011 zijn hoger dan in de begroting 2013 omdat in 2011 vacatureruimte van vast personeel is opgevuld met inhuur van derden.

Energiekosten

De energiekosten zijn gelijk aan de begrote kosten in 2012 op grond van jaarcijfers 2011.

Vuilverwerkingskosten

De werkelijke aanvoer in 2011 was lager dan de jaren daarvoor. In deze begroting is rekening gehouden met een lagere aanvoer als in 2011. Door de lagere aanvoer zijn de kosten ten opzichte van de begroting 2012 lager.

Kosten leemtewet

Dit betreft de rente van de lening die is opgenomen om het nazorgfonds van de provincie te financieren. De rentekosten worden in de loop der jaren steeds minder door de annuïtaire leningsvorm.

Voorziening groot onderhoud

De jaarlijkse toevoeging aan de voorziening is vervallen en hiervoor in de plaats zijn de onderhoudskosten verhoogd met 25.000 euro.

Overige goederen en diensten

Specificatie

Omschrijving	Rekening 2011	Begroting 2011	Begroting 2012	Begroting 2013
Afvalinzameling gemeenten	328	357	357	328
Onderhoud gebouw/terrein	136	135	130	155
Huur materieel	6	6	7	7
Dienstverlening derden	42	47	47	47
Personeelskosten	19	25	25	25
Rechten en verzekering	18	16	16	18
Zuiveringskosten afvalwater	40	40	40	40
Voorlichting en educatie	0	10	10	15
Externe advisering	34	50	35	40
Verg.secr./administratiekosten	217	227	224	221
Accountantskosten	22	22	22	22
Kantoorbenodigdheden	11	20	20	15
Kosten automatisering	59	58	58	58
Kosten telecommunicatie	11	16	16	14
Contributies/abonnementen	9	5	5	10
Afvalanalyses	25	20	26	26
Totaal	977	1.054	1.038	1.041

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Exploitatierente

Het bedrag van de exploitatierente bestaat uit de te betalen rente voor de afgesloten lening van 2.700.000 euro minus de rente die is meegenomen in de kapitaallasten.

Onvoorzien

Dit bedrag is gelijk aan de begroting 2012 i.v.m. afronding van de eindafdek Woldjerspoor.

Baten

Opbrengst vuilaanvoer

De opbrengsten begroten we lager dan in 2012 als gevolg van minder aanvoer.

ARCG-component

In de begroting 2011 gingen we uit van eenzelfde verwachte aanvoer op Stainkoel'n II als bij de begroting van 2009 en 2010 (50.000 ton). In de jaarrekening 2010 is al vermeld dat de aanvoer bij Stainkoel'n was terug gelopen en de komende jaren nog verder zou dalen. In 2012 is dit bedrag neerwaarts bijgesteld, waarbij is uitgegaan van 23.000 ton à 2,44 euro per ton. In de begroting 2013 is 30.000 euro begroot.

Overige goederen en diensten

Specificatie

Omschrijving	Rekening 2011	Begroting 2011	Begroting 2012	Begroting 2013
Afvalinzameling gemeenten	328	357	357	328
Afvalanalyses	10	7	11	11
Wegingen	6	40	10	8
Verrekening huur kantoren	25	26	27	27
Totaal	369	430	405	374

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

4.3 Exploitatieoverzicht Afvalbrenngstation

Omschrijving	Rekening 2011 x € 1.000	Begroting 2011 x € 1.000	Begroting 2012 x € 1.000	Begroting 2013 x € 1.000
LASTEN				
Salariskosten	189	229	218	224
Kapitaallasten	83	83	61	39
Personeel van derden	90	59	66	66
Overige goederen en diensten	669	856	768	701
Totaal lasten	1.031	1.227	1.113	1.031
BATEN				
Bijdrage bedrijven	79	102	92	82
Kasontvangsten particulieren	102	133	114	103
Bijdrage deelnemende gemeentes	746	939	852	788
Overige inkomsten	58	53	55	58
Baten voorgaande jaren	46	0	0	0
Totaal baten	1.031	1.227	1.113	1.031
SALDO	0	0	0	0

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Toelichting afvalbrenngstation

Lasten

Salarissen

De totale kosten voor vast personeel en inhuur van derden zijn geïndexeerd. De inzet is iets gestegen ten opzichte van de begroting 2012.

Kapitaallasten

Deze bestaan uit de afschrijving en de toegerekende rente.

Overige goederen en diensten

Specificatie

Omschrijving	Rekening 2011	Begroting 2011	Begroting 2012	Begroting 2013
Verwerkingskosten restafval	259	287	289	259
Onderhoud	49	12	20	35
Huur materieel	14	22	14	14
Huur containers	43	14	40	44
Transport/ledigen containers	108	165	120	120
Dienstverlening derden (hout)	51	0	72	25
Verwerken takken	28	32	35	30
Verwerken houtafval en puin	-24	60	-20	-24
Verwerking tapijt & kunststof	26	30	30	30
Afvoer banden	5	4	5	5
Verwerken bouw/sloopafval	150	90	140	140
Verwerken klein gevaarlijk afval (kga)	53	122	53	53
Verwerken ijzer	-120	0	-50	-50
Verwerken wit- en bruingoed (web)	-1	0	0	0
Verwerken glas	3	0	0	0
Verwerken asbest	14	8	10	10
Overige kosten	9	10	10	10
Kosten voorgaande jaren	2	0	0	0
Totaal	669	856	768	701

Er is sprake van een aantal mutaties ten opzichte van de begroting 2012. Hierbij zijn de jaarcijfers 2011 leidend geweest.

Conform begroting 2012 is rekening gehouden met een kleine opbrengst voor ijzer en verwerken van houtafval en puin. De hiermee samenhangende kosten voor containers zijn ook bijgesteld. Tegenwoordig doet de Milieudienst van de gemeente zelf het transport en levert de containers. De prijzen bij de eindverwerkers (bouw- en sloopafval, houtafval en puin) zijn hierdoor lager.

De verwerkingskosten kga zijn gedaald doordat de verwerkingskosten zijn gedaald door aangepaste tarieven.

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Baten

Bijdrage bedrijven

Omschrijving	Rekening 2011	Begroting 2011	Begroting 2012	Begroting 2013
Bedrijven	79	102	92	82

Kasontvangsten particulieren

Omschrijving	Rekening 2011	Begroting 2011	Begroting 2012	Begroting 2013
Haren	59	80	60	60
Groningen	28	37	38	28
Ten Boer	2	3	3	2
Bedum	13	13	13	13
Totaal	102	133	114	103

Bijdrage deelnemende gemeenten

Omschrijving	Rekening 2011	Begroting 2011	Begroting 2012	Begroting 2013
Haren	-4	-3	5	-2
Groningen	650	820	735	684
Ten Boer	43	48	47	45
Bedum	57	75	65	60
Totaal	746	939	852	788

Haren	6,48%	7,20%	6,71%	6,48%
Groningen	79,94%	79,90%	80,06%	79,94%
Ten Boer	5,33%	4,72%	5,14%	5,33%
Bedum	8,25%	8,18%	8,08%	8,25%

De kosten worden verminderd met de inkomsten van bedrijven en vervolgens verdeeld op basis van het werkelijk gebruik (aantal bezoekers per gemeente).

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

4.4 Exploitatieoverzicht Chemocar

Omschrijving	Rekening 2011 x € 1.000	Begroting 2011 x € 1.000	Begroting 2012 x € 1.000	Begroting 2013 x € 1.000
LASTEN				
Bediening	21	23	22	16
Huur/Lease	15	14	14	14
Brandstof en ov.materiaal	4	4	4	5
Totaal lasten	40	41	40	36
BATEN				
Bijdrage gemeenten:				
Bedum	4	4	4	4
Ten Boer	4	4	4	4
Leek	12	11	11	6
Haren	5	6	5	5
Grootegast	4	4	4	4
Marum	4	4	4	4
Zuidhorn	8	8	8	8
Totaal baten	40	41	40	36
SALDO	0	0	0	0

Toelichting

De kosten zijn iets lager dan de werkelijke kosten in 2011 en de vbegrotingen van voorgaande jaren door minder deelname door gemeente Leek. Hierdoor zijn ook de totale opbrengsten lager.

Bediening

Dit zijn de kosten voor inzet van personeel derden.

Huur

De ARCG huurt een chemocar van de Milieudienst Groningen.

Baten

De totale lasten worden verrekend met de deelnemende gemeenten op basis van werkelijk gebruik (zie bijlage VIII).

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

4.5 Exploitatieoverzicht KGA-depot

Omschrijving	Rekening 2011 x € 1.000	Begroting 2011 x € 1.000	Begroting 2012 x € 1.000	Begroting 2013 x € 1.000
LASTEN				
Salariskosten	117	140	152	159
Kapitaallasten	68	66	67	70
Personeel van derden	26	12	0	0
Overige goederen en diensten	138	78	90	112
Totaal lasten	349	296	309	340
BATEN				
Verrekening met Milieudienst	349	296	309	340
Totaal baten	349	296	309	340
SALDO	0	0	0	0

Toelichting

De totale lasten worden verrekend met de Milieudienst Groningen die vervolgens 50% van de lasten doorberekent aan de deelnemende gemeenten.

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

4.6 Exploitatieoverzicht Olie/water/slib-installatie

Omschrijving	Rekening 2011 x € 1.000	Begroting 2011 x € 1.000	Begroting 2012 x € 1.000	Begroting 2013 x € 1.000
LASTEN				
Salariskosten	47	52	44	44
Kapitaallasten	37	37	35	34
Onderhoud/diversen	10	40	25	18
Totaal lasten	94	129	104	97
BATEN				
Verrekening met Milieudienst: bediening/energie	94	129	104	97
Totaal baten	94	129	104	97
SALDO	0	0	0	0

De kosten van deze installatie zijn geheel voor rekening van de Milieudienst Groningen. De salariskosten zijn gelijk aan de begroting 2012.

Raadsvorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

S. Bijlagen

Bijlage I – Staat van kapitaaluitgaven

omschrijving van de kapitaal-investering	vorig dienstjaar				topend dienstjaar				percen- tage van afschr.	afschr. in het dienstjaar	rente in het dienstjaar	boek- waarde begin dienstjaar	boek- waarde einde dienstjaar	kapitaal- lasten (=afschr.+ rente)
	aanschaf- waarde begin dienstjaar	vermeer- dering in dienstjaar	verminde- ring in dienstjaar	aanschaf- waarde einde dienstjaar	aanschaf- waarde begin dienstjaar	vermeer- dering in dienstjaar	verminde- ring in dienstjaar	aanschaf- waarde einde dienstjaar						
Bouw KGA-depot	912			912	5%	46	5	150	104	51				
Vernieuwing KGA-depot	120			120	6,67%	8	3	95	87	11				
Afzuigsysteem KCA- depot	8			8	20%	2	0	3	2	2				
Dakbedekking KCA-depot	0	20		20	6,67%	1	1	19	18	2				
Gasbusinstallaties	0	32		32	6,67%	2	1	32	30	3				
Gevelbeplating	0	0	16	16	6,67%	1	0	0	15	1				
sub-totaal	1.040	52	0	1.092		59	10	299	256	70				
Afvalbrengstation	308			308	10%	0	0	0	0	0				
KCA-depot afvalbrengstation	63			63	10%	6	1	42	36	8				
Vorkheftruck	33			33	10%	3	1	15	12	4				
Stapelraam	11			11	10%	1	0	0	0	0				
Overkapping	111			111	10%	0	0	0	0	0				
Verharding	237			237	10%	24	2	48	24	25				
Stootbaiken afvalbrengst.	0	12		12	10%	1	1	11	10	2				
Keet afvalbrengstation	0		10	10	10%	0	0	0	10	1				
sub-totaal	763	12	0	775		35	4	116	91	39				
Oliescheidingsinstallatie	441			441	6,67%	29	5	149	120	34				
sub-totaal	441	0	0	441		29	5	149	120	34				
Gasonttrekkingsstelsel	664			664	6,67%	32	1	32	0	33				
sub-totaal	664	0	0	664		32	1	32	0	33				
Kantoorgebouw nwbouw	573			573	6,67%	38	1	41	2	40				
Kantoorgeb. dakbedekking	87			87	6,67%	6	3	79	73	9				
Aanleg wegen nwbouw	1.563			1.563	5%	79	19	548	469	98				
sub-totaal	377			377	5%	19	5	145	126	24				
Terreinrichting nwbouw	55			55	5%	3	2	49	46	4				
Terreinverharding	141			141	10%	0	0	0	0	0				
Wleegbrug nieuwbouw	0	8		8	10%	1	0	8	7	1				
Dek weegbrug	360			360	10%	0	0	0	0	0				
Sorteermaal	143			143	10%	14	1	20	5	15				
Infrastructuur	14			14	10%	5	1	8	7	2				
Aanleg vloer	154			154		0	0	154	154	5				
Grondaankoop	3.487	8	0	3.135		161	37	1.052	891	198				
sub-totaal	6.395	72	0	6.107		317	58	1.649	1.358	373				
Totalen						4.815								

Bijlage II - Leningenoverzicht

omschrijving	Oorspr. be- drag geld- lening of voorschot	Datum en no. besluit algemeen bestuur	Datum en no. besluit goed- keuring	O S of R	Jaar van laatste aflossing	Rente per- cen- tage	Restant- bedrag dienstjaar begin	bedrag in dienstjaar op te nemen	Bedrag van de		Restantbedrag geldleningen einde dienstjaar
									rente	af- lossing	
lening leentewet	1.815	1999	20-9-1999 nr. 107	S	2016	5,55%	587	33	135	452	
Geldlening	2.700	2009	23-6-2009		2015	3,49%	2.700	94	0	2700	

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Bijlage III - Aanvoer

	huisvuil	grofvuil	veegvuil	kwd/ba	marktafv	vetafval	gft		Totaal
Bedum	2.560	30					1.440		4.030
Ten Boer	1.680						1.060		2.740
Leek	2.470						1.220		3.690
Groningen	41.320	4.050	2.840	15.890	250	860	7.290		72.500
Haren	3.120	120	60				1.500		4.800
Grootegast	1.410	600					760		2.770
Marum	1.200	0					410		1.610
Zuidhorn	2.300	200					830		3.330
Derden				30		120			150
Afvalbrenngstation		1.850							1.850
SOZOG	47.620	8.470		2.410					58.500
SANOG	9.050	2.030		0					11.080
Totaal	112.730	17.350	2.900	18.330	250	980	14.510		167.050

Opbrengsten vuilaanvoer per gemeente

	tonnage	à € 140,05	tonnage	à € 86,60	tonnage	à € 34,48	tonnage	à € 55,28	Totaal bedrag
	huis/grof.v.	per ton	kwd/ba	per ton	vet	per ton	gft	per ton	
Bedum	2.590	362.730	0	0	0		1.440	79.604	442.334
Ten Boer	1.680	235.284	0	0	0		1.060	58.598	293.882
Haren	3.300	462.165	0	0	0		1.500	82.921	545.086
Groningen	48.210	6.751.811	16.140	1.397.724	860	29.655	7.290	402.997	8.582.187
Afvalbrenngstation	1.850	259.093							259.093
Leek	2.470	345.924	0	0	0		1.220	67.443	413.366
Grootegast	2.010	281.501	0	0	0		760	42.013	323.515
Marum	1.200	168.060	0	0	0		410	22.665	190.725
Zuidhorn	2.500	350.125	0	0	0		830	45.883	396.008
Derden			30	2.598	120	4.260			6.858
sub-totaal	65.810	9.216.691	16.170	1.400.321	980	33.915	14.510	802.125	11.453.052
	tonnage	à € 117,96	tonnage	à € 86,60					
	huis/grof.v.	per ton	kwd	per ton					
SOZOG	56.090	6.616.376	2.410	208.706					6.825.082
SANOG	11.080	1.306.997	0	0					1.306.997
Totaal	132.980	17.140.064	18.580	1.609.027	980	33.915	14.510	802.125	19.585.131

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Bijlage IV – Kosten aanvoer

	rekening 2011			begroting 2011			begroting 2012			begroting 2013		
	tonnage	tarief	bedrag x € 1.000	tonnage	tarief	bedrag x € 1.000	tonnage	tarief	bedrag x € 1.000	tonnage	tarief	bedrag x € 1.000
Huishoudelijk afval												
Vagron: ARCG gemeenten	59.859	120,02	7.184	61.000	120,05	7.323	60.100	120,84	7.262	58.960	122,20	7.205
Sozog/Sanog	57.526	120,02	6.904	61.420	120,05	7.373	60.130	120,84	7.266	56.670	122,20	6.925
Afvalbrengstat.	1.880	101,98	192	2.070	102,00	211	2.070	102,59	212	1.850	103,59	192
grofafval ARCG	5.084	101,98	518	5.180	102,00	528	5.080	102,59	521	5.000	103,59	518
grofafval S/S	10.657	101,98	1.087	11.140	102,00	1.136	10.420	102,59	1.069	10.500	103,59	1.088
* Huishoudelijk afval	135.006		15.886	140.810		16.572	137.800		16.331	132.980		15.927
Bedrijfsafval												
Vagron: ARCG gemeenten	16.397	85,00	1.394	18.050	89,25	1.611	16.840	85,00	1.431	16.140	85,00	1.372
Sozog/Sanog	2.446	85,00	208	2.550	89,25	228	2.310	85,00	196	2.410	85,00	205
Derden	27	85,00	2	80	89,25	7	90	85,00	8	30	85,00	3
* Bedrijfsafval	18.870		1.604	20.680		1.846	19.240		1.635	18.580		1.579
Vetafval												
Vagron: ARCG gemeenten	875	33,28	29	1.100	33,30	37	960	33,67	32	860	34,31	30
Derden	119	33,28	4	140	33,30	5	70	33,67	2	120	34,31	4
* Vetafval	994		33	1.240		41	1.030		35	980		34
GFT-afval												
Attero vergoeding	14.731	38,81	572	14.400	38,98	561	14.220	39,26	558	14.510	39,83	578
Vagron oversl./transprt	14.731	15,05	222	14.400	15,18	219	14.220	15,23	217	14.510	15,45	224
* GFT-afval	14.731	53,86	793	14.400	54,16	780	14.220	54,49	775	14.510	55,28	802
TOTAAL VUILAFVOER	169.601		18.316	177.130		19.239	172.290		18.776	167.050		18.342

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Bijlage V – opbrengsten aanvoer

	rekening 2011			begroting 2011			begroting 2012			begroting 2013		
	tonnage	tarief	bedrag x € 1.000	tonnage	tarief	bedrag x € 1.000	tonnage	tarief	bedrag x € 1.000	tonnage	tarief	bedrag x € 1.000
Huishoudelijk afval												
ARCG gemeenten	64.943	138,76	9.011	66.180	138,76	9.183	65.180	139,67	9.104	63.960	140,05	8.958
Sozog/Sanog	68.183	115,39	7.868	72.560	115,39	8.373	70.550	116,30	8.205	67.170	117,96	7.923
Afvalbrengstation	1.880	138,76	261	2.070	138,76	287	2.070	139,67	289	1.850	140,05	259
* Totaal HHA	135.006		17.140	140.810		17.843	137.800		17.598	132.980		17.140
Bedrijfsafval												
ARCG gemeenten	16.397	86,60	1.420	18.050	92,16	1.663	16.840	86,60	1.458	16.140	86,60	1.398
Sozog/Sanog	2.446	86,60	212	2.550	92,16	235	2.310	86,60	200	2.410	86,60	209
Derden	27	86,60	2	80	92,16	7	90	86,60	8	30	86,60	3
* Totaal BA	18.870		1.634	20.680		1.906	19.240		1.666	18.580		1.609
Vetafval												
ARCG gemeenten	875	32,83	29	1.100	32,83	36	960	33,84	32	860	34,48	30
Derden	119	35,50	4	140	35,50	5	70	35,50	2	120	35,50	4
* Totaal Vet	994		33	1.240		41	1.030		35	980		34
GFT-afval												
ARCG gemeenten	14.731	54,16	798	14.400	54,16	780	14.220	54,49	775	14.510	55,28	802
* Totaal GFT	14.731		798	14.400		780	14.220		775	14.510		802
	tonnage		bedrag	tonnage		bedrag	tonnage		bedrag	tonnage		bedrag
TOTAAL VUILAANVOER	169.601		19.605	177.130		20.570	172.290		20.074	167.050		19.585

Bijlage VI - Salariskosten

	jaarrekening 2011				begroting 2011				begroting 2012					
	afvalbr station		KGA- OWS- depot afsch.		afvalbr station		KGA- OWS- depot afsch.		afvalbr station		KGA- OWS- depot afsch.			
	Woldjer spoor	Totaal	Woldjer spoor	Totaal	Woldjer spoor	Totaal	Woldjer spoor	Totaal	Woldjer spoor	Totaal	Woldjer spoor	Totaal		
overhead	38	94	9	94	36	9	45	0	90	37	9	46	0	92
binnendienst	101	231	76	231	125	101	78	0	304	123	99	91	0	313
buitendienst	25	192	104	192	25	119	17	52	213	24	110	15	44	193
totaal	164	517	189	517	186	229	140	52	607	184	218	152	44	598

	begroting 2013			
	afvalbr station		KGA- OWS- depot afsch.	
	Woldjer spoor	Totaal	Woldjer spoor	Totaal
overhead	39	98	10	98
binnendienst	127	325	103	325
buitendienst	24	194	111	194
totaal	190	617	224	617

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Bijlage VII – Chemocar specificatie

Bedum	9 dagen	à € 456,90	= €	4.112
Ten Boer	8 dagen	à € 456,90	= €	3.655
Leek	14 dagen	à € 456,90	= €	6.397
Haren	12 dagen	à € 456,90	= €	5.483
Grootevast	9 dagen	à € 456,90	= €	4.112
Marum	8 dagen	à € 456,90	= €	3.655
Zuidhorn	18 dagen	à € 456,90	= €	8.224
totaal	88 dagen	à € 447,95	= €	35.638

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Bijlage VIII - meerjarenbegroting

Jaargang		2013	2014	2015	2016
categorie	Omschrijving	x € 1.000	x € 1.000	x € 1.000	x € 1.000
410	Salariskosten personeel	617	617	617	617
420	Kapitaallasten	373	350	350	350
430	Personeel van derden	141	143	144	145
431	Energiekosten	50	52	53	55
434	Vuilverwerkingskosten	18.342	18.709	19.083	19.465
434	Ov.goederen en diensten	1.964	2.003	2.043	2.084
460	Reserveringen	0	0	0	0
	Onvoorzien	30	30	30	30
	Exploitatie-resultaat	-4	3	27	52
	Totale lasten	21.513	21.906	22.347	22.798
834	ov.goederen en diensten:				
	t.b.v. diversen	1.928	1.986	2.045	2.107
	t.b.v. vuilaanvoer				
	van gemeenten	11.187	11.355	11.525	11.698
	van derden	7	7	7	7
	van afvalbrenngstation	259	263	267	271
	Sozog/Sanog	8.132	8.295	8.502	8.715
	Totale baten	21.513	21.906	22.347	22.798
	Vuilaanvoer tonnages				
	gemeenten	97.320	97.320	97.320	97.320
	derden	150	150	150	150
	Sozog/Sanog	69.580	69.580	69.580	69.580
	Totaal	167.050	167.050	167.050	167.050

Raadsvoorstel - ARCG jaarrapport 2011 en begroting 2013

Bijlage IX - Vereveningsbijdrage

In de vergadering van het algemeen bestuur van 31 januari 1991 is een vereveningsheffing vastgesteld. Op grond van deze regeling zijn op de balans bedragen verantwoord als te ontvangen en te betalen overeenkomstig het besluit.

Bijdrage in het vereveningsfonds:

Groningen	6.069
Haren	721
Bedum	21
Ten Boer	61
Totaal	<u>6.872</u>

Bijdrage uit het vereveningsfonds:

Leek	981
Grootegast	2.742
Marum	2.178
Zuidhorn	971
Totaal	<u>6.872</u>

Raadsvoorstel - Intrekking Nota Parkeernormen 2008

Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering ..
Raadscommissie Beheer & Verkeer
Datum raadscommissie ..
Publiciteit Persbericht PB
Bijlagen

Registratienr. RO 12.3110501
Datum B&W besluit 12-06-2012
Portefeuillehouder Dekker
Steller Nienke de Jong
Telefoon 367 81 11
E-mail Niejon1r@groningen.nl

Onderwerp

Intrekking "Nota Parkeernormen 2008"

Concept raadsbesluit

De raad besluit de "Nota Parkeernormen 2008", vastgesteld bij raadsbesluit van 23 april 2008, in te trekken op de dag dat de nieuwe "Beleidsregels Parkeernormen 2012" in werking treden.

Aanwijzingen: status, deadline, visietrommel

Afgehandeld en naar archief

Paraaf

Datum

Classificatienr.

Raadsvoorstel - Intrekking Nota Parkeernormen 2008

2

Publiekssamenvatting

Op 20 april 2012 zijn de Beleidsregels Parkeernormen 2012 in werking getreden. Na inwerkingtreding bleek dat de oude parkeernormennota uit 2008 nog ingetrokken moest worden. Bij deze besluit de raad over het intrekken van de oude parkeernormennota.

Ook bleek er een procedurele weeffout te zitten in het Stappenplan van de Beleidsregels Parkeernormen 2012 versie april 2012. Het college van B&W heeft de wijzigingsbevoegdheid om hiervoor benodigde wijzigingen in de Beleidsregels Parkeernormen 2012 vast te stellen. Bij deze wordt de raad geïnformeerd over de wijziging die het college van B&W heeft doorgevoerd.

Voorgesteld besluit

De raad besluit de "Nota Parkeernormen 2008", vastgesteld bij raadsbesluit van 23 april 2008, in te trekken op de dag dat de nieuwe "Beleidsregels Parkeernormen 2012" in werking zijn getreden.

Inleiding

Parkeernormen worden gebruikt om vast te stellen hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn bij een nieuw bouwinitiatief.

De Beleidsregels Parkeernormen 2012 is het document dat de bepaling van de parkeerbehoefte en van de procedures die horen bij het omgaan met deze parkeerbehoefte helder en transparant maken. Zo is het voor burgers, bedrijven, ontwikkelaars én (bouwplan toetsende) collega's duidelijk op welke manieren de parkeernormen gebruikt moeten worden bij het behandelen van een bouwplan en wat de achterliggende gedachte is bij het toepassen van de parkeernormen.

Op 20 april 2012 zijn de Beleidsregels Parkeernormen 2012 in werking getreden.

Na inwerking treding bleek:

1. dat de oude parkeernormennota uit 2008 nog ingetrokken moest worden en
2. dat er een procedurele weeffout zit in het Stappenplan van de Beleidsregels Parkeernormen 2012 versie april 2012.

Ad 1.

Bij deze besluit de raad over het intrekken van de oude parkeernormennota van 2008.

Ad. 2.

Bij deze wordt de raad geïnformeerd over de hiervoor benodigde wijzigingen in de Beleidsregels Parkeernormen 2012 (wijzigingsbevoegdheid van het college):

De mogelijkheden om de parkeerbehoefte op te lossen in de openbare ruimte – gebaseerd op de Bouwverordening gemeente Groningen Artikel 2.5.30 lid 4b – waren opgenomen in de paragraaf over de Brede Belangenafweging, terwijl deze paragraaf verder volledig gebaseerd is op de Bouwverordening gemeente Groningen

Lid a. bevat afwegingscriteria buiten het verkeerskundig domein, terwijl lid b. zich beperkt tot enkel verkeerskundige overwegingen.

Doordat de verkeerskundige afweging tussen de niet-verkeerskundige overwegingen stond, creëerden we de onwenselijke mogelijkheid om vanuit enkel verkeerskundige afwegingen tegen te kunnen houden dat besluiten überhaupt aan het college voorgelegd werden.

In Stap 5. van het Stappenplan worden alle alternatieve parkeermogelijkheden verkend en daaronder vallen logischerwijs ook de mogelijkheden in de openbare ruimte.

Daarom verplaatst uw college de mogelijkheden om de parkeerbehoefte op te lossen in de openbare ruimte in bijgevoegde Beleidsregels van de Brede Belangenafweging (blz. 33) naar Stap 5. van het Stappenplan (blz. 31 en 32).

Raadsvoorstel - Intrekking Nota Parkeemormen 2008

3

De afspraak dat er alleen bestuurlijke bevoegdheid is om besluiten te nemen over parkeren in de openbare ruimte blijft in stand.

Beoogd resultaat

N.v.t.

Kader

N.v.t.

Argumenten/afwegingen

N.v.t.

Maatschappelijk draagvlak/participatie

N.v.t.

Financiële consequenties

N.v.t.

Realisering en evaluatie

N.v.t.

Raadsvoorstel - Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen

Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering 18-07-2012
Raadscommissie F & V
Datum raadscommissie 4-07-2012
Publiciteit Persbericht PB
Bijlagen 1

Registratienr. RO 11.2791825
Datum B&W besluit 19-06-2012
Portefeuillehouder Wethouder K. Dekker
Steller sjoerd.spoormans
Telefoon 367 81 01
E-mail sjoerd.spoormans@groningen.nl

Onderwerp

Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de "Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen" vast te stellen;
- II. dit besluit bekend te maken door plaatsing in het elektronische gemeenteblad;
- III. de "Nadeelcompensatieverordening Damsterdiepgarage 2007" in te trekken behoudens voor de in de "Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen" aangegeven overgangssituaties.
- IV. dit besluit in werking te laten treden op de dag nadat het besluit tot vaststelling van deze verordening is bekendgemaakt.

Aanwijzingen: status, deadline, visietrommel

Afgehandeld en naar archief Paraaf Datum Classificatienr.

Raadsvoorstel - Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen

2

Publiekssamenvatting

Nadeelcompensatie in Nederland is een (nog) niet wettelijk geregelde verplichting van de overheid om onder omstandigheden schadevergoeding te betalen bij rechtmatig handelen. De basis van deze schadevergoedingsplicht berust op een beginsel uit de rechtspraak, namelijk dat een bestuursorgaan verplicht is tot het vergoeden van onevenredige nadelen die het rechtmatig overheidshandelen veroorzaakt. Het gaat hier om een juri-dische aanspraak, niet om een gunst. Met deze Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen (hierna: ANVG) wordt bereikt dat burgers en ondernemers weten aan de hand van welke criteria een verzoek om nadeelcompensatie wordt beoordeeld en waar een verzoek om nadeelcompensatie moet worden ingediend. De ANVG leidt er verder toe dat een publiekrechtelijke grondslag ontstaat voor schadebesluiten, ook als de schade veroorzaakt is door bv. feitelijk handelen. Dit heeft tot gevolg dat de burger in beginsel bij de bestuursrechter terecht komt, waarmee zowel de burger als de overheid hoge advocaatkosten besparen. Een algemene regeling waarborgt daarmee een betere, goedkopere en eenduidige rechtsbescherming.

Het (economische) nadeel, met name in de vorm van omzetzerving of huurderving en de daardoor veroorzaakte daling van de bruto winst, dat wordt veroorzaakt door rechtmatig handelen van de gemeente en dat redelijkerwijs niet (geheel) ten laste van burgers behoort te blijven komt onder voorwaarden voor een financiële vergoeding in aanmerking. Deze verordening geeft deze voorwaarden.

Bij de vormgeving van de ANVG is gebruik gemaakt van een vergelijkbare verordening van de gemeente Amsterdam die per 1 april 2012 in werking is getreden en van ervaringen die opgedaan zijn met de 'Nadeelcompensatieregeling Damsterdiepparage'. Bovendien is de verordening afgestemd op een wetsontwerp dat recent door de Tweede Kamer is goedgekeurd. Met de nieuwe verordening wordt voorkomen dat de gemeente in de toekomst ieder keer voor een bepaald (bouw)project een afzonderlijke nadeelcompensatieregeling moet treffen.

Voorgesteld besluit

De raad besluit:

- I. de "Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen" vast te stellen;
- II. dit besluit bekend te maken door plaatsing in het elektronische gemeenteblad;
- III. de "Nadeelcompensatieregeling Damsterdiepparage 2007" in te trekken behoudens voor de in de "Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen" aangegeven overgangssituaties.
- IV. dit besluit in werking te laten treden op de dag nadat het besluit tot vaststelling van deze verordening is bekendgemaakt.

Inleiding

Op dit moment kent de gemeente Groningen alleen voor het project parkeergarage Damsterdiep een nadeelcompensatieregeling: de "Nadeelcompensatieregeling Damsterdiepparage". Het project parkeergarage Damsterdiep is sinds 2007 bezig en zal tot en met 2012 voortduren.

De komende jaren zullen in de gemeente Groningen echter nieuwe grote bouwprojecten starten, waaronder die van het Forum en de Regiotram. Daarnaast zijn er de reguliere minder grote bouw- en onderhoudsprojecten, zoals de aanpak van bruggen en rioleringen. Voor al deze projecten bestaan er geen nadeelcompensatie-regelingen. Wel is de verwachting dat burgers en bedrijven nadeel zullen ondervinden van de feitelijke uitvoering van deze gemeentelijke projecten. Het gaat dan met name om omzetverlies en huurderving. Bouw-schade valt hier niet onder. Deze schade komt voor rekening van de bouwer en is normaal gesproken verzekerd.

Raadsvoorstel - Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen

3

Om te voorkomen dat de gemeente ieder keer voor elk project een afzonderlijke nadeelcompensatieregeling moet treffen is het voorstel om een algemene nadeelcompensatieverordening in te voeren.

Eerder is al eens een algemene regeling in een college- en raadscommissievergadering behandeld. Naar aanleiding van vragen van leden van de raadscommissie is de behandeling van de verordening vervolgens aangehouden. Inmiddels heeft de Tweede Kamer der Staten Generaal een wetsvoorstel goedgekeurd waarin nadeelcompensatie een wettelijke grondslag gaat krijgen. Bovendien heeft Amsterdam een algemene nadeelcompensatieverordening vastgesteld. In de nu voorgelegde ANVG wordt gebruik gemaakt van zowel de nieuwe wet als van de Amsterdamse verordening. Daarna is de verordening opnieuw met MKB Noord, Groningen City Club en Hoofdbedrijfsschap Detailhandel besproken. Op een enkele opmerking na (over de formulering van artikel 6: vergelijkbaarheid bij frictie-leegstand), waarbij inhoudelijk geen verschil van mening is, konden zij zich vinden in de aangepaste verordening.

Beoogd resultaat

De verordening zal de burger en de gemeente meer duidelijkheid en structuur bieden dan een projectgebonden regeling. Vanwege de bundeling van kennis en mankracht is het de verwachting dat de algemene regeling zal leiden tot een kostenbesparing, een zorgvuldiger en klantvriendelijker afhandeling van de aanvragen, een meer uniforme advisering daarin en uiteindelijk tot een bespoediging van de nadeelcompensatieprocedures.

Kader

De ANVG wijkt op verschillende punten af van de regeling zoals die voor het Damsterdiep is opgesteld. Dit heeft te maken met een nieuw wetsontwerp dat door de Tweede Kamer is goedgekeurd, met ervaringen die opgedaan zijn met de Damsterdiepregeling en met een vergelijkbare verordening die door de gemeente Amsterdam is opgesteld. Daarbij gaat het ondermeer om duidelijke percentages voor vormen van nadeel die niet voor vergoeding in aanmerking komen (algemeen maatschappelijk risico). De ANVG sluit daarmee nauwkeuriger aan bij de uitspraken van rechters over nadeelcompensatie.

Verder wordt het college bevoegd gemaakt aanvragen om nadeelcompensatie, ook wanneer die het gevolg zijn van beslissingen van de gemeenteraad of de burgemeester, in behandeling te nemen en daarover besluiten te nemen. Deze keuze is gemaakt om één duidelijk loket voor burgers en een eenduidige procedure voor de gemeente te creëren.

Het recht op nadeelcompensatie bestaat overigens ook als er geen daarvoor bestemde regeling is. Een be-stuursorgaan is nu eenmaal verplicht tot het vergoeden van de onevenredige nadelen die rechtmatige handelingen in het kader van de uitoefening van een aan het publiekrecht ontleende bevoegdheid bij derden hebben veroorzaakt. Indien er echter geen specifieke regeling als de onderhavige bestaat moet de burger de dure en hoogdrempelige gang via de civiele rechter volgen.

Argumenten/afwegingen

Het nadeel van een afzonderlijke nadeelcompensatieregeling voor ieder project, zoals de "Damsterdiepverordening" bij het project Damsterdiep, is dat dit tot versnippering leidt. Dit gaat ten koste van de overzichtelijkheid. Zowel voor de burger die meer dan normaal nadeel meent te ondervinden door de rechtmatige besluiten en feitelijke werkzaamheden, als voor de gemeente die moet uitzoeken onder welke regeling een verzoek om nadeelcompensatie valt. En wanneer er geen regeling is gemaakt moeten burgers met een advocaat een kostbare en langdurige civiele procedure starten om het bovenmatige nadeel gecompenseerd te krijgen. Ook de gemeente zal dan de stadsadvocaat in moeten schakelen.

Raadsvoorstel - Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen

4

De ANVG voorkomt dit. Deze algemene regeling is helder van opzet en duidelijk qua inhoud; daardoor kunnen burgers/ondernemers beter weten waar ze recht op hebben en hoe ze die rechten veilig kunnen stellen. Belangrijk is ook dat het verzoek om nadeelcompensatie bij één loket ingediend kan worden. Dit neemt het verzoek in ontvangst en zorgt voor de verdere afhandeling. Bovendien kunnen ook burgers die schade onder-vinden van een bouwproject, dat niet valt onder één van de grote bouwprojecten, een beroep doen op de al-gemene nadeelcompensatieregeling. Dat hoeft dan niet via een aparte schadevergoedingsprocedure gedaan te worden. Op deze manier hoeft bijvoorbeeld een ondernemer die zijn inkomsten ziet dalen door het afsluiten van de A-brug niet eerst met zijn nadeelcompensatieverzoek te shoppen bij verschillende afdelingen, zoals dat recent is gebeurd.

Het is op grond van de ANVG dus mogelijk om zowel aanvragen inzake de grote bouwprojecten in behandeling te nemen als die van de minder grote (bouw)projecten, rechtmatige besluiten en feitelijke werkzaamheden. Zaaksafhankelijk zal dan moeten worden bepaald of en in hoeverre de aanvrager voor een vergoeding in aanmerking komt. De verantwoordelijke afdeling houdt daarbij toezicht op een consistente advisering over de ingediende aanvragen. Uiteindelijk wordt hiermee de kans verkleind op verschillende beoordelingen van aanvragen, welk risico bestaat indien afzonderlijke regelingen worden neergelegd bij verschillende afdelingen.

De ANVG kent, anders dan de huidige regeling voor het Damsterdiep, een verplichting voor een aanvrager om een "recht" van €300,- te betalen voordat de aanvraag in behandeling kan worden genomen. Deze bepaling is overgenomen uit de tekst van het wetsontwerp dat inmiddels door de Tweede Kamer is goedgekeurd. Op grond van het wetsontwerp kan het recht overigens maximaal € 500,- bedragen. Ook verzoeken om plan-schadevergoeding op grond van de Wet ruimtelijke ordening kent deze voorwaarde ter hoogte van € 300,-. Met deze toelatingseis wordt voorkomen dat er voor elk "wissewasje" een verzoek om nadeelcompensatie wordt ingediend.

Om zo objectief mogelijk tot een oordeel te komen over de gevraagde nadeelcompensatievergoeding wordt een externe adviescommissie ingesteld die het college adviseert over de ingediende aanvragen. Dit zal dezelfde commissie zijn als de commissie die nu het college adviseert over de aanvragen Damsterdiep. Het team Juridische Zaken van de dienst RO/EZ verzorgt de administratie, het ambtelijk secretariaat en de juridische ondersteuning van de commissie en kan worden beschouwd als "het loket" waar het verzoek om nadeelcompensatie wordt ingediend.

Maatschappelijk draagvlak/participatie

Bij de voorbereiding van de nadeelcompensatieverordening heeft overleg en afstemming plaatsgevonden met MKB Noord, VNO-NCW Noord, Groningen City Club, Horeca Nederland en Hoofdbedrijfschap Detailhandel.

Financiële consequenties

Voor de huidige Damsterdiepregeling wordt geput uit het budget parkeergarage Damsterdiep. Een dergelijke - specifiek voor het project bestemde - dekking biedt als voordeel dat er geen onduidelijkheid bestaat over de vraag uit welk potje de toegekende aanvragen betaald moeten worden.

Een algemeen budget regelen voor de ANVG lijkt niet realistisch. Elk project kent immers zijn eigen financiële dekking en daarvoor zal afzonderlijk verantwoording moeten worden afgelegd. Om dit in een algemeen budget te verwerken moeten er teveel juridische, bestuurlijke en administratieve hobbels overwonnen worden. Dit lijkt vooralsnog niet haalbaar.

Het is verder niet mogelijk om nadeelcompensatie (op voorhand) te verzekeren. Het nadeel betreft namelijk geen onzeker voorval. Het is voor de gemeente voorzienbaar dat er nadeel kan ontstaan.

Raadsvoorstel - Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen

5

Het is de plicht van de gemeente om het nadeel als bedoeld in de verordening te vergoeden. Indien het nadeel verzekeraar zou zijn vreezen de verzekeraars dat de gemeente minder schadebeperkende maatregelen zal treffen.

Daarom is het voorstel om de dekking te regelen door de nadeelcompensatiekosten ten laste te brengen van de afzonderlijke (bouw)projecten. Hierdoor kan de separate budgettering van de afzonderlijke projecten in stand blijven en zal de vergoeding van de nadeelcompensatie pas bij de toekenning ervan ten laste worden gebracht van een bepaald project. Het is derhalve zaak dat de betreffende projecten bij het opstellen van de begroting al een inschatting maken van de mogelijke nadeelcompensatiekosten en hiervoor een budget reserveren, zoals bij het Damsterdiepproject. Dat geldt ook voor gezamenlijke initiatieven, zoals bij de Regiotram (gemeente en provincie). Als een gezamenlijk initiatief de oorzaak is van het nadeel, dan zal het nadeel moeten worden vergoed met de gelden uit het gezamenlijk gereserveerde budget. Het is aan de betrokken partijen om hierin een verdeelsleutel te maken of aan te geven voor welk soort nadeel welke partij verantwoordelijk is. De ex-terne adviescommissie zal op grond van de verordening en de jurisprudentie moeten vaststellen door welk project een bepaald nadeel wordt veroorzaakt en hoe hoog dit nadeel is. Het college bepaalt uiteindelijk zelf welk project verantwoordelijk is voor een bepaald nadeel en kan zo nodig of gewenst van een andersluidend advies van de commissie afwijken.

Het is de verwachting dat de procedure op grond van deze verordening een lagere drempel zal zijn voor het indienen van een verzoek om nadeelcompensatie, dan de dure procedure via de civiele rechter. Het is op voorhand moeilijk in te schatten of er snel of een groot beroep gedaan zal worden op de Verordening. Zo moet bij het indienen van een verzoek een recht van €300,- worden betaald (dat terugbetaald wordt als de aanvraag – ook deels – gehonoreerd wordt) en moet aanvrager een gedetailleerde administratie over meerdere jaren overleggen waarmee het nadeel en de causale relatie met het optreden van de gemeente moet worden aangetoond.

De ANVG zal er uiteindelijk toe leiden dat de grote bouwprojecten in hun begroting de te verwachten nadeel-compensatiekosten dienen op te nemen. Kleinere bouwprojecten kunnen hiermee rekening houden door hiervoor bijvoorbeeld geld te reserveren in de post onvoorzien.

Realisering en evaluatie

De ANVG treedt in werking op de eerste dag nadat het besluit tot vaststelling van deze verordening is bekendgemaakt. Met de inwerkingtreding van deze verordening vervalt de Nadeelcompensatieverordening Damsterdiepparage 2007. Op aanvragen die in het kader van de werkzaamheden aan de Damsterdiepparage worden/zijn ingediend vóór 1 januari 2013 blijft de Nadeelcompensatieverordening Damsterdiepparage 2007 nog van toepassing.

Vanaf dat moment kunnen burgers/ondernemers die nadeel ondervinden van besluiten of de feitelijke uitvoering van gemeentelijke (bouw)projecten een beroep doen op deze verordening. Het college is bevoegd om te beslissen over het nadeel dat (rechtmatig) wordt veroorzaakt door gemeentelijke projecten binnen de gemeentegrenzen. Als een gezamenlijk initiatief de oorzaak is van het nadeel, dan zal het nadeel moeten worden vergoed met de gelden uit het gezamenlijk gereserveerde budget van het project. Het is aan de betrokken partijen om hierin een verdeelsleutel te maken of om afspraken te maken wie bevoegd is om te besluiten over nadeelcompensatie. Het project Regiotram is een voorbeeld van de eerstgenoemde optie (er is een verdeling afgesproken) en het project Zuidelijke Ringweg van de tweede optie (het Rijk zal bevoegd zijn).

Raadsvoorstel - Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen

- ONTWERP -

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN;

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van Groningen van (GR);

Gelet op artikel 149 van de Gemeentewet

HEEFT BESLOTEN:

Paragraaf 1 Algemene bepalingen

Artikel 1. Definities

In het bepaalde bij of krachtens deze verordening wordt verstaan onder:

- a. het bestuursorgaan: het orgaan dat het schadeveroorzakende besluit heeft genomen of onder wiens verantwoordelijkheid de schadeveroorzakende handeling is verricht, zijnde: de raad, het college van burgemeester en wethouders of de burgemeester van de gemeente Groningen.
- b. het college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen.

Paragraaf 2 Het recht op nadeelcompensatie en uitzonderingen hierop

Artikel 2. Recht op nadeelcompensatie

1. Indien een bestuursorgaan in de rechtmatige uitoefening van zijn publiekrechtelijke bevoegdheid of taak schade veroorzaakt die uitgaat boven het normale maatschappelijke risico of het normaal ondernemersrisico en die een benadeelde in vergelijking met anderen onevenredig zwaar treft, kent het college de benadeelde desgevraagd een vergoeding toe.
2. Het bepaalde in het eerste lid is niet van toepassing op vergoeding van schade als bedoeld in Afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening ("planschadevergoeding").

Artikel 3. Niet voor vergoeding in aanmerking komende schade

1. Niet voor vergoeding komt in aanmerking schade die behoort tot het normaal maatschappelijk risico of tot het normaal ondernemersrisico.
2. In verband met het normaal ondernemersrisico wordt schade als bedoeld in artikel 5 die voortvloeit uit een daling tot en met 8% van de omzet op jaarbasis niet vergoed.
3. In verband met het normaal ondernemersrisico wordt de schade, die voortvloeit uit extra kostenstijgingen, tot en met 6% op jaarbasis niet vergoed.
4. In verband met het normaal maatschappelijk risico dan wel het normaal ondernemersrisico blijft in ieder geval voor rekening van de aanvrager schade in de vorm van een

Raadsvoorstel - Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen

2

- vermindering van de waarde van een onroerende zaak: een gedeelte gelijk aan 2% van de waarde van de onroerende zaak onmiddellijk voor het ontstaan van de schade.
5. In verband met het normaal ondernemersrisico dan wel het maatschappelijk risico kan het college daarnaast per schadeveroorzakend besluit of handeling van de vastgestelde schade die boven het op basis van het tweede, derde en vierde lid vastgestelde bedrag uitstijgt een percentage hanteren dat voor rekening van de benadeelde blijft.
 6. Het college kan per schadeveroorzakend besluit of handeling in bijzondere omstandigheden bepalen dat van het in het tweede, derde en vierde lid bepaalde percentage wordt afgeweken dan wel een periode vaststellen waarna geen aftrek plaatsvindt wegens het normaal maatschappelijk risico of het normaal ondernemersrisico.
 7. Indien een schadeoorzaak voor de aanvrager naast schade tevens voordeel oplevert, dan wordt dit, voor zover dit redelijk is, bij de vaststelling van de te vergoeden schade in mindering gebracht.

Artikel 4. Weigeringsgronden

1. Het college wijst een aanvraag om vergoeding van de schade geheel of gedeeltelijk af, indien:
 - a. de schade redelijkerwijs niet kan worden toegerekend aan een door het bestuursorgaan genomen besluit of verrichte handeling;
 - b. de benadeelde van het risico van het ontstaan van de schade op de hoogte was of had kunnen zijn en het risico van het ontstaan van de schade heeft aanvaard;
 - c. de schade het gevolg is van een omstandigheid die geheel of gedeeltelijk aan de aanvrager kan worden toegerekend;
 - d. de benadeelde heeft verzuimd redelijke maatregelen te treffen ter voorkoming of beperking van de schade;
 - e. de schade minder bedraagt dan € 750,--; of
 - f. de vergoeding van de schade anderszins is verzekerd.
2. Het college kan de aanvraag tot vergoeding van de schade afwijzen, indien deze wordt ingediend meer dan vijf jaren na de dag waarop de benadeelde op de hoogte is geraakt of redelijkerwijs op de hoogte had kunnen zijn van de schade.
3. Indien de aanvraag betrekking heeft op een schade veroorzaakt door een besluit waartegen beroep kan worden ingesteld, vangt de termijn van vijf jaren niet aan voordat dit besluit onherroepelijk is geworden.

Artikel 5. Winst- of inkomstenderving

1. Indien de schade bestaat uit winst- of inkomstenderving, wordt de omvang daarvan in beginsel bepaald door:
 - a. de gemiddelde omzet gedurende een periode van zo mogelijk drie jaar te vergelijken met de omzet in het jaar waarin de schade is geleden. Daarbij wordt waar mogelijk een branchecorrectie en/of een trendcorrectie toegepast;
 - b. van de vastgestelde gemiste omzet de kosten van het product of de dienst af te trekken, alsmede de kosten die ten gevolge van de omzet- of inkomstenderving bespaard zijn of redelijkerwijs bespaard hadden kunnen worden.
2. Indien sprake is van een verandering in/van de onderneming of omzetverplaatsing wordt dat bij de vaststelling van de winst- of inkomstenderving in aanmerking genomen.

Raadsvoorstel - Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen

3

Artikel 6. Huurderving

1. Indien de schade bestaat uit gedeerde huurinkomsten, wordt de omvang daarvan bepaald door het verschil tussen de huurprijs, die redelijkerwijs had kunnen worden gevraagd indien er geen sprake was van een schadeveroorzakend besluit of handeling en de huurprijs die redelijkerwijs kan worden gevraagd in de situatie waarin daarvan wel sprake is.
2. Niet voor schadevergoeding komen in aanmerking de gedeerde huurinkomsten gedurende de periode waarin onroerende zaken in de omgeving van het verhuurde, gemiddeld leeg staan.

Artikel 7. Lagere opbrengst bij verkoop bedrijf of onroerende zaak

Indien de schade bestaat uit een lagere opbrengst bij de verkoop van een bedrijf of onroerende zaak, komt voor vergoeding in aanmerking het verschil tussen deze opbrengst, voor zover deze opbrengst reëel is te achten en de opbrengst die redelijkerwijze had kunnen worden verkregen indien geen sprake was geweest van een nadelige invloed op de opbrengst door het schadeveroorzakend besluit of handeling.

Artikel 8. Andere voor nadeelcompensatie in aanmerking komende kosten

Voor vergoeding komen tevens in aanmerking:

- a. de kosten van het inschakelen van deskundigen tot een door het college vast te stellen bedrag, voor zover het inroepen van bijstand van deskundigen redelijkerwijze noodzakelijk was;
- b. de wettelijke rente vanaf de ontvangst van de aanvraag of, indien het nadeel op een later tijdstip is ontstaan, vanaf dat tijdstip;
- c. de redelijke kosten van maatregelen ter beperking of voorkoming van schade;
- d. het betaalde recht, als bedoeld in artikel 11, indien er geheel of gedeeltelijk nadeelcompensatie is toegekend.

Artikel 9. Nadeelcompensatie in geld of in natura

1. De vergoeding wordt vastgesteld in geld, tenzij het college deze anders dan in geld wenselijk acht.
2. Indien de vergoeding anders dan in geld wordt vastgesteld, kan de waarde daarvan niet meer bedragen dan deze in geld zou hebben bedragen.

Paragraaf 3 De aanvraag

Artikel 10. Aanvraag om nadeelcompensatie

1. De aanvraag om nadeelcompensatie moet worden ingediend bij het college.
2. Indien het college een formulier voor het doen van een aanvraag heeft vastgesteld maakt de aanvrager hiervan gebruik.
3. De aanvrager verstrekt de gegevens en bescheiden die voor het nemen van de beslissing op de aanvraag nodig zijn en waarover hij redelijkerwijs de beschikking heeft danwel kan krijgen. De aanvraag gaat in ieder geval vergezeld van:
 - a. indien het schade betreft wegens winst- of inkomstenderving als bedoeld in artikel 5: een gewaarmerkte jaarrekening over het jaar waarin schade is geleden alsmede zo

Raadsvoorstel - Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen

4

- mogelijk van de jaarrekeningen over een periode van drie jaar voorafgaande aan het jaar waarin de schade is geleden;
- b. indien het schade betreft wegens gederfde huurinkomsten als bedoeld in artikel 6: een afschrift van de huurovereenkomst of gebruiksovereenkomst, een eigendomsakte en een taxatierapport van een onafhankelijk deskundige;
 - c. indien het schade betreft wegens de lagere opbrengst bij de verkoop van een bedrijf of een onroerende zaak als bedoeld in artikel 7: de eigendomsakte van de onroerende zaak dan wel indien het de verkoop van een bedrijf betreft, van een uittreksel uit het handelsregister van de Kamer van Koophandel alsmede in beide gevallen een taxatierapport van een onafhankelijke deskundige.
4. Op verzoek van de commissie, bedoeld in artikel 15, verstrekt de aanvrager aanvullende gegevens. Daarbij kan het ondermeer gaan om maandcijfers, kwartaalcijfers, een specificatie van omzet en kostenposten en branche-informatie.

Artikel 11. Het heffen van een recht voor het in behandeling nemen van de aanvraag

Van de aanvrager wordt een recht van € 300,- gegeven. Indien het bedrag niet binnen vier weken na ontvangst van een factuur op de rekening van de gemeente is bijgeschreven wordt de aanvraag buiten behandeling gelaten, tenzij redelijkerwijs niet kan worden geoordeeld dat de aanvrager in verzuim is geweest.

Artikel 12. Aanvraag goedkeuring schadebeperkende maatregelen

1. Degene die in aanmerking wil komen voor vergoeding van kosten als bedoeld in artikel 8, eerste lid, onder c, vraagt het college van burgemeester en wethouders vooraf goedkeuring voor het maken van de met die maatregelen gemoeide kosten onder overlegging van alle voor de beoordeling van zijn aanvraag noodzakelijke gegevens.
2. Geen goedkeuring is vereist, indien de benadeelde aannemelijk kan maken dat de maatregelen met spoed moesten worden getroffen.

Artikel 13. Aanvraag voorschotverlening

1. Het college kan de benadeelde op diens aanvraag een voorschot verlenen van ten hoogste 90% van de te verwachten vergoeding.
2. Het college kan, voordat het overgaat tot de verlening van een voorschot, een zekerheidsstelling van de aanvrager verlangen.

Artikel 14. Ontvangstbevestiging

1. Het college stuurt de in de artikelen 10, 12 en 13 bedoelde aanvrager binnen twee weken na ontvangst van zijn aanvraag een ontvangstbevestiging waarin de aanvrager op de hoogte wordt gesteld van de te volgen procedure en, onder vermelding van het rekeningnummer van de gemeente, van de verplichting het recht als bedoeld in artikel 11 tijdig over te maken.
2. Indien de verstrekte gegevens of bescheiden onvoldoende zijn voor de beoordeling van de aanvraag, stelt het college de aanvrager in de gelegenheid zijn aanvraag binnen vier weken aan te vullen.
3. Het college kan deze termijn op schriftelijk verzoek van de aanvrager eenmaal met ten hoogste vier weken verlengen.

Raadsvoorstel - Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen

5

Paragraaf 4 Advies en beslissing

Artikel 15. Advies deskundigen

1. Het college stelt een adviescommissie in waaraan een aanvraag als bedoeld in de artikelen 2, 10 eerste lid, 12 eerste lid, dan wel artikel 13 eerste lid, kan worden voorgelegd.
2. De adviescommissie bestaat uit drie van de gemeente onafhankelijke deskundigen, waarvan een lid beschikt over ruime kennis en ervaring op het terrein van het ruimtelijk bestuurs(proces)recht, een lid een ervaren registeraccountant is en een lid een ervaren makelaar/taxateur onroerend goed is. Tevens kan het college drie plaatsvervangend leden met dezelfde deskundigheden als de leden benoemen. De leden en de plaatsvervaarders worden voor een termijn van drie jaar benoemd; zij kunnen herbenoemd worden.
3. Het college stelt een reglement vast waarin de taken, bevoegdheden en werkwijze van de commissie worden vastgelegd.
4. Het college vraagt aan de adviescommissie advies indien dit naar zijn oordeel noodzakelijk is vanwege de complexiteit van de aanvraag.
5. In elk geval is geen advies vereist, indien het college:
 - a. besluit een aanvraag op grond van artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht niet in behandeling te nemen;
 - b. van oordeel is dat zich kennelijk een weigeringsgrond voordoet als bedoeld in artikel 4;
 - c. van oordeel is dat de aanvraag nagenoeg geheel overeenkomt met andere aanvragen waarover de adviescommissie advies heeft uitgebracht; danwel
 - d. van oordeel is dat kennelijk sprake is van het niet voldoen aan de voorwaarden van artikel 3, tweede tot en met vijfde lid, of aan de op grond van artikel 3, zesde lid, aangepaste percentages.

Artikel 16. Behandeling aanvraag om nadeelcompensatie

1. De adviescommissie stuurt het conceptadvies naar de aanvrager.
2. De adviescommissie stelt de aanvrager in de gelegenheid schriftelijk zijn zienswijze in te dienen over het conceptadvies. De termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen bedraagt vier weken. Deze termijn kan op verzoek van de aanvrager met maximaal twee weken verlengd worden.
3. In het geval tijdig reacties zijn ingediend brengt de adviescommissie binnen vier weken na het verstrijken van de in het tweede lid bedoelde termijn een advies uit aan het college waarbij de betreffende reacties zijn betrokken.
4. In het geval geen of niet tijdig reacties zijn ingediend brengt de adviescommissie binnen twee weken na het verstrijken van de in het tweede lid bedoelde termijn een advies uit aan het college.

Artikel 17. Afwijken van advies

Indien de beslissing van het college afwijkt van het advies van de adviescommissie, wordt in de beslissing de reden voor die afwijking vermeld en wordt het advies met de beslissing meegezonden.

Raadsvoorstel - Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen

6

Artikel 18. Beslistermijn

1. Indien het college de aanvraag om nadeelcompensatie heeft voorgelegd aan de adviescommissie, beslist het uiterlijk binnen zes maanden na ontvangst van de aanvraag. Het college kan deze termijn eenmaal voor ten hoogste acht weken verdagen. Van deze verdaging wordt schriftelijk mededeling gedaan.
2. Indien op grond van artikel 15, vijfde lid, onder b en c, geen advies wordt ingewonnen, beslist het college binnen tien weken na ontvangst van de aanvraag. Het college kan deze termijn eenmaal voor ten hoogste acht weken verdagen. Van deze verdaging wordt schriftelijk mededeling gedaan.
3. Het college beslist op een aanvraag om goedkeuring als bedoeld in artikel 12 of een aanvraag tot verlening van een voorschot als bedoeld in artikel 13, binnen acht weken na ontvangst daarvan.
4. Indien het college besluit de in het derde lid bedoelde aanvraag voor te leggen aan de adviescommissie, beslist het binnen twaalf weken na ontvangst van de aanvraag.
5. Op aanvragen om nadeelcompensatie is paragraaf 4.1.3.2 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing (dwangsom bij niet tijdig beslissen).

Paragraaf 4 Overige bepalingen en slotbepalingen

Artikel 19. Nadere regels

Het college kan nadere regels vaststellen met betrekking tot:

- a. het bepalen van de omvang en de hoogte van nadeelcompensatie, alsmede de wijze van vaststelling daarvan;
- b. de branchecorrectie;
- c. het al dan niet inschakelen van deskundigen of de adviescommissie;
- d. de werkwijze van de adviescommissie;
- e. de bij de in de artikelen 10, 12 en 13 bedoelde aanvragen in te dienen stukken, alsmede de daaraan te stellen eisen.

Artikel 20. Hardheidsclausule

Het college kan bepalingen vastgesteld bij of krachtens deze verordening buiten toepassing laten of daarvan afwijken voor zover toepassing, gelet op het belang dat deze verordening beoogt te beschermen, zal leiden tot een onbillijkheid van overwegende aard.

Artikel 21. Bijzondere projecten

De gemeenteraad kan voor bijzondere projecten een afzonderlijke regeling treffen waarin de bepalingen van deze verordening worden aangevuld dan wel daarvan wordt afgeweken.

Artikel 22. Reikwijdte

Deze verordening is van toepassing op schade die is ontstaan na de inwerkingtreding van deze verordening.

Raadsvoorstel - Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen

7

Artikel 23. Inwerkingtreding

1. Deze verordening treedt in werking op de dag nadat het besluit tot vaststelling van deze verordening is bekendgemaakt.
2. Met de inwerkingtreding van deze verordening vervalt de Nadeelcompensatieverordening Damsterdieppgarage 2007.

Artikel 24. Overgangsrecht

Op aanvragen die in het kader van de werkzaamheden aan de Damsterdieppgarage worden/zijn ingediend vóór 1 januari 2013 blijft de Nadeelcompensatieverordening Damsterdieppgarage 2007 van toepassing.

Artikel 25. Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als: Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen (ANVG).

Gedaan te Groningen in de openbare raadsvergadering van

De griffier,

De voorzitter,

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

dr. J.P. (Peter) Rehwinkel.

Raadsvoorstel - Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen

Toelichting bij Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen

ALGEMENE TOELICHTING

1.1. Inleiding

Nadeelcompensatie in Nederland is een (vooralsnog) niet wettelijk geregelde verplichting van de overheid om schadevergoeding te betalen bij rechtmatig handelen. De basis van deze schadevergoedingsplicht berust op een beginsel uit de rechtspraak, namelijk dat een bestuursorgaan, onder voorwaarden, verplicht is tot het vergoeden van *onevenredige nadelen* die het *rechtmatig overheidshandelen* in het kader van de *uitoefening van een publiekrechtelijke taak* bij belanghebbenden heeft veroorzaakt (égalitébeginsel). De plicht tot nadeelcompensatie is dus ontleend aan het égalitébeginsel. Het gaat hier om een juridische aanspraak, niet om een gunst. De grondgedachte bij dit beginsel is dat de publieke lasten evenredig over de burgers verdeeld moeten worden.

Een zekere mate van overlast of financieel nadeel ten gevolge van rechtmatig overheidshandelen dient te worden beschouwd als een normale maatschappelijke gebeurtenis, waarmee iedereen kan worden geconfronteerd. Vooropgesteld wordt dat de overheid niet verplicht is om iedere schade die zij in de rechtmatige uitoefening van haar publieke taken veroorzaakt, (in zijn geheel) te vergoeden. Dat ingrijpen van de overheid voor sommige burgers en ondernemingen nadelige gevolgen kan hebben, is onvermijdelijk. Daarbij mag van de betrokkenen én van de overheid worden verwacht dat zij proberen het eventuele nadeel waar mogelijk te beperken of te voorkomen. Dit neemt niet weg dat zich feiten en omstandigheden kunnen voordoen waardoor een individueel belang ten gevolge van een feitelijke handeling of maatregel dermate zwaar wordt getroffen dat dit nadeel redelijkerwijs niet ten laste van de getroffene kan blijven.

1.2 Reden om verordening vast te stellen

In Groningen bestaat wel een specifieke regeling voor schade als gevolg van (de werkzaamheden van) de Damsterdieppgarage. Deze verordening geldt echter niet voor andere schadeveroorzakende handelingen of besluiten. Voor zowel de burgers van Groningen, als voor de gemeente zelf, is het van belang dat er een laagdrempelige en eenduidige regeling komt voor de gehele gemeente.

1) een algemene regeling draagt bij aan een éénduidige wijze van behandeling

Door het in het leven roepen van een Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen (hierna: ANVG) wordt bereikt dat burgers en ondernemers weten aan de hand van welke criteria een verzoek om nadeelcompensatie wordt beoordeeld en waar een verzoek om nadeelcompensatie moet worden ingediend. Voorkomen moet worden dat burgers zelf hun weg moeten vinden binnen de gemeente Groningen, met als risico dat verschillende onderdelen van het concern een burger onnodig doorverwijzen. Voorts moet worden voorkomen dat dienstonderdelen eigen regelingen gaan vaststellen met elk een eigen behandelingsmethodiek en afwijkende inhoudelijke afwegingscriteria. Het bestaan van verschillende regelingen op het gebied van nadeelcompensatie binnen de gemeente, dan wel het geheel ontbreken daarvan, kan leiden tot rechtsongelijkheid. De vaststelling van een ANVG voorkomt onvoldoende deskundig optreden door de verschillende gemeentelijke onderdelen en bevordert het bundelen van expertise.

2) een algemene regeling draagt bij aan een laagdrempelige bestuursrechtelijke rechtsbeschermingprocedure

Het invoeren van een algemene regeling leidt ertoe dat een publiekrechtelijke grondslag ontstaat voor schadebesluiten, ook als de schade veroorzaakt is door feitelijk handelen. Dit heeft tot gevolg dat de burger in beginsel bij de bestuursrechter terecht komt, waarmee zowel de burger als de overheid hoge advocaatkosten besparen. Een algemene regeling waarborgt daarmee een betere, goedkopere en eenduidige rechtsbescherming. Daarbij is het van belang dat de burger wat betreft nadeelcompensatie - anders dan wanneer het gaat om onrechtmatig overheidshandelen - geen vrije keuze heeft om de civielrechtelijke weg te bewandelen als er een rechtsgang openstaat bij de bestuursrechter (of heeft opgestaan).

Raadsvoorstel - Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen

1.3 Reikwijdte en uitgangspunten

Bij nadeelcompensatie wordt voor het schadebegrip aansluiting gezocht bij artikel 6:96 van het BW, de vermogensschade. Deze kan bestaan uit geleden verlies en gederfde winst (het achterwege blijven van vermogensvermeerdering), alsmede de redelijke kosten van schadebeperking, schadevoorkoming en schadevaststelling.

Schade is een verslechtering of een vermindering ten opzichte van een bepaalde toestand, waarbij die vermindering aan een bepaald object (het vermogen of iets anders) wordt gerelateerd. Daaruit valt af te leiden dat de schade zich slechts laat vaststellen door een vergelijking te maken; het gaat om vermindering ten opzichte van een bepaalde toestand. Het gaat om een vergelijking tussen de financiële situatie waarin een persoon of instelling zich thans bevindt en de (hypothetische) financiële situatie waarin deze zich zou hebben bevonden indien de bewuste schadeveroorzakende gedraging achterwege zou zijn gebleven. Aan de hand van die vergelijking kan een indruk van het bestaan van schade en de omvang daarvan worden verkregen.

Het recht op nadeelcompensatie op basis van deze verordening strekt zich slechts uit tot situaties waarin aan het schadeveroorzakende handelen een rechtmatige afweging van belangen is voorafgegaan en dus ook *kon* voorafgaan. Deze relatie tussen art. 3:4 lid 2 Awb en het *égalité*beginsel is in vaste jurisprudentie gelegd.

Aangezien het *égalité*beginsel het belangrijkste 'dragende' principe is achter de ANVG is dit materiële verband tussen het *égalité*beginsel en art. 3:4 lid 2 Algemene wet bestuursrecht (Awb) ook in de tekst van de verordening tot uitdrukking gebracht. Waar het gaat om de uitoefening van publiekrechtelijke bevoegdheden, ligt aan de schade per definitie een (rechtmatige) afweging van belangen ten grondslag. Echter ook bij de uitoefening van publieke taken in de vorm van feitelijk handelen kan het verband met art. 3:4 lid 2 Awb worden gelegd. Wanneer bijvoorbeeld in het kader van de gemeentelijke vervoerstaak sprake is van het verleggen van een tram- of buslijn en een ondernemer daarvan nadeel ondervindt wegens afname aantal bezoekers, dan is ook deze schade het gevolg van een belangenafweging (vgl. art. 3:1 lid 2 Awb). Dat het om feitelijk handelen gaat, maakt daarbij geen verschil: ook dan is de *égalité* zonder meer van toepassing.

De verordening is van toepassing indien de schade wordt veroorzaakt in de rechtmatige uitoefening van een publiekrechtelijke bevoegdheid of taak. Feitelijke handelingen, beschikkingen, besluiten van algemene strekking, beleidsregels en algemeen verbindende voorschriften, kunnen een schadeoorzaak vormen naar aanleiding waarvan een schadeverzoek kan worden ingediend.

Voorbeelden zijn infrastructurele projecten van een zekere omvang en duur. Daarnaast kan worden gedacht aan de verlening van een vergunning voor een groot evenement of de intrekking van bijvoorbeeld een ligplaatsvergunning of exploitatievergunning wegens gewijzigde inzichten of omstandigheden.

Onder deze ANVG kan ook de aantasting van het woongenot ten gevolge van (ernstige) overlast vallen. Die overlast moet wel in een geldsom zijn uit te drukken.

1.4 Relatie met andere regelgeving en beleid

Bij het opstellen van deze ANVG is aansluiting gezocht bij het wetsvoorstel "Nadeelcompensatie en schadevergoeding bij onrechtmatige besluiten". In dit wetsvoorstel staan nieuwe regels voor het overheidsaansprakelijkheidsrecht. Het wetsvoorstel bevat een algemene grondslag voor de vergoeding van schade door rechtmatig overheidsoptreden en is een codificatie van de bevoegdheid tot het toekennen van nadeelcompensatie in de Awb.

Raadsvoorstel - Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Paragraaf 1 Algemene bepalingen

Artikel 1 Begripsbepalingen

Bestuursorgaan

Met bestuursorganen worden bedoeld de organen als bedoeld in artikel 1:1, eerste lid, van de Awb. De burgemeester kan besluiten nemen, zoals de verlening, intrekking of wijziging van vergunningen in de openbare ordesfeer die tot nadeel voor derden of vergunninghouders kunnen leiden. Een aantal van deze bevoegdheden staat onder meer in de Algemene Plaatselijke Verordening. Voorbeelden zijn de verlening van exploitatievergunningen en evenementenvergunningen.

Daarnaast kan het college van burgemeester en wethouders beslissingen en besluiten nemen die als schadeoorzaak kunnen worden aangemerkt. Hierbij kan gedacht worden aan infrastructurele maatregelen zoals hiervoor genoemd.

Tot slot is het voorstelbaar dat de gemeenteraad besluiten neemt die schade kunnen veroorzaken, bijvoorbeeld het vaststellen en wijzigen van verordeningen en beleidsnotities.

Paragraaf 2 Het recht op nadeelcompensatie en de uitzonderingen hierop

Artikel 2 Recht op nadeelcompensatie

Lid 1 Égalitébeginsel en speciale last

In dit lid is de grondslag van nadeelcompensatie (het égalitébeginsel) en de speciale last verwerkt. Met het vereiste van de speciale last wordt bedoeld, dat sprake moet zijn van een last die op een beperkte groep burgers of instellingen onevenredig zwaar drukt, zodat de gelijke behandeling met een vergelijkbare groep (de referentiegroep), die door de handeling wordt getroffen, wordt verstoord.

In de ANVG is niet gekozen om de referentiegroep in te vullen. Het kan voorkomen dat sprake is van een grotere groep getroffen.

In zo'n geval (bij een grote groep) volgt als vuistregel uit de jurisprudentie dat de benadeelde met zijn 'groepsgenoten' moet worden vergeleken. De getroffene moet dus worden vergeleken met personen die zich bevinden in dezelfde positie als zij, maar de bijzondere last niet dragen. Alleen indien men behoort tot een grotere omliggende groep die een bepaald kenmerk gemeen heeft en binnen deze groep ten opzichte de anderen bijzonder hard wordt getroffen, kan men stellen speciaal te zijn benadeeld. Nadeelcompensatie komt in beginsel dus niet toe aan een hele categorie van personen die een bepaald kenmerk gemeen hebben, maar alleen aan een subgroep uit deze categorie die door de overheidsmaatregel wordt getroffen.

Artikel 2, eerste lid, laat de mogelijkheid om bij groepen benadeelden in beginsel de claim af te wijzen omdat er geen sprake is van 'bijzonderheid' als de benadeelde zich in zijn nadeel niet van anderen onderscheidt.

Een voorbeeld is dat door een overheidsmaatregel zoals de invoering van sluitingstijden voor horeca-exploitanten nadeel wordt geleden. De horeca-exploitant die om nadeelcompensatie vraagt moet aantonen dat zijn bedrijf in vergelijking met andere horecabedrijven onevenredig zwaar is getroffen, alvorens hij in aanmerking kan komen voor nadeelcompensatie. Geen vergoeding wordt toegekend indien de benadeelde zich onvoldoende onderscheidt van anderen die door dezelfde maatregel of vergelijkbaar overheidshandelen schade lijden of hebben geleden

Lid 2 Planschadevergoeding van Wet ruimtelijke ordening

In dit lid wordt bepaald dat de ANVG niet van toepassing is op verzoeken om schadevergoeding die gebaseerd zijn op de Wet ruimtelijke ordening. Hiervoor is gekozen omdat het toetsingskader voor die claims (en de daarop gebaseerde jurisprudentie) afwijkt van de criteria van deze ANVG. Voor planschadeverzoeken bestaat bovendien een eigen procedureverordening.

Raadsvoorstel - Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen

Artikel 3 Niet voor vergoeding in aanmerking komende schade

Lid 1 (normaal maatschappelijk- of normaal ondernemersrisico)

Het begrip normaal maatschappelijk risico of het normaal ondernemersrisico maakt onderdeel uit van het koepelbegrip “vereiste van de abnormale last” Dit vereiste houdt in dat de schade buiten het normale maatschappelijke of normale bedrijfsrisico moet vallen om voor vergoeding in aanmerking te komen.

Onevenredig zwaar getroffen (abnormale last)

Burgers en ondernemers dienen de ‘normale lasten’ van het rechtmatig functioneren van de overheid voor eigen rekening te nemen. De rechtvaardiging voor het stellen van deze eis is gelegen in de gedachte dat burgers als lid van de gemeenschap ook profiteren van de overheidsdienst. Zo goed als zij de voordelen accepteren, moeten zij in beginsel ook de nadelen daarvan accepteren. Ontstaat er een wanverhouding tussen lusten en lasten, dan is geen sprake meer van ‘normale’ en dus te dulden maatschappelijke risico’s.

Het begrip normaal maatschappelijk risico moet worden ingevuld aan de hand van abstracte en concrete omstandigheden. Omstandigheden die van belang zijn, zijn omvang van het in concreto geleden nadeel en de (on)voorzienbaarheid van het nadeel, mede gelet op de wijze van uitvoering van het rechtmatig handelen of het tijdstip waarop dit handelen plaatsvond. In situaties van rechtmatig toegebrachte hinder wordt de ernst van de schade afgemeten aan de hand van de duur, intensiteit en omvang van de hinder.

Voorbeelden van in beginsel normale overheidshandelingen zijn (onderhouds)werkzaamheden aan de weg, bruggen, riolering, dijken en kademuurs en het verlenen van vergunningen voor evenementen. Met deze nadelen moet men in zijn algemeenheid rekening houden ook al bestaat er geen zicht op de omvang waarin, de plaats waar en het moment waarop deze zich zal concretiseren en de omvang van de nadelen die daaruit eventueel zullen voortvloeien.

Daarnaast is van belang op welke wijze een “normale” maatregel in een concreet geval is geëffectueerd en welke concrete gevolgen dit heeft gehad. Zo kan een normale maatregel zoals rioleringsherstel als gevolg van bijzondere omstandigheden onevenredige schade veroorzaken. In dit verband kan toepassing worden gegeven aan de BLVC-methodiek, waarbij de aspecten Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie betrokken zijn, om eventueel nadeel zoveel mogelijk te beperken.

Aan bedrijven wordt normaal bedrijfs- of ondernemersrisico tegengeworpen. Uitgangspunt is dat elke zelfstandige ondernemer zijn onderneming drijft voor zijn eigen risico en ook zelf verantwoordelijk is voor zijn beslissingen. Tot het normale ondernemersrisico behoren nadelen die direct samenhangen met de keuze voor een bepaald type bedrijfsvoering of een bepaalde inrichting van het bedrijf inclusief de keuze voor een bepaalde locatie. Ondernemers hebben te maken met een uitgebreidere risicotoerekening. Alleen als de maatregel sterk afwijkt van het normale verwachtingspatroon, waarop elke ondernemer bedacht dient te zijn, kan een aanspraak op nadeelcompensatie bestaan.

De benadeelde moet aannemelijk maken dat een rechtmatige overheidsmaatregel desondanks naar tijd, plaats, ontstaanswijze en begeleidende omstandigheden en/of aard, ernst, duur en/of omvang van de daardoor veroorzaakte schade, een dermate uitzonderlijk en ongebruikelijk karakter heeft, dat een redelijk denkende en handelende ondernemer een dergelijke gedraging niet van de overheid had behoeven te verwachten.

Voorzienbaarheid

In de praktijk speelt de voorzienbaarheid een belangrijke rol om te bepalen of een nadeel als een ‘normaal maatschappelijk/ondernemers risico’ kan worden aangemerkt. Wanneer schade in algemene zin te verwachten is, omdat zij inherent is aan de activiteit die de getroffene ontplooit, kan men spreken van voorzienbaarheid in abstracto. Het gaat dan om de vraag of een bepaald nadeel naar ervaringsregels te verwachten was, mede gelet op eigenschappen van de getroffene, de plek waar hij woont, dan wel het bedrijf dat hij uitoefent.

Zo moeten bijvoorbeeld horeca-exploitanten in een dichtbevolkte stad eerder rekening houden met een beperking van openingstijden, dan wanneer het gaat om een horecabedrijf in het buitengebied dat is gelegen, op grote afstand van een woonwijk. Een ander voorbeeld is dat de bewoner van een druk bevolkte binnenstad zich dient in te stellen op ongemakken in zijn omgeving, zoals werkzaamheden aan de infrastructuur en evenementen.

Raadsvoorstel - Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen

Voorzienbaarheid in abstracto neemt niet weg dat telkens dient te worden gezien of ook de uitwerking van een op het eerste gezicht 'normale' maatregel 'normaal' was. Bij voorzienbaarheid in concreto gaat het erom of de getroffen daadwerkelijk heeft voorzien of in elk geval had behoren te voorzien dat een maatregel van een bepaalde strekking zou worden genomen.

Lid 2 (drempelpercentage)

Feitelijk geven drempelpercentages uitdrukking aan de gedachte dat schade van een bepaalde omvang voor rekening van de burger zelf blijft, in het licht van de onvermijdelijke nadelen die men soms zal moeten dulden in een samenleving op een beperkt grondgebied. De drempelwaarde is een ondergrens in de vorm van een normaal maatschappelijk risico, die vooraf gaat aan het berekenen van de schade en aan een mogelijke korting die uit hoofde van maatschappelijk risico (alsnog) op de geleden schade in mindering wordt gebracht. De gedachte is dat bij schade van een bepaalde omvang nog geen sprake is van een wanverhouding tussen lusten en lasten.

Wanneer een bedrijf een omzetzijding van 2% op jaarbasis ondervindt ten gevolge van rioleringswerkzaamheden (voorzienbaar) dan kan dat mede worden verklaard door het uitgangspunt dat een dergelijk, geringe daling niet uitzonderlijk is en behoort tot de nadelen waarmee een bedrijf in abstracto rekening dient te houden en die niet uitstijgen boven de normale, eens in de zoveel tijd te verwachten nadelen, waarmee elk bedrijf rekening dient te houden.

Ten aanzien van de koppeling aan de *omzet* kan worden gezegd dat het werken met omzetzijdingen de afgelopen jaren algemeen gebruikelijk is geworden. Gewezen wordt op de praktijk in Utrecht (HOV-baan), Den Haag (Souterrain-project) en bij de aanleg van de Betuweroute (*Regeling Nadeelcompensatie Betuweroute*). Het aanhaken bij de omzet is ook door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in meerdere uitspraken goedgekeurd.

In de verordening is gekozen voor een drempel van 8% van de omzet op jaarbasis om een concreet criterium te geven voor de praktijk, dat aangeeft in welk geval schade in *elk geval* niet voor vergoeding in aanmerking komt. Dat wil niet zeggen dat een schadebedrag dat boven de drempelwaarde uitkomt per definitie voor vergoeding in aanmerking komt. Zie in dit verband de toepassing van kortingspercentages in artikel 3, vijfde en zesde lid, van deze verordening. Het toepassen van een vast drempelpercentage biedt rechtszekerheid en sluit goed aan bij de gedachte dat burgers de lasten die voortvloeien uit rechtmatig overheidshandelen in beginsel zelf dienen te dragen.

Lid 3 (kostendrempel)

In plaats van schade als gevolg van een daling van de omzet, kan schade ook het gevolg zijn van een verhoging van de kosten, bijvoorbeeld indien bedrijven als gevolg van een verkeersmaatregel gedurende lange tijd lang en ver moeten omrijden. De ANVG bevat ook voor die gevallen een drempelwaarde (een percentage van de totale kosten op jaarbasis).

Lid 4 (Drempel bij waardevermindering)

Het is mogelijk dat een 'gewone' burger schade lijdt ten gevolge van – bijvoorbeeld – het omleggen van een weg, waardoor waardevermindering van zijn onroerend goed optreedt. Deze vermindering zal permanent van aard moeten zijn, nu tijdelijke waardevermindering in het algemeen, bijzondere omstandigheden daargelaten, niet voor nadeelcompensatie in aanmerking komt. Wanneer deze vermindering optreedt onafhankelijk van de wijziging van een bestemmingsplan (in welk geval art. 6.1 Wro immers van toepassing is) dan is een beroep op de ANVG mogelijk.

Lid 5 (kortingspercentage)

Bij toekenning van nadeelcompensatie wordt het normaal maatschappelijk risico of het normaal ondernemersrisico van oudsher ingevuld door middel van een korting in de vorm van een percentage van het schadebedrag. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is van mening dat het rechtens niet onaanvaardbaar is dat een bepaald percentage van het nadeel vanwege normaal maatschappelijk risico of normaal ondernemersrisico voor rekening van de benadeelde blijft. Bij de kortingspercentages gaat het om de vraag in welke mate een eenmaal vastgesteld onevenredig nadeel voor rekening van de getroffen dient te blijven. Dus in die gevallen waarin vaststaat dat sprake is van

Raadsvoorstel - Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen

een onevenredig nadeel, wordt niet alle schade vergoed omdat een deel daarvan tot het normaal maatschappelijk of het normaal ondernemersrisico wordt gerekend. Daarbij wordt een 'kortingspercentage' toegepast, dat wil zeggen, een variabel percentage dat van de schade wordt afgetrokken. Met dergelijke percentages wordt verdisconteerd dat de schade, ook al was zij onevenredig, voor een deel moet worden geduld.

In de ANVG is gekozen voor de combinatie van een drempelwaarde en een kortingspercentage. Een aanleiding om een korting toe te passen wordt veelal gezocht in het in meer of mindere mate *voorzienbaar* zijn van de schade, mede gelet op de aard van het besluit en de aard van de omgeving waar een onderneming wordt geëxploiteerd. Als vuistregel kan dan ook worden aangenomen dat het kortingspercentage hoger uitvalt naarmate de schadeveroorzakende overheidshandeling en haar gevolgen meer voorzienbaar waren. De hoogte van het kortingspercentage is dus afhankelijk van de omstandigheden van het geval en daarom is in de ANVG niet gekozen voor een vast kortingspercentage.

Het is goed denkbaar dat de toepassing van een kortingspercentage bij tot op grote hoogte 'normale' vormen van schade er toe leidt dat in beginsel alle schade voor rekening van de ondernemer moet blijven, nu de schade niet afwijkt van hetgeen burgers en ondernemers in stedelijke omgevingen wel vaker lijden, ook al stijgt de omzetzijding boven de 8% uit.

Voor het voor rekening van de ondernemer zelf laten van alle schade, ook voor zover die boven het forfait van 8% uitstijgt, is waarschijnlijk minder ruimte wanneer de maatregel ten gevolge van deze of andere bijzondere omstandigheden leidt tot dramatische winstdalingen of veel grotere schade dan wanneer de overheid zich wel aan haar afspraken zou hebben gehouden. Denkbaar is in dit verband dat bij een ondernemer die meerdere jaren met verminderde bereikbaarheid te maken krijgt, ook zijn ondernemersrisico afneemt en er dus met het verstrijken van de tijd ook minder ruimte is voor het aanvullend toepassen van een kortingspercentage. Duidelijk is in elk geval dat het gecombineerde stelsel van drempels en kortingen het mogelijk maakt om elk individueel geval op zijn merites te beoordelen, kortom: om maatwerk te leveren.

Lid 6 (Afwijkingsbevoegdheid op grond van bijzondere omstandigheden)

Dit lid is opgenomen, opdat het college op grond van bijzondere omstandigheden kan afwijken van de, in het tweede, derde of vierde lid bepaalde drempelpercentages. Het is niet mogelijk om in alle gevallen de daar genoemde percentages te hanteren, gezien het brede toepassingsbereik van deze verordening. Het is lastig om thans een uitspraak te doen over de vraag hoe de genoemde percentages zullen uitpakken en daarom is in de ANVG de mogelijkheid opgenomen om deze percentages te kunnen bijstellen door middel van een besluit van burgemeester en wethouders.

Lid 7 (voordeelstoerekening)

In dit lid is een bepaling inzake voordeelstoerekening (art. 6:100 Burgerlijk Wetboek) opgenomen. Op grond van deze bepaling moet worden bezien of de rechtmatige overheidsdaad voor de benadeelde naast schade ook voordeel heeft opgeleverd. Indien en voor zover de benadeelde (ook) gebaat is bij de overheidsmaatregel die de schade veroorzaakt, moet dit voordeel met het nadeel worden verrekend. Een voorbeeld daarvan is de situatie waarbij een zusterfiliaal van de benadeelde onderneming een deel van de klap opvangt vanwege de overloop van klanten.

Indien bepaalde besluiten nauw met elkaar zijn verweven, kan door het ene besluit veroorzaakte voordeel worden betrokken bij de beoordeling van de door het andere besluit veroorzaakte schade.

Artikel 4 Weigeringsgronden

Eerste lid, onder a (causaal verband)

Voor het causaal verband is een formulering gekozen die rekening houdt met de toerekening zoals die in het burgerlijk recht vorm heeft gekregen. De relevante bepaling in dit verband is artikel 6:98 BW. Artikel 6:98 BW luidt: "*Voor vergoeding komt slechts in aanmerking schade die in zodanig verband staat met de gebeurtenis waarop de aansprakelijkheid van de schuldenaar berust, dat zij hem, mede gezien de aard van de aansprakelijkheid en van de schade, als gevolg van deze gebeurtenis kan worden toegerekend*".

Raadsvoorstel - Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen

Er moet causaal verband zijn tussen de schade en het overheidshandelen. De juridische praktijk aanvaardt in het algemeen dat de “conditio sine qua non-vereiste” een minimumeis is, die het verband tussen handeling en schade weergeeft.

Om te bepalen of er causaal verband is, maakt men een vergelijking tussen de financiële situatie waarin een persoon of instelling zich thans bevindt en de hypothetische financiële situatie waarin deze zich zou hebben bevonden indien de bewuste schadeveroorzakende gedraging achterwege zou zijn gebleven. Deze vergelijking zegt niet alleen iets over het bestaan van het nadeel, maar ook over het causale verband tussen het nadeel en de beweerdelijke schadeoorzaak.

Dat bedrijfsresultaten een teruggang laten zien, hoeft niet per definitie zijn oorzaak te hebben in bijvoorbeeld een rechtmatig verkeersbesluit, maar kan een andere oorzaak hebben, zoals een algehele malaise van de markt. In dit verband kan een branchecorrectie zijn aangewezen wanneer er weliswaar sprake is van een daling van de omzet, maar dat deze eigen was aan de gehele branche, en zich dus ook voordeed bij bedrijven die niet met een schadeveroorzakende overheidshandeling werden geconfronteerd. Daarbij is van belang dat deze vergelijking plaatsvindt met objectief vergelijkbare bedrijven. Zie voor het toepassen van een branchecorrectie de toelichting bij artikel 5.

Eerste lid, onder b (risicoaanvaarding)

Artikel 4, eerste lid, onder b, ziet op de risicoaanvaarding. Actieve of passieve risicoaanvaarding speelt een belangrijke rol bij de beoordeling van de aanspraak op schadevergoeding, of en in hoeverre de benadeelde het risico op schade heeft aanvaard.

Van actieve risicoaanvaarding is sprake indien verzoeker zelf handelingen verricht (bijv. investeringen doet) op een moment waarop hij de ongunstige overheidsmaatregel kon voorzien. Het hangt van de specifieke omstandigheden af of er moet worden geconcludeerd dat sprake is van risicoaanvaarding. Blijkens de rechtspraak over deze voorwaarde, die met name in het kader van planschadezaken tot ontwikkeling is gekomen, is van belang of er, gezien vanuit de positie van redelijk denkende en handelende burgers, aanleiding bestond om rekening te houden met de kans dat een ongunstig besluit genomen zal worden. Ook is van belang om wat voor handelingen het gaat. Van investeringen die bedrijven regelmatig moeten doen om hun concurrentiepositie te behouden of andere investeringen ten behoeve van een bestaand belang, zal minder snel worden gezegd dat zij wegens risicoaanvaarding niet voor vergoeding in aanmerking komen, dan van investeringen voor een nieuw project.

Van passieve risicoaanvaarding wordt gesproken, indien de benadeelde ervan heeft afgezien om passende (aanpassings)maatregelen te nemen, toen hij daartoe redelijkerwijs (nog) in de gelegenheid was, terwijl hij kon voorzien of er rekening mee moest houden dat er later bepaalde overheidsmaatregelen zouden worden genomen die dat onmogelijk zouden maken. De schade die hij vervolgens lijdt, maar die hij had kunnen voorkomen door tijdig te handelen, wordt hij geacht (passief) te hebben aanvaard.

Eerste lid, onder c (eigen schuld)

Deze bepaling inzake ‘eigen schuld’ (6:101 BW), is ook opgenomen in het wetsvoorstel Nadeelcompensatie en schadevergoeding bij onrechtmatige besluiten (art. 4:126, lid 2 sub c van dit wetsvoorstel). Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de situatie dat een burger zich willens en wetens in een met de wet strijdige situatie brengt en schade lijdt doordat handhavend wordt opgetreden. Een dergelijke vorm van ‘eigen schuld’ beschouwt de wetgever als een ‘omstandigheid die aan de benadeelde zelf kan worden toegerekend’ en die dus uit hoofde van eigen schuld (art.6:101 BW) – en dus niet zozeer in het kader van het ‘normaal maatschappelijk risico’ voor rekening van de benadeelde komt.

Eerste lid, onder d (schadebeperkende maatregelen)

Het leerstuk van de risicoaanvaarding hangt nauw samen met de vraag of de benadeelde, indien nodig, redelijke maatregelen heeft getroffen ter voorkoming of beperking van schade. De schade die door het treffen van zodanige maatregelen had kunnen worden voorkomen of beperkt, moet ten laste blijven van verzoeker. Omgekeerd geldt dat de redelijke kosten van de maatregelen die ter voorkoming of beperking van schade zijn genomen, voor vergoeding in aanmerking kunnen komen indien aan de overige vereisten is voldaan. De omvang van de schadebeperkingsplicht van artikel 4, onder d, wordt

Raadsvoorstel - Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen

beperkt door de redelijkheid. Deze plicht tot schadebeperking hoeft echter niet altijd te worden gezien als een plicht tot het alsmaar doorvoeren van kostenverlagingen. De schadebeperkende maatregelen komen tot uitdrukking in de behaalde winst in het schadejaar, die derhalve zowel het resultaat is van opbrengsten als van bedrijfskosten. Als een aanvrager bijvoorbeeld kostenbesparingen zou doorvoeren die een nog groter negatief effect hebben op de opbrengsten (waardoor het feitelijke resultaat lager is), kan niet langer worden gesproken van schadebeperking. Binnen de grenzen van het redelijk handelen staat het een aanvrager vrij om de uitwerking van de wettelijke schadebeperkingsplicht in te vullen. Het college kan een gedeeltelijke vergoeding van de schade toekennen, voor zover de benadeelde weliswaar door het treffen van maatregelen de schade heeft beperkt, maar deze schade redelijkerwijs verder had kunnen worden beperkt, indien andere maatregelen waren getroffen dan wel de genomen maatregelen doeltreffender waren uitgevoerd.

Eerste lid, onder e ("geringe schade")

In dit onderdeel is een expliciet bedrag opgenomen dat wordt aangemerkt als *bagatelschade* en derhalve hoe dan ook voor rekening van de benadeelde blijft: schade die blijft onder een bedrag van €750,- komt nooit voor nadeelcompensatie in aanmerking, ongeacht de relatie met de omzet. Dit sluit aan op jurisprudentie waarin zeer lage schades hoe dan ook niet abnormaal zijn.

Eerste lid, onder f (anderszins verzekerde schade)

Op grond van het zogenoemde subsidiariteitsvereiste kan een benadeelde slechts aanspraak maken op een vergoeding voor zover niet op andere wijze in een redelijke vergoeding is voorzien. Dit criterium beoogt te voorkomen dat betrokkene wordt verrijkt, doordat dezelfde schade meer dan eens wordt vergoed. Dat kan bijvoorbeeld het geval zijn indien en voor zover de schade al is vergoed door aankoop, onteigening, een vergoeding in natura, op grond van een specifieke wettelijke regeling, of op andere wijze. Van een voldoende verzekerde vergoeding kan ook sprake zijn indien deze niet door de schadeveroorzakende instantie, maar door een derde wordt uitgekeerd. Bij het oordeel of vergoeding van de schade anderszins verzekerd is, moet rekening worden gehouden met alle relevante feiten en omstandigheden van het geval.

Tweede lid

Dit lid regelt, naar het voorbeeld van de verjaring in het civiele recht, dat het verzoek om schadevergoeding kan worden afgewezen indien een bepaalde termijn is verstreken, nadat de schade is veroorzaakt en de benadeelde bekend is geworden met de schade. Dit lid van het artikel sluit zoveel mogelijk aan bij de verjaringsregeling in artikel 3:310 BW. In beginsel is de opeisbaarheid van de vordering in het civiele recht bepalend voor de aanvang van de verjaring. Omdat er bij nadeelcompensatieverzoeken eerst een besluit moet worden genomen tot vergoeding van schade is er ten tijde van het indienen van het verzoek geen sprake van een invorderbare schuld, zodat artikel 3:310 BW niet rechtstreeks van toepassing kan zijn. Ook moet rekening worden gehouden met het feit dat schade niet alleen door feitelijke handelingen, maar vaak ook door appellabele besluiten wordt veroorzaakt. De vraag rijst dan op welk moment de termijn voor het indienen van een verzoek om schadevergoeding dient aan te vangen. De aanvraag om nadeelcompensatie kan worden afgewezen indien vijf jaren zijn verstreken nadat de benadeelde bekend is geworden met de schade. Naar het voorbeeld van het privaatrecht gaat de termijn voor het indienen van een schadeverzoek in nadat bekendheid met de schade is ontstaan.

Derde lid

Voor het geval de schade is veroorzaakt door een appellabel besluit is bepaald dat de termijn voor het indienen van het verzoek om nadeelcompensatie niet aanvangt voordat het schadeveroorzakende besluit in rechte onaantastbaar is geworden. Dit betekent dat het aanvangsmoment van de indieningstermijn bij besluiten varieert. De lengte van de termijn varieert echter niet; die is vijf jaren. Dit lid is nodig omdat in het algemeen pas op het moment waarop het schadeveroorzakende besluit in rechte onaantastbaar is geworden, duidelijk is of er daadwerkelijk schade is geleden en wat de omvang van de schade is. Het zou onredelijk zijn, als de indieningstermijn reeds (grotendeels) verstreken zou kunnen zijn, voordat duidelijk is of er schade is geleden en zo ja, wat de omvang daarvan is. Dit lid fixeert het aanvangsmoment van de indieningstermijn en daarmee in beginsel ook de einddatum. Het

Raadsvoorstel - Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen

voorgaande neemt niet weg dat verzoeken om nadeelcompensatie in voorkomende gevallen desgewenst wel kunnen worden ingediend voordat het schadeveroorzakende besluit in rechte onaanastbaar is geworden.

Artikel 5 Winst- of inkomstenderving

Algemeen

In artikel 5 wordt gesproken van winst- of inkomstenderving, omdat zich de situatie kan voordoen dat een persoon bijvoorbeeld advieswerk vanuit huis verricht en door een bepaald infrastructureel project een zo grote mate van overlast ondervindt dat hij zijn werkzaamheden slechts gedeeltelijk kan verrichten en dus inkomsten mist.

Wanneer omzetschade wordt geclaimd moet de feitelijke situatie binnen het getroffen bedrijf uitgangspunt zijn, waarbij een vergelijking dient te worden gemaakt tussen de (financiële) situatie waarin eisers zich na de (verkeers)maatregelen bevindt en de hypothetische (financiële) situatie waarin eisers zich zou hebben bevonden indien de (verkeers)maatregelen achterwege zouden zijn gebleven. Het is niet goed mogelijk om in de verordening een concretisering van de schadeberekening op te nemen, omdat niet alle situaties kunnen worden voorzien. Daarom is gekozen voor de optie dat het college daaromtrent nog nadere regels kan vaststellen. Bij de begroting van het nadeel in de vorm van winstderiving zijn wel een aantal uitgangspunten te geven waarvan de belangrijkste hieronder als leidraad bij de toepassing van artikel 5 worden weergegeven.

Omzetbenadering

Normomzet

Het uitgangspunt bij de omzetbenadering wordt gevormd door de 'normomzet' die wordt bepaald aan de hand van in het verleden gerealiseerde omzetten. Als normomzet wordt beschouwd de omzet die naar redelijke verwachting behaald zou zijn in de schadeperiode, de nadeelveroorzakende omstandigheid weggedacht. De berekening van de normomzet gebeurt in twee stappen. In de eerste plaats wordt een referentieperiode vastgesteld. Vervolgens wordt van deze omzetten het gemiddelde genomen en wordt op dat gemiddelde wordt een branchecorrectie toegepast die representatief wordt verondersteld voor de gemiddelde bedrijfsontwikkeling in de betreffende branche sedert de peildatum.

Referentieperiode

Voor de bepaling van de normomzet wordt een referentieperiode vastgesteld die bij voorkeur bestaat uit de drie jaar voorafgaande aan de schadeperiode. Het kan voorkomen dat de omzetten uit de drie jaar voorafgaande aan de schadeperiode niet beschikbaar zijn of niet voldoende representatief zijn. Ook kan het voorkomen dat de omzet in de jaren voorafgaande aan de schadeperiode een dusdanig trendmatig verloop vertoont, dat het gemiddelde van deze omzetten geen objectief beeld oplevert. In die gevallen zal de normomzet anderszins moeten worden berekend.

Branchecorrectie

Het berekende gemiddelde omzet uit de referentieperiode, de referentieomzet, wordt vervolgens via een branchecorrectie omgerekend naar een omzetniveau dat kan worden beschouwd als de omzet die naar redelijke verwachting had kunnen worden behaald indien de nadeelveroorzakende omstandigheid niet had plaatsgevonden. Dit omzetniveau vormt de zogenaamde normomzet.

Het toepassen van een branchecorrectie heeft de voorkeur, maar wanneer de trend van een bedrijf duidelijk afwijkt van de branche, bijvoorbeeld door structureel beter dan de branche te presteren, dan kan er voor worden gekozen om een trendcorrectie toe te passen voor het bepalen van de normomzet.

Gederfde omzet

Het verschil tussen de normomzet en de behaalde omzet in de schadeperiode vormt de gederfde omzet.

Gederfde winst

De gederfde omzet wordt vervolgens vermenigvuldigd met een representatief brutowinstpercentage om tot de gederfde winst te komen. Onderzocht wordt wat de gemiddelde inkoopkosten zijn in de referentieperiode waarna dit in mindering wordt gebracht op de omzet. Daarmee wordt het brutowinstpercentage vastgesteld. Het percentage wordt in de regel berekend als het gewogen gemiddelde van de behaalde brutowinst en de behaalde omzet in de referentieperiode. Indien een specifieke situatie hiertoe aanleiding geeft, kan van deze berekeningswijze worden afgeweken.

Raadsvoorstel - Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen

Besparingen of schadebeperking

Op de berekende winstderving worden besparingen in mindering gebracht. Hierbij moet voorop worden gesteld dat op iedere aanvrager een verplichting tot schadebeperking rust. Voor aanvragers die een onderneming exploiteren brengt deze verplichting met zich mee dat zij maatregelen dienen te nemen die zijn gericht op het realiseren, voor zover redelijkerwijs mogelijk, van een vermindering van de bedrijfskosten tijdens de schadepriode. Deze verplichting wordt verzwaaard naarmate de schadepriode langer doorloopt en er dus voor de aanvrager tijdsruimte ontstaat om de onderneming op de nieuwe situatie in te stellen en het kostenniveau daaraan aan te passen. Daarom wordt onderzocht welke kosten een aanvrager tijdens de schadepriode heeft bespaard of in redelijkheid had kunnen besparen. Leidt dit tot de conclusie dat geen of onvoldoende besparingen zijn gerealiseerd, dan wordt hetgeen de aanvrager in redelijkheid had kunnen en moeten besparen als fictieve besparing in mindering gebracht op de berekende winstderving. De omvang van deze fictieve besparing wordt daarbij in redelijkheid ingeschat, mede op basis van een analyse van de vaste en variabele kosten en de beïnvloeding van de hoogte daarvan binnen een bepaalde priode.

Inkomensbenadering

Het nadeel in de vorm van winstderving kan ook, in plaats van een berekening via een omzetzerving, worden begroot via een inkomensbenadering. Het uitgangspunt van de inkomensbenadering wordt gevormd door het 'norminkomen', dat wordt bepaald aan de hand van het in het verleden gerealiseerde inkomen. Als norminkomen wordt beschouwd het inkomen dat naar redelijke verwachting had kunnen worden verdiend in de schadepriode, de nadeelveroorzakende omstandigheid weggedacht. De bepaling van het norminkomen geschiedt, evenals de bepaling van de normomzet bij de omzetbenadering, in 3 stappen. Het verschil tussen het norminkomen en het behaalde norminkomen in de schadepriode vormt het gederfde inkomen. Indien een aanvrager beschikt over meerdere filialen, kan een eventuele inkomensverplaatsing naar een ander filiaal hierbij worden verrekend. De inkomensbenadering vergelijkt het norminkomen met het behaalde inkomen in de schadepriode. Daarbij vindt impliciet een vergelijking plaats tussen het omzet- en kostenniveau in het verleden en het omzet- en kostenniveau in de schadepriode. Indien moet worden aangenomen dat de kosten die daadwerkelijk zijn gemaakt in de schadepriode niet representatief of aanvaardbaar zijn, bijvoorbeeld vanuit het oogpunt van schadebeperking, kan een aanvullende correctie worden toegepast op basis van een fictieve inschatting zoals bedoeld in het onderdeel 'besparingen of schadebeperking' zoals hierboven vermeld.

Artikel 6 Huurderving

Wanneer in de stad een pand of etage te huur wordt aangeboden, zal er ook wanneer er geen sprake is van een schadeveroorzakende handeling of besluit, de nodige tijd overheen gaan, voordat de onroerende zaak wordt verhuurd. Panden staan nu eenmaal een bepaalde priode, nadat een huurder is vertrokken, leeg. Voor vergoeding komt niet in aanmerking het verlies gedurende de gemiddelde priode van leegstand voor panden die met het te verhuren pand zijn te vergelijken en die in de wijk of buurt liggen van het te verhuren pand.

Dit element is redelijkerwijze toegevoegd, teneinde te voorkomen dat prijzen of lagere huuropbrengsten worden opgevoerd, die niet meer als overeenkomend met de werkelijke waarde kunnen worden beschouwd.

Artikel 7 Lagere opbrengst bij verkoop bedrijf of onroerende zaak

Deze bepaling is een species van het begrip winst- of omzetzerving en is opgenomen als speciale voorziening voor eigenaren die hun onroerende zaak met een kleinere opbrengst of minder winst kunnen verkopen ten gevolge van een besluit of handeling dat de prijs nadelig beïnvloedt.

Raadsvoorstel - Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen

Artikel 8 Andere voor nadeelcompensatie in aanmerking komende kosten

Onder a Inschakelen deskundigen

Degene die in aanmerking komt voor schadevergoeding op grond van het bepaalde in deze afdeling, komt ook in aanmerking voor vergoeding van bepaalde andere kosten die hij heeft gemaakt in verband met het vaststellen van de geleden schade. Op grond van het bepaalde onder (a) worden de redelijke kosten vergoed, die zijn gemaakt in verband met het inschakelen van deskundige bijstand bij het vaststellen van (de omvang van) de schade. Het artikel ziet derhalve niet op de kosten van deskundige bijstand in bezwaar en beroep. Op kosten die zijn gemaakt in de fase van bezwaar en beroep, zijn immers de artikelen 7:15 en 8:75 van de Awb van toepassing. Voor zover deze kosten voor vergoeding in aanmerking komen, is daarop het Besluit proceskosten bestuursrecht van toepassing. Met de term redelijke kosten in het eerste en het tweede lid, wordt bedoeld dat alleen die kosten worden vergoed, die redelijkerwijs noodzakelijk waren om schadevergoeding te krijgen en die in de gegeven omstandigheden redelijk te achten waren (de zogenaamde dubbele redelijkheidstoets). Dit sluit aan bij de geldende wetgeving en jurisprudentie. Dit betekent dat niet noodzakelijkerwijs alle kosten die de benadeelde heeft gemaakt in verband met het verkrijgen van schadevergoeding, voor vergoeding in aanmerking komen.

Teneinde te voorkomen dat per aanvraag telkens de deskundigenkosten waarvoor een bijdrage wordt gevraagd diepgaand moeten worden onderzocht, verdient een forfaitaire benadering de voorkeur. Voor vergoeding van de kosten van deskundigen die bij schade claims worden ingeschakeld, kan in beginsel een forfaitair bedrag van € 500,- per fase van de procedure als richtlijn fungeren.

Onder b Wettelijke rente

Indien in het kader van deze verordening wordt gesproken over de wettelijke rente, dan wordt de wettelijke rente van artikel 6:119 van het BW bedoeld. Er is dus geen sprake van de wettelijke handelsrente. Handelsrente is alleen verschuldigd als het gaat om een handelsovereenkomst en daarvan is in het kader van deze verordening bij de te verlenen nadeelcompensatie geen sprake. Zie ook artikel 6:119a BW.

Ook de wettelijke rente over het schadebedrag wordt vergoed. De ingangsdatum voor het bepalen van de wettelijke rente is de datum van ontvangst van de aanvraag of, indien de schade pas later is ingetreden, het tijdstip waarop de schade is ontstaan.

Een vergoeding in de vorm van wettelijke rente voor geleden nadeel door een te late uitbetaling van de nadeelcompensatie, maakt deel uit van de nadeelcompensatie.

Onder c Maatregelen ter voorkoming of beperking van het nadeel

Dit onderdeel strekt ertoe buiten twijfel te stellen dat de redelijke kosten ter voorkoming of beperking van schade, eveneens schade zijn en voor vergoeding op grond van deze regeling in aanmerking kunnen komen. Met de bepaling is aansluiting gezocht bij het privaatrecht (art. 6:96 BW).

Aangezien het redelijk is om van de benadeelde te verwachten dat hij zijn schade zoveel mogelijk voorkomt en beperkt, is het ook redelijk dat hij de kosten die hij in dat kader redelijkerwijs heeft moeten maken, vergoed kan krijgen. Uiteraard mogen de kosten van de beperkende maatregelen de omvang van het te beperken nadeel niet overstijgen. Om in aanmerking te kunnen komen voor een vergoeding van kosten van eventuele schadebeperkende maatregelen, dient de aanvrager, op grond van artikel 12 ANVG, in beginsel een verzoek om goedkeuring in te dienen.

Kosten die zijn gemoeid met een eventueel noodzakelijke beëindiging van het bedrijf of de onderneming komen naar hun aard niet voor nadeelcompensatie op basis van dit artikel in aanmerking. Het geleden nadeel dat daarop betrekking heeft, komt voor nadeelcompensatie in aanmerking op basis van de algemene regeling die is neergelegd in artikel 2 van deze verordening.

Artikel 9 Nadeelcompensatie in geld of in natura

Lid 1

Behoeft geen nadere toelichting.

Lid 2

De waarde van de compensatie in natura mag niet hoger zijn dan het bedrag in geld waarop de verzoeker aanspraak zou kunnen maken. Wanneer de waarde van de compensatie op andere wijze

Raadsvoorstel - Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen

groter zou zijn dan het bedrag in geld waarop de verzoeker aanspraak zou kunnen maken, kan het bestuursorgaan besluiten om alsnog nadeelcompensatie in geld uit te keren.

Paragraaf 3 Aanvraag

Artikel 10 Aanvraag om nadeelcompensatie

Lid 1

Het in ontvangst nemen van de aanvraag en het behandelen daarvan is met deze bepaling een bevoegdheid geworden van het college. Het college heeft hiermee de bevoegdheid om te beslissen op schadeclaims die gebaseerd zijn op schadeveroorzakende besluiten, beslissingen en feitelijke handelingen van de gemeenteraad, gedelegeerd gekregen; voor claims die hun oorsprong vinden in schadeveroorzakende besluiten, beslissingen en feitelijke handelingen van het bestuursorgaan burgemeester is een afzonderlijk besluitpunt voor de burgemeester opgesteld. Hiermee is de één loket gedachte gewaarborgd. Het doel van deze opzet is het bundelen van expertise dat snelle en zorgvuldige besluitvorming op aanvragen bevordert.

Lid 2

Behoeft geen nadere toelichting.

Lid 3

Bij een nadeelcompensatieaanvraag geldt dat degene die stelt te zijn benadeeld, de bewijslast draagt van het bestaan van dit nadeel. De aanvrager zal door het aanvoeren van zoveel mogelijk concrete gegevens moeten aantonen dat hij door het rechtmatige overheidshandelen in een verslechterde situatie is geraakt. Op de aanvraag is het bepaalde in artikel 4:1 en 4:2 Awb onverkort van toepassing. Dit betekent dat de aanvraag moet worden ondertekend en tenminste de naam en het adres van de aanvrager, de dagtekening en een aanduiding van de beschikking die wordt gevraagd, moet bevatten. Daarnaast verschaft de aanvrager ingevolge het tweede lid van artikel 4:2 Awb de gegevens en bescheiden die voor de beslissing op de aanvraag nodig zijn en waarover hij redelijkerwijs de beschikking kan krijgen. Hierbij kan worden gedacht aan het overleggen van een kopie van het schadeveroorzakende besluit. Dit kan evenwel niet in alle gevallen worden verlangd, omdat het overleggen van bijvoorbeeld complexe milieuvergunningen, te veel van de benadeelde zou vergen. Ook kan gedacht worden aan specifieke branche-informatie die voor een goede beoordeling van de te compenseren nadeel nodig is.

Het spreekt verder voor zich dat de aanvraag een aanduiding dient te bevatten van het schadeveroorzakende besluit of de schadeveroorzakende handeling. Daarnaast moet uit de aanvraag blijken wat de aard van de schade is. Ten slotte bevat de aanvraag voor zover redelijkerwijs mogelijk een opgave van de omvang van de geleden of te lijden schade en een specificatie van de schade.

Lid 4

Behoeft geen nadere toelichting.

Artikel 11 Het heffen van een recht

De figuur van de heffing is geïntroduceerd om te voorkomen dat er al te lichtvaardig wordt overgegaan tot indiening van een verzoek om nadeelcompensatie. Als gezegd is de overheid uitsluitend onder bijzondere omstandigheden verplicht tot vergoeding van (een deel van) door rechtmatig overheidshandelen veroorzaakte schade. Door de heffing van het recht kan worden voorkomen dat veel werk moet worden besteed aan de behandeling van aanvragen die 'zekerheidshalve' worden ingediend. Het recht bedraagt € 300. Voor dit bedrag is gekozen omdat het goed aansluit bij de regeling voor planschade op grond van artikel 6.4 Wet ruimtelijke ordening. Het bedrag sluit eveneens aan bij het Voorontwerp van wet "Nadeelcompensatie en schadevergoeding bij onrechtmatige besluiten".

Artikel 12 Aanvraag goedkeuring schadebeperkende maatregelen

Behoeft geen nadere toelichting.

Raadsvoorstel - Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen

Artikel 13 Aanvraag voorschotverlening

Lid 1

De aanvrager die naar redelijke verwachting in aanmerking komt voor nadeelcompensatie als bedoeld in artikel 2 kan bij het college een aanvraag indienen om een voorschot op die nadeelcompensatie. Het verlenen van voorschotten is gebaseerd op art. 4:95 Awb. In beginsel dient er sprake te zijn van een aanmerkelijk belang, dat de aanvrager zal moeten onderbouwen. Er is voor een hoog percentage gekozen, omdat het voorschot bedoeld is om de continuering van de bedrijfsvoering te vergemakkelijken. Daarnaast kan het verlenen van een voorschot onder meer strekken om te voorzien in de kosten die zijn gemoed met het treffen van maatregelen ter beperking van het nadeel. Indien het college beslist tot toekenning van een voorschot, wordt daarmee geen aansprakelijkheid erkend. De termijn waarbinnen het voorschot betaald moet worden, wordt geregeld in artikel 4:87 Awb.

Lid 2

Het college kan bij het verlenen van een voorschot een zekerheidsstelling verlangen, bijvoorbeeld in de vorm van een bankgarantie, ten behoeve van een eventueel ten onrechte uitbetaald voorschot. Deze voorschotten zullen renteloos worden teruggevorderd.

Artikel 14 Ontvangstbevestiging

In de ontvangstbevestiging wordt de aanvrager geïnformeerd over de verdere procedure. Indien het college de aanvraag behandelt met inschakeling van de adviescommissie, stelt het college de aanvrager hiervan in de ontvangstbevestiging op de hoogte en wordt informatie gegeven over de samenstelling en de werkwijze van de adviescommissie.

Indien de aanvraag niet compleet is wordt de aanvrager, in overeenstemming met artikel 4:5 Awb, verzocht binnen vier weken, de zogenaamde hersteltermijn, zijn aanvraag aan te vullen met de ontbrekende gegevens of bescheiden, die nodig zijn om op de aanvraag te kunnen beslissen. Deze termijn kan op schriftelijk verzoek van de aanvrager met vier weken worden verlengd.

Paragraaf 4 Advies en beslissing

Artikel 15 Advies Deskundigen

Lid 1

Het leerstuk van de nadeelcompensatie is complex, waardoor in sommige gevallen het inschakelen van een externe deskundige noodzakelijk is. In dit eerste lid krijgt het college de bevoegdheid (en verplichting) om een adviseur als bedoeld in artikel 3:5 Awb in te stellen voor verzoeken om nadeelcompensatie. Het advies van deze commissie kan door het college gebruikt worden als motivering van het te nemen besluit op aanvraag (artikel 3:49 Awb). Het college moet zich er dan wel van "vergewissen" dat het onderzoek van de commissie zorgvuldig is geweest (artikel 3:9 Awb), het advies "concludent" is en niet innerlijk tegenstrijdig.

Lid 2

In dit artikellid staat welke deskundigheden over het algemeen nodig zijn om een goed gemotiveerd besluit over een nadeelcompensatieverzoek te kunnen nemen.

Lid 3

Een reglement regelt de werkwijze en samenstelling van een commissie en bevat voorschriften waaraan de commissie zich heeft te houden.

Lid 4

Behoeft geen nadere toelichting.

Lid 5

De beoordeling van een aanvraag is over het algemeen zeer complex en vraagt om niet standaard bij de gemeente aanwezige deskundigheden. Daar staat tegenover dat de inschakeling van een commissie meer tijd en geld kost. Uitgangspunt is daarom dat het behandelen van aanvragen zonder inschakeling van de adviescommissie alleen in zeer eenvoudige zaken gebeurt (niet complete aanvraag, een overduidelijke weigeringsgrond of een behandeling in lijn met eerdere besluiten met een advies van de commissie).

Raadsvoorstel - Algemene Nadeelcompensatie Verordening gemeente Groningen

Artikel 16 Behandeling aanvraag om nadeelcompensatie

Wanneer het gaat om een aanvraag om nadeelcompensatie dat voor advies is voorgelegd aan de adviescommissie wordt eerst een conceptbesluit opgesteld dat naar de aanvrager wordt toegezonden. De aanvrager wordt in de gelegenheid gesteld om schriftelijk zijn zienswijze daarover te geven.

Artikel 17 Afwijken van advies van adviescommissie

Het college kan niet zomaar van het gegeven advies afwijken. In dit artikel is opgenomen dat de reden van de afwijking moet worden vermeld en het advies met de beslissing moet worden meegezonden. Hiermee is een extra waarborg ingebouwd dat niet lichtvaardig van adviezen van de adviescommissie wordt afgeweken.

Artikel 18 Beslistermijn

Behoeft geen nadere toelichting.

Paragraaf 4 Overige bepalingen en slotbepalingen

Artikel 19 Nadere regels

Deze bepaling geeft het college de bevoegdheid om met betrekking tot in die bepaling vermelde onderwerpen nadere regels vast te stellen. Voor de bepaling van de omzet- en winstderving zijn enige globale regels in de verordening opgenomen. De praktijk zal moeten leren of een aanvulling daarvan wenselijk is. Dat geldt ook voor de inschakeling van de commissie. Afgezien van de in artikel 15, vijfde lid, vastgelegde uitzonderingen kunnen er nog andere situaties zijn waarbij hiervan kan worden afgezien.

Artikel 20 Hardheidsclausule

Er kunnen zich situaties voordoen waarbij geen aanspraak kan worden gemaakt op een vergoeding krachtens deze verordening, maar het nadeel voor betrokkene zo schrijnend is dat een uitzondering op de verordening dient te worden gemaakt.

Artikel 21 Afwijking bij bijzondere verordening

In het geval het noodzakelijk is om bijvoorbeeld bij grotere projecten af te wijken van deze ANVG, dan kan de gemeenteraad voor het betreffende project een bijzondere nadeelcompensatieverordening vaststellen.

Artikel 22 Reikwijdte

Behoeft geen nadere toelichting.

Artikel 23 Inwerkingtreding

Behoeft geen nadere toelichting.

Artikel 24 Overgangsrecht

Behoeft geen nadere toelichting.

Artikel 25 Citeertitel

Behoeft geen nadere toelichting.

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracédelen 1 en II

Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering	18-07-2012	Registratienr.	RO 12.2121645
Raadscommissie	Werk en Inkomen	Datum B&W besluit	12-06-2012
Datum raadscommissie	04-07-2012	Portefeuillehouder	De Vries
Publiciteit	Persbericht PB	Steller	J. Dallinga
Bijlagen	div.	Telefoon	367 81 09
		E-mail	jaadal1t@groningen.nl

Onderwerp

Vaststelling bestemmingsplan "RegioTram - tracédelen I en II"

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de zienswijzen over te nemen voor zover het betreft de zienswijze van indiener 3 met betrekking tot de schrijfwijze van "Bernoulliborg" en van indiener 6 met betrekking tot de voor de geluidwering van saneringswoningen te hanteren binnenwaarde en de overige zienswijzen niet over te nemen;
- II. de verantwoording van het groepsrisico, zoals vervat in de "Externe Veiligheidsstudie Bestemmingsplan RegioTram Tramlijn 1" (Milieudienst, september 2010) vast te stellen;
- III. het bestemmingsplan "RegioTram - tracédelen I en II", digitaal vervat in het gml-bestand NL.IMRO.0014.BP490RegioTram1en2-vg.gml en gebruikmakend van een ondergrond ontleend aan het Grootchalig Basis Bestand Groningen van juni 2011, vast te stellen en daarbij de volgende wijzigingen aan te brengen ten opzichte van het ontwerp, zoals dat ter inzage heeft gelegen:
 - a. op de plankaart wordt de bestemmingsgrens tussen de bestemmingen "Verkeer" en "Dienstverlening" in noordwestelijke richting opgeschoven;
 - b. op de plankaart wordt de bestemmingsgrens tussen de bestemmingen "Verkeer-Railverkeer" en "Verkeer" in het stationsgebied verlegd tot op de scheiding van het spooreplacement en het fietspad Onderdoor;
 - c. aan de plankaart wordt toegevoegd het parkeerterrein, gelegen tussen de gebouwen van de Hanzehogeschool aan het Zernikeplein, de Zernikelaan, de Kadijk en Blauwborgje, en hieraan worden de bestemming "Verkeer" en de dubbelbestemmingen "Leiding – Gas" en "Leiding – Hoogspanningsverbinding" gegeven;
 - d. in artikel 1 van de regels worden de onderdelen 1.11 en 1.25 geschrapt, onder verlettering van de bestaande onderdelen 1.12 tot en met 1.24 tot onderdelen 1.11 tot en met 1.23 en de bestaande onderdelen 1.26 tot en met 1.47 tot onderdelen 1.24 tot en met 1.45;
 - e. in de artikelen 4, 5, 6, 7 en 8 worden de subleden 4.2.3, onder a, 5.2.3, onder b, 6.2.3, onder a, 7.2.3, onder a, en 8.2.3, onder a, geschrapt;
 - f. in artikel 7 wordt sublid 7.2.2, onder a, als volgt gewijzigd: wachthuisjes en onderstations, mits de oppervlakte niet meer dan 15 m², respectievelijk 50 m² en de bouwhoogte niet meer dan 3 meter, respectievelijk 3,50 meter bedraagt;
 - g. in artikel 7 wordt in sublid 7.2.3, onder c, de zinsnede "niet zijnde overkappingen" geschrapt;

Aanwijzingen: status, deadline, visietrommel

Afgehandeld en naar archief	Paraaf	Datum	Classificatienr.
-----------------------------	--------	-------	------------------

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracédelen 1 en II

2

- h. in artikel 7 wordt in sublid 7.3.1 een nieuw onderdeel a ingevoegd, luidende: sublid 7.2.2, onder a, ten behoeve van een overschrijding van de toegestane oppervlakte en bouwhoogte van onderstations met ten hoogste 50 m², respectievelijk 1,50 meter, onder verlettering van onderdelen a en b tot onderdelen b en c;
 - i. in artikel 8, sublid 8.2.1. wordt "lid 5.1" gewijzigd in lid 8.1;
 - j. in artikel 9 wordt in lid 9.6, onder b "lid 6.7" gewijzigd in "sublid 9.4.2";
 - k. in artikel 10 van de regels wordt in sublid 10.2.1 "lid 11.1" gewijzigd in "lid 10.1", wordt in lid 10.3 "sublid 11.2.1" gewijzigd in sublid 10.2.1" en wordt in sublid 10.4.2, onder b,"lid 11.1" gewijzigd in lid 10.1;
 - l. in artikel 11 van de regels wordt in sublid 11.2.1 en lid 11.3 het woord "bestemming" gewijzigd in:"bestemmingen";
 - m. artikel 11, sublid 11.2.2, van de regels wordt vervangen door de volgende bouwregel:
De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, mag niet meer bedragen dan:
 - b) voor zover het betreft hoogspanningsmasten: 55 meter;
 - c) voor zover het betreft overige bouwwerken, geen gebouw zijnde: 2 meter;
 - n. in artikel 13, sublid 13.3.1, aanhef, wordt na de woorden "afwijken van" ingevoegd het woordje lid;
 - o. in de toelichting wordt in de laatste alinea van subparagraaf 3.4.1 het woordje "Bernouillegebouw" gewijzigd in:"Bernoulliborg" en worden aanpassingen aangebracht in paragraaf 1.1 (Aanleiding en doel), subparagraaf 3.4.5 (Stationsgebied), subparagraaf 4.6.3 (Geluid), subparagraaf 4.6.4 (Trillingen), subparagraaf 4.6.8 (Externe veiligheid), subparagraaf 4.6.9 (Elektriciteit en elektromagnetische velden) en hoofdstuk 5 (Juridische toelichting);
- IV. dat op de Zonnelaan 530 meter, op de Kastanjelaan 380 meter en op de Noorderstationsstraat/Nieuwe Ebbingestraat 500 meter zeer stil asfalt dient te worden aangelegd;
- V. dat de rijrichting vanuit de uitrit van de parkeergarage Museum Centrum dient te worden gewijzigd, zodanig dat het uitgaande verkeer via de Kleine Raamstraat naar het Gedempte Zuiderdiep wordt geleid;
- VI. dat aan de gevels van 260 woningen (65 woningen aan de Zonnelaan, Eikenlaan, Kastanjelaan, Noorderstationsstraat/Bedumerweg en het Boterdiep, 28 woningen aan de Noorderstationsstraat en 167 woningen aan de Kleine Raamstraat, de Ruitersstraat, de Herepoortmolendrift, het Gedempte Zuiderdiep, de Herestraat en de Heresingel) maatregelen dienen te worden getroffen om te bevorderen dat de geluidsbelasting binnen de woning bij gesloten ramen niet meer bedraagt dan 33 dB, voor zover uit akoestisch en bouwtechnisch onderzoek blijkt dat deze waarde wordt overschreden;
- VII. dat aan de gevels van 57 woningen aan de Noorderstationsstraat, de Nieuwe Ebbingestraat, de Korreweg en het Boterdiep maatregelen dienen te worden getroffen om te bevorderen dat de geluidsbelasting binnen de woning bij gesloten ramen niet meer bedraagt dan 43 dB, voor zover uit akoestisch en bouwtechnisch onderzoek blijkt dat deze waarde wordt overschreden;
- VIII. dat aan de gevels van de onderwijsgebouwen aan Landleven 2, Landleven 12 , Nettelbosje 1, Eikenlaan 286 en Magnoliastraat 1 maatregelen dienen te worden getroffen om te bevorderen dat de geluidsbelasting bij gesloten ramen niet meer bedraagt dan
- 28 dB binnen de les- en theorielokalen,
 - 33 dB binnen de theorievaklokalen,
- voor zover uit akoestisch en bouwtechnisch onderzoek blijkt dat de toepasselijke waarde wordt overschreden;
- IX. dat een trillingsdempende mat/floating slab dient te worden toegepast over een lengte van circa 1700 meter op het Hereplein, in de Oosterstraat, Kreupelstraat, Sint Walburgstraat, in Kattenhage, op het Boterdiep, in de Nieuwe Ebbingestraat en de Noorderstationsstraat (tot aan

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracédelen 1 en II

3

- het kruispunt met de Tuinbouwstraat), dan wel dat een maatregel dient te worden getroffen met minimaal een gelijkwaardig resultaat;
- X. dat de tram op de Zernikelaan ter hoogte van de faculteit voor wis- en natuurkunde en het Nanolaboratorium van de Rijksuniversiteit en het gebouw van SRON bovenleidingloos dient te rijden of dat op dit tracégedeelte zero volt-secties in de bovenleiding dienen te worden toegepast, zodanig dat de EMC-belasting tot de bestaande magneetveldsterkte (situatie zonder tramlijn) wordt gereduceerd, dan wel dat een maatregel dient te worden getroffen met minimaal een gelijkwaardig resultaat;
 - XI. dat indien uit nader onderzoek blijkt dat de bronmaatregelen de EMC-belasting van apparatuur bij SRON niet tot de bestaande magneetveldsterkte kunnen beperken, deze apparatuur intern dient te worden verplaatst;
 - XII. geen exploitatieplan vast te stellen.

Publiekssamenvatting

Door middel van bijgaand voorstel wordt de raad gevraagd het bestemmingsplan "RegioTram - tracédelen I en II" gewijzigd vast te stellen en daarbij de zienswijzen deels over te nemen en deels niet over te nemen.

Voorgesteld besluit

De raad besluit:

- I. de zienswijzen over te nemen voor zover het betreft de zienswijze van indiener 3 met betrekking tot de schrijfwijze van "Bernoulliborg" en van indiener 6 met betrekking tot de voor de geluidwering van saneringswoningen te hanteren binnenwaarde en de overige zienswijzen niet over te nemen;
- II. de verantwoording van het groepsrisico, zoals vervat in de "Externe Veiligheidsstudie Bestemmingsplan RegioTram Tramlijn 1" (Milieudienst, september 2010) vast te stellen;
- III. het bestemmingsplan "RegioTram - tracédelen I en II", digitaal vervat in het gml-bestand NL.IMRO.0014.BP490RegioTram1en2-vg.gml en gebruikmakend van een ondergrond ontleend aan het Grootchalig Basis Bestand Groningen van juni 2011, vast te stellen en daarbij de volgende wijzigingen aan te brengen ten opzichte van het ontwerp, zoals dat ter inzage heeft gelegen:
 - a. op de plankaart wordt de bestemmingsgrens tussen de bestemmingen "Verkeer" en "Dienstverlening" in noordwestelijke richting opgeschoven;
 - b. op de plankaart wordt de bestemmingsgrens tussen de bestemmingen "Verkeer-Railverkeer" en "Verkeer" in het stationsgebied verlegd tot op de scheiding van het spooreplacement en het fietspad Onderdoor;
 - c. aan de plankaart wordt toegevoegd het parkeerterrein, gelegen tussen de gebouwen van de Hanzehogeschool aan het Zernikeplein, de Zernikelaan, de Kadijk en Blauwborgje, en hieraan worden de bestemming "Verkeer" en de dubbelbestemmingen "Leiding – Gas" en "Leiding – Hoogspanningsverbinding" gegeven;
 - d. in artikel 1 van de regels worden de onderdelen 1.11 en 1.25 geschrapt, onder verlettering van de bestaande onderdelen 1.12 tot en met 1.24 tot onderdelen 1.11 tot en met 1.23 en de bestaande onderdelen 1.26 tot en met 1.47 tot onderdelen 1.24 tot en met 1.45;
 - e. in de artikelen 4, 5, 6, 7 en 8 worden de subleden 4.2.3, onder a, 5.2.3, onder b, 6.2.3, onder a, 7.2.3, onder a, en 8.2.3, onder a, geschrapt;
 - f. in artikel 7 wordt sublid 7.2.2, onder a, als volgt gewijzigd: wachthuisjes en onderstations, mits de oppervlakte niet meer dan 15 m², respectievelijk 50 m² en de bouwhoogte niet meer dan 3 meter, respectievelijk 3,50 meter bedraagt;
 - g. in artikel 7 wordt in sublid 7.2.3, onder c, de zinsnede "niet zijnde overkappingen" geschrapt;

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracédelen 1 en II

4

- h. in artikel 7 wordt in sublid 7.3.1 een nieuw onderdeel a ingevoegd, luidende: sublid 7.2.2, onder a, ten behoeve van een overschrijding van de toegestane oppervlakte en bouwhoogte van onderstations met ten hoogste 50 m², respectievelijk 1,50 meter, onder verlettering van onderdelen a en b tot onderdelen b en c;
 - i. in artikel 8, sublid 8.2.1. wordt "lid 5.1" gewijzigd in lid 8.1;
 - j. in artikel 9 wordt in lid 9.6, onder b "lid 6.7" gewijzigd in "sublid 9.4.2";
 - k. in artikel 10 van de regels wordt in sublid 10.2.1 "lid 11.1" gewijzigd in "lid 10.1", wordt in lid 10.3 "sublid 11.2.1" gewijzigd in sublid 10.2.1" en wordt in sublid 10.4.2, onder b, "lid 11.1" gewijzigd in lid 10.1;
 - l. in artikel 11 van de regels wordt in sublid 11.2.1 en lid 11.3 het woord "bestemming" gewijzigd in: "bestemmingen";
 - m. artikel 11, sublid 11.2.2, van de regels wordt vervangen door de volgende bouwregel:
De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, mag niet meer bedragen dan:
 - d) voor zover het betreft hoogspanningsmasten: 55 meter;
 - e) voor zover het betreft overige bouwwerken, geen gebouw zijnde: 2 meter;
 - p. in artikel 13, sublid 13.3.1, aanhef, wordt na de woorden "afwijken van" ingevoegd het woordje lid;
 - q. in de toelichting wordt in de laatste alinea van subparagraaf 3.4.1 het woordje "Bernouillegebouw" gewijzigd in: "Bernoulliborg" en worden aanpassingen aangebracht in paragraaf 1.1 (Aanleiding en doel), subparagraaf 3.4.5 (Stationsgebied), subparagraaf 4.6.3 (Geluid), subparagraaf 4.6.4 (Trillingen), subparagraaf 4.6.8 (Externe veiligheid), subparagraaf 4.6.9 (Elektriciteit en elektromagnetische velden) en hoofdstuk 5 (Juridische toelichting);
- IV. dat op de Zonnelaan 530 meter, op de Kastanjelaan 380 meter en op de Noorderstationsstraat/Nieuwe Ebbingestraat 500 meter zeer stil asfalt dient te worden aangelegd;
- V. dat de rijrichting vanuit de uitrit van de parkeergarage Museum Centrum dient te worden gewijzigd, zodanig dat het uitgaande verkeer via de Kleine Raamstraat naar het Gedempte Zuiderdiep wordt geleid;
- VI. dat aan de gevels van 260 woningen (65 woningen aan de Zonnelaan, Eikenlaan, Kastanjelaan, Noorderstationsstraat/Bedumerweg en het Boterdiep, 28 woningen aan de Noorderstationsstraat en 167 woningen aan de Kleine Raamstraat, de Ruitersstraat, de Herepoortmolendrift, het Gedempte Zuiderdiep, de Herestraat en de Heresingel) maatregelen dienen te worden getroffen om te bevorderen dat de geluidsbelasting binnen de woning bij gesloten ramen niet meer bedraagt dan 33 dB, voor zover uit akoestisch en bouwtechnisch onderzoek blijkt dat deze waarde wordt overschreden;
- VII. dat aan de gevels van 57 woningen aan de Noorderstationsstraat, de Nieuwe Ebbingestraat, de Korreweg en het Boterdiep maatregelen dienen te worden getroffen om te bevorderen dat de geluidsbelasting binnen de woning bij gesloten ramen niet meer bedraagt dan 43 dB, voor zover uit akoestisch en bouwtechnisch onderzoek blijkt dat deze waarde wordt overschreden;
- VIII. dat aan de gevels van de onderwijsgebouwen aan Landleven 2, Landleven 12, Nettelbosje 1, Eikenlaan 286 en Magnoliastraat 1 maatregelen dienen te worden getroffen om te bevorderen dat de geluidsbelasting bij gesloten ramen niet meer bedraagt dan
- 28 dB binnen de les- en theorielokalen,
 - 33 dB binnen de theorievaklokalen,
- voor zover uit akoestisch en bouwtechnisch onderzoek blijkt dat de toepasselijke waarde wordt overschreden;
- IX. dat een trillingsdempende mat/floating slab dient te worden toegepast over een lengte van circa 1700 meter op het Hereplein, in de Oosterstraat, Kreupelstraat, Sint Walburgstraat, in Kattenhage, op het Boterdiep, in de Nieuwe Ebbingestraat en de Noorderstationsstraat (tot aan

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracédelen 1 en II

5

- het kruispunt met de Tuinbouwstraat), dan wel dat een maatregel dient te worden getroffen met minimaal een gelijkwaardig resultaat;
- X. dat de tram op de Zernikelaan ter hoogte van de faculteit voor wis- en natuurkunde en het Nanolaboratorium van de Rijksuniversiteit en het gebouw van SRON bovenleidingloos dient te rijden of dat op dit tracégedeelte zero volt-secties in de bovenleiding dienen te worden toegepast, zodanig dat de EMC-belasting tot de bestaande magneetveldsterkte (situatie zonder tramlijn) wordt gereduceerd, dan wel dat een maatregel dient te worden getroffen met minimaal een gelijkwaardig resultaat;
 - XI. dat indien uit nader onderzoek blijkt dat de bronmaatregelen de EMC-belasting van apparatuur bij SRON niet tot de bestaande magneetveldsterkte kunnen beperken, deze apparatuur intern dient te worden verplaatst;
 - XII. geen exploitatieplan vast te stellen.

Inleiding

Door middel van dit voorstel leggen wij u ter vaststelling voor het bestemmingsplan "RegioTram – tracédelen I en II". Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 10 juni tot en met 21 juli 2011 ter inzage gelegen. Bij onze brief van 10 mei 2011, kenmerk RO 11.2855120, stelden wij u in kennis van de terinzagelegging. Tijdens de terinzagelegging is een aantal zienswijzen ingediend. De behandeling van deze zienswijzen heeft aanzienlijk meer tijd geveerd dan was voorzien. De oorzaak hiervan is de complexiteit van bepaalde vraagstukken die rondom de aanleg van de RegioTram spelen. Hierbij kunnen met name genoemd worden de effecten van EMC (elektromagnetische compatibiliteit, de gevolgen van de elektromagnetische straling van de bovenleiding van de tram) en trillingen op voor verstoring gevoelige onderzoeksapparatuur bij onderwijs- en onderzoekinstellingen op Zernike. Dit vroeg om nadere onderzoeken. Tevens hebben wij de afgelopen periode benut voor intensief overleg op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau met één van de betrokken partijen, de RUG. Wij menen thans met de RUG over de belangrijkste geschilpunten, EMC en trillingen, een voldoende mate van overeenstemming te hebben bereikt.

Beoogd resultaat

Een vastgesteld bestemmingsplan, waardoor de tracédelen I en II van de RegioTram planologisch obstakelvrij worden.

Kader

Het beleidsmatige kader voor het bestemmingsplan wordt onder andere gevormd door een aantal documenten, zoals het voorkeustracé, het "Voorlopig ontwerp tramtracé Lijn 1 op hoofdlijnen" en de "Nota van wijzigingen" en de besluitvorming daarover door uw raad achtereenvolgens op 17 juni 2009, 20 oktober 2010 en 3 april 2012.

Het wettelijke kader voor het bestemmingsplan is de Wet ruimtelijke ordening. Deze wet legt de bevoegdheid tot vaststelling van het bestemmingsplan in handen van uw raad. De wet bepaalt dat het bestemmingsplan binnen 12 weken na de termijn van terinzagelegging wordt vastgesteld. Dit is evenwel geen fatale termijn. Volgens vaste jurisprudentie blijft uw raad ook na het verstrijken van deze termijn bevoegd om tot vaststelling van het bestemmingsplan over te gaan. Overschrijding van de termijn van 6 weken dwingt niet tot het opnieuw ter inzage leggen van een ontwerpbestemmingsplan.

Argumenten/afwegingen

Inhoud bestemmingsplan.

Het voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op het tracégedeelte stationsgebied-Herebrug-Hereplein-Herestraat-Gedempte Zuiderdiep-Oosterstraat-Grote Markt-Kreupelstraat-Sint Walburgstraat-Kattenhage-Turfsingel-zuidzijde en het tracégedeelte Boterdiep-Nieuwe Ebbingestraat-Noorderstationsstraat-Kastanjelaan-Eikenlaan-Zonnelaan-Zernikelaan. Het volgt het VO ("Voorlopig ontwerp tramtracé Lijn 1 op hoofdlijnen"), waarmee uw raad op 20 oktober 2010 heeft ingestemd. Tevens is rekening gehouden met de "Nota van wijzigingen", die wij u bij onze brief van 3 april 2012, kenmerk RO 12.3030748, zonden.

Het bestemmingsplan beperkt zich hoofdzakelijk tot de bestaande verkeersruimte. Aan de bestaande verkeersfuncties voegt het bestemmingsplan een nieuwe toe: trambanen. Tevens worden, voor zover nodig, voorzieningen, die horen bij de tramlijnen, zoals onderstations (transformatorgebouwtjes voor de voeding van de bovenleiding) en overkappingen voor enkele grotere haltes (Gedempte Zuiderdiep, Zernike) geregeld.

Verder maken enkele bestaande gebouwen, waarvoor de tramlijn gevolgen heeft, deel uit van het bestemmingsplan. Dit betreft de flat op de hoek van de Eikenlaan en de Kastanjelaan, het Noorderstation en een deel van de bebouwing in het stationsgebied. De flat moet in verband met de aanleg van lijn 1 gedeeltelijk worden afgebroken. Dit gedeelte is wegbestemd (heeft de bestemming "Verkeer" gekregen). Aan het gedeelte van de flat, dat kan worden gehandhaafd, is een positieve bestemming gegeven ("Wonen"). Het Noorderstation zal, om ruimte te kunnen maken voor tram en bus onder het station, moeten worden aangepast. Het bestaande café Noorderstation zal verdwijnen. Het bestemmingsplan voorziet in compenserende mogelijkheden (horeca of een kleine winkel) rondom het station. In het stationsgebied verdwijnen de panden op de Glauvélocatie. Als gevolg van de tramlijn in het oorspronkelijke ontwerp was hier verder een aanpassing van het Hunzehuys (UWV-gebouw) nodig, omdat de bestaande onderdoorgang bij de fietsstalling te laag is om de tram te kunnen laten passeren. Daarom zijn ook dit gebouw en de naastgelegen kantoorbebouwing (Heereborg en het gebouw van Gasterra) in het bestemmingsplan opgenomen. Als gevolg van de "Nota van wijzigingen" gaat de tram nu niet meer met een lus door het Stationsgebied, maar eindigt op een kopspoor naast het spooremplacement. Dat betekent dat (aanpassing van) de onderdoorgang niet meer nodig is (de juridische mogelijkheid hiertoe is in het bestemmingsplan nog wel gehandhaafd).

M.e.r.-(beoordelings)plicht.

Al in een vroeg stadium nagegaan of voor het project RegioTram de verplichting bestaat een milieueffectrapport op te stellen (m.e.r.-plicht) of een beoordeling uit te voeren of een milieueffectrapport dient te worden opgesteld (m.e.r.-beoordelingsplicht). Wij informeerden u hier al over in onze eerder aangehaalde brief van 10 mei 2011. In het Besluit milieueffectrapportage, zoals dat tot 1 april 2011 gold, werd als activiteit, ten aanzien waarvan het maken van een milieueffectrapport (MER) verplicht is, genoemd: de aanleg of de wijziging of uitbreiding van een boven- of ondergrondse spoorweg, vrijliggende busbaan, zweefspoor of andere bijzondere constructie. Het Besluit milieueffectrapportage hanteerde (voor aanleg) als drempel: een tracélengte van 5 kilometer of meer buiten de bebouwde kom in een gevoelig gebied of een bufferzone (voor wijziging of uitbreiding golden min of meer vergelijkbare criteria). Geconcludeerd is toen dat het project RegioTram niet de in het Besluit milieueffectrapportage genoemde drempelwaarden overschrijft en dat daarom niet de verplichting bestaat een m.e.r.-procedure te volgen. In een uitspraak van 15 oktober 2009 heeft het Europees Hof echter geoordeeld dat Nederland de Europese m.e.r.-richtlijn in het Besluit milieueffectrapportage niet juist heeft toegepast, omdat de daarin gehanteerde drempels alleen rekening houden met de omvang van projecten en niet met de

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracedelen 1 en II

7

andere relevante criteria uit bijlage III van de richtlijn. De uitspraak van het Europese Hof heeft geleid tot een wijziging van het Besluit milieueffectrapportage, die op 1 april 2011 in werking is getreden. Op grond van het gewijzigde Besluit milieueffectrapportage bestaat er geen verplichting meer om voor tramrails (bij overschrijding van één van de drempels) een m.e.r.-procedure te volgen (m.e.r.-plicht), maar is het bevoegde gezag verplicht om te beoordelen of een MER moet worden gemaakt (m.e.r.-beoordelingsplicht). Hiervan is alleen sprake bij de aanleg van een nieuwe trambaan die over een lengte van 500 meter of meer op een afstand van 25 meter of meer is gelegen van de grens van de voor tram- of spoorwegdoeleinden aangewezen bestemming in een gevoelig gebied, als bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage. Geen van beide tramlijnen ligt in een gevoelig gebied in de zin van het besluit. Wel bestaat op grond van artikel 2, lid 5, onder b, van het Besluit milieueffectrapportage een vergewisplicht. Dit houdt in dat het bevoegd gezag zich er bij het nemen van het besluit, in dit geval de vaststelling van het bestemmingsplan, van dient te vergewissen of op grond van de selectiecriteria als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling (de kenmerken van de projecten, de plaats van de projecten, de kenmerken van het potentiële effect) niet kan worden uitgesloten dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.

Met het oog hierop heeft het ingenieursbureau DHV een afwegingsnotitie opgesteld ("Afwegingsnotitie ten behoeve van de m.e.r.-beoordeling Voorontwerp bestemmingsplan Regio Tram", Projectbureau RegioTram, april 2011). Hierin is de voorgenomen activiteit, het project RegioTram, getoetst aan de criteria in bijlage III van de Europese Richtlijn. In de bijlagen van dit voorstel is een samenvatting gegeven van de uitgevoerde toetsing. Korthedshalve wordt hiernaar verwezen. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat de voorgenomen activiteit, gelet op de criteria bedoeld in bijlage III van de Europese m.e.r.-richtlijn, geen belangrijke nadelige milieugevolgen zal hebben. Dit betekent dat met het oog op de vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan geen m.e.r.-procedure hoeft te worden doorlopen.

Een bijkomende overweging is, dat ten behoeve van het voorliggende bestemmingsplan al veel onderzoek is verricht. Op enkele van de onderzochte aspecten wordt hierna nader ingegaan. Een MER zou dus ook geen meerwaarde meer hebben.

Omgevingseffecten.

In het onderstaande wordt ingegaan op de belangrijkste aspecten uit de uitgevoerde effectenstudies.

Geluid.

Gevolgen voor het akoestisch klimaat.

Door de komst van de RegioTram zal het langs de meeste delen van het tramtracé stiller worden ten opzichte van de huidige situatie met bus. Overigens heeft ook een tram een geluidsemissie. Hoe groot de geluidsuitstoot is hangt af van de rijnsnelheid van de tram. Het referentietramvoertuig is tot een snelheid van ongeveer 30 km per uur stiller dan een bus. In het kader van het project RegioTram wordt uitgegaan van een stille tram (4 dB stiller dan het referentietramvoertuig). De verwachting is dat dit voertuig ook bij een snelheid van tenminste 40 km per uur nog steeds stiller is dan een bus.

Toch zal de RegioTram op enkele plekken leiden tot meer geluidhinder. Dit wordt in de meeste gevallen niet veroorzaakt door het rijden van de tram, maar door het wegverkeer. Met de realisatie van een vrije trambaan komen de rijbanen voor het wegverkeer dichterbij de woningen te liggen. Hierdoor krijgen de woningen een hogere geluidbelasting. Daarnaast moet worden uitgegaan van de verkeerssituatie in het jaar 2026. In veel straten is sprake van een autonome groei van het wegverkeer. Ook dit veroorzaakt meer geluid. Bovendien zijn er situaties waar het wegverkeer

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracédelen 1 en II

8

vanwege de komst van de tram een andere route moet nemen. Dit is met name het geval in de binnenstad-zuid. De straten die deel uitmaken van deze andere route krijgen hierdoor te maken met een toename van geluid. Wij komen hierop in het navolgende nog terug. Als laatste zijn er ook woningen die voor de in de Wet geluidhinder gehanteerde peildatum 1 maart 1986 al te maken hadden met een te hoge geluidbelasting (hoger dan 55 dB(A)). Deze woningen komen in aanmerking voor sanering; indien de geluidwerendheid van deze woningen niet voldoende is, worden ze geïsoleerd op kosten van het Rijk (ze worden daarom ook wel saneringswoningen genoemd). Bij de saneringswoningen is er voor alle duidelijkheid niet in alle gevallen sprake van een geluidstoename als gevolg van de tram. De wet eist dat deze woningen worden geïsoleerd op het moment dat er in wettelijke zin sprake is van een reconstructie van een weg, wat met de aanleg van de tramlijn langs een deel van het tracé het geval is. Ook hierop gaan wij verderop in dit voorstel nog nader in.

Maatregelen.

De aanleg van de tramlijn moet worden aangemerkt als een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Onder een reconstructie verstaat deze wet een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg ten gevolge waarvan de geluidsbelasting met 2 dB of meer wordt verhoogd indien geen geluidbeperkende maatregelen worden getroffen. Uit akoestisch onderzoek blijkt bij een groot aantal woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen (onderwijsgebouwen) langs het tramtracé van een dergelijke verhoging sprake te zijn. Door het treffen van maatregelen aan de bron (trammaterieel, wegdek) kan de geluidsbelasting van de gevel bij de meeste van deze geluidsgevoelige objecten worden teruggebracht tot de waarde, die wettelijk is toegestaan. Bij 65 woningen en een aantal onderwijsgebouwen is dat, ondanks die bronmaatregelen, niet mogelijk. Daarvoor is de vaststelling van hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting en eventueel gevelisolatie noodzakelijk. In het navolgende wordt op een en ander nader ingegaan.

In het kader van het project RegioTram is gekozen voor de inzet van stille trams. Uit onderzoek en praktijkervaringen is gebleken dat hiermee een geluidsreductie kan worden bereikt van 4 dB ten opzichte van een conventionele tram.

Over een weglengte van in totaal 1.410 meter zal zeer stil asfalt worden toegepast, namelijk op de Zonnelaan (530 meter), op de Kastanjelaan (380 meter) en op de Noorderstationsstraat/Nieuwe Ebbingestraat (500 meter).

De Zonnelaan en Kastanjelaan krijgen een vrijliggende trambaan en aparte rijstroken voor het autoverkeer, waardoor het effect van zeer stil asfalt hier optimaal is.

Op de Noorderstationsstraat/Nieuwe Ebbingestraat zal de trambaan samenvallen met de rijbaan voor auto's. De geluidsreductie door zeer stil asfalt is hier 50% (ofwel ruim 2 dB ten opzichte van standaard asfalt), ervan uitgaande dat auto's gemiddeld met twee wielen over de tramrails zullen rijden in plaats van over het stille asfalt.

Voor 65 woningen aan de Zonnelaan, Eikenlaan, Kastanjelaan, Noorderstationsstraat/Bedumerweg en het Boterdiep (de zogenaamde reconstructiewoningen) zijn op grond van de Wet geluidhinder hogere waarden vastgesteld voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting. Deze procedure is ook toegepast ten aanzien van een enkele onderwijsgebouwen langs het tramtracé, namelijk een drietal gebouwen van de Rijksuniversiteit, te weten Landleven 2, Landleven 12 (Kapteynborg) en Nettelbosje 1 (Zernikeborg), het Kamerlingh Onnescollege (Eikenlaan 286) en het Gomarusscollege aan de Magnoliastraat 1. Aan de woningen zullen, wanneer de geluidwerendheid van de gevels niet voldoende is om aan de wettelijk vereiste binnenwaarde van maximaal 33 dB (de geluidsbelasting

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - traceden 1 en II

9

binnen de woning bij gesloten ramen) te voldoen, isolatiemaatregelen worden getroffen (aan de onderwijsgebouwen zullen eveneens gevelmaatregelen worden getroffen, om de daarvoor voorgeschreven binnenwaarden te waarborgen). Naar de noodzaak van gevelmaatregelen vindt nog nader akoestisch en bouwtechnisch onderzoek plaats.

In verband met de aanleg van de tramlijn zal de Herebrug worden afgesloten voor het autoverkeer. Hierdoor zal de verkeersafwikkeling in het gebied tussen het Gedempte Zuiderdiep en het Verbindingskanaal wijzigen. Dit heeft tot gevolg dat de geluidsbelasting van een groot aantal woningen in dit gebied toeneemt. De straten rondom de singels zijn, zoals het gehele gebied binnen de diepenring, aangewezen als 30 km-zone. Woningen aan wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km per uur geldt vallen niet onder de Wet geluidhinder. Op grond van jurisprudentie dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening echter wel een verantwoord akoestisch klimaat te worden gewaarborgd en dienen met het oog hierop zo nodig maatregelen te worden getroffen. Onderzocht is in hoeverre dergelijke maatregelen noodzakelijk en effectief zijn. Een van de oplossingen om de geluidstoename terug te dringen is het omdraaien van de rijrichting vanuit de parkeergarage Museum Centrum. Hierdoor kan het uitgaande verkeer direct via de Kleine Raamstraat en het Zuiderdiep het gebied binnenstad-zuid verlaten en kan een verkeerstoename in dit gebied zo beperkt mogelijk blijven. Ondanks deze maatregel komt de geluidsbelasting bij 167 woningen aan de Kleine Raamstraat, de Ruitersstraat, de Herepoortmolendrift, het Gedempte Zuiderdiep, de Herestraat en de Heresingel uit boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Daarom zullen aan deze woningen gevelmaatregelen worden getroffen, waardoor de geluidsbelasting binnen de woning bij gesloten ramen niet meer bedraagt dan 33 dB, voor zover uit een nader in te stellen akoestisch en bouwtechnisch onderzoek blijkt dat deze waarde wordt overschreden.

Een aparte procedure is gevolgd voor woningen langs het tramtracé die al lange tijd blootstaan aan een te hoge geluidsbelasting (woningen die aanwezig waren op 1 maart 1986 en die op dat tijdstip een geluidsbelasting ondervonden hoger dan 55 dB(A), de zogenaamde saneringswoningen). Deze woningen vallen daardoor onder de saneringsregeling van de Wet geluidhinder. In dit verband zijn 85 woningen aan de Noorderstationsstraat, de Nieuwe Ebbingestraat, de Korreweg en het Boterdiep aangemeld bij het Rijk. Voor deze woningen heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu hogere waarden en gevelmaatregelen vastgesteld. Voor de saneringswoningen geldt wettelijk een binnenwaarde van 43 dB. De maatregelen die nodig zijn om de geluidsbelasting terug te brengen tot dit niveau, komen voor rekening van het ministerie. De gemeente heeft als uitgangspunt genomen dat woningen door de status van saneringswoning niet mogen worden benadeeld. Dit betekent dat 28 saneringswoningen aan de Noorderstationsstraat een binnenwaarde krijgen gewaarborgd van 33 dB (omdat deze woningen dat ook zouden hebben gekregen als ze niet de status van saneringswoning zouden hebben). Een en ander is per woning/gevel uitgewerkt in het saneringsprogramma, dat bij de minister van Infrastructuur en Milieu is ingediend. De meerkosten van het "opplussen" van 43 tot 33 dB komen voor rekening van het project RegioTram.

Trillingshinder.

De tram veroorzaakt naast geluidhinder ook trillingen. In verband hiermee is een trillingsonderzoek uitgevoerd. Hierbij is de trillingssterkte getoetst aan de "Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen" van de Stichting Bouwresearch Rotterdam (kortweg SBR-richtlijn). Behalve trillingshinder is onderzocht of trillingen verstoring van trillingsgevoelige apparatuur op Zernike kunnen veroorzaken en of er risico bestaat op schade aan gebouwen. Uit het onderzoek is gebleken door de komst van tram de trillingshinder niet wordt vergroot indien er trillingsdempende maatregelen worden genomen, zoals floating slab. Bij deze techniek wordt de spoorstaaf met ondersteuningspunten gemonteerd op een betonplaat die wordt afgeveerd op een betonnen onderconstructie. Dit betekent dat op het tracé ter voorkoming van trillingshinder over een lengte van circa 1.700 meter floating slab moet worden aangebracht. De opdrachtnemer mag ook een andere maatregel toepassen, mits deze minimaal een gelijkwaardig resultaat oplevert. In verband met mogelijke effecten op trillingsgevoelige apparatuur in een aantal gebouwen op Zernike is een nulmeting uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de RegioTram niet meer trillingen veroorzaakt dan in de huidige situatie door de (gelede) bussen het geval is. De verwachting is zelfs dat de RegioTram zorgt voor een vermindering van trillingen met 60%. De onderzoeksinstellingen op Zernike krijgen in ieder geval de garantie dat de trillingen, nadat de RegioTram in gebruik is genomen, niet groter zijn dan het huidige niveau.

Tenslotte is uit het onderzoek gebleken dat de kans op schade door trillingen verwaarloosbaar is, ook voor in relatief slechte staat verkerende of historische bebouwing.

EMC.

Op Zernike bevindt zich in de gebouwen van de Rijksuniversiteit (de faculteit voor wis- en natuurkunde en het Nanolab) en SRON gevoelige onderzoeks- en meetapparatuur, zoals elektronenmicroscopen. Deze apparatuur moet kunnen werken in een storingsvrije omgeving. Dit wordt aangeduid met elektromagnetische compatibiliteit, kortweg EMC (EMC is het vermogen van een systeem om in zijn eigen elektromagnetische omgeving goed te functioneren, zonder zelf ontoelaatbare stoorsignalen in de omgeving te veroorzaken). De eisen voor elektromagnetische compatibiliteit zijn vastgelegd in de EMC-richtlijn (2004/108/EG) van de Europese Unie. Het elektromagnetisch veld rondom de bovenleidingen van de RegioTram kan EMC-storingen veroorzaken. Hiernaar is door Grontmij Maunsell ICS, Movares en TNO uitgebreid onderzoek gedaan. Hierbij is de aanwezigheid van de storingsgevoelige apparatuur geïnventariseerd, een nulmeting uitgevoerd, berekend bij welke apparaten storing optreedt en onderzocht welke maatregelen mogelijk zijn om een toename van EMC-belasting te voorkomen. Uit het onderzoek van TNO blijkt dat door een aantal bronmaatregelen de verstoring van het magneetveld kan worden gereduceerd tot het voor de bestaande apparatuur toelaatbare niveau. De maatregelen houden in:

1. het sectioneren van de bovenleiding en de retour; daarmee wordt een deel van de stroomvoorziening via ondergrondse kabels geregeld, en gaat de stroomvoorziening per sectie omlaag;
2. het beperken van de stroomafname door het toepassen van energiezuinige trams, bijvoorbeeld trams die hun rem-energie opslaan in condensatoren;
3. het toepassen van alternatieve energievoorzieningsystemen, bijvoorbeeld gedeeltelijk geen bovenleiding maar batterijen of supercaps (zoals in Nice) of een derde rail/contactgeleider zoals toegepast in Bordeaux.

Met een voldoende mate van zekerheid kan worden gesteld dat met deze maatregelen de EMC-belasting op 30 meter kan worden teruggebracht tot 100 nT. Dit is de maximale verstoring van het magneetveld voor de apparatuur in de onderzoeksinstituten op Zernike (Nanolab, FWN Materiaalkunde en SRON), zoals afgesproken met de RUG. Alleen enkele bestaande

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracedelen 1 en II

11

onderzoekopstellingen bij SRON zullen mogelijk intern moeten worden verplaatst. De kosten hiervan komen voor rekening van het project RegioTram.

De afspraken over de EMC-problematiek (en trillingen) zijn vastgelegd in de brief van ons college aan het College van Bestuur van de Rijksuniversiteit Groningen van 17 april 2012, kenmerk RO 12.3034306. Wij informeerden u hierover bij onze brief van dezelfde datum, kenmerk RO 12.3034388. Korthedshalve verwijzen wij hiernaar.

In de genoemde onderzoeken is ook aandacht besteed aan de gevolgen van elektromagnetische straling op de volksgezondheid. Gebleken is dat de door de RegioTram veroorzaakte magnetische en elektrische velden voor de gezondheid van omwonenden en passanten verwaarloosbaar klein zijn. Er zijn dus geen nadelige effecten te verwachten voor de gezondheid. Dit komt overeen met de bevindingen van de WHO (Wereld Gezondheids Organisatie) over dit onderwerp.

Zienswijzen.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft, zoals in de inleiding al werd vermeld, van 10 juni tot en met 21 juli 2011 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kon een ieder naar keuze schriftelijk of mondeling een zienswijze over het ontwerp naar voren brengen. Van deze gelegenheid is gebruik gemaakt door:

1. het waterschap Noorderzijlvest, bij brief gedateerd 13 juli 2011, ontvangen 14 juli 2011;
2. SRON Netherlands Institute for Space Research (hierna: SRON), bij brief gedateerd 13 juli 2011, ontvangen 15 juli 2011;
3. de Rijksuniversiteit Groningen (hierna: RUG), bij brief gedateerd 15 juli 2011, ontvangen 18 juli 2011;
4. de Groninger City Club (hierna: GCC) en het instituut voor het Midden en Kleinbedrijf (hierna: MKB), bij brief gedateerd 19 juli 2011, ontvangen 20 juli 2011;
5. de Wijkraad Paddepoel, bij brief gedateerd 19 juli 2011, ontvangen 20 juli 2011;
6. indiener 6, bij brief gedateerd 20 juli 2011, ontvangen 20 juli 2011;
7. de Bond Heemschut, bij brief gedateerd 20 juli 2011, ontvangen 21 juli 2011;
8. indiener 8, bij brief gedateerd 20 juli 2011, ontvangen 21 juli 2011;
9. de "Vrienden van de Stad Groningen", bij brief gedateerd 20 juli 2011, ontvangen 21 juli 2011;
10. indiener 10, bij brief gedateerd 21 juli 2011, ontvangen 21 juli 2011.

Kopieën van de zienswijzen zijn voor u ter kennisneming in de tervisietrommel gelegd.

Ontvankelijkheid.

Alle zienswijzen zijn voor het einde van de termijn ontvangen. De zienswijzen kunnen dus in beschouwing worden genomen.

Inhoudelijke beoordeling zienswijzen.

Wij hebben de zienswijzen samengevat en van een reactie voorzien in een zienswijzennota, die als bijlage bij dit voorstel is gevoegd. In het onderstaande geven wij hiervan een beknopte samenvatting.

De zienswijze van het waterschap heeft betrekking op waterberging. Bij toename van het verhard en/of bebouwd oppervlak wordt compensatie geëist in de vorm van oppervlaktewater. Bij nieuwbouw houdt de gemeente, voor zover binnen het project mogelijk, rekening met deze eis. Het project RegioTram voorziet echter niet in extra verhard oppervlak.

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracédelen 1 en II

12

De zienswijzen van de SRON en RUG hebben grotendeels betrekking op de mogelijke verstoring van gevoelige apparatuur op Zernike door EMC-belasting en trillingen, veroorzaakt door de traminfrastructuur. Verder brengt de RUG onder meer verkeers(on)veiligheid naar voren. De RUG maakt daarnaast ook enkele opmerkingen over de actualiteit van het kaartmateriaal van het bestemmingsplan en over de schrijfwijze van "Bernoulliborg" in de toelichting. Zoals hiervoor beschreven kan met bronmaatregelen en, indien nodig, een interne verplaatsing van enkele apparaten bij SRON, een ongestoorde bedrijfsvoering van zowel SRON en de RUG worden gewaarborgd. Onveilige verkeerssituaties worden voorkomen door een inrichting van het Zernikecomplex volgens de criteria van "Duurzaam Veilig", de toepassing van TWL's (tramwaarschuwingslichten) en doordat de tram in verband met de haltedichtheid en de aanwezigheid van bochten op Zernike met aangepaste snelheid rijdt. De toelichting is waar nodig aangepast ("Bernouillegebouw" gewijzigd in: Bernoulliborg).

De GCC en MBK uiten zorgen over de bereikbaarheid van de binnenstad tijdens en na de aanleg van het tramtracé en de verkeersveiligheid. Daarnaast wordt door hen naar voren gebracht dat parkeerplaatsen op het Gedempte Zuiderdiep verdwijnen en wordt verzocht de Citybussen in de kern van de binnenstad te behouden. In de zienswijzennota is beschreven op welke wijze de binnenstad zowel tijdens de werkzaamheden als na de realisatie van de tramlijnen bereikbaar blijft (zie onder meer de reactie ad 4, onder d en g, en ad 5). Wat de verkeersveiligheid betreft kan worden opgemerkt, dat dit een belangrijk uitgangspunt vormde bij het ontwerp. Onder andere komt dit tot uiting in het profiel van de rotondes, scheiding van de tram en andere verkeersstromen (bijvoorbeeld het creëren van aparte fietsroutes, zoals de Gelkingestraat), veilige oversteekplaatsen en de toepassing van TWL's en verkeersregelinstallaties. De veronderstelling dat er parkeerplaatsen op het Gedempte Zuiderdiep verdwijnen is niet juist; in het ontwerp voor de RegioTram wordt het huidige aantal ter plaatse gehandhaafd. Wat het verdwijnen van de P+R-bus betreft wordt opgemerkt, dat dit het gevolg is van de voorwaarde die uw raad heeft gesteld aan de aanleg van een tramlijn door de binnenstad, namelijk dat er dan geen bussen meer rijden over de Grote Markt.

De wijkraad Paddepoel maakt zich zorgen over de aanrijtijden van hulpverleningsdiensten. Hierover kan worden opgemerkt, dat het ontwerp voor het tramtracé in nauw overleg met de hulpverleningsdiensten tot stand is gekomen. De wettelijke aanrijtijden blijven gewaarborgd.

De zienswijzen van indieners 6 en 10 hebben voor een belangrijk deel betrekking op geluid en trillingen in de Noorderstationsstraat. Hierboven en in de zienswijzennota is uitgebreid ingegaan op de maatregelen, die zullen worden genomen om geluid- en trillingshinder te voorkomen of te beperken. In de zienswijzennota is aangegeven, dat aan het verzoek van indiener 6 om voor de geluidwerendheid van zijn woning niet uit te gaan van de binnenwaarde voor saneringswoningen (43 dB), maar van de binnenwaarde voor reconstructiewoningen (33 dB), wordt tegemoetgekomen (zie de reactie ad 6, onder d; bladzijde 8/9). Dit betekent dat ook de woning van indiener voor isolatie in aanmerking komt. Inmiddels is deze woning hiervoor bij de minister van Infrastructuur en Milieu aangemeld. Voor het bestemmingsplan heeft dit als consequentie dat in de paragraaf Geluid de tekst in subsubparagraaf 4.6.3.3 moet worden aangepast. Deze aanpassing is in het bestemmingsplan, dat ter vaststelling voorligt, verwerkt.

De zienswijzen van indiener 8 hebben onder meer betrekking op de bereikbaarheid van de Oosterstraat en de gevolgen voor de bedrijfsvoering van de onderneming van indiener in deze straat. Ten aanzien hiervan volstaan wij met een verwijzing naar de zienswijzennota (met name de reactie ad 8, onder c, e, f, g h en k).

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracédelen 1 en II

13

De zienswijzen van de Bond Heemschut en de "Vrienden van de Stad Groningen" hebben betrekking op de relatie tussen het bestemmingsplan en de aanwezige cultuurhistorische- en archeologische waarden. In de zienswijzennota wordt hierop door ons nader ingegaan. Wij verwijzen hier kortheidshalve naar.

Conclusie.

Voorgesteld wordt de zienswijzen, conform de zienswijzennota, over te nemen voor zover het betreft de zienswijze van indiener 3 met betrekking tot de schrijfwijze van "Bernoulliborg" en van indiener 6 met betrekking tot de voor geluidwering van saneringswoningen te hanteren binnenwaarde, en de overige zienswijzen niet over te nemen.

Ambtshalve wijzigingen.

Wij stellen u voor in het plan ambtshalve een aantal wijzigingen aan te brengen.

Inhoudelijk achten wij het in de eerste plaats noodzakelijk dat de bestemmingsgrens tussen de bestemmingen "Verkeer" (bestemming tramtracé in het Stationsgebied) en "Dienstverlening" (bestemming kantoren Stationsgebied met bijbehorend parkeerterrein) opschuift. Dit maakt het mogelijk de trambanen in het Stationsgebied met een iets krappere boog aan te leggen, wat ruimere ontwikkelmogelijkheden op de Glauvélocatie biedt. Hierdoor kan de gevelwand weer zoveel mogelijk worden gesloten, wat voor de ruimtelijke kwaliteit van de inpassing van groot belang is. Een andere inhoudelijke wijziging houdt verband met de verhoging van een bestaande hoogspanningsmast op het parkeerterrein achter de Hanzehogeschool (mast 32). Deze mast dient 6 à 7 meter te worden verhoogd om onderlinge elektrische en elektromagnetische beïnvloeding van de over het Zernike Science Park lopende hoogspanningsleiding en de bovenleiding van de RegioTram te voorkomen. De voorgestelde wijziging houdt in dat het parkeerterrein bij het plan wordt getrokken en dat hieraan de bestemming "Verkeer" en de dubbelbestemmingen "Leiding – Gas" en "Leiding – Hoogspanningsverbinding" worden gegeven. In de planregels wordt in artikel 11, die de bestemming "Leiding – Hoogspanningsverbinding" regelt, sublid 11.2.2, vervangen door de volgende bouwregel:

De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, mag niet meer bedragen dan:

- a. voor zover het betreft hoogspanningsmasten: 55 meter;
- b. voor zover het betreft overige bouwwerken, geen gebouw zijnde: 2 meter.

Daarnaast worden de volgende juridische wijzigingen voorgesteld:

- op de plankaart wordt de bestemmingsgrens tussen de bestemmingen "Verkeer-Railverkeer" en "Verkeer" in het stationsgebied verlegd tot op de scheiding van het spooreplacement en het fietspad Onderdoor;
- in artikel 1 van de regels worden de onderdelen 1.11 en 1.25 geschrapt, onder verlettering van de bestaande onderdelen 1.12 tot en met 1.24 tot onderdelen 1.11 tot en met 1.23 en de bestaande onderdelen 1.26 tot en met 1.47 tot onderdelen 1.24 tot en met 1.45;
- in de artikelen 4, 5, 6, 7 en 8 worden de subleden 4.2.3, onder a, 5.2.3, onder b, 6.2.3, onder a, 7.2.3, onder a, en 8.2.3, onder a, geschrapt;
- in artikel 7 wordt sublid 7.2.2, onder a, als volgt gewijzigd: wachthuisjes en onderstations, mits de oppervlakte niet meer dan 15 m², respectievelijk 50 m² en de bouwhoogte niet meer dan 3 meter, respectievelijk 3,50 meter bedraagt;
- in artikel 7 wordt in sublid 7.2.3, onder c, de zinsnede "niet zijnde overkappingen" geschrapt;
- in artikel 7 wordt in sublid 7.3.1 een nieuw onderdeel a ingevoegd, luidende: sublid 7.2.2, onder a, ten behoeve van een overschrijding van de toegestane oppervlakte en bouwhoogte van onderstations met ten hoogste 50 m², respectievelijk 1,50 meter, onder verlettering van onderdelen a en b tot onderdelen b en c;

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracedelen 1 en II

14

- in artikel 8, sublid 8.2.1. wordt "lid 5.1" gewijzigd in lid 8.1;
- in artikel 9 wordt in lid 9.6, onder b "lid 6.7" gewijzigd in "sublid 9.4.2";
- in artikel 10 van de regels wordt in sublid 10.2.1 "lid 11.1" gewijzigd in "lid 10.1", wordt in lid 10.3 "sublid 11.2.1" gewijzigd in sublid 10.2.1" en wordt in sublid 10.4.2, onder b, "lid 11.1" gewijzigd in lid 10.1;
- in artikel 11 van de regels wordt in sublid 11.2.1 en lid 11.3 het woord "bestemming" gewijzigd in: "bestemmingen";
- artikel 11, sublid 11.2.2, van de regels wordt vervangen door de volgende bouwregel:
De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, mag niet meer bedragen dan:
a. voor zover het betreft hoogspanningsmasten: 55 meter;
b. voor zover het betreft overige bouwwerken, geen gebouw zijnde: 2 meter;
- in artikel 13, sublid 13.3.1, aanhef, wordt na de woorden "afwijken van" ingevoegd het woordje lid

Ten slotte wordt voorgesteld de toelichting op enkele onderdelen te wijzigen. De aanleiding hiervoor vormen een aantal zienswijzen (met name over EMC (elektromagnetische compatibiliteit) en trillingen), de gewijzigde opvattingen over de tramlus in het stationsgebied (zie hierboven) en de actualiteit. Dit betreft aanpassingen in paragraaf 1.1 (Aanleiding en doel), subparagraaf 3.4.5 (Stationsgebied), subparagraaf 4.6.3 (Geluid), subparagraaf 4.6.4 (Trillingen), subparagraaf 4.6.8 (Externe veiligheid), subparagraaf 4.6.9 (Elektriciteit en elektromagnetische velden) en hoofdstuk 5 (Juridische toelichting). Voor een toelichting op de aanpassing van de EMC-paragraaf verwijzen wij naar hetgeen eerder in dit voorstel over dit onderwerp is geschreven.

Grondexploitatie.

Bij dit bestemmingsplan is geen sprake van grondexploitatie. Voor zover het bestemmingsplan voorziet in bouwmogelijkheden anders dan ten behoeve van de aanleg van de traminfrastructuur zijn deze ten opzichte van de geldende bestemmingsregelingen niet uitgebreid of gewijzigd, dan wel betreft dit gemeentegrond. Daarom hoeft geen exploitatieplan, als bedoeld in artikel 6.12, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening te worden vastgesteld.

Maatschappelijk draagvlak/participatie

In de afgelopen jaren is veel tijd en aandacht besteed aan participatie en overleg met belanghebbenden. Verder zijn er twee momenten van inspraak geweest, in 2009 over het voorkeustracé en in 2010 over het VO ("Voorlopig ontwerp tramtracé Lijn 1 op hoofdlijnen"). De reacties op het VO hebben geleid tot aanpassing van het ontwerp. De belangrijkste daarvan is de Koppelvormvariant. Hierop is in de paragrafen 3.1.2 en 3.1.3 al ingegaan. Korthedshalve wordt hiernaar verwezen.

Financiële consequenties

De kosten voor de aanleg van beide lijnen van de RegioTram is gedekt in de gemeentelijke begroting en door bijdragen ten laste van de provincie, de Regio Groningen-Assen en het RSP.

Realisering en evaluatie

Volgens de Wet ruimtelijke ordening dient bekendmaking van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan binnen twee weken na de vaststelling plaats te vinden. In afwijking hiervan wordt het besluit zes weken na de vaststelling bekendgemaakt, indien door gedeputeerde staten of de inspecteur een zienswijze is ingediend en deze niet volledig is overgenomen of indien de gemeenteraad bij de vaststelling van het bestemmingsplan daarin wijzigingen heeft aangebracht ten opzichte van het ontwerp, anders dan op grond van zienswijzen van gedeputeerde staten of de

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracedelen 1 en II

15

inspecteur. Het bestemmingsplan ligt hierna gedurende 6 weken ter inzage. Gedurende deze termijn kunnen belanghebbenden beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Deze moet binnen 6 maanden na afloop van de beroepstermijn van 6 weken een uitspraak doen (de Crisis- en herstelwet is van toepassing). Het bestemmingsplan treedt in werking op de dag na afloop van de beroepstermijn van 6 weken, tenzij binnen deze termijn voorlopige voorziening is gevraagd. Zodra het bestemmingsplan in werking treedt, kan een omgevingsvergunning worden verleend voor activiteiten, die in strijd zijn met de thans nog geldende bestemmingsplannen. De start aanleg van de tramlijnen is gepland in het voorjaar van 2013.

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracedelen 1 en II

**Toetsing aan bijlage III van de Europese Richtlijn van 27 juni 1985
betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (85/337/EEG).**

Kenmerken van het project

Conform bijlage III van de Europese richtlijn moeten de kenmerken van de projecten in het bijzonder in overweging worden genomen:

- de omvang van het project,
- de cumulatie met andere projecten,
- het gebruik van natuurlijke hulpbronnen,
- de productie van afvalstoffen,
- verontreiniging en hinder,
- risico van ongevallen, met name gelet op de gebruikte stoffen of technologieën.

De fysieke ingreep van het project is zeer lokaal. Vooral nog vindt er geen cumulatie plaats met andere projecten. Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen en de productie van afvalstoffen is zeer beperkt. Er vindt als gevolg van de Regiotram geen extra verontreiniging plaats. Wel neemt de geluid- en trillingshinder toe. De kans op ongevallen met gevaarlijke stoffen wijzigt niet.

Plaats van het project

Conform bijlage III van de Europese richtlijn moet bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn in het bijzonder in overweging worden genomen:

- het bestaande grondgebruik,
- de relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen,
- het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor:
 - a) wetlands,
 - b) kustgebieden,
 - c) berg- en bosgebieden,
 - d) reservaten en natuurparken,
 - e) gebieden die in de wetgeving van de lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; speciale beschermingszones, door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG en Richtlijn 92/43/EEG,
 - f) gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde milieunormen reeds worden overschreden,
 - g) gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid,
 - h) landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.

Het project wordt gerealiseerd in stedelijk gebied; met ongeveer 3.000 personen per vierkante kilometer heeft de gemeente Groningen een relatief hoge bevolkingsdichtheid. Binnen het projectgebied zijn geen gebieden gelegen met een bijzondere ecologische functie en het is onwaarschijnlijk dat de tramlijnen een effect zullen hebben op beschermde gebieden. Het bestaande grondgebruik wijzigt over het algemeen niet; de tramlijnen komen op of in de directe nabijheid van bestaande infrastructuur. Aangezien de Regiotram door de binnenstad van Groningen gaat, worden mogelijke archeologische en cultuurhistorische waardevolle gebieden en objecten verstoord of aangetast.

Kenmerken van het potentiële effect

Bij de potentiële aanzienlijke effecten van het project moeten in samenhang met de criteria van de punten 1 en 2 in het bijzonder in overweging worden genomen:

- het bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking),
- het grensoverschrijdende karakter van het effect,
- de orde van grootte en de complexiteit van het effect,
- de waarschijnlijkheid van het effect,
- de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect.

De Regiotram zal op lokaal niveau negatieve gevolgen hebben, met name op het gebied van

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracedelen 1 en II

geluidhinder, trillingshinder en aantasting van cultuurhistorische en archeologische waardevolle gebieden en objecten. Het bereik van de geluids- en trillingeffecten is zeer lokaal; vooral bij woningen direct gelegen aan de trambaan en aan wegen die, als gevolg van de trambaan, meer wegverkeer moeten verwerken, zal de geluidsbelasting toenemen. Ondanks dat er geluidreducerende maatregelen worden genomen, is de waarschijnlijkheid dat dit effect optreedt groot. De geluidsbelasting van woningen die vallen onder de Wet geluidhinder, neemt als gevolg van het voornemen toe met 1 tot 5 dB. Daarbij is uitgegaan van het maximaal toepassen van geluidsmaatregelen op de tram en op de rails.

De effecten op cultuurhistorische en archeologische waarden doen zich voor langs en onder het gehele tracé. De kans op een negatief effect op archeologische waarden is groot. De mate waarin maatregelen worden getroffen om effecten te beperken, is bepalend voor de ernst van het effect op cultuurhistorische waarden.

Bovengenoemde effecten zijn blijvend van aard en niet omkeerbaar.

In het kader van de aanleg van de tram, worden bomen gekapt. Deze worden 1 op 1 herplant. Het effect is dat er op en langs de tracés tijdelijk minder groen aanwezig is. Dit is een tijdelijk en beperkt effect, aangezien volledig gecompenseerd wordt.

Bij de overige (milieu-)aspecten zijn geen nadelige gevolgen te verwachten.

Doordat een deel van de vervoersbewegingen met de auto of bus vervangen zal worden door

1. vervoersbewegingen per tram, kan de luchtkwaliteit lokaal verbeteren. Er is echter op sommige plaatsen ook sprake van een toename van gemotoriseerd verkeer als gevolg van andere vervoersstromen. Er zal dus zeer lokaal een positief effect en zeer lokaal een negatief effect te verwachten zijn. Hoe dit effect per saldo uitpakt (neemt het aantal gehinderden toe of af), is nog lastig te zeggen. Desalniettemin verbetert de luchtkwaliteit ten opzichte van de huidige situatie. De mogelijkheid die dit project biedt om delen van de riolering te moderniseren, kan als positief effect worden beschouwd.

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracédelen 1 en II

Zienswijzennota

Bestemmingsplan 'RegioTram – tracédelen I en II'

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracédelen 1 en II

Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan 'RegioTram – tracédelen I en II' heeft overeenkomstig artikel 3.8, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening van 10 juni tot en met 21 juli 2011 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn kon een ieder naar keuze schriftelijk of mondeling zienswijzen over het ontwerp bij de gemeenteraad naar voren brengen. Binnen deze termijn zijn zienswijzen ingediend door:

1. het waterschap Noorderzijlvest, bij brief gedateerd 13 juli 2011, ontvangen 14 juli 2011;
2. SRON Netherlands Institute for Space Research (hierna: SRON), bij brief gedateerd 13 juli 2011, ontvangen 15 juli 2011;
3. de Rijksuniversiteit Groningen (hierna: RUG), bij brief gedateerd 15 juli 2011, ontvangen 18 juli 2011;
4. de Groninger City Club (hierna: GCC) en het instituut voor het Midden en Kleinbedrijf (hierna: MKB), bij brief gedateerd 19 juli 2011, ontvangen 20 juli 2011;
5. de Wijkraad Paddepoel, bij brief gedateerd 19 juli 2011, ontvangen 20 juli 2011;
6. indiener 6, bij brief gedateerd 20 juli 2011, ontvangen 20 juli 2011;
7. de Bond Heemschut, bij brief gedateerd 20 juli 2011, ontvangen 21 juli 2011;
8. indiener 8, bij brief gedateerd 20 juli 2011, ontvangen 21 juli 2011;
9. de 'Vrienden van de Stad Groningen', bij brief gedateerd 20 juli 2011, ontvangen 21 juli 2011;
10. indiener 10, bij brief gedateerd 21 juli 2011, ontvangen 21 juli 2011.

De zienswijzen worden hierna samengevat weergegeven, waarbij per onderdeel het standpunt van ons college wordt vermeld.

Ad 1.	zienswijze	reactie
	Het waterschap doet de aanbeveling dat bij toename van het verharde oppervlak van meer dan 750m ² 10% extra waterberging moet worden gecreëerd.	Bij de nieuwbouw moet rekening worden gehouden met de gevolgen van een toename van verhard en bebouwd oppervlak. Mogelijk is dit bij de aanleg van het tramsysteem ook het geval. Door verdere verstedelijking zal regenwater sneller tot afstroming komen. Voor het bestaande watersysteem betekent dit een extra belasting en zal meer water moeten worden geborgen. Compensatie in de vorm van oppervlaktewater is hierbij vereist. Als vuistregel wordt een compensatie van 10% van de toename van het verhard en/of bebouwd oppervlak in de vorm van oppervlaktewater geëist. Bij nieuwbouw worden afvalwater en hemelwater apart van elkaar aangeboden. Het hemelwater zal, zoveel mogelijk vertraagd, naar het watersysteem worden afgevoerd. Het project RegioTram voorziet overigens niet in extra verhard oppervlakte.
Ad 2.	zienswijze	reactie
a.	In de voorliggende plannen zullen veel elektromagnetische storingen worden veroorzaakt aan de gevoelige onderzoeks- en testapparatuur van SRON. Hierdoor zullen werkzaamheden in de Kapteynborg (Landleven 12) op Zernike onmogelijk worden gemaakt. Indiener vraagt alle noodzakelijke maatregelen te nemen om de werkzaamheden, zoals die nu plaatsvinden, te kunnen waarborgen.	Uit de diverse EMC-onderzoeken (Grontmij Maunsell ICS, Movares, TNO en Peutz) komt naar voren dat er maatregelen mogelijk zijn om de elektromagnetische velden te reduceren. In de brief van ons college aan het College van Bestuur van de Rijksuniversiteit Groningen van 17 april 2012, kenmerk RO12.3034306, zijn concrete afspraken vastgelegd over het beheersen van de EMC problematiek. Toegezegd is dat het magneetveld het lopende onderzoek niet mag schaden. EMC mag niet hoger zijn dan de

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracedelen 1 en II

		<p>gevoeligste apparatuur (100 nT op 30 meter van de trambaan).</p> <p>Het gestelde uitgangspunt van 100 nT op 30 meter van de trambaan houdt in dat de bestaande onderzoeksopstellingen bij SRON mogelijk intern moeten worden verhuisd.</p> <p>De kosten gemoeid met deze interne verhuizing, c.q. verbouwing, voor zover deze aantoonbaar voortkomen uit de aanleg van de trambaan, komen voor rekening van het tramproject. De interne verhuizing bij SRON moet plaatsvinden voor 1 augustus 2015, voordat het proefbedrijf (testrijden van de tram) in werking treedt.</p> <p>Mocht op de onderzoekslocaties op de aangegeven 30 meter een grotere verstoring plaatsvinden dan de afgesproken 100 nT, en als dat aantoonbaar het gevolg is van het rijden met de tram, dan krijgt het consortium pas toestemming om te rijden als aan de gestelde EMC-eis is voldaan.</p> <p>Voor het beperken van de verstoring van het magneetveld op Zernike zijn onder meer de volgende bronmaatregelen denkbaar:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. het beperken van de stroomafname door het toepassen van energiezuinige trams; 2. bovenleidingloos rijden of zero volt secties in de bovenleiding; 3. het toepassen van alternatieve energievoorzieningsystemen. <p>Gedetailleerdere informatie is weergegeven in paragraaf 4.6.9. van het bestemmingsplan.</p>
b.	Zowel in het rapport van Movares als in het ontwerpbestemmingsplan wordt vastgesteld dat maatregelen nodig zijn in verband met elektromagnetische storingen. Indiener maakt echter bezwaar tegen de formulering in het ontwerpbestemmingsplan 'Er vindt nadere onderzoek plaats naar maatregelen om te voldoen aan de normen'. Deze formulering betekent dat maatregelen die als resultaat hebben dat de elektromagnetische storingen gereduceerd worden tot een niveau dat beschreven staat in de normen, voldoende zijn. Gezien het immuniteitsniveau van de testopstellingen zal dit onvoldoende zijn om continuering van het werk van SRON mogelijk te maken.	Zie a.
c.	Deze formulering spreekt slechts van nader onderzoek, er is dus geen enkele zekerheid dat een afdoende oplossing binnen het project gerealiseerd gaat worden. Dit geeft be-	Zie a. De in het bestemmingsplan genoemde maatregelen geven voldoende zekerheid voor SRON om haar werk te kunnen blijven doen.

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracedelen 1 en II

	<p>sluit onvoldoende zekerheid voor SRON dat het werk dat het instituut momenteel in Groningen doet, na introductie van de Regio-Tram nog mogelijk zal zijn. Gezien deze bezwaren vraagt indiener dan ook om in het bestemmingsplan de voorwaarde op te nemen dat alle noodzakelijke maatregelen dienen te worden getroffen die het ongestoord verrichten van de werkzaamheden, zoals die momenteel bij SRON Groningen plaatsvinden, waarborgen.</p>	
Ad 3.	zienswijze	reactie
a.	<p>Op het universiteitscomplex staat veel apparatuur die gevoelig is voor EMC. Het ontwerpbestemmingsplan voorziet niet in een concrete oplossing voor dit probleem. Daarnaast wil de RUG ook in de toekomst niet beperkt worden door EMC.</p>	<p>Uit de diverse EMC-onderzoeken (Grontmij Maunsell ICS, Movares, TNO en Peutz) komt naar voren dat er maatregelen mogelijk zijn om de elektromagnetische velden te reduceren.</p> <p>In de brief van ons college van 17 april 2012, kenmerk, kenmerk RO12.3034306, zijn met de RUG concrete afspraken gemaakt over het beheersen van de EMC problematiek. Afsproken is dat het magneetveld het lopende onderzoek niet mag schaden. EMC mag niet hoger zijn dan de gevoeligste apparatuur (100 nT op 30 meter van de trambaan).</p> <p>Het gestelde uitgangspunt van 100 nT op 30 meter van de trambaan houdt in dat de bestaande apparatuur bij het Nanolab en de FWN/Materiaalkunde op de huidige locatie ongestoord - althans niet door de tram gestoord - kan blijven functioneren.</p> <p>Als ten behoeve van of als gevolg van het proefbedrijf (testrijden tram) aan RUG-zijde ingrepen of aanpassingen noodzakelijk blijken, dan zijn de kosten daarvan voor rekening van het Project RegioTram.</p> <p>Mocht op de onderzoekslocaties op de aangegeven 30 meter een grotere verstoring plaatsvinden dan de afgesproken 100 nT, en als dat aantoonbaar het gevolg is van het rijden met de tram, dan krijgt het consortium pas toestemming om te rijden als aan de gestelde EMC-eis is voldaan.</p> <p>Voor het beperken van de verstoring van het magneetveld op Zernike zijn onder meer de volgende bronmaatregelen denkbaar:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. het beperken van de stroomafname door het toepassen van energiezuinige trams; 2. bovenleidingloos rijden of zero volt secties in de bovenleiding. 3. het toepassen van alternatieve energievoorzieningsystemen.

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracedelen 1 en II

		Gedetailleerdere informatie is weergegeven in paragraaf 4.6.9. van het bestemmingsplan.
b.	Het ontwerp-bestemmingsplan biedt onvoldoende garanties waar het optredende trillingen betreft.	Uit de nulmeting trillingen (uitgevoerd door Peutz, in overleg met de RUG) is naar voren gekomen dat de realisatie van de Regiotram niet meer trillingen veroorzaakt dan in de huidige situatie door de (gelede) bussen het geval is. De verwachting is zelfs dat de Regiotram zorgt voor een vermindering van optredende trillingen met 60%. De gemeente garandeert dat met de aanleg van de tram het trillingsniveau niet groter zal zijn dan het huidige niveau.
c.	De RUG wil een rol in de aanbestedingsprocedure met als doel te voorkomen dat zij schade gaat ondervinden.	De voorstellen van de consortia worden door het project RegioTram getoetst op haalbaarheid en mogelijke (schadelijke) consequenties en gedeeld met de RUG. Afhankelijk van de voorstellen wordt een onafhankelijk onderzoeksbureau door de RUG en het project RegioTram ingeschakeld. Dit alles om te voorkomen dat er schade zal ontstaan.
d.	De RUG geeft de overweging mee om de snelheid te matigen om zodoende de verkeersveiligheid te vergroten en trillingen te voorkomen.	In het DGMR-rapport is gerekend met een snelheid van 50 km/u ter plaatse van de FWN. In de praktijk zal de snelheid echter minder hoog zijn vanwege de aanwezigheid van een tramhalte en een rotonde op korte afstand van de faculteit. Daarom zal de tram minder trillingen veroorzaken dan in de DGMR-rapportage is beschreven. Deze lagere snelheid heeft eveneens een positief effect op de verkeersveiligheid. Zie verder bij b.
e.	Het bevreemdt de RUG dat het ontwerpbestemmingsplan niet voorziet in de uitbreiding van de P+R-voorzieningen.	Het ontwerpbestemmingsplan beperkt zich tot een planologische regeling van de maatregelen, die nodig zijn om het project RegioTram uit te voeren. De realisatie van de P+R-voorzieningen maakt geen onderdeel uit van de scope van dit project. Uiteraard wordt bij de uitvoering van het project wel rekening gehouden met de beoogde P+R-voorziening.
f.	De RUG wijst erop dat het ontwerpbestemmingsplan deels betrekking heeft op gronden die de RUG in eigendom heeft. Er zal pas eigendomsoverdracht plaatsvinden c.q. toestemming door de RUG worden gegeven voor het verrichten van werkzaamheden indien er naar tevredenheid van de RUG vooraf voldoende waarborgen zijn gegeven voor het ongestoord laten verlopen van de bedrijfsprocessen van de RUG.	De maatregelen die getroffen worden om de trillingen en EMC-straling binnen de gestelde kaders te houden waarborgen het ongestoord verlopen van de bedrijfsprocessen van de RUG. De betreffende maatregelen zijn geborgd middels het bestemmingsplan.
g.	De RUG dient tijdig te worden betrokken bij de daadwerkelijke bouw van het tramtracé om te voorkomen dat lopende onderzoeken worden verstoord.	Wij zijn uiteraard bereid om de RUG uitvoerig te betrekken bij de daadwerkelijke bouw van het tramtracé. Dit doen wij op het moment dat duidelijk is welke consortium verantwoordelijk wordt voor de bouw. Aan de hand van BLVC-deelplannen (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) wordt rekening gehouden met de belangen van de RUG.

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracédelen 1 en II

h.	Vanuit verkeersveiligheid adviseert de RUG om de snelheid van de tram op de Zernike te matigen.	De beoogde inrichting van het Zernikecomplex voldoet aan de criteria van 'Duurzaam Veilig'. Daarnaast treffen we nog aanvullende maatregelen zoals het toepassen van TWL's (tramwaarschuwinglichten). Verder rijdt de tram in de praktijk minder snel dan 50 kilometer per uur. Dit vanwege de hoge haltedichtheid op Zernike en de aanwezigheid van bochten.
i.	Op Zernike liggen kabels en leidingen die cruciaal zijn voor de bedrijfsvoering van de RUG. Het verleggen van kabels en leidingen dient dan ook nauw overleg met de RUG plaats te vinden.	Het verleggen van kabels en leidingen maakt onderdeel uit van het zogenaamde BLVC deelplannen (zie de reactie onder g). De RUG zal worden betrokken bij de verlegging van de kabels en leidingen.
j.	De RUG merkt op dat bepaalde onderdelen van het ontwerpbestemmingsplan enigszins gedateerd zijn. Een aantal nieuwe bruggen ontbreekt. Een waterpartij op de Zernike Campus is reeds gedempt. De Bernouilleborg heet Bernoulliborg. Daarnaast wil de RUG weten wat de status van de kwalificatie 'duurzaam stedelijk water' is.	Waar nodig is de toelichting van het bestemmingsplan aangepast. De status 'duurzaam stedelijk water' heeft betrekking op de waterkwaliteitsambitie van de gemeente en de betreffende waterschappen. Deze ambitie heeft geen juridische status en zal voor de RUG dan ook geen gevolgen hebben.
Ad 4.	zienswijze	reactie
a.	Het bevreemdt het bedrijfsleven dat vanwege de koppelingsvariant parkeerplaatsen in de Boterdiepparkeergarage verloren gaan.	Het verlies aan parkeerplaatsen wordt veroorzaakt door de gewijzigde ingang van de Boterdiepparkeergarage. Deze gewijzigde ingang is vanwege de RegioTram noodzakelijk.
b.	Vanwege de realisatie van een fietsroute aan de zuidzijde van het Gedempte Zuiderdiep verdwijnen parkeerplaatsen, maar geen fietsrekken. Deze keuze vindt het bedrijfsleven halfslachtig.	Op het Gedempte Zuiderdiep verdwijnen geen parkeerplaatsen en fietsrekken in de openbare ruimte.
c.	Er zou ook een tramhalte op het Damsterdiep moeten komen om de binnenstad goed te bedienen.	De inpassing van de tramlijn op het Damsterdiep wordt niet door het voorliggende bestemmingsplan geregeld. Deze lijn is namelijk onderdeel van het nog in procedure te brengen bestemmingsplan voor de tracédelen III en IV.
d.	Bereikbaarheid singels na sluiting Herebrug is niet duidelijk. Noch voor autoverkeer, noch voor recreatief vaarverkeer. Voor het autoverkeer zouden er twee uitgangen moeten zijn. Daarnaast verzoeken GCC en MKB om zo spoedig mogelijk in contact te treden met de exploitant van de Museumparkeergarage om de uitrijbaarheid praktisch te regelen.	Voor het vaarverkeer wijzigt er niets. Het Verbindingskaal houdt dezelfde vaarklasse. De Herebrug blijft beweegbaar. Voor het autoverkeer blijven twee uitgangen bestaan omdat de huidige knip in de Heresingel met de Verlengde Oosterstraat wordt verwijderd. Het autoverkeer kan dan via de Oosterbrug de binnenstad verlaten. Verder wordt de huidige verbinding over het Emmaplein/Emmabrug gehandhaafd. Daarnaast gaat de gemeente met de eigenaar van de Museumparkeergarage nog concrete afspraken maken om het uitrijden zo praktisch mogelijk te maken.
e.	Het bedrijfsleven verzoekt met klem uit te rekenen of de rotondes ruim genoeg zijn om een tram in de rails te houden. Daarnaast wordt verzocht om voor de overige weggebruikers een consequente voorrangssituatie te hanteren.	Belangrijk uitgangspunt van de RegioTram is veiligheid. De beoogde rotondes voldoen aan de veiligheidsnormen. Hiervoor hanteert de gemeente de criteria van 'Duurzaam Veilig'. Daarnaast zorgen TWL's (tramwaarschuwinglichten) of verkeerslichten

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracedelen 1 en II

		voor een duidelijke voorrangssituatie, waarbij de tram voorrang krijgt.
f.	Het bedrijfsleven verzoekt om de Citybussen in de kern van de binnenstad te behouden.	De raad heeft aan realisering van de tram de voorwaarde verbonden dat er geen bussen meer op de Grote Markt halteren. Er zijn verschillende varianten uitgewerkt waarbij bussen via de Diepenring en het Zuiderdiep rijden. Daarin is nog geen keuze gemaakt. Bij de uitwerking van de visie op de Diepenring (vastgesteld 2010) en de inpassing van de tram in de binnenstad komen ook de haltesituaties duidelijk in beeld. Dit is nog onderdeel van de besluitvorming.
g.	Archeologische onderzoeken mogen niet ten koste van de bereikbaarheid en werkbaarheid van ondernemers gaan.	Bij de uitvoering van de archeologische onderzoeken wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de belangen van ondernemers. In de aanbestedingsprocedure voor de realisatie van de RegioTram worden strenge eisen gesteld aan de bereikbaarheid van de ondernemingen voor zowel klanten, personeel als laden en lossen. Daarnaast eisen we dat het consortium zo weinig mogelijk hinder veroorzaakt. Het gaat hierbij onder meer om beperking van geluid, trillingen, stof en stank.
h.	Voorgesteld wordt om een alternatief voor koperen leidingen te zoeken, vanwege de diefstalgevoeligheid.	Er zijn helaas geen (betaalbare) alternatieven voor koperen leidingen. Een elektriciteitsleiding dient de energie snel te geleiden. Koper heeft die goede geleidingskwaliteit. Verder hebben alleen edelmetalen zoals goud, zilver en platina deze vereiste eigenschap. Deze metalen zijn aanmerkelijk duurder dan koper. Daarom zijn er geen alternatieven voor koperen leidingen.
Ad 5.	zienswijze	reactie
	De wijkraad maakt zich zorgen over de aanrijtijden van de hulpdiensten en snelle bereikbaarheid van ziekenhuizen. Naast deze zienswijze heeft de wijkraad hierover een brief aan de burgemeester gestuurd.	De realisatie van de RegioTram vindt plaats in nauw overleg met de hulpverleningsdiensten. Het gaat hierbij om de politie, brandweer en ambulance. Zij zijn van mening dat de realisatie van de RegioTram niet zorgt voor overschrijding van de wettelijke aanrijtijden. Ook de bereikbaarheid van woningen langs het tracé is niet in het geding. De wijkraad heeft inmiddels een uitgebreide reactie op haar schriftelijk verzoek aan de burgemeester gekregen.
Ad 6.	zienswijze	reactie
a.	Indiener is van meet af aan voorstander geweest van de tram en hij is dat nog steeds. Maar hij maakt zich bij lezing van de stukken wel grote zorgen over zijn woning en zijn woongenot. Hij woont namelijk in het smalste stuk van de Noorderstationstraat, waar de geluids- en trillingshinder de meeste overlast zullen veroorzaken. Zijn woning is gebouwd in 1884 en derhalve al niet berekend op de huidige situatie. Dit is onder andere goed te zien aan de reeds opgetreden verzakking. Tot zijn	Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting op de gevel van de woning van indiener toeneemt met 1 dB. Zo'n kleine toename is in de praktijk niet waarneembaar. Daarentegen zal de geluidsbelasting in de woning waarschijnlijk aanzienlijk lager worden dankzij het feit dat het hier gaat om een saneringswoning die zonodig in aanmerking komt voor extra gevelisolatie. Zie verder onder d. Uit het trillingsonderzoek blijkt dat met de

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracedelen 1 en II

	grote teleurstelling neemt de geluidsoverlast en de hevigheid van trillingen in de nieuwe situatie alleen maar toe, ondanks de voorgestelde maatregelen.	komt van tram de trillingshinder niet wordt vergroot indien er trillingsdempende maatregelen, zoals een floating slab-constructie, worden toegepast. Een dergelijke constructie of maatregelen die minimaal een gelijkwaardig resultaat opleveren zullen worden voorgeschreven. Zie verder onder l.
b.	Indiener vraagt garantie dat tijdens de bouw of door toekomstige trillingen geen verzakking plaatsvindt bij zijn woning en dat eventuele schade snel en goed wordt hersteld.	Uit het trillingsonderzoek is gebleken dat de kans op schade door trillingen verwaarloosbaar is. Ook voor in relatief slechte staat verkerende of historische bebouwing. Bedacht moet worden dat trillingen veel eerder hinder veroorzaken dan schade aan gebouwen. Als trillingshinder wordt voorkomen, zal er dus zeker geen schade aan gebouwen kunnen ontstaan. De aannemer die de aanleg van de tramlijn uitvoert moeten zich tijdens de bouw houden aan de regels die de aanbestedende dienst in het BLVC-kader (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) heeft beschreven. Dit houdt in dat hij zo minimaal mogelijke (trillings)hinder mag veroorzaken. Hierdoor is de kans op een verzakking zo minimaal mogelijk en is de kans erg gering dat er schade optreedt.
c.	Indiener vraagt zekerheid dat de geluids- en trillingshinder binnen de aangegeven en berekende waarden blijven en dat overschrijding ervan erkend, aangepakt of gecompenseerd wordt. Vooralsnog staat in het trillingsonderzoek dat de trillingshinder bij zijn woning boven de norm uitkomt. Hij wil weten hoe dit wordt opgelost of gecompenseerd.	Het voorstel aan de minister is om voor de woning van indiener een hogere waarde vast te stellen voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting. Op basis hiervan zal de vereiste gevelisolatie worden vastgesteld om een goed akoestisch binnenklimaat te waarborgen. Uit jurisprudentie blijkt dat het handhaven van een hogere waarde rechtens niet kan worden afgedwongen. De geluidsbelasting is echter op zorgvuldige wijze berekend, zodat ervan mag worden uitgegaan dat de geluidhinder in de praktijk niet meer zal worden dan het akoestisch onderzoek aangeeft. Dit temeer omdat in het Programma van Eisen voor de aanbesteding ook eisen worden opgenomen om te waarborgen dat de geluidsbelasting blijft binnen de randvoorwaarden en uitgangspunten, waarvan in het akoestisch onderzoek is uitgegaan.
d.	Indiener wijst erop, dat hij in de nadelige omstandigheid verkeert dat zijn woning in 1986 is aangemerkt als zogenaamde saneringswoning. Hierdoor mag de geluidsbelasting in zijn woning 10 dB hoger zijn dan in de woning van zijn burens (die niet op de saneringslijst staat en waarvoor de norm van 33 dB geldt). Hij vindt dit verschil in normstelling ten	Voor trillingen zie onder l. Bij de uitvoering van het akoestisch onderzoek en bij het voorbereiden van onder meer het ontwerp-saneringsprogramma heeft de gemeente zich laten leiden door de Wet geluidhinder. Deze wet hanteert voor de geluidsbelasting in saneringswoningen een norm van 43 dB. Bij nader inzien is als uitgangspunt genomen, dat saneringswoningen door deze status niet mogen worden bena-

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracedelen 1 en II

	<p>principale onrechtvaardig, want dit betekent dat de geluidsbelasting in zijn woning ca. 10x zo hard mag zijn als in naastgelegen woningen. Hier komt nog bij dat zijn burens nu al een harde garantie krijgen van de gemeente, terwijl voor zijn woning nog een besluit nodig is van de minister.</p> <p>Dit is volgens hem geen goede ruimtelijke ordening en het druipt zelfs in tegen de grondwet (gelijke gevallen gelijk behandelen).</p> <p>Hij wil daarom de toezegging, dat ook voor het binnenniveau in zijn woning de norm van 33 dB gaat gelden. De gemeente moet de eventuele extra kosten hiervoor vergoeden.</p>	<p>deeld. De geluidsbelasting van de woning van indiener zal in de toekomstige situatie met RegioTram toenemen met 1 dB. Als deze woning niet op de saneringslijst zou hebben gestaan, dan zou de gemeente voor deze woning een hogere waarde hebben vastgesteld voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting op de gevel. In dat geval zou deze woning zonnig in aanmerking zijn gekomen voor extra geluidsisolatie om een akoestisch binnenklimaat van 33 dB te waarborgen. Op grond van het genoemde uitgangspunt is besloten om voor de saneringswoningen waarbij dit het geval is dezelfde normstelling aan te houden voor het akoestisch binnenklimaat als voor niet-saneringswoningen. Het saneringsprogramma is op dit punt aangepast. Hierin is het genoemde uitgangspunt vastgelegd alsook dat de betrokken saneringswoningen in aanmerking komen voor zodanige geluidwerende voorzieningen aan de gevel dat een akoestisch binnenklimaat wordt gewaarborgd van maximaal 33 dB vanwege wegverkeerslawaai (inclusief tramlawaai). De extra kosten die hiermee gemoeid zijn, komen voor rekening van het project RegioTram.</p>
e.	<p>De gevelisolatie dient te zijn aangebracht voor de aanleg van de tramlijn in de Noorderstationstraat. Er is geen enkele noodzaak de maatregelen uit te stellen als de besluiten genomen zijn. Bovendien veroorzaken de werkzaamheden het meeste lawaai.</p>	<p>De planning is dat de RegioTram in 2016 gaat rijden. Vanaf dat moment is er dus sprake van een toename van de geluidsbelasting en zijn de maatregelen nodig. Daarom is in het saneringsprogramma vastgelegd dat het streven is om de gevels van de betrokken woningen – indien nodig – voor het jaar 2016 van extra gevelisolatie te voorzien. Bouwlawaai valt niet onder de Wet geluidhinder en staat dus los van de eventuele noodzaak om extra gevelisolatie toe te passen. Ook om praktische redenen is het overigens niet mogelijk nu al een eerder tijdstip te noemen, waarop de gevelisolatie zal worden aangebracht. De aanleg van het tramtracé zal worden aanbesteed. Het consortium dat de opdracht krijgt, zal zelf een precieze werkplanning maken.</p>
f.	<p>Indiener wil meer duidelijkheid over het plan. Met name over de plaats van de verlichting. Deze is nu niet storend, maar in de toekomstige situatie mogelijk wel.</p> <p>Verder wil hij weten waar de tram zal rijden en hoe de straat eruit zal gaan zien, waar de fietspaden komen te liggen, waar en hoe de bovenleidingen komen te hangen, hoe breed de stoep wordt en hoe ver de tram van zijn gevel af komt.</p>	<p>Op dit moment is nog niet duidelijk waar de lichtmasten of bovenleidingen worden geplaatst. Dit wordt ook niet geregeld in een bestemmingsplan. Bij de nadere planuitwerking houden we rekening met het feit dat verlichting geen overlast in nabijgelegen woningen veroorzaakt, waarbij wordt voldaan aan de wettelijke eisen.</p> <p>In het voorlopige ontwerp (zie www.RegioTram.nl) voor de Noorderstationstraat is weergegeven waar de fietspaden en voetpaden zijn gelegen en welke breedte deze hebben.</p>
g.	<p>De plankaart geeft een vertekend beeld van</p>	<p>Op de plankaart is een groot aantal dwarspro-</p>

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracedelen 1 en II

	de werkelijkheid. De gevel van de woning van indiener ligt op een andere afstand van de trambaan dan in het profiel van de Noorderstationstraat is weergegeven.	fielen aangegeven. Hiermee wordt voldaan aan het Besluit ruimtelijke ordening. Het is helaas niet mogelijk om voor iedere woning apart een profiel te maken. Daarom wijkt het dwarsprofiel op de plankaart af van het wegprofiel bij de woning van indiener. Het aangegeven dwarsprofiel is naar onze mening echter representatief voor de situatie in de Noorderstationstraat en voldoet daarmee aan de wettelijke eisen.
h.	Deze profielen vormen ook de basis van de gedane berekening en rapportages, waardoor de berekeningen zijn uitgevoerd met verkeerde uitgangspunten.	Bij de berekeningen is uitgegaan van de afstand van iedere afzonderlijke woning tot aan de weg en de trambaan. Er is dus sprake van maatwerk. Er is derhalve geen sprake van verkeerde uitgangspunten.
i.	Er wordt gesteld dat het klassieke straatprofiel van de Noorderstationstraat zoveel mogelijk wordt behouden. Volgens indiener is dat niet het geval voor zijn deur. Er is geen sprake van een vrij fietspad, groen en parkeerplaatsen. Daarnaast zou het trottoir smaller worden, wat hem gezien het drukke verkeer en de beperkte ruimte voor voetgangers niet goed lijkt.	Het klassieke straatprofiel wordt inderdaad zoveel mogelijk gehandhaafd. Ook voor de deur van indiener is sprake van een vrijliggend fietspad. Wel verdwijnen de parkeerplaatsen en wordt het trottoir iets smaller. Dit trottoir voldoet dan nog steeds aan de criteria van 'Duurzaam Veilig'.
j.	Vanwege de bovenleidingen is extra fundering nodig. Omdat nergens is aangegeven waar dit het geval is, was het niet mogelijk dit te verwerken in de rapportages. De verdichting van de grond is echter bijvoorbeeld van belang voor het berekenen van de trillingshinder. In verband hiermee verzoekt hij om aan te geven waar en hoe er extra gefundeerd wordt en om een herziening van de rapportages op basis van de juiste en volledige uitgangspunten.	Het is niet noodzakelijk om vanwege de bovenleidingen het trottoir en fietspad extra te funderen. Wel moeten de trottoirs en fietspaden geschikt zijn om hulpverleningsvoertuigen te kunnen dragen. De huidige fundatie voldoet hieraan. Er hoeft daarom geen extra fundatie te worden aangelegd. De berekeningen zijn met de juiste uitgangspunten uitgevoerd.
k.	Graafwerkzaamheden (voor de tramlijn maar ook voor leidingen en kabels) zullen de nu ingeklonken grond verstoren. Indiener maakt zich grote zorgen dat deze werkzaamheden mogelijk verzakking van zijn woning kunnen veroorzaken. Hij vraagt of de gemeente kan garanderen dat dit niet gebeurt.	Verwezen wordt naar de reactie onder b.
l.	Helaas zijn de maatregelen om geluid- en trillingshinder te voorkomen niet voldoende. Normen moeten worden verhoogd en in het geval van trillingshinder wordt niet voldaan aan de normen (bij de conclusie van subparagraaf 4.6.4 staat ten onrechte dat dit wel het geval is). Zonder verdere inspanningen om de effecten te niet te doen is dit onacceptabel. Dit is een grote aantasting van het woongenot van indiener en mogelijk ook van de bouwkundige staat van zijn woning. Hij vraagt om betere garanties en om compensatie van de blijvende en onomkeerbare effecten.	Er worden geen normen verhoogd; er wordt alleen afgeweken van de voorkeursgrenswaarde. Daarbij worden echter de maximale waarden van de Wet geluidhinder niet overschreden. De systematiek van de Wet geluidhinder brengt met zich mee dat - in geval bron- en/of overdrachtsmaatregelen ontoereikend zijn - hogere waarden kunnen worden vastgesteld voor de toelaatbare geluidsbelasting. In dat geval wordt zonodig extra gevelisolatie toegepast om een goed akoestisch binnenklimaat te waarborgen. Het woongenot zal er dus niet op achteruit gaan. Verwezen wordt verder naar de reactie onder d. Voor de beoordeling van trillingen door weg-

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracedelen 1 en II

		<p>en railverkeer bestaat geen wettelijk kader. Voor het toetsen van maximaal toelaatbare trillingsniveaus wordt door gemeenten en provincies veelvuldig gebruik gemaakt van de 'Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen' van de Stichting Bouwresearch Rotterdam (SBR).</p> <p>Door uitspraken van de Afdeling Rechtspraak van de Raad van State is inmiddels ruime jurisprudentie ontstaan, waarin deze SBR-richtlijnen zijn aanvaard als beoordelingskader voor trillingshinder. In deze richtlijnen staan richtwaarden ter voorkoming van schade aan gebouwen (deel A) en richtwaarden ter voorkoming van hinder door personen in gebouwen (deel B).</p> <p>Om trillingshinder in de toekomstige situatie met RegioTram niet te vergroten, wordt ter hoogte van de woning van indiener een floating slab-constructie toegepast of een constructie c.q. maatregel die minimaal een gelijkwaardig resultaat oplevert.</p> <p>Voorts is uit het onderzoek gebleken dat de kans op schade door trillingen (conform deel A van de SBR-richtlijn) verwaarloosbaar is, ook voor in relatief slechte staat verkerende of historische bebouwing. Trillingen veroorzaken veel eerder hinder dan schade aan gebouwen. Als trillingshinder wordt voorkomen, zal er derhalve geen schade aan gebouwen kunnen ontstaan.</p>
m.	De standaardaf trek van 5 dB mag niet worden toegepast als de voorkeursgrenswaarde vanwege meer dan één bron wordt overschreden (cumulatie).	<p>De Wet geluidhinder geeft aan hoe de geluidsbelasting moet worden berekend. Op basis van artikel 110g van deze wet is in het 'Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006' vastgelegd dat bij de berekening van de geluidsbelasting vanwege wegen met een maximale snelheid < 70 km/uur een aftrek moet worden toegepast van 5 dB.</p> <p>Conform de Wet geluidhinder is bij de berekening van de cumulatieve geluidsbelasting (op basis waarvan de vereiste gevelisolatie wordt vastgesteld) de aftrek van 5 dB niet toegepast.</p> <p>De geluidswaarden zijn derhalve overeenkomstig de Wet geluidhinder berekend.</p>
n.	Het argument voor de aftrek (het stiller worden van het verkeer) houdt geen stand.	De basis voor het toepassen van de aftrek ligt vast in de Wet geluidhinder artikel 110g. De motivering van de wetgever hierbij is geweest, dat het verkeer in de loop der tijd stiller zal worden.
o.	Als een volgende minister de aftrek schrapt, dan voldoen alle woningen niet meer aan de norm.	De besluitvorming moet worden gebaseerd op de huidige wet- en regelgeving (zie de reactie onder m en n). Zou deze worden gewijzigd, dan wordt zo'n wijziging zeker niet met terugwerkende kracht ingevoerd.
p.	De aftrek mag dus ook niet als groepsreductie worden ingesteld.	Zie de reactie onder m. tot en met o. Overigens is 'groepsreductie' een technische term in het akoestisch rekenmodel en slaat deze

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracedelen 1 en II

		term niet op een situatie van cumulatie van meerdere geluidsbronnen.
q.	De groepsreductie van 4 dB die is ingeboekt dankzij de genomen maatregelen, is te hoog. Voor de Noorderstationstraat zou deze 2 dB moeten zijn of gezien de onzekerheden op nul moeten worden gesteld.	<p>Door DGMR en DHV is onderzoek gedaan naar het bronvermogen (ofwel de geluidsemissie) van de beoogde RegioTram. Deze bureaus hebben op basis van de beschikbare onderzoeks- en meetgegevens in combinatie met kennis van experts een betrouwbare en realistische inschatting gemaakt van de geluidsemissie van de RegioTram en trambaan. Hierbij is ook rekening gehouden met de technische mogelijkheden om de geluidsemissie in de nabije toekomst te beperken ten opzichte van vergelijkbaar materieel waaraan in het verleden geluidmetingen zijn uitgevoerd. Aldus zijn door deze onderzoeksbureaus emissie-kengetallen vastgelegd waarmee in het verdere akoestische onderzoek (uitgevoerd door NAA) is gerekend. Dit betekent dat voor de toekomstige RegioTram is gerekend met kengetallen voor de geluidsemissie, die uitgaan van bewezen technische mogelijkheden om de tram(baan) stiller te maken en die in de praktijk met zekerheid haalbaar zijn. Dit houdt in concreto in, dat er voor de tram is gerekend met een geluidsemissie die 4 dB lager is dan waarvan DGMR in een eerder oriënterend akoestisch onderzoek op basis van een <i>worst case</i> benadering was uitgegaan.</p> <p>In dit verband is ook het volgende van belang. De aanleg en exploitatie van de RegioTram worden aanbesteed. Voor de aanbestedingsprocedure wordt een gedetailleerd Programma van Eisen opgesteld. Hierin worden ook eisen opgenomen met betrekking tot bronvermogen/geluidsemissie. Deze eisen worden zodanig geformuleerd, dat de toekomstige RegioTram in ieder geval voldoet aan de uitgangspunten en het bronvermogen waarop de besluiten op grond van de Wet geluidhinder en het saneringsprogramma zijn gebaseerd.</p>
r.	In subparagraaf 4.4.2. van het rapport van NAA staat een verkeerde verwijzing naar paragraaf 3.5. over een gelijke geluiduitstraling van de trambaan in gras en asfalt.	Deze verwijzing klopt inderdaad niet. Er had verwezen moeten worden naar paragraaf 4.1. Inhoudelijk staat een en ander wel correct in het rapport.
s.	Het effect van het booggeluid en van het remmen en optrekken is niet meegenomen in de geluidberekeningen.	<p>Het is gebruikelijk om het zogenoemde booggeluid niet mee te nemen in de akoestische berekeningen, vooral omdat deze vorm van geluidhinder kan worden voorkomen. Ten eerste door bij het ontwerp van de trambaan de bochten zo ruim mogelijk te nemen. Ten tweede door goed onderhoud en beheer van de trambaan, waarvoor eisen zullen worden vastgelegd in het Programma van Eisen voor de aanbesteding.</p> <p>Het effect van remmen en optrekken is in het akoestisch rekenmodel verdisconteerd in de</p>

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracedelen 1 en II

		snelheid.
t.	In deze specifieke situatie kan gekeken worden naar een laag scherm, bijvoorbeeld verstoppt tussen een aan te leggen weg en fietspad.	In het kader van het akoestisch onderzoek is onder meer stil gestaan bij nut en noodzaak van (lage) schermen. De conclusie is echter dat het toepassen van (lage) schermen in binnenstedelijk gebied op stedenbouwkundige bezwaren stuit (nog afgezien van de vraag of lage schermen doeltreffend, doelmatig en praktisch mogelijk zijn). Hiermee is op een adequate manier onderbouwd om geen lage schermen toe te passen.
u.	Ook een smalle buffer groen (60-90 cm) tussen de gevel en stoep (zoals de Noorderstationstraat er vroeger uitzag) zou een maatregel kunnen zijn om weerkaatsing van het geluid te verminderen.	Het ontwerp voorziet niet in een buffer groen. Overigens zou zo'n smalle groene bufferstrook qua geluidsbelasting geen merkbaar effect sorteren.
v.	Volgens het akoestisch onderzoek is de geluidsbelasting niet groter dan 5 dB. Dit is bij een correcte toepassing van de Wet geluidhinder zeker wel het geval, omdat ten onrechte de aftrek van 5 dB is toegepast en het effect van de bronmaatregelen minder is dan 2 dB (in plaats van 4 dB). De berekende geluidsbelasting ligt derhalve minimaal 7 dB hoger.	Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform de Wet geluidhinder en de hierop gebaseerde regelgeving, zoals het Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006. Uit dit onderzoek blijkt dat er geen woningen of andere gebouwen zijn waarbij de geluidsbelasting meer dan 5 dB toeneemt vanwege het wegverkeerslawaai (inclusief tramlawaai) van wegen die vallen onder het regime van de Wet geluidhinder. Zie ook de reactie onder n.
w.	In paragraaf 7.6 van het akoestisch onderzoek staat dat zeer stil asfalt aan de Noorderstationstraat niet effectief is, maar wel doelmatig. Hierdoor vallen 38 woningen net onder de norm en hoeft de gemeente deze niet te voorzien van extra gevelisolatie. Dit is een duidelijk voorbeeld van berekend bestuur, niet van een goede ruimtelijke ordening.	In het hogere waardenbesluit en in het saneringsprogramma is gemotiveerd of bepaalde maatregelen, zoals zeer stil asfalt, wel of niet worden toegepast. Hierin is voor de Noorderstationstraat vastgelegd, dat als bronmaatregel zeer stil asfalt zal worden toegepast over een lengte van 400 meter. Dit besluit is gebaseerd op de volgende overwegingen: Enerzijds vallen de trambaan en rijbaan voor auto's hier samen, waardoor het effect van zeer stil asfalt circa 50% minder is dan bij een aparte rijbaan voor auto's. Anderzijds is de bijdrage van het autoverkeer hier overheersend, waardoor zeer stil asfalt wel effectief is. Deze benadering is in lijn met het principe van de Wet geluidhinder, dat eerst moet worden gekeken of bronmaatregelen moeten worden getroffen. Zie verder de reactie van de gemeente onder onder ee. en ff.
x.	Er is sprake van een ongelijke behandeling van saneringswoningen en 'gewone' woningen.	Zie de reactie van de gemeente onder d.
y.	De uurintensiteiten van de tram zijn in het akoestisch rapport vastgelegd. Hier kan dus in de toekomst niet naar boven van worden afgeweken.	De RegioTram mag per saldo niet meer geluid produceren dan in het akoestisch rapport is vastgelegd.
z.	Indiener bestrijdt dat zijn woning op 1 maart 1986 een geluidsbelasting had van 60 dB(A) ten gevolge van wegverkeerslawaai en dus als saneringswoning moet worden aangemerkt. Hij vraagt de gemeente wanneer de	Er zijn destijds geluidsberekeningen gemaakt op basis van de toenmalige verkeerscijfers. Omdat de geluidsbelasting toen hoger was dan 60 dB(A) is de woning op de saneringslijst geplaatst.

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracedelen 1 en II

	geluidsbelasting op zijn woning is berekend en welke waarde toen is berekend.	Overigens worden, zoals eerder is opgemerkt, eventuele gevelwerende maatregelen voor de woning van indiener, evenals de reconstructiewoningen, gebaseerd op een binnenwaarde van 33 dB.
aa.	Het wegprofiel op bladzijde 6 van het ontwerp saneringsprogramma klopt totaal niet. Er wordt een veel mooier beeld geschetst. De weg is zeker geen 32 meter breed en bijna geen van de sanerings-woningen heeft een voortuin. Als zulke wezenlijke informatie niet klopt, is het plan niet te beoordelen door de minister.	Verwezen wordt naar de reactie onder g. De plannen zijn door de minister goed te beoordelen.
bb.	De uitgangspunten van de akoestische berekeningen kloppen niet. De RegioTram is geen vorm van wegverkeerslawaaï, maar een vorm van railverkeer. Dit wordt in alle rapporten op deze wijze aangemerkt en berekend.	Omdat de tramlijn deel uitmaakt van een weg, is de tramlijn beschouwd als een onderdeel van de weg. Derhalve is bij de berekening van de geluidsbelasting vanwege de betrokken wegen het geluid van de toekomstige RegioTram meegenomen als vorm van wegverkeerslawaaï. Dit is in lijn met het wetsvoorstel Invoeringswet geluidproductieplafonds. Dit wetsvoorstel behelst onder meer een wijziging van artikel 1 en artikel 74 van de Wet geluidhinder, waarmee tramrails onderdeel worden van het begrip 'weg'.
cc.	Indiener vraagt of het rapport van WMA is in te zien. Hij stelt dat ook hier waarschijnlijk de verkeerde uitgangspunten worden gehanteerd, waardoor dezelfde verkeerde conclusies worden getrokken.	Het rapport 'Aanvullend akoestisch onderzoek ten behoeve van het ontwerp-Saneringsprogramma voor wegverkeerslawaaï' d.d. 15 april 2011 van adviesbureau WMA heeft met het ontwerpbestemmingsplan, de ontwerpen voor de hogere waardenbesluiten en het ontwerp saneringsprogramma van 10 juni tot en met 21 juli 2011 ter inzage gelegen bij de Dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken en het Gemeentelijk Informatiecentrum.
dd.	De geluidsreductie van ZSA (zeer stil asfalt) is niet gemiddeld 4,5 dB. De reductie door ZSA is bij de saneringswoningen aan de Noorderstationstraat zeker geen 2 maar hooguit 1 dB. Bovendien wordt in het rapport van NAA duidelijk gesteld, dat de toepassing van ZSA niet effectief is.	Een wegdek van zeer stil asfalt geeft een geluidreductie van gemiddeld 4,5 dB ten opzichte van standaard asfalt. De gemeente baseert zich hierbij op de officiële, door het CROW vastgestelde wegdekcorrecties: zie de website http://www.stillerverkeer.nl Op de Noorderstationstraat zal de trambaan samenvallen met de rijbaan voor het autoverkeer. In dat geval is de geluidreductie door zeer stil asfalt slechts ca. 50%, ervan uitgaande dat auto's gemiddeld met twee wielen over de tramrails rijden in plaats van over het stille asfalt. Het totale wegverkeerslawaaï is de optelsom van het tramlawaai én het overige wegverkeerslawaaï. Met zeer stil asfalt wordt alleen de bijdrage van het overige wegverkeerslawaaï aan de totale geluidsbelasting op woningen beperkt. Op de Noorderstationstraat is het overige wegverkeerslawaaï overheersend. Dit betekent dat een stil wegdek hier relatief effectief is en dat een reductie van ruim 2 dB in de praktijk zeker gehaald zal worden.

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracedelen 1 en II

		De uitspraak in het rapport van NAA ('dat de toepassing van ZSA niet effectief is') is in dit licht inderdaad verwarrend. Deze uitspraak heeft echter verder geen betekenis voor de besluitvorming ten aanzien van de te nemen maatregelen.
ee.	In paragraaf 3.1 van het ontwerpsaneringsprogramma staat dat verdere maatregelen niet zijn onderzocht, omdat ze stedenbouwkundig niet gewenst zijn. Maar dit is geen goede onderbouwing waarom verdere maatregelen niet zinvol of mogelijk zijn.	In paragraaf 3.1. van het saneringsprogramma staat het volgende: 'Mede op basis van het akoestisch onderzoek van het bureau NAA is de gemeente van oordeel dat verdergaande bron- of overdrachtsmaatregelen hier niet zinvol of mogelijk zijn. Dit op grond van de volgende overwegingen: • Het toepassen van raildemping is technisch niet mogelijk als de trambaan samenvalt met de rijbaan voor het autoverkeer, zoals het geval is op de Noorderstationstraat. • Het toepassen van (lage) geluidschermen langs delen van de trambaan is ongewenst uit stedenbouwkundig oogpunt. • Het verlagen van de maximum snelheid van het autoverkeer en/of de tram spoort niet met de verkeerskundige functie van de Noorderstationstraat c.q. met de dienstregeling van de tram. • Het toepassen van zeer stil asfalt is niet mogelijk of wenselijk op en nabij kruispunten en rotondes of in scherpe bochten; door het wringend verkeer zou een 'stil' wegdek hier snel kapot worden gereden en daardoor doeltreffend noch doelmatig zijn. Daarom wordt op deze wegoppervlakken steenmestiek asfalt 0/6 (SMA06) toegepast of een vergelijkbaar type asfalt met een geluidreductie van gemiddeld 1 dB ten opzichte van standaard asfalt'. Deze overwegingen geven kernachtig weer waarom verdergaande bron- of overdrachtsmaatregelen hier niet zinvol, mogelijk of wenselijk zijn.
ff.	Er wordt gesteld dat verdere maatregelen om de geluidsbelasting te beperken, niet mogelijk zijn. Indien er bestrijdt dit. Er worden bijvoorbeeld geen argumenten genoemd en vele mogelijkheden zijn niet onderzocht.	In de akoestische onderzoeken is systematisch onderzocht welke bron- en overdrachtsmaatregelen in principe mogelijk zijn én of deze doeltreffend en doelmatig zijn. Op basis van deze onderzoeken en de Wet geluidhinder heeft de gemeente besluiten genomen over het wel/niet toepassen van bron- en overdrachtsmaatregelen. Voor de motivering van deze besluiten wordt verwezen naar het saneringsprogramma en het hogere waardenbesluit. Zie ook de reactie van de gemeente op de punten t en ee.
gg.	De berekende geluidsbelasting klopt niet. De verrekningen zijn te groot genomen, de bocht is niet meegerekend, evenmin het remmen en optrekken en de standaard aftrek mag niet worden toegepast. De grenswaarden zijn dus te laag gesteld in het ontwerpsane-	De gemeente is van mening dat het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform de Wet geluidhinder c.q. het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Dit betekent dat de geluidswaarden correct zijn berekend. Zie ook de reactie onder o tot en met u en

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracedelen 1 en II

	ringsprogramma.	onder y.
hh.	Indiener verzoekt de gemeente alle zienswijzen over geluid en het saneringsprogramma ook als zienswijzen te zien tegen het saneringsprogramma en deze mee te sturen naar de Minister.	De volledige zienswijze is met het saneringsprogramma meegestuurd naar de minister.
ii.	Indiener verzoekt de gemeente om hem het definitieve saneringsprogramma per post of mail toe te sturen.	Degenen die een zienswijze naar voren hebben gebracht wordt tijdig een exemplaar van het besluit toegezonden. Het vastgestelde saneringsprogramma wordt, met het vastgestelde bestemmingsplan en de overige daarop betrekking hebben stukken, voor een ieder ter inzage gelegd en wordt op de gemeentelijke website geplaatst: gemeente.groningen.nl/bestemmingsplan
jj.	Indiener verzoekt de gemeente om hem per post of mail te informeren als de minister een besluit heeft genomen over het saneringsprogramma.	Zie de reactie van de gemeente onder ii.
kk.	Het trillingsonderzoek heeft een aantal manco's en omissies. De rijsnelheid ter plaatse van Noorderstationstraat 24 wordt gesteld op 20-30 kilometer per uur. De snelheid in deze straat ligt bij de woning van indiener aanzienlijk hoger. Zeker in de toekomstige situatie, waarbij de weg doorloopt in de Nieuwe Ebbingestraat, wordt hier de normale snelheid van 50 kilometer per uur gehaald. In het rapport wordt met een snelheid van 40 kilometer per uur gerekend. De berekende trilling zal dus aanzienlijk hoger uitvallen.	Bij de uitgevoerde onderzoeken is uitgegaan van de snelheid die de tram op het betreffende tracédeel rijdt. Het gaat hierbij om een gemiddelde snelheid van 40 km/u. In het rapport is dan ook terecht uitgegaan van een gemiddelde snelheid 40 km/u. Daarnaast is de meeste trilling herleidbaar tot het autoverkeer en niet tot de tram.
ll.	In paragraaf 7.6. van het trillingsonderzoek wordt gesteld dat de combinatie van de verhoogde trillingssterkte in de bocht gecompenseerd wordt door de lagere snelheid (anders dan bij geluidhinder). Voor de berekening moet hier juist worden uitgegaan van een gelijkblijvende snelheid van 50 kilometer per uur.	Zie antwoord kk. Daarnaast hebben bocht-rails een hogere elasticiteit wat trillingen vermindert.
mm.	De tram veroorzaakt bij de woning van indiener trillingen boven de voelbaarheids-grens (paragraaf 8.5 trillingsonderzoek). Een berekening op basis van een reële snelheid van de tram zal mogelijk uitwijzen, dat de normen worden overschreden. Hij verzoekt dit te onderzoeken.	In het trillingsonderzoek is uitgegaan van de maximale snelheid die de RegioTram ter plaatse zal kunnen c.q. mogen aanhouden. Uit het onderzoek blijkt dat de trillingen ook bij die snelheid niet meer hinder veroorzaken dan waarvan in de huidige situatie al sprake is, mits hier een floating slab-constructie (of gelijkwaardige oplossing) wordt toegepast. In de huidige situatie zijn trillingen mogelijk al voelbaar. Daarnaast kunnen trillingen ook voelbaar zijn als aan de richtwaarden wordt voldaan. Want de voelbaarheidsgrens ligt onder het niveau van de richtwaarden voor trillingshinder.
nn.	In het trillingsonderzoek staat in paragraaf 8.5.1, tabel 19, dat met toepassing van de floating slab-constructie bij de woning van indiener, die op staal is gefundeerde, op 5 tot 6 meter van de tram niet wordt voldaan aan het toetsingskader. Dit is onacceptabel.	De toename van trillingen wordt veroorzaakt door het wegverkeer. De trillingen vanwege de tram zijn bij toepassing van floating slab verwaarloosbaar.

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracedelen 1 en II

oo.	Er wordt gesteld dat de bijdrage van het spoor minimaal is, maar toch staat er een toename van 10% in de tabel. Er wordt nergens duidelijk dat dit voornamelijk komt door de groei van het autoverkeer. Ook is al eerder gesteld dat de tram zorgt voor voelbare trillingen.	Uit de verkeersberekeningen komt naar voren dat er sprake is van een verkeerstoename. Deze toename wordt niet veroorzaakt door de tram. Zie paragraaf 8.5.1 van het trillingsonderzoek. Trillingen kunnen voelbaar zijn ook als aan de richtwaarden voor trillingshinder wordt voldaan.
pp.	De hier neergelegde prognose van de toename van de verkeersintensiteit zal ook een toename betekenen van de geluidhinder.	Voor de verschillende onderzoeken naar geluid- en trillingshinder zijn dezelfde inputgegevens gebruikt (zoals verkeersintensiteiten, ontwerpgegevens, snelheden, enz.).
qq.	In de conclusie in hoofdstuk 10 van het trillingsonderzoek staat dat overal kan worden voldaan aan het toetsingskader. Dat geldt dus alleen als de tram geïsoleerd wordt bekeken en de hoogste streefwaarde wordt aangehouden.	In het trillingsonderzoek is berekend wat de trillingshinder is in de toekomstige situatie met RegioTram. De verwachte trillingshinder zal in de Noorderstationstraat niet hoger zijn dan in de huidige situatie. Verder is uit het onderzoek gebleken dat de wijzigingen in verkeersstromen en wegprofielen geen significant effect hebben op de mate van trillingshinder door zwaar wegverkeer. Zie ook de reactie onder punt l.
rr.	Dat de situatie nu al niet goed is, is geen argument om de situatie te verslechteren. De gemeente had hier dus eerder moeten ingrijpen en andere verkeersstromen moeten realiseren.	Bij de beoordeling van trillingshinder gaat het om de vraag of deze in de toekomstige situatie zal verslechteren. Weliswaar ervaren bewoners langs sommige wegen in de stad ook nu al trillingen als gevolg van passerend zwaar verkeer zoals vrachtwagens. Daarnaast kunnen ook onefenheden in de weg bij passages van zwaar verkeer in nabijgelegen gebouwen voelbare trillingen veroorzaken. Uit het trillingsonderzoek is evenwel gebleken, dat de wijzigingen in verkeersstromen en wegprofielen geen significant effect hebben op de mate van trillingshinder door het zwaar wegverkeer.
ss.	De combinatie van railverkeer en wegverkeer leidt ertoe dat de normen ruim worden overschreden (zie bijlage 1 van het trillingsonderzoek). Hier zal eerst deugdelijk beleid op gemaakt moeten worden, voordat nieuwe plannen worden gemaakt.	Verwezen wordt naar de reactie onder l, tt, en uu.
tt.	Dat er geen maatregelen kunnen worden getroffen aan het spoor is niet relevant. Er kunnen en moeten andere verkeerskundige oplossingen worden ontwikkeld, zoals eenrichtingsverkeer voor auto's.	Met toepassing van een floating slabconstructie (of gelijkwaardige oplossing) wordt bij de woning van indiener de trillingshinder niet vergroot. Er is derhalve geen reden om nog verdergaande maatregelen te nemen om trillingshinder te verminderen, nog afgezien van de vraag of die mogelijk, doeltreffend en/of doelmatig zouden zijn.
uu.	Als preventieve maatregelen niet mogelijk zijn, moet de gemeente een voorstel doen voor financiële compensatie waarmee iedereen die trillingshinder ondervindt (nu en in de toekomst) bijvoorbeeld de fundering van de eigen woning zou kunnen versterken.	Er wordt een adequate preventieve maatregel toegepast, namelijk een floating slabconstructie of een constructie c.q. maatregel die minimaal een gelijkwaardig resultaat oplevert. Zie onder meer de reactie onder l. en tt.
vv.	De conclusie dat het aspect trillingen geen belemmering vormt voor het vaststellen van het bestemmingsplan klopt niet. Er is gere-	Er is geen reden om deze conclusie te herzien. Zie hiervoor onder meer de reactie onder l. en mm.

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracédelen 1 en II

	kend met een te lage rijsnelheid en de toekomstige situatie voldoet niet aan de normen.	
ww.	Indiener verzoekt de wachthuisjes en onderstations aan te geven op de plankaart.	Op dit moment is nog niet duidelijk waar de wachthuisjes en onderstations worden gesitueerd. Deze voorzieningen kunnen binnen de bestemming 'Verkeer' en 'Verkeer – Verblijf' respectievelijk 'Verkeer' worden gerealiseerd.
xx.	De gemeente is aansprakelijk voor alle negatieve gevolgen voor de woning van indiener en zijn woongenot.	Afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening voorziet in de mogelijkheid van een tegemoetkoming in planschade.
yy.	Indiener zal de gemeente verzoeken om bij elke nog niet genoemde afwijking van de gegevens in het bestemmingsplan en onderliggende onderzoeken opnieuw onderzoek in te stellen en zo nodig de eerder opgestelde stukken te herzien. Daar waar dit leidt tot het overschrijden van normen of gevolgen heeft voor zijn woning of woongenot, houdt hij de gemeente aansprakelijk en verwacht hij dat de effecten zullen worden ongedaan gemaakt of gecompenseerd.	De gemeente voert alleen aanvullende onderzoeken uit indien daartoe aanleiding is. Zie verder de reactie onder xx.
zz.	Indiener is niet bij zijn burens langs gegaan en heeft zich niet aangesloten bij organisaties die tegen de tram zijn. Maar zijn opmerkingen zijn ook relevant voor veel andere mensen die vlak langs het tramtracé wonen, zeker als het gaat om eigenaren van saneringswoningen.	De terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan, de ontwerpen van de hogere waardenbesluiten en het ontwerpsaneringsprogramma is bekend gemaakt in De Groninger Gezinsbode, de Staatscourant en langs elektronische weg. Een ieder kon gedurende de termijn van terinzagelegging de ontwerpen met de daarop betrekking hebbende stukken bij de gemeente inzien en ook op internet (www.ruimtelijkeplannen.nl en www.bestemmingsplannen.groningen.nl) raadplegen en gedurende deze termijn zienswijzen naar voren brengen. Belanghebbenden die tijdig een zienswijze naar voren hebben gebracht, kunnen tegen de te nemen besluiten beroep instellen bij de Raad van State.
Ad 7	zienswijze	reactie
a.	Eerder heeft de Bond Heemschut aangedrongen om de RegioTram niet door de binnenstad te laten rijden. Nu de tram toch over de Grote Markt gaat, willen we pleiten voor een smalle, draadloze tram, zoals die sinds kort in Seoul rijdt.	Een cruciaal uitgangspunt voor de RegioTram is dat deze tram in de toekomst ook de regio in kan rijden en daarbij gebruik maakt van het bestaande spoor. De draadloze Seoultram voldoet hier niet aan. Mede om deze reden komt dit type tram niet in aanmerking als RegioTram. Het rijden zonder bovenleiding op de Grote Markt is als wens in de aanbestedingsuitgangspunten (outputspecificaties) opgenomen.
b.	Opgemerkt wordt dat op de plankaarten van het ontwerpbestemmingsplan de Maagdenbrug ontbreekt. Daarnaast wordt verzocht de plaats van de tramrails op de plankaart aan te geven.	De Maagdenbrug ontbreekt inderdaad op de plankaart. Dit heeft te maken met keuze voor de Koppelingsvariant. Hierdoor rijdt de RegioTram niet meer over de Turfsingel, maar via de Maagdenbrug, de W.A. Scholtensstraat, de Bloemsingel en de Kolendrift naar het Boterdiep. Deze onderdelen komen terug in het nog op te stellen bestemmingsplan voor de tracédelen III en IV. Voor het aange-

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracedelen 1 en II

		<p>ven van de exacte ligging van de tramrails op de plankaart bestaat geen algemene wettelijke plicht. Het Besluit ruimtelijk ordening schrijft alleen voor dat, voor zover de uitvoering van de Wet geluidhinder dat vereist, het bestemmingsplan de functie van de voornaamste wegen, het dwarsprofiel of het aantal rijstroken dan wel de as van de weg aangeeft. Aan deze verplichting is voldaan door het opnemen van dwarsprofielen van de zoneringsplichtige wegen in het plangebied, waarop de middenas van het transpoor is aangegeven.</p>
c.	<p>De Bond Heemschut waardeert het dat in de toelichting uitgebreid wordt ingegaan op de archeologische en monumentale waarden. Het is volgens hem echter verontrustend dat er van al dit onderzoek niets in de regels van het bestemmingsplan is te vinden. Een cultuurhistorische waardenkaart ontbreekt. De komst van de tram zal niet alleen het straatbeeld, maar ook het gevelbeeld aantasten vanwege de realisatie van de bovenleidingen. Hij mist regels in het bestemmingsplan die waarborgen dat er dat zorgvuldig wordt omgegaan met de monumentale waarden. Daarom verzoekt hij om in de regels op te nemen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. dat het tracé van de tram wordt aangelegd met respect voor de waarden van het beschermd stadsgezicht zoals die vermeldt staan in de Aanwijzing Beschermd Stadsgezicht. 2. Dat bij afwijking van de bouwregels advies wordt gevraagd aan de Groninger Monumentencommissie en de Rijksdienst als het gaat om de tracé-aanleg in het beschermd stadsgezicht of elders waar cultuurhistorische waarden kunnen worden aangetast. 3. Dat aan de nadere eisenregels wordt toegevoegd dat a. burgemeester en wethouders nadere eisen kunnen stellen ten behoeve van cultuurhistorische waarden; b. advies zullen vragen over nadere eisen aan de monumentencommissie zowel in het beschermd stadsgezicht of elders waar cultuurhistorische waarden kunnen worden aangetast. 	<p>Het opnemen van een cultuurhistorische waardenkaart in het juridische plan is wettelijk niet verplicht (en ook niet toegestaan) wanneer daaraan geen regels worden gekoppeld. In het plangebied komen, in tegenstelling tot archeologische waarden, geen monumentale waarden voor (de rondom het tramtracé aanwezige monumentale bebouwing maakt geen deel uit van het bestemmingsplan). Er kunnen dus ook geen regels worden gesteld ter bescherming van die waarden. In de plantoelichting is wel aangegeven dat bij de bevestiging van de draagkabels beschermde monumenten zoveel mogelijk worden ontzien. Ten aanzien van de voorstellen met betrekking tot de planregels merken wij op dat het geldende bestemmingsplan 'Binnenstad 1995', dat strekt ter bescherming van het beschermd stadsgezicht, dergelijke regels niet kent. Ook in het onlangs ter inzage gelegde ontwerpbestemmingsplan 'Vishoek, Hoekstraat en Muurstraat' en in de vastgestelde bestemmingsplannen 'Grote Markt-Oostwand', 'Forum' en 'Poelestraat-achterzijde' komen dergelijke regels niet voor. Vooralnog zien wij hiervoor dan ook geen noodzaak. In het kader van de komende integrale herziening van het 'Binnenstad 1995' vindt een herbezinning plaats over de plansystematiek. Wij vinden het niet opportuun om daar nu op vooruit te lopen.</p>
d.	<p>Indiener verzoekt op de plankaart de 'Waarde Beschermd Stadsgezicht' aan te geven, zoals dat ook met de Waarde Archeologie is gebeurd.</p>	<p>Voor een dubbelbestemming 'Waarde - Beschermd Stadsgezicht' is alleen reden, voor zover de basisbestemming de te beschermen waarden niet voldoende veilig stelt en met het oog daarop de noodzaak bestaat aanvullend regels te stellen. Zoals wij onder c. al aangaven, zien wij die noodzaak niet.</p>
f.	<p>Tenslotte vraag de Bond Heemschut onder-</p>	<p>Het project RegioTram heeft al onderzoeken</p>

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracédelen 1 en II

	zoek te doen naar een draadloze stadstram.	uitgevoerd naar een draadloze tram. Uitkomst daarvan was dat er voor het materieeltype, dat voor de RegioTram wordt gebruikt, op dit moment nog geen bewezen technieken zijn die draadloos rijden over grotere afstanden mogelijk maken. Niettemin houden we de technologische ontwikkelingen voor draadloos rijden nauwlettend in de gaten. Het rijden zonder bovenleiding is voor diverse tracégedeelten (o.a. Grote Markt, Oosterstraat, Herestraat en diverse bruggen) als wens in de aanbestedingsuitgangspunten (outputspecificaties) opgenomen.
Ad 8	zienswijze	reactie
a.	De historische Oosterstraat kan de trillingen en grote draaicirkels (van de RegioTram) niet aan. Daarnaast kunnen mensen niet veilig langs de nieuwe oostwand lopen.	Uit het trillingsonderzoek blijkt, dat de trillingshinder in de toekomstige situatie met RegioTram niet zal toenemen. Uit het onderzoek is verder gebleken dat de kans op schade door trillingen verwaarloosbaar is, óók voor in relatief slechte staat verkerende of historische bebouwing. Trillingen veroorzaken veel eerder hinder dan schade aan gebouwen. Als trillingshinder wordt voorkómen, zal er dus zeker geen schade aan gebouwen kunnen ontstaan. Daarnaast zijn de draaicirkels van de tram optimaal vormgegeven zodat de tram soepel door bochten kan rijden. Verder komt langs de Oostwand een 3 meter breed trottoir, waardoor de veiligheid van de voetgangers gewaarborgd is.
b.	Een tram zorgt voor geluidhinder. In alle steden is gebleken dat een RegioTram scherpe bochten alleen piepend en knarsend kan nemen. Bij het Gedempte Kattendiep werd ook aangegeven dat deze het best overdekt kon worden zodat de ruimere bochten voor minder geluidsoverlast zouden zorgen. Het woonplezier en genot zal afnemen bij een tramtrein door de straat.	De gemeente onderkent dat een tram geluidhinder kan veroorzaken. Daarom is in het akoestisch onderzoek expliciet ook het tramlawaai meegenomen. Overigens zit hier het zogenoemde booggeluid niet in omdat deze vorm van geluidhinder kan worden voorkomen. Ten eerste door de bochten van de trambaan zo ruim mogelijk te nemen. Ten tweede door goed onderhoud en beheer van de trambaan, waarvoor eisen worden vastgelegd in het Programma van Eisen voor de aanbesteding. De inpassing van de tramlijn op het Gedempte Kattendiep wordt niet door het voorliggende bestemmingsplan geregeld. Deze lijn is namelijk onderdeel van het nog in procedure te brengen bestemmingsplan voor de tracédelen III en IV.
c.	Gedurende 9 maanden zal de Oosterstraat worden opgebroken en zal er een enorm bouwlawaai optreden. Dit zal de productiviteit van de onderneming van indieneer niet ten goede komen. Hij moet geconcentreerd aan ICT-oplossingen kunnen werken.	Burgemeester en wethouders hebben op 31 mei 2011 de 'Beleidsregels bouw hinder: instructie over hinder door bouw- en sloopwerkzaamheden in Groningen' vastgesteld. Deze is mede gebaseerd op de 'Circulaire bouwlawaai 2010' van de minister van Infrastructuur en Milieu. Deze beleidsregels worden in acht genomen bij de werkzaamheden voor de aanleg van de trambaan. In bepaalde situaties kan worden

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracedelen 1 en II

		afgeweken van het vastgelegde hinderbeleid. In dat geval kan de gemeente regels stellen op basis van een bestuurlijke afweging tussen het belang van een efficiënte uitvoering van specifieke werkzaamheden en het zoveel mogelijk voorkomen van hinder. Daarnaast nemen wij in het BLVC-kader (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) regels op waaraan de aannemer zich moet houden om de overlast zou minimaal mogelijk te houden.
d.	Het mogelijk bevestigen van stroomdraden met een hoog voltage en elektronisch magnetisch veld zorgt voor een zogenaamde elektronische smog die nachtrust kan verstoren en lichamelijke klachten kan veroorzaken. Indiener maakt bezwaar tegen het bevestigen van dergelijke kabels aan zijn pand.	Uit onderzoek is gebleken dat bovenleidingen geen negatieve effecten hebben op de nachtrust. Ook worden geen lichamelijke klachten veroorzaakt. Op dit moment is niet bekend of, op welke wijze en waar de bovenleidingen aan gevels worden bevestigd.
e.	Er is bij het ontwerp bestemmingsplan niet gekeken naar de effecten van de elektronische smog op computers/apparatuur van ondernemers zoals opticiens en ICT- ondernemingen.	Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar de gevolgen voor EMC (elektromagnetische compatibiliteit). Uit dit onderzoek komt naar voren dat er verstoring kan optreden bij gevoelige apparatuur. Het gaat hierbij om bijvoorbeeld MRI-scans en elektronenmicroscopen. Reguliere computers e.d. zijn veel minder gevoelig voor elektromagnetische storing. Bij dergelijke apparatuur is overlast niet te verwachten.
f.	Door de aanleg van de tram zullen woningen in de Oosterstraat slechter bereikbaar worden met de fiets. De bewoners zullen vanaf de Carolieweg of Grote Markt met de fiets aan de hand naar huis of fietsenstalling moeten lopen. Dit heeft gevolgen voor de waarde van onze woningen.	Als gevolg van de RegioTram verdwijnt inderdaad het fietsverkeer uit de Oosterstraat. Wat betreft mogelijke waardevermindering van de woningen merken wij op dat Afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening voorziet in een procedure ter tegemoetkoming in planschade. In die procedure kan worden beoordeeld of en in hoeverre sprake is van waardevermindering die voor een dergelijke tegemoetkoming in aanmerking komt.
g.	Door het bestemmingsplan zullen onze eigen parkeerplaatsen nog slechter bereikbaar zijn waardoor er sprake van planschade zal zijn.	De bereikbaarheid van de parkeerplaatsen van indiener wordt niet slechter. Deze kunnen na de aanleg van de tramlijn op dezelfde wijze worden bereikt als nu.
h.	Naast bewoners kunnen ook klanten niet meer fietsen door de Oosterstaat. Dit heeft gevolgen voor de waarde van de panden.	Zie de reactie onder f. Overigens zal de gemeente in de nabijheid van de Oosterstraat fietsrekken plaatsen zodat fietsers toch fietsend in de nabijheid van de Oosterstraat kunnen komen.
i.	Historische gebouwen en stadsgezichten moeten voor de RegioTram worden gesloopt. Bij het stationsgebied verdwijnen waardevolle historische panden en bij het Gedempte Kattendiep wordt zelfs de gracht gedempt.	De RegioTram wordt zo zorgvuldig mogelijk in de bestaande stad ingepast, rekening houdend met de cultuurhistorische waarden. Voor de aanleg van de tramlijnen worden zo min mogelijk panden gesloopt. Dit is alleen het geval bij een deel van de flat op de hoek van de Eikenlaan en Kastanjelaan en een aantal panden op de Glauvélocatie. In geen van deze gevallen betreft het beschermde monumenten. Overigens voorziet het geldende bestemmingsplan 'Station e.o.' reeds in

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracedelen 1 en II

		herontwikkeling van de Glauvélocatie.
j.	Een bewoner naast de Randstadrail heeft met succes aangetoond dat de waarde van zijn huis door de komst van deze tram was gedaald.	Zie de reactie onder f.
k.	Bewoners van de Oosterstraat 27 lijden schade doordat zij tijdens de bouw hun eigen parkeerplaatsen niet kunnen bereiken. Wij hopen dat de gemeente hiervoor een oplossing vindt.	Vanwege de bouw is het inderdaad mogelijk dat de bewoners van de Oosterstraat tijdelijk hun eigen parkeerplaatsen niet kunnen bereiken. In overleg met de bewoners zal een passende oplossing worden gezocht.
l.	Op sommige punten zal de tram op slechts enkele meters van de ingang van huizen gaan. Dit zal levensgevaarlijke situaties opleveren.	Bij de inrichting van de openbare ruimte en inpassing van de tram wordt hier uiteraard rekening mee gehouden. De nieuw in te richten trottoirs en wegen zullen voldoen aan de criteria van 'Duurzaam veilig'. Hierdoor zal er geen sprake zijn van gevaarlijke situaties. Daarnaast zal de tram niet dichterbij woningen/winkels rijden dan de bussen in de huidige situatie doen.
Ad 9	zienswijze	reactie
a.	<p>Indiener valt op dat er in paragraaf 3.3, waar de randvoorwaarden worden gesteld voor de aanleg van de tram, nagenoeg uitsluitend technische randvoorwaarden zijn opgenomen. De zorg voor de historische binnenstad wordt slechts verwoord door te vragen rekening te houden met het beschermde stadsgezicht en cultuurhistorische waarden. Bij de regels komt dit echter onvoldoende tot uitdrukking. Zo is in de bestemming 'Verkeer en Verblijf' in het geheel geen bepaling hierover opgenomen. Indiener is van mening dat de historische en culturele waarden in de binnenstad voorop moeten staan. Hij pleit dan ook voor een sterkere formulering in paragraaf 3.3. en opname van behoud van de historische waarde in de bestemming 'Verkeer en Verblijf'. Daarin moet tot uitdrukking komen dat binnen het beschermde stadsgezicht de cultuurhistorische waarden niet mogen worden aangetast, tenzij aantoonbaar geen andere oplossing mogelijk is. Is dat het geval, dan zou dat onder de afwijkingbevoegdheid van burgemeester en wethouders moeten vallen, waarbij vooraf het advies van de monumentencommissie moet worden gevraagd.</p>	<p>In paragraaf 3.3. van de toelichting worden in relatie tot het beschermd stadsgezicht en de cultuurhistorische waarden de volgende algemene uitgangspunten genoemd:</p> <p><i>Visueel:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • De tramlijnen, haltes, bovenleidingen, etc. dienen zorgvuldig te worden ingepast en zo min mogelijk verstorend te werken op het aangezicht van historische kenmerkende gebouwen of objecten. • De ruimtelijke kwaliteit rondom de Grote Markt wordt afgestemd op de inpassing van de tramlijn. <p><i>Visueel en constructief:</i> Lokaal worden bovenleidingen bevestigd aan gevels van gebouwen. Dit dient bij monumenten zoveel mogelijk te worden voorkomen.</p> <p><i>Stedelijke inrichting:</i> Er is deels sprake van een karakteristiek golvend of olopend straatniveau en van kenmerkende inrichtingsstructuren (met wisselingen in beloop en profielen) van de wegen van en naar de Grote Markt. Het is waardevol om het ontwerp van de tram zoveel mogelijk hierop af te stemmen.</p> <p>Deze uitgangspunten vormen de basis voor het ontwerp, zoals dat in de daarop volgende paragrafen van de toelichting is beschreven. Bij de nadere uitwerking wordt hier verder vorm aan gegeven.</p> <p>Met betrekking tot de juridische regeling in het bestemmingsplan wordt het volgende opgemerkt. Het tramtracé kan worden ingepast in de bestaande straten in de binnenstad</p>

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracedelen 1 en II

		<p>en heeft geen gevolgen voor de aanwezigheid van de hier voorkomende bebouwing. Het bestemmingsplan bestemt daarom – in de binnenstad – alleen de bestaande verkeersruimte (anders gezegd: van gevel tot gevel). De ruimtelijk-historische structuur, gevormd door het eeuwenoude patroon van straten, stegen en pleinen, één van de belangrijkste kenmerken van het beschermd stadsgezicht, wordt gerespecteerd. In het bestemmingsplan is onzes inziens dan ook een voldoende afweging gemaakt met de cultuurhistorische belangen. Hierbij wordt nog opgemerkt dat een regel dat gebruik overeenkomstig de bestemming ‘Verkeer en Verblijf’ slechts is toegestaan, wanneer daardoor de cultuurhistorische waarden niet worden aangetast, tenzij aantoonbaar geen andere oplossing mogelijk is, te verstrekkend en te onbepaald is.</p>
Ad 10	zienswijze	reactie
a.	<p>In de Noorderstationstraat zal een aanzienlijke geluidsoverlast ontstaan, versterkt doordat er juist een bocht ligt voor de aansluiting naar de Nieuwe Ebbingestraat. De straat is daar relatief smal met dichte bebouwing. Uit de bij het ontwerp gevoegde overzichten zou moeten blijken dat er bij zijn pand nog juist een aanvaardbare geluidsbelasting zou zijn, terwijl deze bij een naburige woning niet meer aanvaardbaar is. De overlast is bij zijn pand is echter ook te groot.</p>	<p>De woning van indiener staat niet op de lijst van saneringswoningen, dit in tegenstelling tot beide naastgelegen woningen. Dit betekent dat zijn pand niet in aanmerking komt voor de saneringsregeling van het ministerie. In dit verband wordt erop gewezen, dat de (landelijke) lijst met saneringswoningen al eerder in definitieve vorm is vastgesteld door de minister en niet meer kan worden gewijzigd.</p> <p>In het akoestisch onderzoek is nauwkeurig en gedetailleerd per woning/gevel in beeld gebracht wat de geluidsbelasting is vanwege wegverkeerslawaai (inclusief tramlawaai) voor en na realisatie van de tramlijn.</p> <p>Uit dit onderzoek blijkt, dat de geluidsbelasting van het pand van indiener en de twee naastgelegen panden in de toekomstige situatie met RegioTram en stil asfalt toeneemt met 1 dB. Daarom wordt voor deze woningen/gevels een hogere waarde vastgesteld voor de toelaatbare geluidsbelasting en komen deze woningen zonedig in aanmerking voor extra gevelisolatie.</p> <p>De geluidsbelasting van het pand van indiener blijft echter gelijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de geluidsbelasting bedraagt nu 58,9 dB (afgerond 59 dB); • de geluidsbelasting na realisatie van de tramlijn en toepassing van stil asfalt bedraagt 59,4 dB (afgerond wordt op 59 dB). <p>Dat de geluidsbelasting van het pand van indiener net iets lager is dan van enkele naastgelegen woningen komt doordat het pand van indiener op wat grotere afstand van de weg is gelegen.</p> <p>De gemeente heeft de berekeningen van de</p>

Raadsvoorstel - Vaststelling bestemmingsplan RegioTram - tracedelen 1 en II

		geluidsbelasting voor de hier genoemde woningen laten controleren. Hieruit blijkt dat de eerder berekende geluidwaarden correct zijn en dat er geen reden is om voor het pand van indiener alsnog een hogere waarde vast te stellen.
b.	De claim in het ontwerpplan dat het om een hoogwaardige vorm van openbaar vervoer gaat, is ongegrond. Een tram is een lawaaige vorm van vervoer.	De RegioTram kan om meerdere redenen worden aangemerkt als een vorm van hoogwaardig vervoer. Eén van de redenen is dat de RegioTram geen luchtverontreiniging veroorzaakt en relatief stil is ten opzichte van het vervoersequivalent aan auto's of bussen. Dat de geluidsbelasting door de aanleg van de tramlijn op een aantal trajecten (iets) toeneemt, komt vooral door wijzigingen in verkeersintensiteiten en/of doordat de rijbaan voor auto's dichter bij woningen komt te liggen.
c.	Het ontwerpbestemmingsplan biedt geen oplossing voor de gestelde verkeersproblemen bij het hoofdstation. Het is planologisch ongewenst een regionale vervoersstroom door het centrum te leiden in plaats van via het bestaande regionale spoorwegnet, met een aftakking naar Zernike.	De komst van de tram verlicht de verkeerskundige zorgen rondom het hoofdstation. Dit heeft te maken met het feit dat de bussen afkomstig vanaf de oostzijde van de stad niet de Stationsweg hoeft te kruisen maar via de Oude Stationsweg richting het busstation kunnen rijden. Hierdoor is er sprake van conflictvrij rijden dat een positieve werking op de doorstroming heeft. Het bestaande OV netwerk biedt geen oplossing om de toemende aantallen OV gebruikers op een goede manier in de stad te vervoeren.
d.	De uitgevoerde herinrichting van het Stationsplein heeft een aantal negatieve gevolgen met zich meegebracht, door onder andere het verlies van parkeerplaatsen voor halen en brengen en verminderde bereikbaarheid van het station voor treinreizigers en van de taxi-standplaats voor personen die slecht ter been zijn.	Door de aanlanding van de RegioTram op het stationsempacement verbetert de bereikbaarheid van het station voor openbaar vervoerreizigers. Overigens heeft het voorliggende ontwerpbestemmingsplan geen betrekking op het stationsvoorplein. De opmerkingen met betrekking tot de inrichting van het plein zijn dan ook niet relevant voor de inpassing van de tramlijn in het Stationsgebied.
e.	Door toevoeging van de tram in de Noorderstationstraat zal de verkeersveiligheid afnemen. Hoe meer typen weggebruikers hoe onveilig de situatie.	De toevoeging van de tram gebeurt via het duurzaam veilig principe. Dit houdt onder meer in dat zoveel mogelijk haakse oversteeken worden gerealiseerd zodat weggebruikers zo optimaal mogelijk rekening kunnen houden met de overige weggebruikers. Daarnaast zien ze de overige weggebruikers beter. Met het haaks kruisen van rails kunnen zij niet in het spoor terecht komen.
f.	Uit de voorgelegde ontwerpplannen blijkt niet waarom de Crisis- en herstelwet van toepassing zou zijn. De toepassing van de Crisis- en herstelwet wordt dan ook bestreden.	De toepasselijkheid van de Crisis- en herstelwet (hierna: Chw) volgt rechtstreeks uit de wet. Volgens artikel 1.1, lid 1, Chw is deze wet van toepassing op de in bijlage I van deze wet bedoelde categorieën ruimtelijke en infrastructurele projecten en de in bijlage II van deze wet bedoelde ruimtelijke en infrastructurele projecten. In bijlage I is onder categorie 8, onder 8.2. opgenomen: aanleg of wijziging van tramwegen of metrowe-

Bestemmingsplan
Regiotram - tracédelen I en II

versie vastgesteld

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Inhoudsopgave

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding en doel	7
1.2 Begrenzing plangebied	8
Hoofdstuk 2 Beleidskader	11
2.1 Rijksbeleid	11
2.2 Provinciaal beleid	11
2.3 Gemeentelijk beleid	11
2.4 Beschermd stadsgezicht	12
Hoofdstuk 3 Tracébeschrijving	15
3.1 Tracékeuze	15
3.2 Zones en gebiedskenmerken	18
3.3 Ontwerpuitgangspunten	23
3.4 Beschrijving van de tracédelen	25
Hoofdstuk 4 Randvoorwaarden	61
4.1 Archeologie	61
4.2 Cultuurhistorie	64
4.3 Groen	73
4.4 Ecologie	75
4.5 Water	76
4.6 Milieu	80
4.7 Kabels en leidingen	102
Hoofdstuk 5 Juridische toelichting	103
5.1 Algemeen	103
5.2 Geldende bestemmingsplannen en overige regelingen	104
5.3 Artikelsgewijze toelichting	105
5.4 Referentiekader nadere eisen- en afwijkingsbevoegdheid	110
Hoofdstuk 6 Participatie en overleg	113
6.1 Participatie	113
6.2 Overleg	113
Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid / exploitatie	115
7.1 Economische Uitvoerbaarheid	115
7.2 Grondexploitatie	115
Regels	117
Hoofdstuk 1 Inleidende regels	119
Artikel 1 Begrippen	119
Artikel 2 Wijze van meten	124
Artikel 3 Uitmetingsverschillen	125
Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels	127
Artikel 4 Dienstverlening	127
Artikel 5 Verkeer	129
Artikel 6 Verkeer - Railverkeer	131
Artikel 7 Verkeer - Verblijf	133
Artikel 8 Water	135
Artikel 9 Wonen	136
Artikel 10 Leiding - Gas	138
Artikel 11 Leiding - Hoogspanningsverbinding	140
Artikel 12 Waarde - Archeologie 1	141
Artikel 13 Waarde - Archeologie 2	143
Hoofdstuk 3 Algemene regels	145
Artikel 14 Anti-dubbeltelbepaling	145
Artikel 15 Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening	146

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Artikel 16	Algemene afwijkingsbevoegdheid	147
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	149
Artikel 17	Overgangsrecht	149
Artikel 18	Slotregel	150

Toelichting

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

In het Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen-Assen is de meeste werkgelegenheid en zijn de meeste voorzieningen geconcentreerd in de stad Groningen. Hierdoor komen elke dag veel mensen naar deze stad. Het is de verwachting dat dit de komende jaren nog zal groeien door een steeds sterkere concentratie van de werkgelegenheid en de voorzieningen in de stad. Een deel van deze mensen komt met de auto naar de stad en een deel komt met het openbaar vervoer.

De bereikbaarheid van de stad staat voor zowel het autoverkeer als voor het openbaar vervoer onder druk. Het verkeer loopt nu al op sommige plekken vast. Zo kan het hoofdstation in de spits al het busverkeer nauwelijks verwerken.

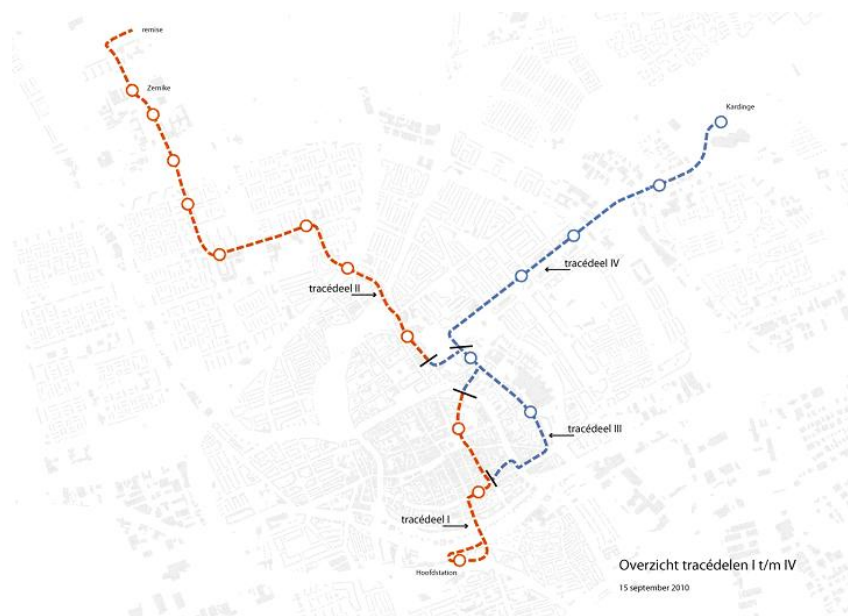
Groningen is een compacte stad. Dit compactestad-beleid heeft naast de vele voordelen ook een nadeel. De veelheid aan functies op een klein oppervlak kan niet alleen ontsloten worden per auto. Als oplossing voor de bereikbaarheid van de stad heeft de Regiovisie Groningen-Assen 2030 beleid aan twee kanten geformuleerd. Ten eerste het verbeteren van het ringwegenstelsel en de aanrijroutes naar de stad en daarnaast een hoogwaardig openbaarvervoers-systeem. De tram is onderdeel van dit hoogwaardige openbaar vervoerssysteem.

Het project Regiotram omvat (vooralsnog) twee lijnen: de verbinding Hoofdstation-Zernike en de verbinding Hoofdstation-Kardinge, oorspronkelijk aangeduid als Lijn 1 en Lijn 2.

Het tracé van de eerste tramlijn is in de afgelopen jaren onderwerp geweest van uitgebreide discussies. Verschillende alternatieven zijn onderzocht. Dit heeft uiteindelijk geleid tot een keuze voor een tracé, dat van het hoofdstation via de Oosterstraat, de Grote Markt en het Boterdiep naar Zernike loopt. Dit voorkeustracé is op 17 juni 2009 na een inspraakprocedure door de gemeenteraad van Groningen vastgesteld. Vervolgens is het voorkeustracé uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp ('Voorlopig ontwerp tramtracé Lijn 1 op hoofdlijnen', februari 2010). De inspraak over dit VO, het voorkeustracé van Lijn 2 en de zogenaamde Koppelingsvariant in de periode februari-april 2010 heeft geleid tot een aantal wijzigingen. De belangrijkste wijziging betreft de koppeling van Lijn 1 en Lijn 2 (de Koppelingsvariant). Hierbij zijn de routes omgedraaid. Lijn 1 loopt nu via het Gedempte Kattendiep, het Damsterdiep, de Oostersingel, de Bloemsingel en het CiBoGa-terrein naar het Boterdiep en volgt daarmee deels het tracé van Lijn 2. Lijn 2 voert langs de Oosterstraat, de Grote Markt, de Kreupelstraat en Kattenhage (het oorspronkelijke tracé van Lijn 1) en wordt dan via de W.A. Scholtenstraat en een overtaphalte aan de Bloemsingel gekoppeld aan Lijn 1.

De tracégedeelten van het Hoofdstation tot aan de Turfsingel en van het Boterdiep naar Zernike (tracédelen I en II) zijn ongewijzigd gebleven ten opzichte van het VO. Ze zijn vertaald in het voorliggend bestemmingsplan. De Koppelingsvariant moest eerst nog verder worden uitgewerkt. Dit is gebeurd door middel van het VO voor de resterende tracédelen Gedempte Kattendiep-Damsterdiep-Oostersingel-Bloemsingel (III) en Oosterhamriktracé-Kardinge (IV). Deze tracédelen worden geregeld door middel van een apart bestemmingsplan.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3



Afb. 1 Overzicht tracédelen I t/m IV

1.2 Begrenzing plangebied

Het voorliggende bestemmingsplan omvat de tracédelen I en II van de Regiotram. Tracédeel I loopt van het stationsgebied via de Oosterstraat en de Grote Markt tot aan de Maagdenbrug. Tracédeel II is het gedeelte tussen de Kolendrift (nieuwe ontsluitingsweg over het CiBoGa-terrein tussen Bloemsingel en Boterdiep) en de remise op Zernike.

Het tramtracé wordt geleid over bestaande wegen. Ten opzichte van de huidige situatie wijzigt slechts de indeling van de weg en wordt een functie toegevoegd: trambanen. Dit betekent dat in principe kan worden volstaan met het opnieuw bestemmen van deze wegen (met andere woorden: het plangebied loopt in breedte van gevel tot gevel of van zijkant weg tot zijkant weg). Slechts in enkele gevallen heeft de aanleg van de tracédelen zodanige gevolgen voor aanliggende bebouwing of gebieden, dat er aanleiding bestaat ook deze bij het plan te betrekken. Dit betreft in de eerste plaats de flat op de hoek van de Eikenlaan en de Kastanjelaan, die gedeeltelijk voor Lijn 1 moet wijken. Daarnaast doorsnijdt het tramtracé een deel van het Stationsgebied en loopt Lijn 1 onder het Noorderstation door, wat herstructureringsmaatregelen noodzakelijk maakt. Om die reden zijn ook deze gebieden in het bestemmingsplan opgenomen. Op onderstaande afbeelding is de begrenzing van het plangebied weergegeven.



Afb. 2 Plangebied

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Hoofdstuk 2 Beleidskader

2.1 Rijksbeleid

Het nationaal ruimtelijk beleid voor steden en netwerken richt zich op voldoende ruimte voor wonen, werken en mobiliteit en de daarbij behorende voorzieningen, groen, recreatie, sport en water. Daarbij kiest het rijk voor versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid. Bundeling van economie, infrastructuur en verstedelijking staat daarbij centraal als de ruimtelijke uitwerking van deze doelen. In het beleid en de uitvoering daarvan is het van belang dat een goede koppeling tussen verstedelijking, economie, infrastructuur, groen, recreatie, natuur, waterhuishouding, milieu en veiligheid wordt gelegd. Samenwerking tussen gemeenten bij de uitvoering van het ruimtelijk beleid staat voorop.

2.2 Provinciaal beleid

Op 17 juni 2009 hebben de provinciale staten het Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013 (POP) vastgesteld. Tevens is de Omgevingsverordening vastgesteld, waarin algemene regels staan die de gemeenten bij de vaststelling van bestemmingsplannen in acht moeten nemen. De provincie blijft zich inzetten voor versterking van de economie en werkgelegenheid. Economische groei dient samen te gaan met een verbetering van kwaliteit van de leefomgeving. Met het oog hierop wordt gestreefd naar een concentratie van wonen en werken in de stedelijke centra. Een bijzondere positie neemt hierbij de stad Groningen in. De kracht van de stad ligt in de combinatie van een levendig stedelijk klimaat, de clustering van hoogwaardige kennis, compactheid en goede bereikbaarheid. De provincie wil met de gemeente Groningen samenwerken aan de verbetering van de bereikbaarheid, de woningbouwopgave, de concentratie van topvoorzieningen, duurzaamheid, revitalisering van bedrijventerrein en de ontwikkeling van het stedelijk netwerk Groningen-Assen.

In het Provinciaal Omgevingsplan wordt uitgegaan van de regiotram. Verwezen wordt ook naar 'Kolibri OV-netwerk', waar de regiotram een onderdeel van is. Ten aanzien van de stad Groningen is specifiek opgenomen dat de bereikbaarheid van de stad Groningen zal plaatsvinden door onder andere het realiseren van hoogwaardig openbaar vervoer. Samen met de bestuurlijke partners uit het samenwerkingsverband Groningen-Assen neemt de provincie initiatief voor het realiseren van de regiotram, waarmee de bereikbaarheid van de stad Groningen vanuit de regio een forse impuls krijgt.

2.3 Gemeentelijk beleid

Op 25 maart 2009 heeft de gemeenteraad de structuurvisie 'Stad op Scherp' vastgesteld. Deze visie gaat over de periode 2008-2020. De centrale doelstelling van deze visie kan worden samengevat als:

- verbeteren van de woon- en leefomstandigheden van alle stadsgedeeltes waarbij duurzaamheid en bereikbaarheid gelden als randvoorwaarden;
- versterken van de positie als hoofdstad van het Noorden;
- (inter)nationaal positioneren van de stad en het stedelijk netwerk Groningen-Assen als stad en regio met economische kansen in met name de kennissector.

In de structuurvisie is ten aanzien van de bereikbare stad opgenomen dat gelet op de verwachte toename van de verkeersstromen naar de stad voor de zwaarbelaste gebieden en de grootste vervoersstromen ingezet zal worden op hoogwaardig openbaar vervoer. Het regiotramnetwerk zal het alternatief zijn voor de auto.

De Groningse topvoorzieningen en locaties zijn de binnenstad, het Stationsgebied, het UMCG, Europapark/Kempkensberg, het Martiniziekenhuis en de omgeving Zernike. Om deze dynamo's als vliegwiel voor de gewenste gebiedsontwikkeling te kunnen laten fungeren is onder andere de bereikbaarheid van deze dynamo's essentieel.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

In de visie 'Binnenstad.nu', die gelijktijdig is vastgesteld, wordt gestreefd naar een aantrekkelijke en bereikbare binnenstad. De aantrekkelijkheid kan worden verhoogd door in te zetten op stedelijke vernieuwing en nieuwe voorzieningen (nieuwe Oostwand, Forum), de kwaliteit van de openbare ruimte, een zich onderscheidend winkelaanbod, cultuur en evenementen en diversiteit en kwaliteit van de horeca. Centraal hierbij staan leefbaarheid en duurzaamheid. Om de stad bereikbaar te houden en uitnodigend te zijn voor bezoekers van buiten de regio wordt gestreefd naar onder andere een verbetering van het openbaar vervoernetwerk. De tram biedt hiervoor een hoogwaardige oplossing, die bijdraagt aan duurzaamheid, omdat hiermee veel bussen kunnen worden vervangen. Tevens wordt hierdoor het ruimtebeslag verminderd, waardoor er nieuwe mogelijkheden ontstaan voor de herinrichting en vergroting van de openbare ruimte en daarmee voor andere gebruikers, zoals voetgangers en fietsers.

2.4 Beschermd stadsgezicht

De binnenstad van Groningen is bij besluit van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu van 23 januari 1991 op grond van artikel 20 van de Monumentenwet (oud) aangewezen als beschermd stadsgezicht. Het Beschermd Stadsgezicht Groningen (binnenstad) bevat in hoofdlijnen het gebied binnen de 17e eeuwse vesting, inclusief de laat-19e eeuwse singel- en parkaanleg aan de zuid- en noordwestzijde van de binnenstad. Het tramtracé beslaat in lengte een groot deel van dit beschermd stadsgezicht. Voor een gering deel overlapt het plangebied ook nog het beschermd stadsgezicht Zuiderpark, aangewezen bij besluit van de betrokken ministers van 1 mei 2000. Dit betreft de oostelijke helft van het Herewegviaduct. Omdat de Regiotram langs en niet door het Zuiderpark loopt - de tramrails loopt via de westzijde van het viaduct het Stationsgebied in - heeft deze hierop verder geen invloed. In het navolgende zal daarom alleen worden stilgestaan bij de relatie tussen de tramlijn en het beschermd stadsgezicht binnenstad. Voor een meer gedetailleerde beschrijving van de aanwezige ruimtelijk-historisch waardevolle kenmerken wordt verwezen naar paragraaf 4.2.

In de toelichting bij het besluit tot aanwijzing van het beschermd stadsgezicht binnenstad worden als belangrijkste elementen in de ruimtelijke opbouw genoemd: het overwegend noord-zuid gerichte stratenpatroon met haaks daarop centraal gelegen de reeks open ruimten Vismarkt – Grote Markt – Martinikerkhof, de diepenring, de planmatige 17e eeuwse noordelijke stadsuitbreiding en de tot singel en plantsoen getransformeerde voormalige vestingwerken. Hoewel de binnenstad een relatief heldere stedenbouwkundige structuur heeft, is desalniettemin sprake van een grote ruimtelijke diversiteit. Het bebouwingsbeeld is overwegend samenhangend en cultuurhistorisch waardevol. Een groot aantal panden in de binnenstad is dan ook beschermd als rijks- of gemeentelijk monument. Het ruimtelijk karakter van het stedelijke gebied kenmerkt zich door aaneengesloten bebouwing, de overwegend smalle straten en het veelal licht gebogen verloop daarvan, waardoor een sterke ruimtelijke begrenzing tot stand komt. Deze beslotenheid wordt versterkt door de schaal van de bebouwing als ook door de contrastwerking bij de overgang van smalle straten naar de grotere open ruimten in de binnenstad. Met name binnen de diepenring zijn de profilering en inrichting van de openbare ruimte van groot cultuurhistorisch belang. Het beschermingsbelang omvat ook de historische vormgeving van de bebouwing, als beeldondersteuning van de vele monumenten.

Doel van de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht is de karakteristieke structuur en ruimtelijke kwaliteit van het gebied te onderkennen als zwaarwegend belang bij de verdere ontwikkeling van het gebied. Ingevolge – thans – artikel 36 van de Monumentenwet 1988 moet de aanwijzing van een beschermd stadsgezicht worden geëffectueerd in een bestemmingsplan. De toelichting bij de aanwijzing dient daarbij als uitgangspunt. Met de vaststelling van het bestemmingsplan 'Binnenstad 1995' is hieraan gevolg gegeven.

Voor het onderhavige bestemmingsplan is daarom van belang te wijzen op de schaal van de binnenstad en die van de openbare ruimte.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

De betrekkelijk smalle straten waar de regiotram doorheen moet, zoals de Oosterstraat, worden begrensd door aaneengesloten bebouwing van merendeels twee, soms drie lagen met een kap. In een aantal gevallen hebben de panden nog een privéstoep. Dit is al honderden jaren de maat der dingen. Voetgangers, handkarren, koetsen, fietsen, auto's en rond 1900 zelfs een alweer verdwenen trammetje pasten en passen daarin. Dit vraagt om een zorgvuldige inpassing van de tramlijn binnen het beschermd stadsgezicht. Hiermee is bij het ontwerp van de traminfrastructuur en de openbare ruimte op verschillende wijze rekening gehouden. De manier waarop dit is gebeurd wordt in het volgende hoofdstuk beschreven. Bij de nadere uitwerking en detaillering zal hieraan verder aandacht worden geschonken door het ruimtelijk-historisch aspect te betrekken bij onder andere de vormgeving van tramhaltes,abri's en bovenleidingen.

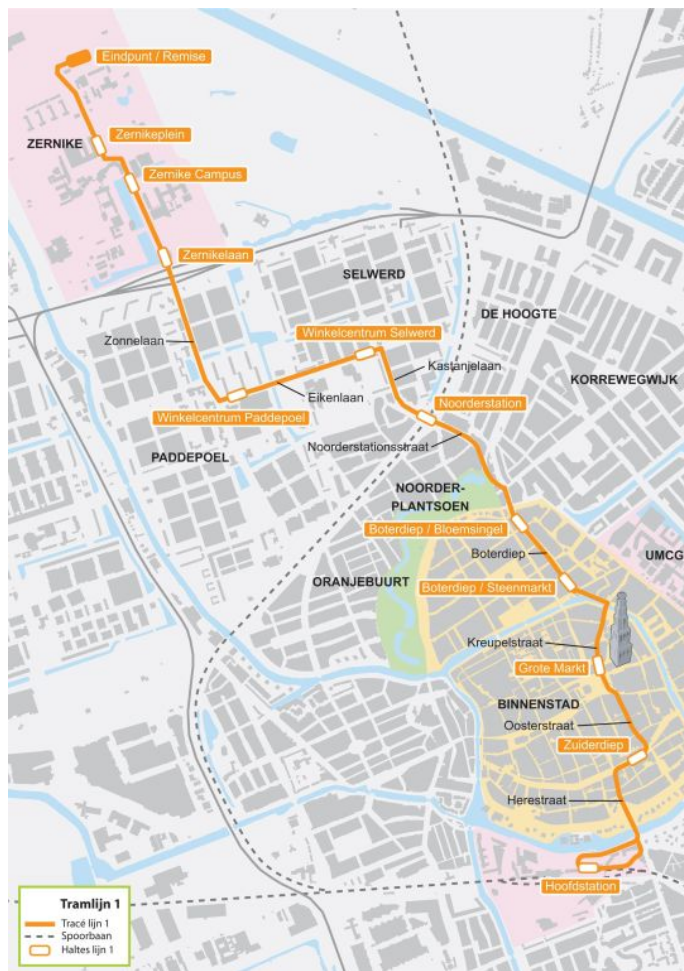
Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Hoofdstuk 3 Tracébeschrijving

3.1 Tracékeuze

3.1.1 Het oorspronkelijk tracé

Op 17 juni 2009 heeft de gemeenteraad van Groningen, zoals in de inleiding al werd opgemerkt, het voorkeustracé voor Lijn 1 vastgesteld. Dit tracé liep van het hoofdstation via de Grote Markt naar Zernike. Het voorkeustracé is uitgewerkt in een voorlopige ontwerp (VO) op hoofdlijnen. In onderstaande figuur is het oorspronkelijke tracé van Lijn 1 afgebeeld.



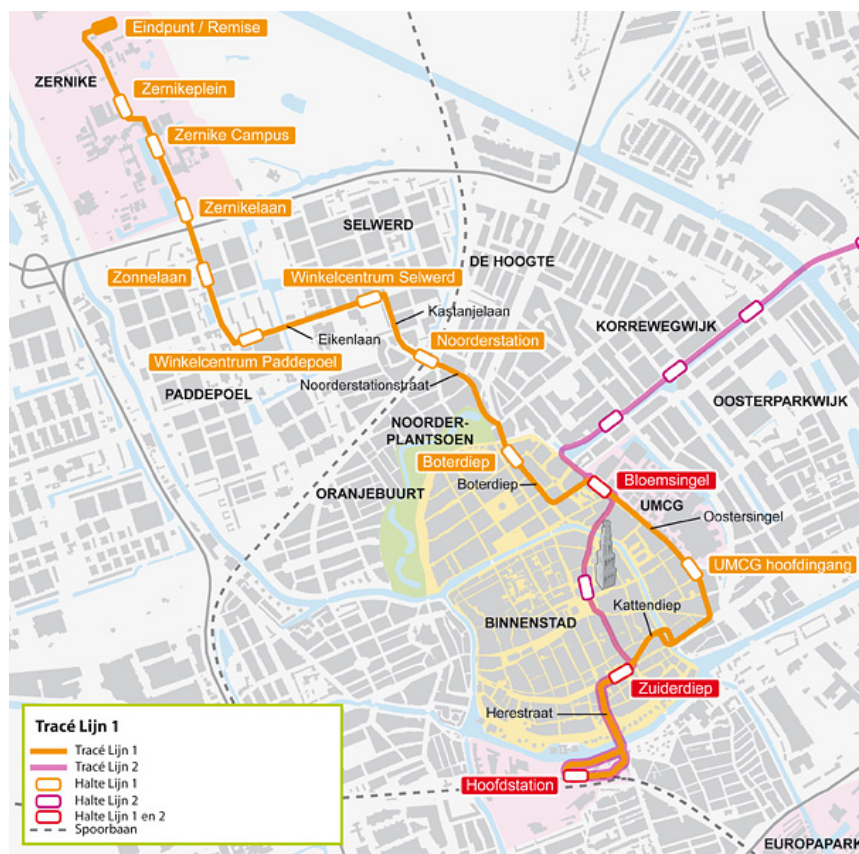
Afb. 3 Tracé Lijn 1 volgens VO

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

3.1.2 Aanpassingen als gevolg van inspraak

Over het VO voor Lijn 1, het voorkeustracé van Lijn 2 en de zogenaamde Koppelingsvariant is in de periode van 22 februari tot en met 2 april 2010 een inspraakprocedure gehouden. Hierbij zijn een aantal voorstellen van insprekers overgenomen, wat tot enkele wijzigingen in de tracés en het ontwerp heeft geleid. De belangrijkste wijziging betreft de koppeling van Lijn 1 en Lijn 2. Bij deze Koppelingsvariant rijdt Lijn 1 (de tramlijn tussen het Hoofdstation en Zernike) niet via de Oosterstraat en de Grote Markt, maar langs de Oostersingel en het UMCG. Lijn 2 (de verbinding Hoofdstation-Kardinge) wordt langs de Oosterstraat en de Grote Markt geleid. Ter hoogte van de Bloemsingel krijgen tramreizigers de mogelijkheid over te stappen bij een gezamenlijke halte.

De gewijzigde tracékaart staat hieronder. Op deze kaart staan tevens de tramhaltes aangegeven.

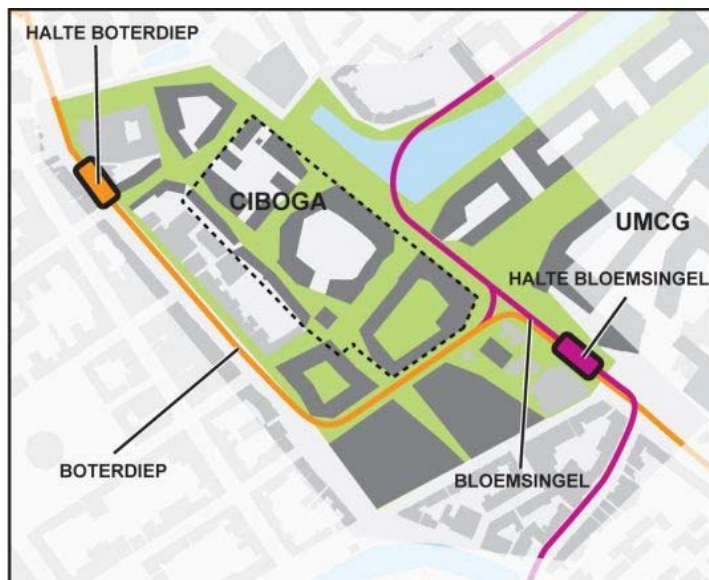


Afb. 4 Tracés Lijn 1 en Lijn 2, incl. Koppelingsvariant

3.1.3 De keuze voor de Koppelingsvariant

De Koppelingsvariant levert een aantal pluspunten op. Door de twee lijnen te koppelen ontstaat het begin van een netwerk van tramlijnen, met een belangrijke extra verbinding: de noordwestelijke wijken Zernike, Paddepoel en Selwerd krijgen een rechtstreekse verbinding met het UMCG en worden via een overstap bij de halte Bloemsingel verbonden met Kardinging en de Grote Markt. Inwoners van Beijum en Lewenborg kunnen vanaf Kardinging rechtstreeks per tram naar de Grote Markt en via een overstap bij de halte Bloemsingel naar Selwerd, Paddepoel en Zernike. Zij krijgen ook een tramverbinding met het UMCG, met een overstap bij de halte Bloemsingel. Uit vervoerprognoses van bureau Goudappel Coffeng blijkt dat dit extra reizigers trekt. Daardoor valt de exploitatie gunstiger uit. Dat maakt het ook mogelijk een extra halte toe te voegen aan de Zonnelaan. De Koppelingsvariant biedt meer voordelen. De aanleg is eenvoudiger en mede daardoor goedkoper. Het aantrekkelijke van deze optie is ook dat de tram rechtdoor rijdt, van Kattenhage naar de W.A. Scholtenstraat, en niet meer afbuigt naar de Turfsingel. Daardoor is een ingrijpende aanpassing van de Maagdenbrug en de kademuuren niet langer nodig. Dat bespaart veel geld en betekent dat de woonschepen aan de Turfsingel kunnen blijven liggen. Ook het tankstation aan de Turfsingel, een rijksmonument, kan zijn functie behouden. Voor de nieuwe wijk CiBoGa tenslotte biedt de komst van de tram extra ontwikkelingsmogelijkheden. De wijk krijgt via de halte Bloemsingel een tramverbinding met Grote Markt, UMCG, Hoofdstation, Kardinging en Zernike. Doordat de tram rijdt door een deel van CiBoGa dat nog leeg is, kan de tram eenvoudig worden ingepast. Dat leidt weliswaar tot enig verlies aan inkomsten, door een lagere gronduitgifte op CiBoGa en het wegvallen van een aantal parkeerplaatsen in de Boterdiepparkeergarage, maar dit weegt niet op tegen de besparingen die er tegenover staan.

In de notitie 'De Koppelingsvariant: Lijn 1 en 2 verbonden' zijn een viertal varianten uitgewerkt. De gemeente heeft gekozen voor variant A. Deze is in onderstaande figuur afgebeeld. Lijn 1 voert in deze variant via de Oostersingel en Bloemsingel over CiBoGa naar het Boterdiep. Op CiBoGa komt een nieuwe straat, de Kolendrift. Lijn 2 rijdt vanaf de Grote Markt via de W.A. Scholtenstraat en de Bloemsingel en gaat in noordelijke richting verder.



Afb. 5 Variant A

3.2 Zones en gebiedskenmerken

3.2.1 Zoneringsplan

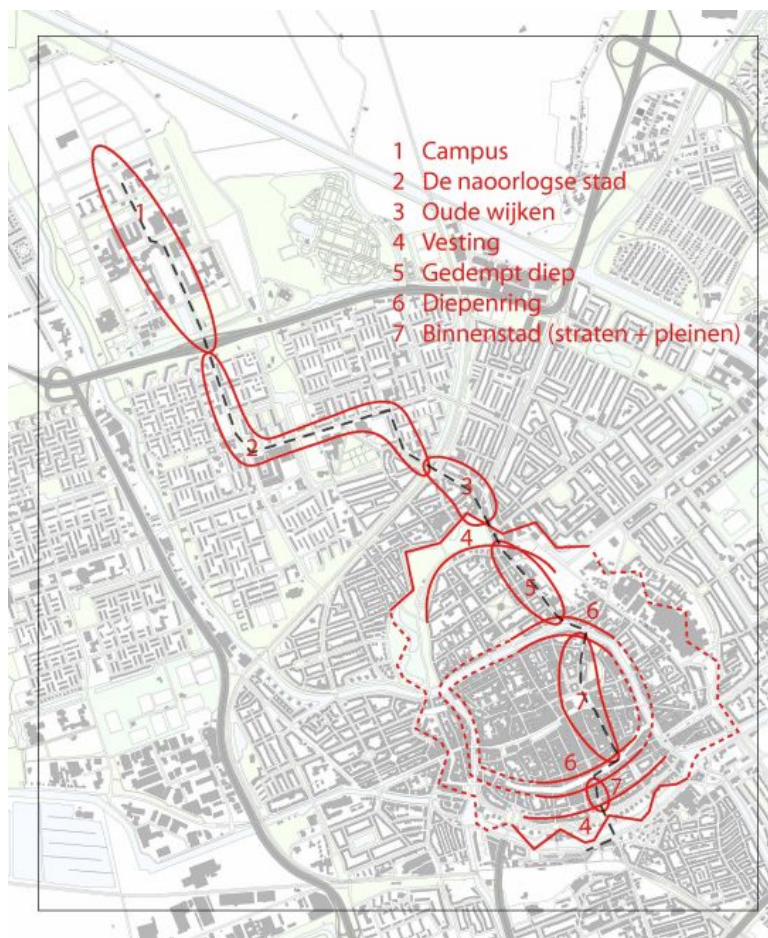
Zoals uit hoofdstuk 1 bleek heeft het voorliggende bestemmingsplan betrekking op tracédeel I en tracédeel II. Tracédeel I bestaat uit het stationsgebied (deels), de Stationsweg, het Hereplein, de Herestraat, het Gedempte Zuiderdiep, de Oosterstraat, de Grote Markt (deels), de Kreupelstraat, Kattenhage en Turfsingel-zuidzijde (tot aan de Maagdenbrug). Tracédeel II omvat het Boterdiep vanaf de Kolendrift (nieuwe ontsluitingsweg over het CiBoGa-terrein tussen Bloemsingel en Boterdiep), het zogenaamde Kurkstraatje, de Nieuwe Ebbingestraat, de Kastanjelaan, de Eikenlaan, de Zonnelaan en de Zernikelaan (tot iets voorbij het Zernikepark).

De beide tracédelen zijn onderverdeeld in zones. Afbeelding 6 geeft hun ligging weer. Een zone is een gebied dat kan worden gezien als een stedenbouwkundige eenheid, in dezelfde periode gebouwd en daardoor herkenbaar in bouwstijl en inrichting van de openbare ruimte. Binnen de zones is bovendien een stedenbouwkundige functionele samenhang (zoals campus, woonwijk, binnenstad) te zien, waardoor sprake is van een eigen karakter, een eigen identiteit. Rekening houden met de verschillende zones is van belang voor het aanleggen van de tramlijn in de openbare ruimte. Het streven is per zone te komen tot een eigen karakteristieke inrichting van de openbare ruimte.

Wat de (her)inrichting van de openbare ruimte voornamelijk beïnvloedt is de identiteit, het karakteristieke van de zones. Maar ook de tram heeft invloed op de toekomstige uitstraling van deze zones en op de inrichting van de openbare ruimte. Met deze ontwerpbenadering gaat de tram de gewenste of reeds aanwezige identiteit van de zones versterken. Het gaat dan over uitstraling en inrichting van de openbare ruimte, materiaalkeuzes en principedetaillering.

Zo sluit de binnenstad aan bij de inrichtingsprincipes die in 1994 zijn vastgesteld in de nota 'Ruimte voor Ruimte', met onder andere de kenmerkende gele steentjes. Het tramspoor wordt in de binnenstad in het bestaande straatprofiel verwerkt. In de noordelijke stadswijken is gekozen voor een vrij liggende trambaan in een groenstrook, met daarnaast aparte auto- en fietsroutes.

De bewaking van het tracéontwerp als geheel (op alle schaalniveaus) is belangrijk bij het werken met zones, om de samenhang en de continuïteit te bewaren. Vooral bij de overgangen tussen de verschillende zones vraagt dit extra aandacht.



Afb. 6 Zoneringsplan

Hieronder volgt de beschrijving van de zeven zones met elk hun eigen identiteit.

Zone 1. Campus

Gebied: Zernike

Identiteit: Karakteristiek voor de campus is de groene, parkachtige verblijfsruimte met architectonisch vormgegeven gebouwen. De tramlijn komt in de centrale groenstructuur als de centrale as die dwars door de campus loopt. De haltes bij het centrale plein versterken het hart van de campus als een bijzondere plek in het gebied (Zie aanduiding P1 op afbeelding 7).

Zone 2. De naoorlogse stad

Gebied: Zonnelaan, Eikenlaan en Kastanjelaan

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Identiteit: Sterke laanstructuur met centrale verblijfsruimten in de woonwijken. Een ruim profiel (dwarsdoorsnede) waarin het verkeer hoofdzaak is. Langs de lanen staan veel bomen. Door de aanleg van een vrij liggende trambaan wordt het lanenkarakter van de Zonnelaan, Eikenlaan en Kastanjelaan versterkt.

Zone 3. Oude wijken

Gebied: Noorderstationsstraat

Identiteit: Vooroorlogse bebouwing, deel van de oude stad buiten de walstructuur. Een overgangsgebied tussen de binnenstad en het uitleggegebied. De zone wordt begrensd door twee poorten: het Noorderstation en de oude vestingwal (bij het Noorderplantsoen). In dit gebied worden trambaan en autoverkeer gecombineerd in een zogenaamd straatspoor. Er komen vrijliggende fietspaden. Het groen in de Noorderstationstraat bestaat uit bomen in de parkeerstrook.

Zone 4. Vesting

Gebied: Noorderplantsoen met de kop van de Korreweg (noordelijke vesting)

Identiteit: Dit was de noordelijke vestinggrens. Het Kurkstraatje, waar de tram doorheen rijdt, is de exacte grens van de oude vesting. De poortfunctie van het Kurkstraatje wordt versterkt.

Gebied: Verbindingskanaal, Heresingel, Hereplein en Herebrug (zuidelijke vesting)

Identiteit: Dit was de zuidelijke vestinggrens. Het stuk vanaf het Hereplein tot en met de Herebrug kan als poort voor de binnenstad gaan dienen. De Herebrug vormt een belangrijke historische entree naar de binnenstad. Door het autoverkeer te weren van de Herebrug wordt het gebied aantrekkelijker als verblijfsgebied. Het Hereplein vormt een waardevolle plek in de stad met zijn monumentale bomen, monumentale gemetselde banken en het Tschumipaviljoen.

Zone 5. Gedempt diep

Gebied: Boterdiep

Identiteit: Gebied in ontwikkeling. De aanleg van de tramlijn kan de gewenste identiteit van het Boterdiep, als centrum van het creatieve Ebbingekwartier, een enorme impuls geven. De inrichting van het Boterdiep maakt onderdeel uit van het boomstructuurplan.

Zone 6. Binnenstad

Gebied: Kattenhage, Sint Walburgstraat, Kreupelstraat, Grote Markt, Oosterstraat en Gelkingestraat
Identiteit: Deze straten behoren tot de echte binnenstad en hebben een binnenstedelijk karakter. Van het Kattenhage tot en met de Kreupelstraat ligt een kans om dit karakter te versterken. In dit gebied geldt het beleid van de nota 'Ruimte voor Ruimte': een zorgvuldige hoogwaardige inrichting van gevel tot gevel. De tram is een meer stedelijke manier van openbaar vervoer dan de bus. De aanleg van de tramlijn biedt kansen om het binnenstedelijke karakter in materialisatie tot uiting te brengen.

Gebied: Herestraat

Identiteit: De Herestraat is een drukke winkelstraat in de binnenstad. De straat vormt de entree naar het centrum van de stad. De nieuwe inrichting van de straat laat duidelijk zien dat het alleen voor voetgangers en het openbaar vervoer toegankelijk is (geen auto- en fietsverkeer).

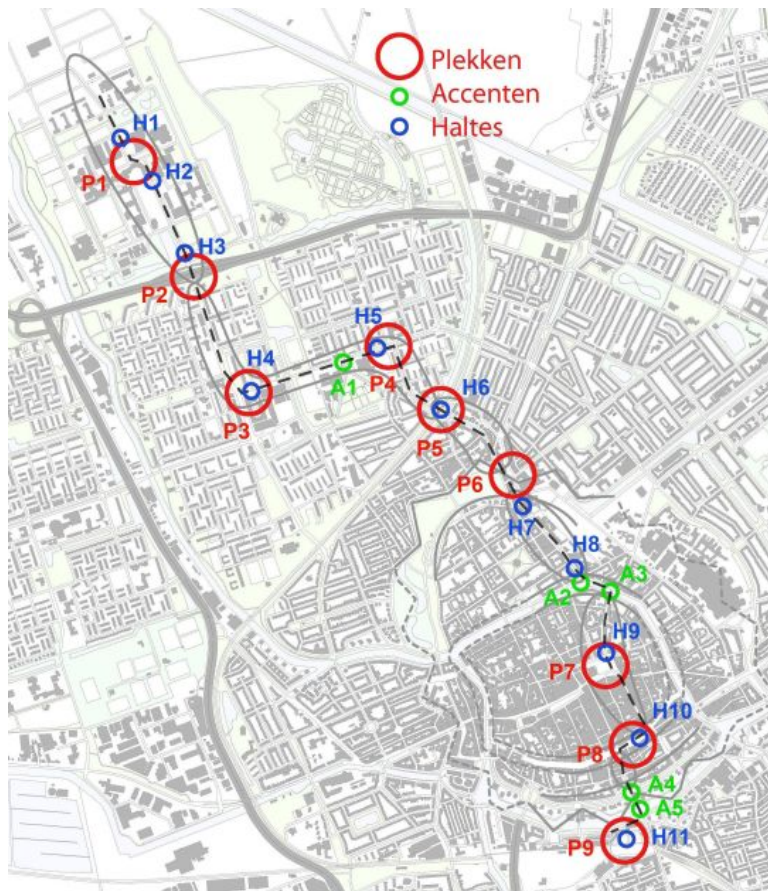
Zone 7. Diepenring

Gebied: Gedempte Zuiderdiep

Identiteit: Het Gedempte Zuiderdiep is het zuidelijk deel van de diepenring. De historische diepenstructuur fungeert als stedenbouwkundige basis. De voetpaden, fietspaden en ventwegen vormen samen als het ware de kade. De geasfalteerde busbaan is het (gedempte) diep. Tussen de kade en het diep staan bomen. De ruimtelijke continuïteit van het Gedempte Zuiderdiep wordt vastgehouden en waar nodig versterkt. Heldere vormgeving van de kruispunten is noodzakelijk, zodat de indeling duidelijk is voor elke weggebruiker.

3.2.2 Plekken, accenten en haltes

Naast zones zijn er langs het tramtracé plekken, accenten en haltes benoemd (zie afbeelding 7). Accenten en plekken zijn bijzonderheden in de zones. Deze krijgen meer aandacht in de vormgeving zodat ze opvallen langs de lijn. De accenten en plekken zijn herkenbaar en versterken de oriëntatie van de tramreizigers. Het zijn duidelijke markeringspunten langs het tramtracé.



Afb. 7 Plekken, accenten en haltes

De plekken, accenten en haltes worden onderstaand beschreven. De letter-cijferaanwijzing in de beschrijving verwijst naar hun ligging op het afgebeelde kaartje.

Plekken

P1: Zernike plein.

Het centrale plein van de campus is een plek met veel potentie, die vraagt om een nadere invulling.

P2: Viaduct Noordelijke Ringweg. Deze wordt geaccentueerd als poort tussen Zernike Campus en de wijk Paddepoel.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

P3: Kruispunt winkelcentrum Paddepoel.

Rotonde en halte maken deze plek tot een markeringspunt bij de kruising Zonnelaan-Eikenlaan. Daarnaast vormt deze plek het entreegebied van het winkelcentrum Paddepoel.

P4: Kruispunt Eikenlaan en Kastanjelaan.

De rotonde en halte zorgen voor een herkenbaar kruispunt. Deze plek vormt het entreegebied van het winkelcentrum Selwerd.

P5: Noorderstationsplein.

Dit is een belangrijk knooppunt voor het openbaar vervoer: trein, bus en tram komen hier samen. De aanleg van de tramlijn biedt de kans om het hele Noorderstation aan te pakken: Wijken worden weer met elkaar verbonden, er ontstaat meer levendigheid, het gebied wordt weer aantrekkelijk en de sociale veiligheid verbetert. Bij de aanleg van de tramlijn wordt rekening gehouden met deze gewenste ontwikkelingen voor het Noorderstationsplein.

P6: Kop Korreweg.

Dit is de plek waar verschillende verbindingen uit het heden en verleden samenkomen. Deze plek wordt het entreegebied van de Korrewegwijk.

P7: Grote Markt.

De Grote Markt is het centrum en de 'huiskamer' van de stad. Door de nieuwe oostwand, die 30 meter naar voren wordt gehaald, ontstaat een kleiner en intiemer plein. Dit plein is vergelijkbaar met het plein van voor de oorlog. De aanleg van de tramlijn biedt de mogelijkheid, anders dan met de bus, het openbaar vervoer op de markt te handhaven en toch een kwalitatief hoogwaardige inrichting van de markt te realiseren.

P8: Gedempte Zuiderdiep.

De diepenstructuur van het Gedempte Zuiderdiep (zie de beschrijving van zone 7) moet herkenbaar blijven en de ruimtelijke continuïteit moet gewaarborgd worden.

P9: Het Hoofdstation.

Het Hoofdstation is als centraal vervoerknooppunt duidelijk herkenbaar.

Accenten

A1: Einde Hondsrug.

De Hondsrug is een zandrug in Drenthe en Groningen die zich van Emmen tot de stad Groningen uitstrekt. Groningen is ontstaan op het noordelijke uiteinde van de Hondsrug op ongeveer 9 meter boven het NAP. De Hondsrug eindigt met de noordelijke begraafplaats in een punt aan de Eikenlaan. Vanaf de Eikenlaan start een fietspad langs de begraafplaats met een rij grote bomen. Deze mogen beter zichtbaar worden als het einde van de Hondsrug. Zo ligt er een accent op de Hondsrug als onderdeel van de ontstaansgeschiedenis van Groningen.

A2: Hereplein.

Het Hereplein is onderdeel van de groene singel ten zuiden van het centrum. Het accentueert de entree van de binnenstad en de rand van de vesting. Het is een singel met monumentale bomen en villa's. Het Hereplein is een van de twee groene rotondes aan deze singel. De andere is het Emmaplein. Het is een parkachtig verkeersplein en een zeer herkenbare plek in de stad. Naast de monumentale bomen, staan er twee monumentale gemetselde banken en een modern kunstwerk, het Tschumipaviljoen dat wordt gebruikt voor media-, kunst-, en cultuuruitingen. Naast de parkachtige uitstraling is het vooral een verkeersplein. Het openbaar vervoer rijdt door het midden en het overige verkeer rijdt er omheen.

A3: Herebrug.

Dit accent ligt over het Verbindingskanaal en functioneert als belangrijke toegang tot de binnenstad. Het Verbindingskanaal en de singels bevinden zich op de locatie van de vroegere stadswal. De Herebrug is onderdeel van een reeks bruggen over het Verbindingskanaal: Oosterbrug, Herebrug, Werkmanbrug (Groninger Museum) en de Emmabrug. De bruggen vormen samen met het Verbindingskanaal een duidelijke grens die de binnenstad markeert. De Herebrug is eveneens het begin van de lange Hereweg richting Haren. Het Verbindingskanaal is onderdeel van de staande mastroute (een vaarroute voor boten met een staande mast). In de zomermaanden staat de brug dus geregeld open.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Haltes

Er zijn drie categorieën haltes. Het belang en de intensiteit van het gebruik bepalen de categorieëndeeling. En de categorie is weer bepalend voor de vormgeving van de halte.

Categorie 1: Overstaphaltes

Dit zijn overstaphaltes voor trein en bus, met meestal een verbinding met de regio. Deze haltes zijn voornamelijk voor woon- werkverkeer. De haltes zullen zeer frequent gebruikt worden, daarom krijgen ze een bijzondere, prominente vormgeving. Tot deze categorie behoren:

- Noorderstation (H7)
- Zuiderdiep (H10)
- Hoofdstation Groningen (H11)

Categorie 2: Essentiële haltes

Deze haltes zullen hoog in gebruik zijn door hun ligging aan een belangrijke functie. Ze krijgen hierom speciale aandacht voor de vormgeving. De haltes in deze categorie zijn:

- Zernike Plein (H1)
- Zernike Campus (H2)
- Winkelcentrum Paddepoel (buitenstedelijk van belang) (H5)
- Grote Markt (H9)

Categorie 3: Normale haltes

Buurt/locatie ondersteunende haltes. Deze krijgen een nette, herkenbare vormgeving. Deze categorie bestaat uit de haltes:

- Zernikelaan (H3)
- Zonnelaan (H4)
- Selwerd (H6)
- Boterdiep Bloemensingel (H8)

3.3 Ontwerpspunten

Bij het ontwerp van de traminfrastructuur is uitgegaan van een complete herinrichting van de straten of ruimtes waar de tramlijn doorheen gaat. Van gevel tot gevel zal de bestaande straat of ruimte opnieuw worden ingericht om de tramlijn en de overige verkeers- en verblijfsfuncties een goede plek te geven ('Ruimte voor Ruimte'). Niet alleen het maaiveld krijgt een andere inrichting, ook ondergronds zal er het een en ander moeten gebeuren. In vrijwel alle straten moet de riolering vervangen worden en moeten kabels en leidingen worden verlegd om ruimte te bieden voor de fundering van de trambaan. Om de tram rustig en comfortabel te laten rijden is een stevige fundering nodig, onder die fundering is geen ruimte voor riolering, kabels en leidingen. De ondergrondse infrastructuur moet daarom vrijwel overal opnieuw geordend worden. Zie omtrent dit onderwerp tevens paragraaf 4.7.

Bij de inpassing wordt zo veel mogelijk rekening gehouden met het feit dat het tracé voor een groot deel loopt door het beschermd stadsgezicht binnenstad en de relatie met de cultuurhistorische waarden.

Hierbij gelden de volgende algemene uitgangspunten:

Visueel:

- De tramlijnen, haltes, bovenleidingen, etc., dienen zorgvuldig te worden ingepast en zo min mogelijk verstorend te werken op het aanzicht van historisch kenmerkende gebouwen of objecten.
- De ruimtelijke kwaliteit rondom de Grote Markt wordt afgestemd op de inpassing van de tramlijn.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Visueel en constructief:

Lokaal worden bovenleidingen bevestigd aan gevels van gebouwen. Dit dient bij monumenten zoveel mogelijk te worden voorkomen.

Stedelijke inrichting:

Er is deels sprake van een karakteristiek golvend of oplopend straatniveau en van kenmerkende inrichtingsstructuren (met wisselingen in beloop en profielen) van de wegen van en naar de Grote Markt. Het is waardevol om het ontwerp van de tram zoveel mogelijk hierop af te stemmen.

Aan het bestemmingsplan ligt uitgebreid onderzoek ten grondslag. De onderzochte onderwerpen betreffen onder meer:

- bestaande ondergrondse infrastructuur, kabels en leidingen;
- bodemgesteldheid en –vervuiling;
- parkeergelegenheid, parkeervakken en bezettingsgraad;
- verkeersbewegingen, autostromen, fietsstromen, voetgangersloopstromen;
- laad- en losplaatsen in de Oosterstraat;
- routes voor taxi's en hulpdiensten;
- geluid, trillingen, luchtkwaliteit;
- verkeersveiligheid, omleidingsroutes voor bussen en autoverkeer, verkeersafwikkeling, verkeersmodellen;
- straling, elektromagnetische velden, zwerfstroom;
- stroomvoorzieningen;
- bomen, ecologie, water;
- externe veiligheid.

Op de uitkomsten van de verschillende onderzoeken wordt verder ingegaan in hoofdstuk 4.

Zoals uit paragraaf 3.4 zal blijken gaat er in de stad Groningen met de aanleg van de tram veel veranderen. Getracht wordt de overlast die de veranderingen met zich mee kunnen brengen zoveel mogelijk te beperken door:

- er voor te zorgen dat woningen, winkels en bedrijven zo goed mogelijk bereikbaar blijven;
- te zorgen voor alternatieve routes voor bussen, auto's, fietsers en voetgangers tijdens de werkzaamheden;
- te zorgen voor vergoeding van planschade, schade aan panden en omzetverlies;
- te zorgen voor goede communicatie over de werkzaamheden;
- de werkzaamheden per straat zo snel en efficiënt mogelijk uit te voeren.

3.4 Beschrijving van de tracédelen

3.4.1 Zernike



Afb. 8 Zernike

Huidige situatie

Zernike Campus

Zernike Campus wordt gevormd door de faculteitsgebouwen van de Rijksuniversiteit Groningen (RUG) en de Hanzehogeschool, gelegen aan weerszijden van de Zernikelaan. Langs de westrand bevinden zich sportgebouwen en -velden.

In het hart van het Zernike Complex lag tot voor kort de hoofd-autostructuur voor de ontsluiting van de diverse parkeerterreinen. Met het plan van West 8 – dat is opgesteld in opdracht van de RUG en de Hanzehogeschool – is gekozen voor een nieuw concept: Zernike moet een autoluwe groene campus worden. Daarom zijn de autowegen naar de rand verschoven, Blauwborgje vormt de doorgaande autoroute. Ook het parkeren is geconcentreerd aan de rand.

Openbaar vervoer daarentegen ligt in het hart van het gebied, tram- en busbaan worden zo veel mogelijk gecombineerd om het ruimtebeslag in het centrale deel van de campus te beperken.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Langzaam verkeer wordt gestuurd over zogenaamde campuswegen met hagen. Deze campuswegen zijn uitsluitend bedoeld voor fietsers en voetgangers. In een groene setting wordt het een wetenschapspark met opmerkelijke architectuur. Het centrale gedeelte van de campus begint bij de kruising Blauwborgje – Zernikelaan. De Zernikelaan is als het ware een oprijlaan naar de groene campus en is daardoor anders vormgegeven.

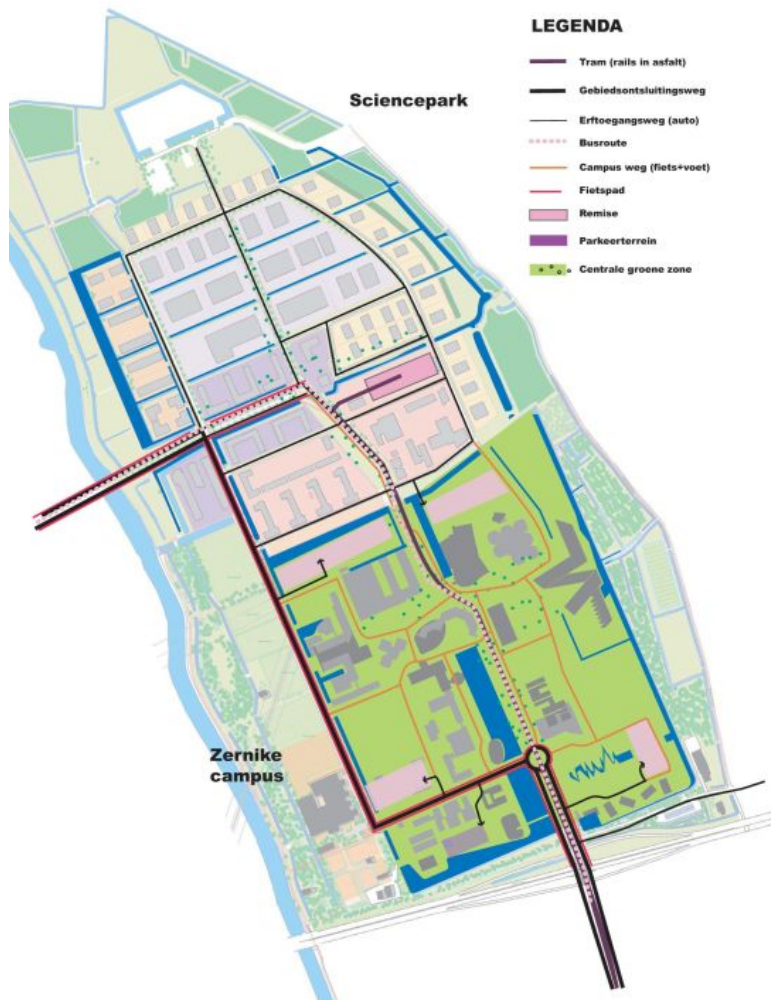
Zernike Sciencepark

Ten noorden van de Zernike Campus ligt het Zernike Sciencepark met kantoren, hoogwaardige bedrijven, research and development. Conform het Akkoord van Groningen wordt gestreefd naar een Sciencepark, dat meer onderdeel is van de campus, met thema's als energy en healthy aging en waarin veel aandacht is voor ontmoeting en een eigen sfeer en identiteit. De grens tussen de campus en het Sciencepark is diffuus. Het is niet duidelijk of het Sciencepark bij de campus hoort. De bereikbaarheid van het Sciencepark is op zich goed, maar de verkeersstructuur sluit niet aan op het basisontwerp van de campus. Een duidelijke verkeersstructuur en een goede ruimtelijke verbinding tussen de Zernike Campus en Sciencepark is essentieel voor een goede ontwikkeling van het Sciencepark. Door de OV-structuur en parallelstructuren met campuswegen in een groene setting eveneens in het Sciencepark te realiseren wordt die ruimtelijke en functionele verbinding gemaakt.

Nieuwe situatie

In de nieuwe situatie wordt de centrale tram- en busbaan vanaf de campus doorgetrokken tot aan de Prof. Uilkensweg. Ook de ontsluiting van de parkeerterreinen vindt niet meer plaats vanaf de Zernikelaan, maar vanaf Blauwborgje. Het resultaat is te zien in afbeelding 9. Hiermee wordt een belangrijke stap gezet voor de integratie tussen Sciencepark en Zernike Campus. De planvorming hiervoor dient in overleg met de betrokken partijen nog nader te worden uitgewerkt.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3



Afb. 9 Eerste fase, na realisatie tram en met verkaveling Zernike Science Park conform geldend bestemmingsplan

Het uitgangspunt voor het ontwerp bij de Zernike Campus is het stedenbouwkundige plan van West 8. De campus wordt een groene, parkachtige verblijfsruimte met architectonisch vormgegeven gebouwen. Het gebied is in drieën te verdelen: Het entreegebied (de Zonnelaan tussen de Noordelijke Ringweg en Blauwborgje), de campus en het bedrijventerrein. In het ontwerp is voor de Zernikelaan (het gedeelte tussen de Noordelijke Ringweg en Blauwborgje) gekozen voor een symmetrisch wegprofiel: een vrije groene trambaan in het midden van de weg met bomen ernaast en het auto- en fietsverkeer aan weerszijden. De bus rijdt met het autoverkeer mee. Dit wegprofiel eindigt bij de kruising Blauwborgje in de vorm van een rotonde. Na de rotonde rijdt de bus verder over de trambaan. Ter hoogte van de toerit naar de ringweg komt een tramhalte.



Afb. 10 Visualisatie van de mogelijke nieuwe situatie van Zernike Campusweg

Bovenleiding en openbare verlichting

Op de campus worden de bovenleidingmasten in een breed profiel geplaatst. Op die manier verstoren ze het parkachtige, open karakter van de campus niet. In de bochten op het Zernikeplein worden asymmetrische masten met een uitlegger geplaatst. De nieuwe verlichting langs de tramlijn wordt in de lijn van de huidige openbare verlichting van de campus aangelegd.

Omdat de Campuslaan, tussen het viaduct van de ringweg en de aansluiting op Blauwborgje, onderdeel is van de zogenaamde oprijlaan van Zernike, worden hier de bovenleidingmasten in de bomenrij aan weerszijden van het tracé geplaatst. De openbare verlichting komt mogelijk ook in deze bovenleidingmasten.

Autoverkeer

Vanwege duidelijkheid en veiligheid is gekozen voor een duidelijke scheiding van de tram-/busbaan, langzaam verkeer en autoverkeer. Wanneer de functies elkaar moeten kruisen is gekozen voor haakse kruisingen. Het wordt zoveel mogelijk voorkomen dat autoverkeer op de langzame verkeerroutes of op de bus-/trambaan terecht kan komen. De kruising met Zernikepark moet helder en duidelijk vormgegeven worden. Daarom is er voor gekozen om de weg op een eerder moment de tram-/busbaan te laten kruisen, ter hoogte van de Grouwelerie. Dit om een bajonetkruising van parallelstructuur en Zernikepark (dus menging van functies) te voorkomen. Het nieuwe bestemmingsplan maakt deze aanpassing mogelijk. Met een kluifronde (een dubbele rotonde) wordt de verkeersafwikkeling nu en in de toekomst gewaarborgd.

Parkeren

Aan de Crematoriumlaan is een Park and Ride-locatie met 500 tot 900 parkeerplaatsen gepland. Vanaf de noordelijke afrit van de ringweg wordt het mogelijk direct rechtsaf aan te sluiten op de route naar dit P+R-terrein. De P+R-voorziening is ook het parkeerterrein voor het crematorium. De parkeerroute loopt via het P+R-terrein en de parkeerterreinen van de RUG in één richting naar de rotonde op de kruising Zernikelaan - Blauwborgje. Daarmee ontstaat een duidelijke verkeersstructuur en wordt de Zernikelaan met de trambaan niet onnodig doorkruist.

Het parkeerterrein ten noorden van de Hanzeborg is momenteel direct bereikbaar vanaf de Zernikelaan (de huidige busbaan). Om duidelijkheid en verkeersveiligheid te waarborgen is het wenselijk om bij de aanleg van de tram-/busbaan de bereikbaarheid van het parkeerterrein anders te organiseren. In het voorstel is uitgegaan van een nieuwe inrit vanaf Kadijk - Zernikepark. Kadijk - Zernikepark wordt ingericht zoals de overige erftoegangswegen: een brede laan met 30 kilometer-regime en voetpaden.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Openbaar vervoernetwerk

Bij de rotonde (Zernikelaan - Blauwborgje) vindt een profielwijziging plaats. Gekozen is voor een gecombineerde bus-/trambaan op het campusterrein gelegen aan de waterkant. Aan de kant waar de meeste functies zijn, komt een parallelstructuur voor langzaam- en bestemmingsverkeer (campusweg). De keuze voor een gecombineerde tram-/busbaan op dit centrale deel van de campus komt voort uit de wens om de regionale buslijnen, die de Zernike Campus aandoen, over het middengebied te leiden. Het gaat om de buslijnen van/naar Zuidhorn, Transferium Hoogkerk, Transferium Kardinge en Assen/Kloosterveen. De tram-/busbaan ligt op één van de bestaande rijbanen. Hierdoor hoeven weinig kabels en leidingen verlegd te worden en is in de toekomst de busbaan eenvoudig (en goedkoop) om te bouwen tot een tram-/busbaan.

In het centrale gedeelte van de campus komen twee haltes. Eén halte komt bij de centrale vijver, tegenover de Bernoulliborg. Tram en bus kunnen achter elkaar stoppen bij de halte. De tram-/bushalte is 60 meter lang. Vanaf de halte komt een voetgangersbrug over de vijver naar het WSN-gebouw. Een tweede halte komt iets ten noorden van het gebouw van Techniek van de Hanzehogeschool. Bij deze halte keert de tram op een kopstation.

De erftoegangs- en parkeerontsluitingswegen Kadijk en Zernikepark vormen de 'grens' tussen de campus en het bedrijventerrein Zernike Sciencepark.

Vanwege de bijzonder ruimtelijke positie van deze ontsluitingsweg wordt overwogen om een bomenrij toe te voegen.

3.4.2 Paddelpoel en Selwerd



Afb. 11 Uitsnede Paddepoel en Selwerd

Zonnelaan

Huidige situatie

De Zonnelaan is de hoofdweg van de wijk Paddepoel, de laan snijdt dwars door de naoorlogse wijk. Kenmerkend in de wijk zijn de appartementenblokken en de grote groenstructuren. Verder heeft de wijk een klein winkelcentrum en een tankstation.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Het deel van de Zonnelaan tussen de Noordelijke Ringweg en de Eikenlaan is een ontsluitingweg voor de naastgelegen buurten. De weg heeft een groene middenberm met kleine bomen en struiken. Aan weerszijden liggen brede rijbanen voor het autoverkeer. Fietsers maken gebruik van een vrijliggend fietspad. Op veel plekken zijn in de strook tussen rijbaan en fietspad parkeerplaatsen aangelegd met daartussen af en toe een boom. Het fietspad is plaatselijk soms afgebogen vanwege de parkeerplaatsen. In het deel tussen de ringweg en de Saturnuslaan wordt de grens van de weg bepaald door de aanliggende tuinen. Tussen de Saturnuslaan en de Eikenlaan is dit een plantsoen met waardevolle bomen. Bij de verschillende zijstraten van de Zonnelaan zijn voetgangersoversteekplaatsen met zebra's aanwezig.

Nieuwe situatie

De brede lanenstructuur leent zich perfect voor een trambaan, omdat deze het ruimtelijke karakter en het verkeerskarakter versterkt. Daarnaast geeft het een kans om de groenstructuur te versterken met een dubbele begeleidende bomenrij. Het kan worden gezien als de 'oprijlaan' naar Zernike. Zoveel mogelijk bestaand groen wordt gehandhaafd. Tussen de Saturnuslaan en Eikenlaan sluit het ontwerp aan bij de parkachtige setting; bomen staan groepsgewijs naast de tram- en rijbaan.

Op de Zonnelaan ligt de trambaan in een groenstrook, met aan weerszijden bomen, een haag, bovenleidingmasten en straatverlichting. Aan beide kanten van de groenstrook liggen geasfalteerde rijbanen met een autorijbaan en een fietsstrook en daarnaast een trottoir. Tussen de Saturnuslaan en de Eikenlaan ligt de nadruk op een parkachtige setting. In deze setting past het vanuit ruimtelijk oogpunt niet om hier parkeerplaatsen te realiseren. Tussen de Meteorstraat en de Plutolaan komt een tramhalte met perrons gelegen in de groenstrook, naast de beide rijbanen. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de wens van insprekers. De viskraam aan de Zonnelaan heeft nu parkeerplaatsen langs de Zonnelaan. Deze kunnen niet behouden blijven. Bezoekers van de viskraam kunnen hun auto straks kwijt in de Algollaan, die een autoaansluiting krijgt. Tussen de ringweg en de Saturnuslaan wordt het profiel breder als gevolg van de bushaltehaven en de parkeerplaatsen.

Bovenleiding en openbare verlichting

De Zonnelaan is onderdeel van de zogenaamde 'oprijlaan' van Zernike in het stuk tussen het viaduct van de ringweg en de Saturnuslaan. Hier worden de bovenleidingmasten in de bomenrij aan weerszijden van de trambaan geplaatst. Bij de rotonde op de kruising van de Zonnelaan en de Eikenlaan wordt het parkachtige karakter van dit deel benadrukt door een breed profiel toe te passen. Het is mogelijk de openbare verlichting te verwerken in de bovenleidingmasten.

Autoverkeer

Op de Zonnelaan kan straks alleen naar rechts afgeslagen worden. Dit betreft de in- en uitritten van de Meteor- en Kometenstraat en de Saturnus- en Venuslaan en de toekomstige Algollaan. Auto's kunnen bij alle in- en uitritten alleen rechts afslaan. Links afslaan zou betekenen dat de auto's de trambaan moeten kruisen. Dit is onveilig vanwege mogelijke opstoppingen. Ook belemmeren deze oversteekplaatsen de doorstroming van de tram. Auto's zullen dus eerst rechtsaf moeten slaan, bij een rotonde kunnen zij indien gewenst keren (dus terug rijden via de andere kant van de trambaan). Keren in noordzuidrichting vindt plaats op de rotondes bij de kruising met de Eikenlaan en bij de ringweg op de Zernikelaan. Ook is het mogelijk om via de Morgensterlaan naar de Eikenlaan te rijden. De aansluiting van de Algollaan op de Zonnelaan biedt extra parkeergelegenheid en een extra ontsluiting uit de wijk.

Fietsers en voetgangers

Aan beide zijden van krijgt de Zonnelaan een vrijliggend fietspad. Er komen op de Zonnelaan vijf fiets- en voetgangersoversteekplaatsen (exclusief de oversteekplaatsen ter hoogte van de rotondes). De oversteekplaatsen bevinden zich ter hoogte van de in-/uitritten van de Meteorstraat, Kometenstraat, Saturnuslaan, Algollaan en Venuslaan en de nieuwe aansluiting Algollaan. Fietsers en voetgangers kunnen daar de trambaan oversteken, zij hoeven dus niet om te lopen/fietsen. De fiets- en voetgangersoversteekplaatsen kunnen worden beveiligd met Tram Waarschuwing Installaties (TWI's).

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Parkeren, laden en lossen

Een deel van de huidige parkeerplaatsen aan de Zonnelaan zal bij de aanleg van de tram verdwijnen. Er wordt zoveel mogelijk parkeergelegenheid teruggebracht met behoud van de groenstructuur. In overleg met bewoners wordt nagegaan waar de vervangende parkeerplaatsen het best kunnen worden gerealiseerd: op de Zonnelaan zelf, achter de bebouwing of bij de al bestaande parkeergelegenheid daar.

Bomen

De Zonnelaan krijgt een robuuste groenstructuur. De waardevolle oude bomen staan vooral aan de buitenzijde van de weg in de aangrenzende parkzone, waar genoeg groeiruimte is. De middenberm is nu vooral beplant met struiken. Voor het aanleggen van de tramlijn moeten de struiken in de middenberm plaats maken, ook moeten er bomen gekapt worden. De trambaan komt in een groene middenberm met aan weerszijden een rij essen met een plantafstand van ongeveer 10 meter. Waar de Zonnelaan de parkzone kruist, worden slechts enkele nieuwe verspreid staande bomen geplant om de identiteit van de parkzone te versterken. De bomen worden uit veiligheidsoverwegingen op een grotere afstand uit elkaar geplant, hierdoor is er voldoende zicht en is een haag niet noodzakelijk.

Openbaar vervoernetwerk

De halteplaatsen van buslijn 5 ter hoogte van de Kometenstraat blijven behouden.

Kruising Zonnelaan – Eikenlaan

Huidige situatie

De kruising Zonnelaan - Eikenlaan is op dit moment ingericht als een ruime T-kruising beveiligd met Verkeers Regel Installaties (VRI's). Alle drie aanvoerende wegen worden door zowel een fietspad als een voetgangersoversteek (zebra) gekruist.

Nieuwe situatie

Dit kruispunt is 'plek' nummer 3 en wordt daarom geaccentueerd om als herkenningspunt te kunnen functioneren. Deze plek vormt het entreegebied voor het winkelcentrum Paddepoel. De kruising wordt ingericht als een ovale rotonde. Deze ovale rotonde heeft een groene kern met daar omheen de geasfalteerde weg. Vervolgens komt daar omheen een groene strook en een fietspad (tevens als grote ovale rotonde) met aansluitend het voetpad. De dubbele trambaan kruist de asfaltbaan op twee plaatsen. Aan de oostzijde van de ovale rotonde, op de Eikenlaan, komt een tramhalte ter hoogte van de ingang van het winkelcentrum Paddepoel. Aansluitend is, tussen de Castorstraat en de Polluxstraat, een oversteek in het ontwerp opgenomen, waardoor de bewoners aan de noordzijde van de Eikenlaan veilig de ingang van het winkelcentrum kunnen bereiken. Bij de inpassing van de ovale rotonde is rekening gehouden met de plannen voor de Trefkoel.

De huidige inrichting is erg functioneel. De sfeer en herkenning van het kruispunt zal in de toekomst aan de westzijde ingrijpend veranderen wanneer de plannen voor een hoog appartementengebouw op de Trefkoellocatie doorgang vinden.

Autoverkeer

De ovale rotonde is een duurzaam veilige oplossing en is nodig om de aanliggende wijken bereikbaar te maken. Om een veilige oversteek van de tram over de ovale rotonde te waarborgen wordt er gebruik gemaakt van beveiligingslichten. Deze lichten staan standaard op non-actief, waardoor de ovale rotonde zijn werk doet zoals een reguliere onbeveiligde rotonde. Wanneer er een tram aankomt, wordt het auto- en fietsverkeer voor korte tijd gestopt. Direct na het passeren van de tram geeft het systeem aan dat trambaan weer veilig kan worden overgestoken.

Fietsers en voetgangers

De asfaltbanen worden gekruist door fietspaden en voetpaden. De ovale rotonde is zo ingericht dat fietsers en voetgangers voorrang hebben. Op plaatsen waar fietsers en voetgangers de trambaan oversteken staan verkeerslichten (TWI's).

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Openbaar vervoernetwerk

De bushaltes nabij de kruising, van de buslijnen 3, 5 en 7, blijven behouden op ongeveer dezelfde locaties.

Eikenlaan

Huidige situatie

De Eikenlaan is de hoofdweg die de wijken Selwerd en Paddepoel verbindt. Evenals de Zonnelaan is deze herkenbaar door de uit de jaren '60 stammende appartementenblokken aan de noordzijde. Aan de zuidzijde bevinden zich voorzieningen in een vrije opzet, zoals het winkelcentrum Paddepoel, de Vensterschool en het zwembad de Parrel. Verder wordt het groene beeld van de laan versterkt door het noord-zuid kruisende Selwerderpark, met daarin de Fonteinkerkerk aan de noordzijde. De weg bestaat uit een rijbaan met vrij liggende fietspaden aan beide zijden. De Eikenlaan is een belangrijke fietsverbinding in de oost-west richting. Deze fietsroute kruist een belangrijke fietsroute in de noord-zuid richting via het Wilgenpad, door het Selwerderpark.

Het huidige wegprofiel heeft een onduidelijke stedenbouwkundige opzet. Langs de weg staan overwegend eiken van verschillende afmetingen. De vrijliggende fietspaden slingeren tussen de bomen door en bij kruispunten wordt de rijbaan vaak afgebogen. Ook is niet overal ruimte gevonden voor parkeerplaatsen. Ter hoogte van het winkelcentrum Paddepoel ligt een parallelweg, specifiek bedoeld voor de bevoorrading van het winkelcentrum.

Nieuwe situatie

De Eikenlaan, waarin het verkeer de hoofdzaak is, is zeer geschikt voor een trambaan. De tram zal het verkeerskundige aspect versterken. Het groene karakter van de Eikenlaan blijft intact door de aanleg van een groene middenberm met aan weerskanten een nieuwe bomenrij. Ook houdt de Eikenlaan zicht op het aanliggende Selwerderpark.

In het ruimtelijk ontwerp is, in tegenstelling tot de Zonnelaan en Kastanjelaan, uitgegaan van een asymmetrisch profiel. Dat wil zeggen dat de trambaan aan de noordzijde van de weg ligt en de autowegen in twee richtingen aan de zuidzijde. Een asymmetrisch wegprofiel heeft een aantal voordelen ten opzichte van een symmetrisch wegprofiel (trambaan in het midden van de weg met aan weerszijden de autobanen). Het asymmetrische profiel past bij de stedenbouwkundige structuur en de ruimtelijke opbouw van de Eikenlaan: het rustige woonmilieu aan de noordzijde en de zone van drukke stedelijke functies aan de zuidzijde. In het asymmetrische profiel is ruimte voor een vrijliggend fietspad in twee richtingen. Het fietspad wordt ten noorden van de trambaan gelegd, omdat de gebruikers van dit fietspad veelal in het gebied ten noorden van de Eikenlaan wonen. De voorzieningen aan de zuidzijde van de Eikenlaan blijven bereikbaar via de fietsroutes in de noord-zuidrichting, zoals het Sleedoornpad en het Wilgenpad. Het vrijliggende fietspad is veilig en comfortabel voor de fietsers, omdat het minder kruist met het autoverkeer. De bereikbaarheid van de scholen is voor autoverkeer goed en voor fietsverkeer veilig.

Het algemene profiel van de Eikenlaan ziet er als volgt uit: de trambaan in het groen, afgezet met heggen. Aan weerszijden van de trambaan bevindt zich een groenstrook met bomen, bovenleidingmasten en straatverlichting. Aan de zuidzijde ligt de rijbaan met verkeer in twee richtingen, daarnaast een trottoir. Langs de noordzijde loopt in twee richtingen een fietspad. Anders dan in het Voorlopig Ontwerp is aangegeven krijgt de Eikenlaan ter hoogte van de huisnummers 149-249 een enkele bomenrij langs de trambaan. Het fietspad en het voetpad kunnen hierdoor worden verlegd in zuidelijke richting. Daardoor kunnen de bewoners hier hun voortuin grotendeels behouden.



Afb. 12 Visualisatie van de mogelijke nieuwe situatie van de Eikenlaan

Bij de rotonde met de Kastanjelaan sluit het profiel aan op de huidige situatie. Het profiel van de Eikenlaan ter hoogte van de Fonteinkerk ziet er enigszins anders uit dan het algemene profiel. Ten noorden van de trambaan zal geen dubbelzijdig fietspad, maar een ventweg komen. Deze ventweg is alleen vanuit de Morgensterlaan bereikbaar voor autoverkeer en is voor de ontsluiting van de kerk (voor onder andere uitvaarten). Het fietspad loopt over in de ventweg en even later loop de ventweg weer over in het fietspad. Dit moet voor de fietsers soepel verlopen.

Bovenleiding en openbare verlichting

Het asymmetrische profiel van de Eikenlaan wordt ook voortgezet door de plaatsing van asymmetrische bovenleidingmasten met een uitlegger aan de zuidzijde van het tracé. Bij het park Selwerd wordt het groene karakter benadrukt door een breed profiel. De openbare verlichting wordt in beide delen geïntegreerd met de bovenleidingmasten. Lage masten met een paaltoparmatuur verlichten het voet- en het fietspad aan de noordkant.

Autoverkeer

De Dierenriemstraat en de Elzenlaan blijven bereikbaar voor verkeer vanaf de Eikenlaan. Deze kruisingen worden beveiligd met Verkeers Regel Installaties (VRI's), waarbij de tram prioriteit krijgt. De Morgensterlaan krijgt alleen een uitritfunctie: autoverkeer kan vanaf de Morgensterlaan de Eikenlaan oprijden in beide richtingen. De Esdoornlaan krijgt, anders dan in het VO is aangegeven, een aansluiting op de rotonde op de hoek van de Kastanjelaan en de Eikenlaan. Hiervoor is gekozen met het oog op de bereikbaarheid van winkelcentrum Selwerd voor bevoorradend verkeer en winkelend publiek.

Fietsers en voetgangers

De fietsverbinding langs de Eikenlaan, in twee richtingen aan de noordzijde, is ook de route voor de hulpverleningsdiensten. Mocht er een calamiteit bij de woningen zijn, dan kan bijvoorbeeld een ambulance over het fietspad bij de woningen komen. Dit heeft gevolgen voor de keuze van openbare verlichting (geen overhangende verlichting).

Er wordt gezorgd voor een goede aansluiting van de hoofd fietsroutes naar de scholen en andere voorzieningen aan de zuidelijke kant van de Eikenlaan.

Over de gehele lengte van de laan zijn vijf fiets- en voetgangersoversteekplaatsen in het ontwerp opgenomen: ter hoogte van het Sleedoornpad, het Wilgenpad, de Morgensterlaan/Dierenriemstraat en bij de twee rotondes aan weerszijden van de Eikenlaan.

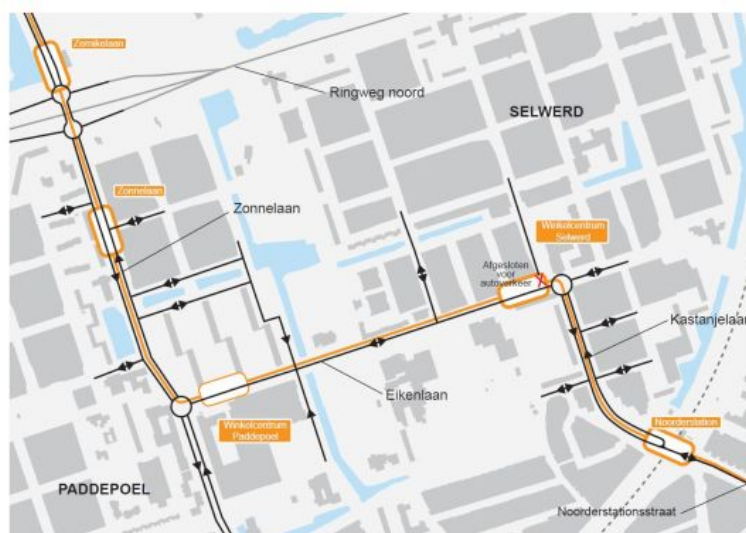
De oversteekplaatsen waar de fiets- en voetgangerspaden de trambaan kruisen worden met een TWI beveiligd.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Om de veiligheid bij de oversteekplaats van het Wilgenpad te waarborgen wordt drie meter ruimte vrijgehouden voor wachtende fietsers (en voetgangers). De fietsers bij de verkeerslichten met de Elzenlaan en de Dierenriemstraat krijgen tegelijkertijd in alle richtingen groen. Zo kan het autoverkeer beter doorstromen en is het voor de fietsers een conflictvrij kruispunt.

Ontsluiting

Het verminderen van het aantal verbindingen met de Eikenlaan is nodig voor een goede verkeersdoorstroming en exploitatie van de tram. Daarom is gekozen voor het afsluiten van de verbindingen tussen de Eikenlaan en de Esdoornlaan. In het schetsontwerp was ook de Morgensterlaan afgesloten voor verkeer vanaf de Eikenlaan. Om sluipverkeer tegen te gaan en te zorgen voor een goede ontsluiting van de wijk, is gekozen voor een uitrit van de Morgensterlaan op de Eikenlaan. Deze uitrit wordt voorzien van verkeerslichten. Autoverkeer kan alleen in de richting rijden van de Eikenlaan. Fietsers kunnen wel in twee richtingen door de Morgensterlaan. Zoals hiervoor al is opgemerkt zal de Algollaan worden aangesloten op de Zonnelaan, om de drukte op de Saturnuslaan te verminderen en daarmee de ontsluiting te bevorderen.



Afb. 13 Voorgestelde verkeerscirculatie Paddepoel/Selwerd met wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie.

Parkeren, laden en lossen

Door het nieuwe, bredere wegprofiel van de Eikenlaan is er geen ruimte meer voor parkeerplaatsen langs de weg. Hierdoor komen 36 parkeerplaatsen te vervallen. Deze parkeerplaatsen kunnen binnen loopafstand in de wijken worden opgevangen. De 46 parkeerplaatsen aan de voorzijde van het winkelcentrum Paddepoel zullen ook moeten verdwijnen. Dicht bij het winkelcentrum Paddepoel moeten deze parkeerplaatsen gecompenseerd worden. Nader onderzoek moet uitwijzen waar dit het beste kan. Bij dit onderzoek moet een relatie gelegd worden met de toekomstige ontwikkelingen rondom het winkelcentrum.

Het laden en lossen aan de Eikenlaan ter hoogte van het winkelcentrum Paddepoel blijft mogelijk aan de achterkant van het winkelcentrum. De enige wijziging is dat het laden en lossen niet meer op de ventweg kan, maar op het trottoir.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

De appartementen 149 t/m 249 hebben op dit moment parkeergelegenheid die bereikbaar is vanaf de Eikenlaan. De parkeerplekken kunnen behouden blijven, maar zijn straks alleen te bereiken vanuit de straten achter het appartementencomplex.

Als gevolg van de inrichting van het kruispunt Eikenlaan - Elzenlaan met bushaltes, moet het parkeerterrein bij de vensterschool opnieuw ingericht worden. Met name aan de oostzijde van het voorterrein, dit is het deel voor de sportschool.

Er liggen plannen voor de herinrichting van dit voorterrein van de vensterschool. In deze plannen is rekening gehouden met de tram. Gebleken is dat als gevolg van de inrichting van het kruispunt Elzenlaan - Eikenlaan meer ruimte noodzakelijk is. Het parkeerterrein moet opschuiven, maar kan wel behouden blijven.

Bomen

Aan de Eikenlaan staan voornamelijk zomereiken. De aanleg van de haltes en de trambaan verandert het hele wegprofiel en vereist de kap van veel van deze eiken. Bij de aanleg worden nieuwe eiken geplant in de groene middenberm. In de definitieve BEA (Bomen Effect Analyse) en een nog te maken groenontwerp zal de herplant en compensatie nader worden uitgewerkt.

Openbaar vervoernetwerk

De haltes langs de Eikenlaan zijn voorzien van een haltekom. De buslijnen 3, 5 en 7 blijven behouden.

Kruising Eikenlaan – Kastanjelaan

Huidige situatie

Het kruispunt wordt geaccentueerd door de Eikenlaanflat, een onderdeel van het winkelcentrum Selwerd. Het kruispunt ligt tussen het Reitdiepcollege en het winkelcentrum en is daarmee een belangrijke verbinding voor scholieren.

De huidige inrichting is een ruime T-kruising zonder verkeersregelinstallaties (VRI's). Alle drie aanvoerende wegen naar het kruispunt worden door zowel een fietspad als een voetgangeroversteek (zebra) gekruist.

Nieuwe situatie

De Eikenlaan is een doorgaande oost-west verbinding, eenheid in de vormgeving is gewenst. Dat wil zeggen: zoveel mogelijk de bomenstructuur, voetgangersstructuur en fietsstructuur in één lijn doorzetten. Hierin zal de rotonde als markeringspunt een korte onderbreking vormen.

De huidige kruising wordt vervangen door een ovale rotonde. Deze ovale rotonde krijgt een groene kern met daaromheen de geasfalteerde weg. Om de geasfalteerde weg wordt een groene strook aangelegd. De fietsstructuur ligt daar weer omheen, met ernaast het trottoir. De dubbele trambaan kruist de asfaltbaan op twee plaatsen. Aan de westzijde van de ovale rotonde, op de Eikenlaan, komt een tramhalte. Deze tramhalte kan bereikt worden vanaf het voetpad aan de ovale rotonde. Voor de realisatie van de ovale rotonde zal drievijfde van de portiekflat op de hoek van de Eikenlaan en Kastanjelaan gesloopt moeten worden.

Bij verdere uitwerking van het Voorlopig Ontwerp wordt gekeken naar een optimale ontsluiting van het winkelcentrum Selwerd.

Bovenleiding en openbare verlichting

Het asymmetrische profiel van de Eikenlaan kan worden benadrukt door de plaatsing van asymmetrische bovenleidingmasten met een uitlegger aan de zuidzijde van het tracé. De openbare verlichting kan worden geïntegreerd met de bovenleidingmasten.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Autoverkeer

De ovale rotonde is een duurzaam veilige oplossing en is nodig om de aanliggende wijken bereikbaar te maken. Om te zorgen voor een veilige en vlotte oversteek van de tram over de ovale rotonde, wordt gebruik gemaakt van een tweelichtstelsysteem. Deze tweelichtsystemen staan in standaard werking op non-actief, waardoor de ovale rotonde werkt als een reguliere onbeveiligde rotonde. Wanneer er een tram aankomt, wordt door het tweelichtstelsysteem een stopsignaal gegeven om het autoverkeer voor korte tijd te stoppen. Direct na het passeren van de tram geeft het systeem een teken dat de trambaan veilig kan worden gekruist.

Fietsers en voetgangers

De autobanen worden gekruist door fiets- en voetgangersoversteekplaatsen. De ovale rotonde is zo ingericht dat fietsers en voetgangers voorrang hebben. Op plaatsen waar fietsers en voetgangers de trambaan oversteken staan TWI's, dit betekent dat het langzaam verkeer dan moet wachten op de tram.

Openbaar vervoernetwerk

Er ligt op dit moment ten zuiden van de kruising aan weerszijden van de weg een bushalte. Deze bushaltes komen in principe terug op dezelfde plek.

Kastanjelaan

Huidige situatie

De Kastanjelaan verbindt de Eikenlaan met het Noorderstation. De weg is de gebiedsontsluitingsweg voor de wijk Selwerd. De Kastanjelaan ligt direct naast de Hondsrug. Het hoogteverschil met de Studentebuurt, een woonbuurtje uit de jaren '20, is duidelijk te ervaren.

Het wegprofiel, bestaande uit twee rijbanen met fietsstroken, wordt tussen de Eikenlaan en de Magnoliastraat gescheiden door een groene middenberm met aan weerszijden parkeerplaatsen. Tussen de Abeelstraat en de Magnoliastraat ligt langs de westkant ook nog een rij parkeerplaatsen. In totaal zijn er 63 parkeerplaatsen aanwezig. Tussen de Magnoliastraat en het Noorderstation wordt niet geparkeerd. Aan weerszijden van de weg liggen tuintjes.

Nieuwe situatie

De Kastanjelaan leent zich goed voor een extra functie met een tram, het is een brede gebiedsontsluitingsweg. Een tram versterkt de al aanwezige verkeerskundige functie. De Kastanjelaan krijgt een symmetrisch wegprofiel. De Eikenlaan en de Kastanjelaan hebben zo allebei een eigen ruimtelijk beeld en zijn duidelijk van elkaar te onderscheiden. De trambaan komt in het midden van de Kastanjelaan te liggen en wordt begeleid, net als in de Zonnelaan, door een rij met bomen. Het profiel ziet er als volgt uit: een afgezette (door middel van een heg) en vrij liggende trambaan in gras met aan weerszijden een bomenrij. Aan weerszijden van de groenstrook liggen geasfalteerde rijbanen met een autorijstrook en een fietsstrook. Naast de fietsstrook wordt tussen de Eikenlaan en de Magnoliastraat parkeergelegenheid (of een bushalte) gecreëerd. Naast de parkeerstrook bevindt zich een trottoir, waarnaast zich aan beide zijden van de weg een groenstrook voor de woningen bevindt. Op voorstel van bewoners is het profiel aangepast, zodat een deel van de voortuinen aan de Kastanjelaan volledig behouden blijft. Om dat mogelijk te maken wordt een stuk van het trottoir smaller.

Bovenleiding en openbare verlichting

De bovenleidingmasten worden in de bomenrij aan weerszijden van het tracé geplaatst. De openbare verlichting kan worden geïntegreerd met deze masten.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Autoverkeer

De opzet van het wegprofiel is zo dat de trambaan vrij ligt. Om de doorstroming van tram en autoverkeer te bevorderen en gevaarlijke situaties te vermijden, is ervoor gekozen om vanuit de zijstraten alleen rechtsafslaand verkeer naar de Kastanjelaan toe te staan. Bij doorsteekmogelijkheden (waar men dus linksaf kan slaan) kan de situatie ontstaan dat auto's niet snel genoeg kunnen doorrijden, op de trambaan blijven staan en een opstopping vormen. Dat is een te groot veiligheidsrisico. Om deze situaties te voorkomen wordt zoveel mogelijk gezorgd voor een vrije trambaan, zonder onnodige risico's en belemmeringen. Vanuit de Magnolia-, Moes- en Abeelstraat zal dus enkel rechts afgeslagen kunnen worden met de auto. Auto's kunnen keren aan de uiteinden van de Kastanjelaan, op de rotonde Kastanjelaan - Eikenlaan en bij het Noorderstation.

Fietsers en voetgangers

Voor fietsers en voetgangers zijn in het ontwerp vier oversteekplaatsen opgenomen bij de ovale rotonde van de Kastanjelaan, de Eikenlaan, de Abeelstraat, de Magnoliaaan en de Magna Petestraat. De drie meter brede strook aan weerszijden van de trambaan biedt een veilige ruimte voor wachtende voetgangers en fietsers. Fietsers en voetgangers kunnen tegenover de zijstraten oversteken, zij hoeven dus niet om te lopen/fietsen. De fiets- en voetpadovergangen worden beveiligd met TWI's.

Parkeren, laden en lossen

Er worden 25 parkeerplaatsen gerealiseerd langs de Kastanjelaan. Dit is alsnog een vermindering van 37 parkeerplaatsen ten opzichte van de huidige situatie. Om deze parkeerplaatsen te compenseren is in het ontwerp rekening gehouden met het herinrichten van het braakliggende terrein ten noorden van het appartementencomplex aan de Moesstraat. Daar kunnen maximaal 62 parkeerplaatsen gecreëerd worden op loopafstand van de Kastanjelaan.

Bomen

De bestaande enkele rij iepen in de middenberm wordt vervangen door een dubbele rij hemelbomen. Deze komen in de brede groene middenberm, aan weerskanten van de trambaan.

Openbaar vervoernetwerk

De bushaltes komen op dezelfde locatie als in de huidige situatie. De dichtstbijzijnde tramhaltes bevinden zich bij Noorderstation en na de ovale rotonde op de Eikenlaan.

3.4.3 Noorderstation tot binnenstad



Afb. 14 Uitsnede Noorderstation en Binnenstad Noord

Noorderstation

Huidige situatie

Het Noorderstation is een complexe opgave. Verschillende verkeersstromen ontmoeten en kruisen elkaar hier. De trein, de bus, auto's, fietsers en voetgangers.

Ook is het een kruispunt van vier verschillende wijken/buurtten: Selwerd-Zuid, Selwerderbuurt, Concordiabuurt en de Tuinbouwbuurt. Het gebrek aan sociale controle in dit gebied is een barrière tussen deze buurtten.

De Noorderstationsstraat en Kastanjelaan kruisen het trainspoor onder een viaduct. Precies boven de koppeling tussen de Noorderstationsstraat en de Kastanjelaan (op het viaduct) is het treinstation. Wachtende treinpassagiers kunnen, vanaf de overdekte perrons op het viaduct, uitkijken over de Noorderstationsstraat en de Kastanjelaan. Het geheel maakt een gesloten en donkere indruk. Onder het viaduct zijn twee rijbanen met daarnaast vrij liggende fietspaden. Deze worden door drie dragende constructie-onderdelen (zware betonnen schijven) en verharde bermen met vangrails van elkaar gescheiden. In verband met sociale veiligheid zijn de vier oorspronkelijke trappenhuizen onder het viaduct dichtgezet. Er zijn twee nieuwe trappenhuizen aan de oostzijde, aan beide zijden van het viaduct, geplaatst. De toegangen naar de treinperrons voor minder-validen bevinden zich ook aan de oostzijde, in de vorm van lange hellingbanen op de flanken van het talud. Onder het viaduct is een café/cafetaria. Het huidige busstation bevindt zich aan de noordzijde van het viaduct, dus aan de oostzijde van de Kastanjelaan.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Nieuwe situatie

Het Noorderstation vraagt al jaren om een grondige aanpak. De wens is om het stationsgebied aantrekkelijker te maken en de grens tussen de oude binnenstad en de naoorlogse uitbouw van de stad op een positieve manier te accentueren. En daarmee de sociale veiligheid te verhogen.

Het Noorderstation is de grens tussen de oude binnenstad en de naoorlogse uitbouw van de stad. Deze locatie vormt daarmee als het ware een poort van en naar de binnenstad. De plek van de halte is zo gekozen, juist onder het viaduct, zodat de omliggende wijken met elkaar verbonden worden en er een optimaal openbaar vervoersknooppunt ontstaat. Het is belangrijk om de tramhalte, het busplein en het treinstation te integreren in een gezamenlijk ontwerp, met veel ruimte voor de voetganger in de vorm van een nieuw stationsplein met dynamische functies. De opgangen naar de trein worden geïntegreerd in het ontwerp. Met de aanleg van de tramlijn ziet de gemeente mogelijkheden om het Noorderstation aan te pakken op het gebied van sociale veiligheid, wat een zeer belangrijk aspect is van deze ruimte. Nieuwbouw met dag- en avondactiviteiten met oriëntatie op het plein behoren tot de mogelijkheden. Daarnaast is er langs de noordzijde van het treinspoor een doorgaand fietspad gepland. Deze zal ook een plek krijgen op of langs het plein. Er wordt in dit ontwerp rekening gehouden met deze gewenste toekomstige ontwikkelingen.

Om een tram onder het viaduct van het Noorderstation te kunnen laten rijden, moet de vrije hoogte onder het viaduct vergroot worden van 4,20 meter naar 4,90 meter. Dat kan op verschillende manieren. Een optie is het verdiept aanleggen van de onderdoorgang. Het invloedsgebied van deze ingreep strekt zich uit over de Kastanjelaan, de Studentenlaan, de Mutua Fidesstraat, het huidige busstation (het plein), de Van Oldenbarneveltlaan, de Parallelweg, de Akkerstraat en de Noorderstationstraat. De inrichting van de openbare ruimte moet hier zorgen voor een goede aansluiting op de omgeving om de hoogteverschillen op te vangen. Dit gaat gepaard met het aanbrengen van een constructie onder het viaduct van het Noorderstation (het diepste punt) om de grondwaterstand te keren (in de vorm van een betonbak).

Het profiel onder het Noorderstation wordt bepaald door een drietal betonnen schijven, dit is de draagconstructie van het Noorderstation. Deze constructie is bepalend voor het gekozen profiel. Het profiel onder het station bestaat daardoor uit vier delen.

Vanaf de westzijde is het profiel onder het Noorderstation als volgt opgebouwd: in het eerste deel bevinden zich het trottoir en het fietspad; in het tweede deel ligt een rijbaan voor het autoverkeer in twee richtingen. In het derde deel bevindt zich een tramhalte en één baan voor de tram. Het vierde en tevens laatste deel heeft één baan voor de tram met een halte en daarnaast nog een fietspad in éénrichting. De bushaltekomen bevinden zich langs de trambaan direct aan het plein ten noorden van de tramhaltes.

Bij de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp tot Definitief Ontwerp zal nog nader worden gestudeerd op de preciese inrichting van de stationsomgeving. Het streven is voetgangers en fietsers meer ruimte te geven en de sociale veiligheid te verbeteren. Ook de inpassing van het busverkeer wordt verbeterd. Dit is nog een punt van verdere bespreking met belanghebbende partijen en omwonenden.



Afb. 15 Visualisatie van de mogelijke nieuwe situatie van het Noorderstation (NW)

Bovenleiding en openbare verlichting

Hoge verlichtingsmasten accentueren bij het Noorderstation de overgang tussen de naoorlogse uitbouw van de stad (uitlegwijken) en de oudere binnenstadswijken. Goede verlichting zorgt voor meer sociale veiligheid rond het station in de avonden. De masten worden op de middengeleider tussen de tramsporen geplaatst. Uitleggers aan deze masten dragen de bovenleiding van de tram.

Autoverkeer

Vanuit de Noorderstationsstraat, waar het autoverkeer en de tram gezamenlijk gebruik maken van de weg (straatspoor), buigt het autoverkeer af naar de westzijde. De tram en de bus buigen af naar de oostzijde en hebben hierdoor hun eigen route over het plein. Er wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de bestaande constructie van het Noorderstation. Daarom wordt voor het autoverkeer gebruik gemaakt van de huidige baan (westzijde) onder het viaduct. Deze baan wordt ingezet voor tweerichtingsverkeer.

Fietsers en voetgangers

Voor het fietsverkeer richting de stad wordt gebruik gemaakt van het huidige fietspad aan de westzijde. Het fietspad aan de oostzijde wordt over het plein van het Noorderstation geleid richting Selwerd.

Voor het fietsverkeer in de dwarsrichting is het mogelijk om via de Van Oldenbarneveltlaan de Noorderstationsstraat over te steken. Ook het toekomstig fietspad aan de noordzijde van het trainspoor kan de Kastanjelaan oversteken. Het deel van dit fietspad dat over het stationsplein gaat zal samen met het nieuwe stationsplein worden vormgegeven, verdere ontwikkeling van het noordelijke fietspad valt buiten dit project.

OV-reizigers die overstappen moeten veilig hun weg kunnen vinden naar hun bestemming of volgend openbaar vervoer. Dat geldt ook voor voetgangers die het station willen bereiken. Op de kopse kanten van de tramhalte worden veilige oversteekplaatsen gerealiseerd.

Aan beide zijden van het treinstation komen fietsenstallingen om het overstappen voor fietsers zo comfortabel mogelijk te maken.

Parkeren, laden en lossen

Voor langdurig parkeren is bij het Noorderstation op dit moment geen voorziening. Wel kunnen reizigers gebracht en gehaald worden (kort parkeren). Deze plek voor kort parkeren wordt gecombineerd met ruimte voor laden en lossen.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Bomen

De bestaande bomen in de randen worden versterkt met nieuwe bomen. De middenberm blijft vrij van bomen zodat de ruimte van het stationsplein en de poortfunctie benadrukt wordt. De constructie in de bodem die nodig is om de grondwaterstand te keren heeft invloed op de bestaande bomen en de positie van de nieuw te planten bomen. Op de plek van de betonbak kunnen zonder aanvullende technische maatregelen, geen nieuwe bomen geplant worden.

Openbaar vervoernetwerk

Het Noorderstation is een belangrijk openbaar vervoersknooppunt, reiziger moeten hier goed kunnen overstappen tussen bus, tram en trein. Er is gekozen voor een combinatie van tram- en bushalte op het plein van het Noorderstation. De huidige trappen naar de trein blijven hetzelfde. De toegangen voor minder-validen (de hellingbanen) zijn voor de lange termijn niet acceptabel.

Het ontwerp van de tram- en bushaltes zal ondanks de hoogteverschillen geïntegreerd worden in de inrichting van het nieuwe stationsplein. De bussen rijden via de trambaan en stoppen in aparte bushaltes. Voor de kerende bus is ruimte genoeg. Bussen uit noordelijke richting gaan eerst onder het viaduct door en keren ter hoogte van de Van Oldenbarneveltlaan naar de bushalte aan de oostzijde. De buspassagiers die overstappen op de tram kunnen via dezelfde halte richting Zernike gaan. Wanneer ze willen overstappen op de trein, moeten ze de trambaan en een fietspad oversteken richting de trappen van het treinstation. De doorgaande buslijnen rijden op de Noorderstationsstraat met de tram mee (straatspoor). Op de Kastanjelaan zullen de bussen moeten invoegen op de trambaan. Hier heeft een bus ook de ruimte om te keren.



Afb. 16 Overzichtkaart van de mogelijke nieuwe situatie van het Noorderstation

Noorderstationsstraat

Huidige situatie

De Noorderstationsstraat is karakteristiek door zijn vooroorlogse bebouwing. Aan de straat staan half en geheel vrijstaande stadsvilla's uit begin 1900. De diepe voortuinen, oude hekjes en bijzondere panden vormen een uniek stadsbeeld.

De Noorderstationsstraat is een overgangsgebied tussen de binnenstad en het naoorlogse uitleggegebied en functioneert als een gebiedsontsluitingsweg voor de Oranjewijk, de Korrewegbuurt en de wijk Selwerd.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Nieuwe situatie

Het klassieke straatprofiel zal voor zover mogelijk behouden blijven om zo het karakter van de straat te handhaven. Het wegprofiel van de Noorderstationsstraat zal in hoofdlijnen niet veel veranderen. De tram mengt zich op de rijbaan tussen het autoverkeer. Dit wordt straatspoor genoemd. Fietsers blijven gebruik maken van de vrij liggende fietspaden. Parkeren kan in de strook tussen de rijbaan en het fietspad. In deze strook zullen ook bomen, bovenleidingmasten en openbare verlichting een plek krijgen.

Bovenleiding en openbare verlichting

Langs het straatspoor moeten parkeerplaatsen, inritten van woningen, bomen, bovenleidingen en openbare verlichting een plaats krijgen. Vooral nog wordt vanwege deze complexe structuur voor de plaatsing van asymmetrische bovenleidingmasten met een uitlegger, waarin de openbare verlichting wordt geïntegreerd gekozen. Lage masten met een paaltoparmatuur verlichten het voet- en het fietspad.

Autoverkeer

De Noorderstationsstraat heeft als functie om het autoverkeer uit de aanliggende straten te ontsluiten richting binnenstad en ringweg. De aansluitingen van de Van Oldebarneveltlaan, Parallelweg, Tuinbouwstraat en Johan de Witstraat worden vormgegeven als in-/uitritconstructies. De in-/uitritten van woningen blijven gehandhaafd.

Fietsers en voetgangers

Langs de gehele Noorderstationsstraat worden aan weerszijden van de straat vrij liggende fietspaden aangelegd. In het zuidelijke gedeelte van de Noorderstationsstraat wordt het totale wegprofiel smaller, wat maakt dat het trottoir daar smaller is dan in de rest van de Noorderstationsstraat. Omdat trambestuurders minder goed kunnen reageren op overstekende voetgangers dan autoverkeer, worden de voetgangersoversteekplaatsen, gelegen tussen de Johan de Witstraat en de Tuinbouwstraat en ter hoogte van de Akkerstraat, voorzien van verkeerslichten.

Parkeren, laden en lossen

De strook tussen de rijbaan en het fietspad wordt breder dan in de huidige situatie. Hierdoor wordt parkeren en in- en uitstappen gemakkelijker en veiliger. De hoeveelheid parkeerplaatsen in de Noorderstationsstraat blijft na de aanleg van de trambaan vrijwel gelijk. Door de aanleg van de trambaan met bovenleiding worden enkele panden voor hulpverleningsdiensten minder goed bereikbaar. Deze panden moeten via het fietspad en/of het trottoir te bereiken zijn voor hulpdiensten. In geval van bijvoorbeeld een brand kunnen brandweervoertuigen via het fietspad en het trottoir toch snel het pand bereiken. Dit betekent dat het trottoir en de fietspaden extra stevig gefundeerd moeten worden. Door deze extra stevige fundatie wordt het ook mogelijk om bij verhuizingen een verhuuswagen op het trottoir toe te staan. Hiervoor kunnen bewoners bij de gemeente een tijdelijke ontheffing aanvragen.

Bomen

Voor de aanleg van de tramlijn worden de bestaande (amber)bomen verwijderd. Bij de herinrichting van de Noorderstationsstraat zullen deze bomen zoveel mogelijk worden herplant. De twee platanen ter hoogte van de Tuinbouwstraat blijven staan.

Kop Korreweg

Huidige situatie

De kop van de Korreweg kent een bijzondere historische betekenis. Het maakte vroeger deel uit van de zeventiende-eeuwse vesting. Het verbindt het Noorderplantsoen, één van de groene kroonjuwelen van de stad, met CiBoGa, een gebied in ontwikkeling. Er is een merkwaardige samenkomst van wegen en oude stadslijnen: de Bedumerweg die van oorsprong het vervolg van het Boterdiep vormde (nu deels Rodeweg geheten), de Nieuwe Ebbingestraat en de Korreweg.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Tussen het Boterdiep en de Nieuwe Ebbingestraat ligt een stukje busbaan, dat in de volksmond ook wel het 'Kurkstraatje' wordt genoemd. Dit is tevens de grens van het beschermde stadsgezicht van de binnenstad. Het 'Kurkstraatje' is de historische begrenzing van de oude vesting.

De huidige verkeerssituatie op de kop van de Korreweg is erg complex. De autostructuur is hier in feite in een soort eenrichtingscircuit georganiseerd, waarbij net als op een rotonde alleen rechtsaf kan worden geslagen. Bussen kunnen echter gedeeltes in de tegengestelde richting van het autoverkeer rijden. En ook fietsers kunnen in bepaalde gedeeltes de weg in twee richtingen berijden. Door de complexe verkeerssituatie doen zich op de kruisingen veel ongevallen voor.

Nieuwe situatie

De historische noordelijke vestinggrens mag weer zichtbaar worden. Het 'Kurkstraatje' was de exacte grens van de oude vesting, het is een mooie plek om de vesting te accentueren.

De groene structuur van de vestingwallen is de aanleiding om een groene verbinding te leggen tussen het Noorderplantsoen en de Bloemsingel. Dit is ook een wens uit de groenstructuurvisie.

In de nieuwe situatie vallen de functionele en ruimtelijke structuur op de kop van de Korreweg beter met elkaar samen. Dit zal een positief effect hebben op de verkeersveiligheid. De trambaan gaat via het Boterdiep door het 'Kurkstraatje' richting de Noorderstationsstraat. Op het kruispunt Boterdiep – Bloemsingel wijzigt de voorrangssituatie; de vormgeving van het kruispunt wordt hierop aangepast. Het verkeer op het Boterdiep heeft voorrang ten opzichte van het verkeer op de Bloemsingel. Fietsers uit de richting van het CiBoGa-terrein kunnen in de nieuwe situatie de Bloemsingel in twee richtingen berijden. Hiermee wordt omrijden via een stukje Korreweg verleden tijd. Verkeer dat de trambaan wil oversteken wordt gewaarschuwd door middel van TWI's.

De tram rijdt op het Boterdiep op de rijbaan voor autoverkeer (straatspoor). In het gedeelte tussen de Bloemsingel en de Nieuwe Ebbingestraat ligt de trambaan gescheiden van de ruimte voor auto's en fietsers. De huidige busbaan zal verdwijnen. In de nieuwe situatie kan de bus gebruik maken van de trambaan. Parkeerplaatsen worden verplaatst naar de oostzijde van de weg. De trambaan, gelegen ten westen van de autorijbaan, kan incidenteel overgestoken worden door gebruikers van aanliggende panden. Ook zou deze ruimte incidenteel gebruikt kunnen worden door manoeuvrerende vrachtwagens die moeten laden en lossen bij de dichtbij gelegen supermarkt.

Ter hoogte van de Korreweg komt de trambaan vrij te liggen van het kruisend auto- en fietsverkeer op het kruispunt Boterdiep – Korreweg. Dit heeft een gunstig effect op de verkeersafwikkeling, en daarmee de rijtijd van trams. Omdat op dit kruispunt veel fietsers de trambaan kruisen, wordt het kruispunt vanuit veiligheidsoverwegingen voorzien van verkeerslichten.

Het 'Kurkstraatje' is in de nieuwe situatie alleen bestemd voor trams en voetgangers. Ter hoogte van de gevel is de ruimte voor voetgangers minimaal, maar voldoende om te kunnen staan als een tram passeert. De tram rijdt hier langzaam (maximaal 30 km per uur) en bovendien worden voetgangers door middel van TWI's gewaarschuwd voor naderende trams.

Vanaf de Nieuwe Ebbingestraat rijdt de tram weer gemengd met het autoverkeer (straatspoor). Het autoverkeer rijdt hier, net als in de huidige situatie, alleen in zuidelijke richting.

Op het kruispunt Noorderstationsstraat – Nieuwe Ebbingestraat – Bedumerweg wordt de voorrangssituatie aangepast aan de ruimtelijke structuur die voor een groot deel bepaald wordt door de tram. Het verkeer in de richting Noorderstationsstraat – Nieuwe Ebbingestraat en vice versa heeft voorrang op het verkeer uit de Bedumerweg. De Bedumerweg maakt onderdeel uit van een belangrijke aanrijroute voor autoverkeer richting de binnenstad. Om trams en autoverkeer vlot en veilig te laten rijden, worden op dit kruispunt verkeerslichten geplaatst.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Bovenleiding en openbare verlichting

Vooralsnog wordt gekozen voor asymmetrische bovenleidingmasten met een uitlegger, deze accentueren de omslag in het stedelijke profiel bij de kop van de Korreweg. Het 'Kurkstraatje' is hierbij het centrale punt. In het noordelijke deel wordt het uitzicht op het Noorderplantsoen benadrukt, in het zuidelijke deel het uitzicht op CiBoGa. De openbare verlichting wordt in beide delen geïntegreerd met de masten. Lage masten met een paaltoparmatuur verlichten het voet- en het fietspad.

Autoverkeer

De autostructuur blijft in de nieuwe situatie ongewijzigd ten opzichte van de huidige situatie. Voor de verkeersveiligheid en de doorstroming van auto's en trams wordt op bovengenoemde plekken de voorrangssituatie gewijzigd en worden verkeerslichten geplaatst. De parkeergarage aan het Boterdiep krijgt vanuit de richting Bedumerweg een duidelijke, logische parkeerwijziging.

Fietsers en voetgangers

In de Bloemsingel wordt een extra fietspad in westelijke richting gerealiseerd. Het fietspad in één richting wordt hier vervangen door een fietspad in twee richtingen. Het fietspad op het Boterdiep, tussen Bloemsingel en Korreweg, wordt vervangen door een fietsstrook. Voetgangers kunnen zich in alle richtingen verplaatsen. Bij oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers over de trambaan worden TWI's neergezet.

Parkeren, laden en lossen

De parkeerplaatsen in de berm tussen de huidige busbaan en rijbaan worden verwijderd. In de nieuwe situatie komen er parkeerplaatsen aan de oostzijde van de weg. In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt de bevoorrading van de supermarkt, in relatie tot het aanbrengen van bovenleiding en straatmeubilair en het planten van bomen, gedetailleerder aan de orde gebracht.

Bomen

De waardevolle iep in de Nieuwe Ebbingestraat, ter hoogte van het transformatorhuisje, blijft staan. De rij lindes in het gedeelte tussen de Bloemsingel en de Korreweg zullen voor de aanleg van de trambaan verdwijnen. In de nieuwe situatie worden hier ook weer lindes terug geplant. Door de reconstructie van het kruispunt Noorderstationsstraat – Bedumerweg ontstaat ruimte om een nieuwe boom te planten.

Openbaar vervoernetwerk

In plaats van bussen rijden in de toekomst trams over de Grote Markt. Dit betekent dat een aantal bussen van en naar onder andere de Korrewegwijk een andere route zullen rijden tussen de kop van de Korreweg en het Hoofdstation. De exacte route, de locatie van bushaltes en overstappunten, worden in een later stadium verder uitgewerkt.

Boterdiep

Huidige situatie

Momenteel is de fysieke kwaliteit van het Ebbingekwartier, met name het Boterdiep, erg laag. Er is sprake van veel leegstand. Hier komt verandering in door de komst van het CiBoGa-terrein aan de oostzijde van het kwartier. Er wordt een variëteit aan woningbouw en voorzieningen ontwikkeld, met daaronder een parkeergarage met 1300 parkeerplaatsen. Het Ebbingekwartier is een gebied in ontwikkeling. Het doel is de realisatie van een geconcentreerd stedelijk gebied met veel voorzieningen, met de verschillende aanwezige actoren, kunstopleidingen, wetenschap en cultuur: de creatieve stad.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Het Boterdiep, gelegen tussen de Bloemsingel aan de noordkant en de Turfsingel aan de zuidkant, is een gebiedsontsluitingsweg met gescheiden rijbanen. Op diverse plaatsen in de middenberm en langs de rijbaan kan worden geparkeerd. De bomen in de verharde middenberm zijn van slechte kwaliteit. Er zijn geen fietsvoorzieningen aanwezig. Bij de Korenstraat en de Brouwerstraat zijn voetgangersoversteekplaatsen. Hoewel het Boterdiep in twee richtingen door auto's kan worden bereiden, rijden vooral de auto's die de binnenstad uit gaan over het Boterdiep. Auto's die de binnenstad in gaan rijden veelal door de Nieuwe Ebbingestraat.

Nieuwe situatie

Het Ebbingekwartier is een gebied in ontwikkeling, de aanleg van de tram kan een extra impuls aan die ontwikkeling geven. De tram verbindt dit kwartier met het noorden van de stad en het centrum. Daarnaast is het belangrijk dat het creatieve kwartier herkenbaar wordt vanuit de tram.



Afb. 17 Visualisatie van de mogelijke nieuwe situatie van het Boterdiep

Het Boterdiep krijgt gescheiden rijbanen, bedoeld voor zowel autoverkeer als tramverkeer (straatspoor). De rijbanen met een aanliggende fietsstrook worden van elkaar gescheiden door een brede middenberm. De brede middenberm geeft een knipoog naar de vroegere vaarroute, die als belangrijke toegangsroute voor de binnenstad fungeerde. In de middenberm komt, nabij het kruispunt met de Bloemsingel, een tramhalte. De middenstrook kan verder worden gebruikt voor uiteenlopende (tijdelijke) activiteiten die passen bij de sfeer van het gebied: uitdagend en innovatief. De middenberm vervult daarnaast een belangrijke rol voor de bomen, die al vanaf de Bedumerweg langs de weg staan. De bomenrij vormt een verbeelding van de belangrijke verbindingroute: de entree van de stad.

Bovenleiding en openbare verlichting

De creatieve uitstraling van het Ebbingekwartier wordt benadrukt door de plaatsing van bomen en asymmetrische bovenleidingmasten, die samen een afwisselend beeld opleveren. De asymmetrische bovenleidingmasten worden met de bomen op de middenstrook geplaatst. De onderlinge afstand tussen de masten aan beide zijden van de middenstrook verspringt. De trottoirs aan de gevels blijven vrij van masten.

Autoverkeer

Het Boterdiep is een belangrijke autoroute voor het verkeer dat de stad uit wil. De parkeergarage aan het Boterdiep zal in de toekomst steeds meer verkeer aantrekken. Deze parkeergarage heeft een in-/uitgang in het noordelijke gedeelte van het Boterdiep. In de toekomst krijgt de parkeergarage een tweede in-/uitgang bij de Vrydemaweg en mogelijk nog een derde in het zuidelijke gedeelte van het Boterdiep.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Door de situering van de tramhalte, direct na het kruispunt met de Bloemsingel, kunnen trams deze altijd zonder verstoring door autoverkeer bereiken. Wanneer een tram stopt, wordt het autoverkeer kort opgehouden. Trams en auto's worden niet gehinderd door parkeer manoeuvres, omdat in het Boterdiep geen parkeerplaatsen op straat komen.

Autoverkeer uit noordelijke richting met de bestemming parkeergarage, kan via de brede middenberm de weg oversteken richting de parkeergarage. De kans op blokkering van de tram wordt door de brede middenberm en de ruime parkeerbuffer voor de slagboom aanzienlijk beperkt. Autoverkeer uit de zijstraten kan in de nieuwe situatie alleen nog maar rechtsaf slaan, wat een gunstig effect heeft op de verkeersveiligheid en de afwikkeling van verkeer in het Boterdiep.

Fietsers en voetgangers

Door de ontwikkeling van het CiBoGa-terrein ontstaan veel nieuwe dwarsverbindingen voor fietsers en voetgangers. Deze kunnen in de nieuwe situatie gemakkelijk en veilig oversteken. Er kan in etappes, via de middenberm, worden overgestoken. Fietsers krijgen een eigen fietsstrook naast de rijstrook voor auto's en trams. Bij de drukke oversteekplaatsen, zoals bij de Korenstraat en Wipstraat, worden aanvullende, attentieverhogende maatregelen genomen om fietsers en voetgangers veilig te laten kruisen met auto's en trams.

Haltes

Het Boterdiep krijgt één tramhalte, in het noordelijke gedeelte van het Boterdiep, tussen de Brouwerstraat en de Noorderbinnensingel, ter hoogte van Het Paleis. Als gevolg van de keuze voor de Koppelingsvariant komt de tweede halte aan het begin van het Boterdiep, die was opgenomen in het VO voor Lijn 1, te vervallen. De halte wordt in de brede middenberm aangelegd, waardoor ruime, comfortabele, sociaal veilige haltes ontstaan.

Parkeren, laden en lossen

De parkeerplaatsen in de huidige middenberm verdwijnen. Bewoners, bezoekers en werknemers kunnen hun auto parkeren in de parkeergarage aan het Boterdiep. Op het brede trottoir worden plekken aangegeven waar laden en lossen is toegestaan. De exacte locatie van deze laad- en losplaatsen wordt in overleg met de belanghebbenden bepaald.

Bomen

Er komt een duidelijke bomenstructuur in het Boterdiep. Bij de aanleg van de tramlijn worden de bestaande kastanjes weggehaald. In de nieuwe situatie worden bomen, waaronder lindes, geplant in de middenberm. Bestaande lindes die geen plek meer kunnen krijgen nabij hun huidige groeiplaats, kunnen hier ook een nieuwe plek krijgen. De bomen worden in een onregelmatig patroon, alsof ze gestrooid zijn, geplant. De lindes worden gesnoeid tot bijzondere boomvormen.

3.4.4 Binnenstad



Afb. 18 Uitsnede Binnenstad

Kattenhage, St. Walburgstraat en Kreupelstraat

Huidige situatie

Deze straten worden gekenmerkt door veel ruimtelijke verschillen en zijn nog niet ingericht volgens de principes van de nota 'Ruimte voor Ruimte'. Er zijn enkele bijzondere elementen aanwezig, zoals de Prinsentuin tegenover een oud gasthuis met leilindes, maar ook bebouwing uit de jaren '60 en '90. De breedte van de straten varieert sterk. Het trekt nu weinig lopend publiek en functioneert als noordoostelijke toegang van en naar de binnenstad.

Nieuwe situatie

Deze serie straten krijgt met de aanleg van de tram een kans om een aantrekkelijkere route te worden van en naar de binnenstad. Hierbij speelt de inrichting van de straat een grote rol. De herinrichting gebeurt volgens de principes van de nota 'Ruimte voor Ruimte'.

De breedte van de straten varieert sterk. Zoals in de rest van de binnenstad wordt ook in deze straten de trambaan aangelegd als straatspoor. De rijbaan bestaat uit een ruimte die wordt gedeeld door de tram (in twee richtingen), de auto (in noordelijke richting) en de fiets (in twee richtingen). Het trottoir ligt aan weerszijden van de rijbaan en wordt met een stoeprand van de weg gescheiden. De bovenleiding wordt in deze straten verbonden aan de gevels van de gebouwen.

Bovenleiding en openbare verlichting

In de binnenstad gelden de principes van de nota 'Ruimte voor Ruimte', hierbij wordt de openbare verlichting aan kabels tussen de gevels gehangen.

Wat betreft het ophangen van de bovenleiding en de openbare verlichting is dit uitgangspunt ook nu, indien mogelijk, leidend.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Bij het Kattenhage is hangende openbare verlichting en bovenleiding vanwege de geringe hoogte van de omringende bebouwing niet mogelijk. Vooralsnog wordt ervan uit gegaan dat hier, in lijn met de opnieuw te planten leilindes, asymmetrische bovenleidingmasten met een uitlegger worden geplaatst. De openbare verlichting wordt in principe geïntegreerd met de masten. In de Kreupelstraat worden de bovenleidingen en openbare verlichting wel aan kabels tussen de gevels gehangen.

Autoverkeer

Net als in de huidige situatie is autoverkeer alleen in noordelijke richting toegestaan.

Fietsers en voetgangers

De ruimte tussen tramrails en trottoirband is minimaal 1,50 meter, voldoende om veilig (achter elkaar) te fietsen. Fietsers in de richting van de Grote Markt moeten ter hoogte van het Kwinkensplein afbuigen richting de Oude Ebbingestraat vanwege de tramhalte bij de Martinitoren. De functie van de Kreupelstraat verandert en daarom kan de zebra worden verwijderd. Omdat hier sprake is van een schoolroute blijft specifieke aandacht vereist.

Parkeren, laden en lossen

De huidige parkeerplaatsen aan de oostzijde van de St. Walburgstraat, ter hoogte van de Jacobijnerstraat, blijven behouden.

Bomen

De bestaande rij leilindes en de solitaire linde en twee platanen kunnen in het huidige ontwerp blijven staan, verplanten is niet nodig. Er worden verder geen nieuwe bomen toegevoegd.

Kwinkensplein tot Grote Markt

Huidige situatie

Het Kwinkensplein verbindt de Oude Ebbingestraat met de Kreupelstraat. Vanaf het Kwinkensplein kunnen auto's in noordelijke richting de Kreupelstraat inrijden. Bussen rijden vanaf de Oude Ebbingestraat over het Kwinkensplein en slaan dan af in zuidelijke richting naar de Grote Markt. Het Kwinkensplein heeft aan de noordzijde parkeervoorzieningen voor winkelend publiek. De Kreupelstraat vanaf het Kwinkensplein tot aan de Grote Markt wordt op dit moment gebruikt als halteplaats voor bussen uit beide richtingen met de bestemming Grote Markt.

Nieuwe situatie

De Kreupelstraat zal grotendeels opnieuw worden ingericht. Tussen het Kwinkensplein en de Grote Markt wordt op de Kreupelstraat een tramhalte aangelegd (halte Grote Markt). Dit zal één van de drukste haltes van het tracé worden.

Bovenleiding en openbare verlichting

Bij de halte Martinitoren worden de bovenleidingmasten en openbare verlichting waarschijnlijk gecombineerd. De bovenleiding hangt hierbij in principe aan kabels tussen de gevel en de mast.

Autoverkeer

Het Kwinkensplein is geen doorgaande route of ontsluitingsweg. Alleen bestemmingsverkeer maakt gebruik van het Kwinkensplein. Vanaf het plein kan alleen worden afgeslagen richting het noorden. Deze situatie wordt gehandhaafd.

Fietsers en voetgangers

Zoveel mogelijk zal worden voorkomen dat fietsers gebruik gaan maken van de Kreupelstraat tussen de Grote Markt en het Kwinkensplein. Fietsers worden aangemoedigd om gebruik te maken van de hoofdfietsroute: Oude Ebbingestraat - Grote Markt - Gelkingestraat. Het blijft wel mogelijk om vanaf het Kwinkensplein de Kreupelstraat in te slaan in noordelijke richting (en vice versa). Voor voetgangers verandert de situatie niet of nauwelijks.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Parkeren, laden en lossen

Op dit deel van het tracé is parkeren, laden en lossen niet mogelijk.

Bomen

De drie platanen in de Kreupelstraat blijven staan. Voor de bomen op het Kwinkenplein heeft de aanleg van de tramlijn geen consequenties.

Grote Markt

Huidige situatie

De ruimtelijke en functionele opzet van de Grote Markt is als volgt: een ruim opgezet middendeel als marktplein met aan weerszijden een brede rode klinkerstrook, die doorloopt tot naast het stadhuis. Het middendeel is herkenbaar als historisch centraal deel, met een rasterpatroon van granietkeien met de ster als middelpunt. De rode strook is onderdeel van het marktplein. Aan de noord-, oost- en zuidzijde wordt het marktplein begrensd door de rijbanen voor ontsluiting- en fietsverkeer. De randen van het plein en de wegen zijn uitgevoerd in gele klinkers.

Het huidige openbaar vervoer gaat voornamelijk in noord-zuidrichting, met een aftakking via de Gelkingestraat. Voor het fietsverkeer zijn twee hoofdbewegingen: in noord-zuid- en in oost-westrichting over de Grote Markt.

Nieuwe situatie

De binnenstad kenmerkt zich door de beperkte ruimte. De tramlijn vraagt om een deel van die ruimte. Daarbij komt dat veel voetgangers en fietsers door de straten van de binnenstad gaan. Zij kunnen de trambaan in de binnenstad op alle mogelijke punten, op elk moment, oversteken. Dit vraagt om aangepaste snelheden en een zo overzichtelijk mogelijke omgeving. Dan blijft de binnenstad veilig. De tram gaat zodoende onder andere met aanpaste snelheid over de Grote Markt.

Door de aanleg van de tramlijn zal de Grote Markt ingrijpend veranderen; de bussen verdwijnen van de markt, waardoor de asfaltweg vervangen kan worden door steentjes. Hierdoor ontstaat een meer integraal beeld van de markt. De tram kruist de markt aan de oostzijde op straatniveau via een dubbelspoor. De ruimtelijke opzet, zoals besproken bij de beschrijving van de huidige situatie, blijft voorlopig grotendeels behouden. In het Voorlopig Ontwerp is vooralsnog uitgegaan van de huidige fietsroute. Nadere uitwerking van het inrichtingsplan Grote Markt volgt na de ontwikkeling van een visie voor de herinrichting van de Grote Markt.

Bovenleiding en openbare verlichting

Voor de Grote Markt wordt gedacht aan de mogelijkheid de huidige verlichtingsmasten geschikt te maken voor een combinatie met de bovenleiding. De bovenleiding wordt zo mogelijk aan kabels tussen deze nieuwe masten en de nieuwe Oostwand gehangen. Door de grote onderlinge afstand tussen de masten op de Grote Markt is er een extra draagkabel nodig om de bovenleiding te kunnen ophangen.

Fietsers en voetgangers

Er is sprake van grote stromen fietsers en voetgangers die op willekeurige momenten en plaatsen de trambaan oversteken. De tram zal daarom met aangepaste snelheid over de Grote Markt rijden. Over het marktplein lopen twee hoofd fietsroutes. De route in de oost-westrichting kruist de trambaan. Het is in de huidige situatie niet toegestaan om vanaf de Grote Markt de Oosterstraat in te fietsen. Dit blijft zo.

Parkeren, laden en lossen

Het laad- en losverkeer kan gebruik maken van het fietspad, de trambaan en het trottoir.

Bomen

Voor de aanleg van tramlijn op de Grote Markt worden geen bomen gekapt.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Openbaar vervoernetwerk

Wanneer het project Regiotram wordt opgeleverd en de trams gaan rijden, verdwijnen de buslijnen van de Grote Markt.

Oosterstraat en Gelkingestraat

Huidige situatie

De Oosterstraat is één van de verbindingsaders naar de Grote Markt en verbindt deze met het Gedempte Zuiderdiep. De straat ligt in het kernwinkelcentrum van de binnenstad en is één van de hoofdwinkelstraten. De Oosterstraat is ingericht volgens de principes van de nota 'Ruimte voor Ruimte'. In de huidige situatie heeft de Oosterstraat een geasfalteerde rijbaan, die door bussen en laad- en losverkeer in noordelijke richting gebruikt kan worden. De rijbaan wordt ook gebruikt door fietsers in noordelijke richting. De trottoirs zijn met een lage stoeprand gescheiden van de rijbaan. Laden en lossen in de Oosterstraat vindt plaats op het trottoir gedurende venstertijden.

De Gelkingestraat verbindt, net als de Oosterstraat, de Grote Markt met het Gedempte Zuiderdiep. De gevellijn verspringt, waardoor de breedte van de straat sterk varieert. De straat heeft vooral een verbindende functie en geldt in de huidige situatie niet als hoofdwinkelstraat. Veel winkels van de Herestraat worden nu aan de achterzijde bevoorrad, dus vanaf de Gelkingestraat. Net als de Oosterstraat heeft de Gelkingestraat een geasfalteerde rijbaan met een laag trottoir aan weerszijden. Bussen en laad- en losverkeer rijden in de Gelkingestraat in zuidelijke richting. De Gelkingestraat wordt ook gebruikt door fietsers in zuidelijke richting. Laden en lossen gebeurt op het trottoir gedurende venstertijden.

Nieuwe situatie

Een groot deel van de trambaan in de Oosterstraat wordt als strengelspoor aangelegd. De tramrails strengelt zich in de bocht van de Grote Markt naar de Oosterstraat. Bij de kruising met de Carolieweg splitsen de rails zich weer naar dubbelspoor.

De trambaan krijgt een (lage)stoeprand, waarbij een gering en eenvoudig overrijdbaar hoogteverschil het onderscheid aangeeft tussen rijbaan en trottoir. Dit betekent dat het asfalt vervangen wordt door steentjes. Dit versterkt het karakter van voetgangersgebied. Laad- en losverkeer kan aan weerszijden van de trambaan parkeren. De straat wordt vanwege veiligheidsoverwegingen afgesloten voor fietsverkeer. Fietsers kunnen door de Gelkingestraat rijden. Hier verdwijnt het asfalt; ervoor in de plaats komt een fietspad met klinkerbestrating. De huidige rijbaan wordt iets verbreed.



Afb. 19 Visualisatie van de mogelijke nieuwe situatie van de Oosterstraat

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Bovenleiding en openbare verlichting

In de Oosterstraat worden de openbare verlichting en de bovenleiding gecombineerd en aan kabels tussen de gevels gehangen. In de Gelkingestraat geldt dit voor de openbare verlichting. Er wordt naar gestreefd bij de bevestiging van de draagkabels beschermde monumenten zoveel mogelijk te ontzien.

Autoverkeer

Net als in de huidige situatie is autoverkeer niet toegestaan in de Oosterstraat en de Gelkingestraat, met uitzondering van laad- en losverkeer tijdens venstertijden en voor vergunninghouders.

Fietsers en voetgangers

Voor de veiligheid van zowel voetgangers als fietsers wordt fietsverkeer uit de Oosterstraat geweerd. Ook wordt in verband met de veiligheid, langs de trambaan, het hoogteverschil tussen rijbaan en trottoir in de vorm van een lage stoeprand behouden. De Gelkingestraat wordt een gecombineerde fiets- en wandelstraat. Fietsers in noord-zuidrichting kunnen vanuit de Oude Ebbingestraat de Grote Markt oversteken en door de Gelkingestraat richting het Gedempte Zuiderdiep fietsen. En andersom, want de Gelkingestraat wordt een tweerichtingsroute voor fietsers. Omdat er straks geen bussen meer in de Gelkingestraat rijden, kan de straat worden ingericht als een veilige wandel- en fietsroute. Nader onderzoek moet uitwijzen of het gewenst is om het hoogteverschil tussen de rijbaan en het trottoir te verlagen, vergelijkbaar met de constructie op dit moment in de Folkingestraat. Het fietspad kan gedurende venstertijden ook gebruikt worden door laad- en losverkeer dat in de Gelkingestraat moet zijn.

Parkeren, laden en lossen

Laden en lossen kan in de Oosterstraat en de Gelkingestraat tijdens venstertijden op het trottoir. In de Oosterstraat kan het laad- en losverkeer in zuidelijke richting meerijden op de trambaan. Dit vanwege signalering/zicht op het strengelspoor. In de Gelkingestraat wordt de rijbaan gebruikt voor fietsverkeer in twee richtingen en voor laad- en losverkeer tijdens venstertijden.

Bomen

De waardevolle linde in de Oosterstraat kan blijven staan. Bekeken wordt nog of de platanen aan de noordkant van de Oosterstraat kunnen blijven staan. Als dit niet mogelijk is, dan wordt onderzocht of verplanten mogelijk is. In dat geval wordt gekeken naar een plek dicht bij de huidige standplaats van de bomen. De gesnoeide veldesdoorns worden verplant. Nagegaan wordt of deze een plek kunnen krijgen op het Boterdiep.

Openbaar vervoernetwerk

De bussen verdwijnen in dit deel van de binnenstad. Met de komst van de tram is dit de enige vorm van openbaar vervoer in de Oosterstraat.

Gedempte Zuiderdiep

Huidige situatie

Het Gedempte Zuiderdiep maakt onderdeel uit van de diepenring rond de binnenstad. De huidige asfaltbaan vormt als het ware het gedempte diep, waarbij de ventwegen en de trottoirs de kades vormen. Een rij lindes markeert beide zijdes van de asfaltweg. De lindes zijn door slechte ondergrondse groeiruimte veelal van slechte kwaliteit. Deze structuur is een eenheid vanaf het Kattenhage tot Minerva.

Op de kruispunten staan grote, vaak waardevolle iepen of platanen.

Het Gedempte Zuiderdiep bestaat uit een brede asfaltbaan, vooral bedoeld voor bussen. Ook taxi's en laad- en losverkeer maken van deze rijbaan gebruik. Aan weerszijden van de rijbaan liggen parallelwegen. Deze worden vooral gebruikt door fietsers. Op bepaalde gedeelten mag ook het autoverkeer van deze parallelwegen gebruik maken om de parkeergarages te bereiken en zijstraten met eenrichtingsverkeer in en uit te kunnen rijden.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Op het Gedempte Zuiderdiep liggen vooral aan de zuidkant enkele parkeerplaatsen. Op het trottoir kan gedurende venstertijden geladen en gelost worden. Het trottoir aan de noordzijde is breder dan dat aan de zuidzijde en wordt in de zomermaanden veelal gebruikt voor terrassen.

Nieuwe situatie

De eenheid in het ruimtelijke beeld van het Gedempte Zuiderdiep van Gedempte Kattendiep tot Minerva moet zo veel mogelijk in stand gehouden worden. Daarmee wordt bedoeld dat de asfaltbaan samen met de rij lindes een continue lijn blijven vormen.

Vanwege de aanleg van de tramlijn verdwijnen de bussen uit de binnenstad. De tram vervangt de bussen op de Grote Markt en in de verbindingsstraten zoals de Oosterstraat, Gelkingestraat, Oude Ebbingestraat en Kreupelstraat. Om te voorkomen dat alle reizigers op het Hoofdstation moeten overstappen van tram op bus en vice versa, is in het ontwerp een bushalte opgenomen aan de rand van de binnenstad: op het Gedempte Zuiderdiep. De bushalte wordt geplaatst tussen de drukke winkelstraten Herestraat en Oosterstraat. In de nieuwe situatie rijden veel buslijnen langs het Gedempte Zuiderdiep. Veel bussen zullen tussen het Hoofdstation en het Gedempte Zuiderdiep dezelfde route volgen als de tram. Daarom wordt een gecombineerde tram-/busbaan aangelegd vanaf de Herebrug tot en met het Gedempte Zuiderdiep. De tramhalte op het Gedempte Zuiderdiep komt tussen de Gelkingestraat en de Oosterstraat te liggen. De bushaltes worden tussen de Herestraat en de Gelkingestraat gerealiseerd. Om spoortechnische redenen komt de tram-/busbaan asymmetrisch in het wegprofiel te liggen. Dat wil zeggen: niet in het midden van de weg. Om voldoende ruimte voor voetgangers en de terrassen aan de noordzijde over te houden, wordt het fietspad aan de noordkant opgeheven. Aan de zuidkant van het Gedempte Zuiderdiep wordt de parallelweg geschikt gemaakt voor fietsverkeer in twee richtingen.

Bovenleiding en openbare verlichting

De bovenleidingmasten worden zo mogelijk in de bomenrij aan weerszijden van het tracé geplaatst. De openbare verlichting wordt geïntegreerd met deze masten. Lage masten met een paaltoparmatuur verlichten het voetgangersgebied aan de noordzijde en het fietspad aan de zuidzijde.

Autoverkeer

In de nieuwe situatie is laad- en losverkeer alleen toegestaan tijdens venstertijden op de parallelweg van de tram-/busbaan aan de zuidzijde van het Gedempte Zuiderdiep.

Fietsers en voetgangers

Het fietspad aan de noordzijde van het Gedempte Zuiderdiep wordt opgeheven. Aan de zuidzijde komt een parallelweg, geschikt voor autobestemmingsverkeer in één richting en fietsverkeer in twee richtingen. Voetgangers hebben door het opheffen van het fietspad aan de noordzijde meer ruimte. Op het Gedempte Zuiderdiep wordt het in de nieuwe situatie drukker. Veel OV-reizigers hebben hun bestemming in de nabijgelegen winkelstraten. De tram-/busbaan zal daarom ook door veel voetgangers worden overgestoken. Om het openbaar vervoer niet te belemmeren en tegelijkertijd voetgangers en fietsers veilig over te kunnen laten steken, worden drie belangrijke oversteekplaatsen aangelegd en worden deze voorzien van verkeerslichten.

Het kruispunt Herestraat – Gedempte Zuiderdiep wordt zo ingericht dat voetgangers bij groen licht gelijktijdig in alle richtingen het kruispunt kunnen oversteken.

Het kruispunt tussen de gecombineerde tram-/busbaan en de drukke fietsroute door de Gelkingestraat en de Ypenmolendrift krijgt een verkeersregelininstallatie, waarbij langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) en het openbaar vervoer om de beurt groen licht krijgen.

De voetgangersoversteekplaats ter hoogte van het kruispunt met de Oosterstraat wordt eveneens beveiligd met verkeerslichten.

Openbaar vervoernetwerk

Aan het Gedempte Zuiderdiep stoppen de bussen buiten de tram-/busbaan in een bushaven. De kans op vertraging voor achteropkomende trams wordt hiermee verkleind.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

De bushaven aan de zuidzijde heeft ruimte voor drie normale bussen (12 meter) of twee gelede bussen (18 meter). Bussen vanuit de richting Damsterdiep stoppen in een bushaven aan de noordzijde. Deze bushaven heeft plek voor twee normale bussen of één gelede bus. De bushavens zullen vooral gebruikt worden als uitstaphalte. De tramhalte fungeert als instaphalte voor reizigers richting het Hoofdstation.

Doordat het fietspad aan de noordzijde van het Gedempte Zuiderdiep verdwijnt, loopt het perron direct door in het trottoir. De perrons aan de zuidzijde, gelegen tussen de tram-/busbaan en de parallelweg, variëren in breedte. Zowel de bus- als de tramperrons zijn groot genoeg om reizigers een comfortabele plek te geven wanneer zij van het openbaar vervoer gebruik maken. De ligging van de bus- en tramhalte in het verlengde van elkaar moet het overstappen vergemakkelijken.

Parkeren, laden en lossen

De parallelweg aan de zuidzijde moet worden verbreed. Dit zal ten koste gaan van de parkeerplaatsen ter hoogte van het Martinihotel. Het laad- en losverkeer kan net als in de huidige situatie gebruik maken van de gecombineerde tram-/busbaan om de bestemming te bereiken. Het laden en lossen moet plaatsvinden op de trottoirs. Laad- en losverkeer in de Tweede Drift vanaf het Gedempte Zuiderdiep kan op dezelfde manier op de plaats van bestemming komen als in de huidige situatie.

Bomen

Vanwege de uitvoerige reconstructie van dit deel van het Gedempte Zuiderdiep moeten veel bomen gekapt worden. In de nieuwe situatie worden nieuwe bomen geplant als flankering van de hoofdrijbaan, waardoor de beeldbepalende groenstructuur (van Kattenhage tot Minerva) wordt hersteld. De waardevolle bomen aan de noordzijde, ter hoogte van de Herestraat en Gelkingestraat, kunnen worden gespaard.

Herestraat, Hereplein en omgeving

Huidige situatie

Het Gedempte Zuiderdiep knipt de Herestraat in twee stukken: aan de zuidkant ligt de drukke verkeerstraat met bussen, auto's, fietsen en voetgangers en aan de noordkant ligt het voetgangersgebied. Het noordelijke deel van de Herestraat is de belangrijkste winkelstraat van de stad. De straat loopt van de zuidkant van de Grote Markt naar de diepenring. Tot in de jaren '60 van de vorige eeuw reden er trolley's door de Herestraat. Vrij snel na het verdwijnen van de trolley's werd dit deel van de Herestraat het eerste voetgangersgebied van Groningen.

Het Hereplein is een prachtige entree van de binnenstad. Het ronde plein en de groene singels geven de binnenstad een bijzondere allure. Kenmerkend zijn de monumentale bomen op het plein en de prachtige villa's langs het Hereplein en aan de Heresingel. De gemetselde banken op het Hereplein zijn monumentaal. Het Tschumipaviljoen staat op het Hereplein en wordt gebruikt voor media-, kunst- en cultuuruitingen. Bussen rijden over het centrum van het plein, auto's en fietsers gebruiken het plein als een rotonde.

De Kleine Raamstraat, de Coehoorsingel, de Herebinnensingel, de Tweede Drift en de Ypenmolendrift zijn kleinere straten tussen het Gedempte Zuiderdiep en de Heresingel. De straatjes zijn voor bestemmingsverkeer in de wijk.

Nieuwe situatie

Het tramspoor ligt asymmetrisch in de straat in verband met de boogstralen van de tram en het aanleggen van een laad- en losmogelijkheid op het trottoir.

In de nieuwe situatie maken zowel bussen als trams gebruik van de Herestraat en het Hereplein. Het profiel van dit deel van het tracé verandert relatief weinig. De trambaan wordt uitgevoerd als straatspoor door de Herestraat en over het Hereplein; er is hier wel een verbreding van het wegprofiel nodig. Het trottoir wordt aan één zijde versmald. Als gevolg van de beperkte ruimte is er mede om veiligheidsredenen voor gekozen fietsers in noord-zuidrichting uit de Herestraat te weren.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Bovenleiding en openbare verlichting

In de Herestraat worden de openbare verlichting en de bovenleiding gecombineerd en aan kabels tussen de gevels gehangen. In de omliggende straten geldt dit voor de openbare verlichting. Er wordt naar gestreefd bij de bevestiging van de draagkabels beschermde monumenten zoveel mogelijk te ontzien. Op het Hereplein wordt het parkachtige, open karakter benadrukt door de plaatsing van de bovenleidingmasten in een breed profiel. De bestaande verlichting wordt hier behouden. In de Herestraat, tussen de Coehoorsingel en het Hereplein en tussen het Hereplein en de Herebrug, worden de bovenleidingmasten aan weerszijden van de weg geplaatst. De bovenleiding en de openbare verlichting worden aan kabels tussen de masten gehangen.

Autoverkeer

Door het afsluiten van de Herebrug voor autoverkeer gaat er alleen autoverkeer in de oost-westrichting over het Hereplein. De kleine verbindende straten blijven bereikbaar voor bestemmingsverkeer afkomstig van de Heresingel. De Herestraat is tussen de Prinsenstraat en het Gedempte Zuiderdiep, net als in de huidige situatie, niet toegankelijk voor auto's.

Fietsers en voetgangers

Fietsen is in de nieuwe situatie in de Herestraat niet meer mogelijk tussen de Herebinnensingel en het Gedempte Zuiderdiep. Hiervoor is gekozen om onveilige verkeerssituaties met tram, bus, auto en fiets te vermijden. Fietsers in noord-zuidrichting worden via de Herebinnensingel en de Tweede Drift, dan wel de Kleine Raamstraat, geleid. Via het tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde van het Gedempte Zuiderdiep kan het fietsverkeer zijn weg vervolgen door de Gelkingestraat of de Pelsterstraat. De oversteekplaats ter hoogte van de Tweede Drift richting de Gelkingestraat wordt beveiligd met een verkeersregelininstallatie.

Openbaar vervoernetwerk

De Herestraat en het Hereplein worden gebruikt door zowel bussen als trams. De huidige bushalte op het plein wordt opgeheven.

Parkeren, laden en lossen

In de toekomstige situatie mag er alleen nog op het trottoir worden geladen en gelost.

Bomen

In de Herestraat worden bomen verplant om ruimte te bieden voor het verbrede wegprofiel. Een aantal wordt richting de gevels geplant. De resterende bomen worden verplant naar het Hereplein, waar momenteel een aantal lindes ontbreekt.

Herebrug/kruispunt Stationsweg – Hereweg

Huidige situatie

De Herebrug is het begin van de Hereweg richting Haren. De brug is onderdeel van een reeks bruggen over het Verbindingskanaal en is een rijksmonument. Met alle bruggen is het Verbindingskanaal een duidelijke grens van de binnenstad. Het Verbindingskanaal wordt ook gebruikt als staande mastroute (een vaarverbinding voor boten met een staande mast), wat als gevolg heeft dat de brug in de zomer regelmatig open staat. De brug wordt gebruikt door autoverkeer richting de binnenstad. Fietsers hebben een eigen strook op de brug.

Op het kruispunt Stationsweg – Hereweg kruisen veel verschillende verkeersstromen elkaar. De verbinding Stationsweg – Zuiderpark maakt onderdeel uit van de parkeerroute. De Herebrug is voor fietsers en openbaar vervoer een belangrijke toegang naar de binnenstad. De verkeersafwikkeling op het kruispunt staat onder druk en zorgt voor doorstromingsproblemen op de Stationsweg en het Zuiderpark. Ook op het Hereplein staan vaak lange wachtrijen.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Nieuwe situatie

De brug kan als poort naar de binnenstad worden vormgegeven. Vooral omdat de brug zelf op een aantal onderdelen aangepast moet worden. De belangrijkste zichtbare wijziging zal de bovenleidingdraagconstructie bij het beweegbare deel zijn, de vormgeving gebeurt in een later stadium.

In het kader van de ontwikkeling van het stationsgebied en de aanlanding van de RegioTram op het bestaande spoor zal het kruispunt Stationsweg – Hereweg worden gereconstrueerd. De belangrijkste wijziging op dit kruispunt is dat de Herebrug wordt afgesloten voor autoverkeer. Door deze maatregel kunnen zowel autoverkeer als het openbaar vervoer in 2020 voldoende blijven doorstromen. Het kruispunt wordt voorzien van verkeerslichten.

Bovenleiding en openbare verlichting

Een nadere uitwerking van de brug met bovenleiding is noodzakelijk. Hierbij is de belangrijkste opdracht: onderzoek naar de noodzaak van het aanbrengen van een bovenleidingdraagconstructie. Als een bovenleidingdraagconstructie noodzakelijk is moet gekeken worden naar de wijze waarop de brug als Rijksmonument op een goede manier voorzien kan worden van deze constructie.

Autoverkeer

Het afsluiten van de Herebrug voor autoverkeer heeft tot gevolg dat het verkeer uit de richting van het Hoofdstation richting de binnenstad en vice versa een alternatieve route moet kiezen via de Emmabrug (Emmaplein) of de Oosterbrug (Oosterstraat).

Fietsers en voetgangers

Door de reconstructie van de Stationsweg en het Stationsgebied wordt het fietspad aan de zuidzijde van de Stationsweg opgeheven. Aan de noordzijde komt hier een tweerichtingsfietspad voor terug.

Openbaar vervoernetwerk

Zowel bussen als trams maken gebruik van de Herebrug.

3.4.5 Stationsgebied

Huidige situatie

Het Hoofdstation geeft de stad aansluiting op het landelijk hoofdspoorwegennet en verbindingen met de regio. Dit imposante gebouw, een beschermd rijksmonument, bepaalt de omgeving. In de jaren '80 van de vorige eeuw veranderde het uiterlijk aanzien van het stationsgebied door de bouw van kantoren aan weerszijden van het station, de KPN-borg en het Hunzehuys (UWV-gebouw). Van iets latere datum zijn de kantoorgebouwen nabij de hoek Stationsweg-Hereweg (Heereborg, bankgebouw). Voor het Hunzehuys ontstond een busplein. Aan de achterzijde is de mogelijkheid voor busdiensten en de gebruikers van de kantoren om te parkeren. De bussen bereiken en verlaten de busparkeerplaats via onderdoorgangen in het Hunzehuys. Een toevoeging van de laatste jaren is het zogenaamde Stadsbalkon, een ondergrondse fietsstalling voor het Hoofdstation. Langs het Herewegviaduct staan enkele villa's en zakenpanden daterend uit het eind van de 19^e eeuw, eerste helft vorige eeuw: de Glauvélocatie. Deze panden staan op de nominatie om te worden gesloopt. Het stationsgebied wordt doorkruist door een fietsroute in oost-westrichting. Deze loopt ter hoogte van Onderdoor met het spoor mee en bereikt via de meest westelijke onderdoorgang het Stationsvoorplein. Vandaar vertakt de fietsroute zich in een verbinding met het fietspad aan de noordzijde van de Stationsweg en een route die via het Stadsbalkon weer de weg langs het spoor oppakt via het professor H.C. Van Hallpad.

Toekomstperspectief Stationsgebied

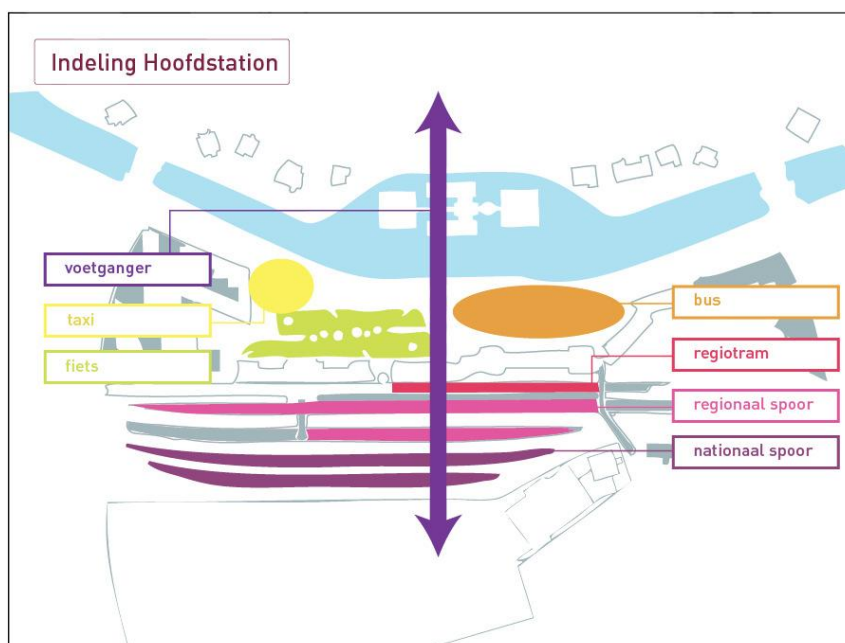
Het Stationsgebied gaat de komende decennia ingrijpend veranderen. In het kader van het Raamwerk Regionaal wordt het gebied rondom het Hoofdstation uitgebouwd tot een hoogwaardig OV-knooppunt, waar verschillende vervoersmodaliteiten (trein, tram, bus) op elkaar aansluiten. Hiernaast en in samenhang hiermee wordt de zuidkant van het Stationsgebied ontwikkeld.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Het Raamwerk Regiorail noemt de volgende ambities:

- aanleg tramlus voor tramlijnen 1 en 2;
- aan elkaar koppelen van regionale treinverbindingen op het Hoofdstation;
- meer treinen per uur, op bestaand spoor, richting Zwolle, Leeuwarden en Hoogeveen;
- nieuwe spoorlijn naar Veendam;
- nieuwe spoorlijn richting Heerenveen.

Als al deze ambities gerealiseerd zijn, worden ongeveer 70% meer reizigers op het Hoofdstation voor trein, tram en bus verwacht. Dit vraagt om aanpassingen van de bestaande infrastructuur en een andere indeling van het Hoofdstation. Onderstaand schema, afkomstig uit het Raamwerk Regiorail, kan hiervoor als uitgangspunt dienen.



Afb. 20 Schema toekomstige functionele indeling Hoofdstation

Dit schema laat zien dat realisatie van de verschillende ambities in nauwe samenhang moet. Deze ambities vragen om forse aanpassing van het spoorwegemplacement. Om alle perrons goed bereikbaar te houden is een nieuwe looproute over of onder de sporen van belang. Bovendien vraagt de beoogde gebiedsontwikkeling om ontsluitingsmaatregelen.

Ook de voorkant van het station verdient aandacht; bussen en autoverkeer zitten elkaar hier in de weg. Het busstation voldoet niet aan de wettelijke eisen en de stallingmogelijkheden voor fietsers zijn onvoldoende.

De Stuurgroep Stationsgebied (gemeente Groningen, provincie Groningen, NS-Poort, ProRail, projectbureau RegioTram) laat een toekomstvisie voor het hele Stationsgebied maken om greep te krijgen op de toekomstige ontwikkelingen. Allereerst is een visie ontwikkeld op de verkeersinfrastructuur en vervolgens worden een stedenbouwkundige en een ruimtelijk-functionele visie ontwikkeld. Vanuit deze visies komt er één samenhangende visie op de ontwikkeling van het Stationsgebied, in het kader van de met het rijk afgesproken aanpak (MIRT).

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Verkeerskundige visie

De toekomstvisie van de verkeersinfrastructuur in het Stationsgebied ligt er in concept. Deze verkeerskundige visie voor 2040, ontwikkeld door AGV-Movares, geeft een goed beeld van de complexiteit en het speelveld voor de ontwikkelingen op lange termijn. Het ontwikkelen van een centrale vervoerknoop aan de noordzijde van het Stationsgebied is een onderdeel van de verkeerskundige visie. Bij deze vervoerknoop komen vele verkeersstromen samen: voetgangers, fietsers, trams, bussen en treinen. Deze verkeersstromen maken de vervoerknoop erg complex. Het is dus zaak nader te onderzoeken of de vervoerknoop op de aangegeven locatie ook daadwerkelijk te realiseren is en optimaal kan functioneren. In juli 2009 is daarom gekozen voor een nadere verkenning van de vervoerknoop.

Perspectief voor de korte termijn

Aansluitend op de visie voor de langere termijn is er ook een perspectief voor de korte termijn opgesteld. Een perspectief dat de basis vormt voor de maatregelen, die tussen 2010 en 2020 moeten worden uitgevoerd, en dat past binnen de door AGV-Movares ontwikkelde lange termijnvisie. Het VO noemt voor de korte termijn de volgende maatregelen:

a. maatregelen voor de tram

- aanleg tramlus;
- aanpassing stationsvoorplein, inpassen tramlus, aanpassen busstation, fietsstructuur en inrichting openbare ruimte;
- aanpassing kruispunt Herebrug/Herewegviaduct;
- aanpassingen Glaudéterrein (parkeerterrein, sloop bebouwing);
- aanlanding op spoor 1b, aanpassen perrons;
- aanpassing onderdoorgang Hunzehuys (UWV-gebouw);

b. maatregelen voor de treininfrastructuur

- koppeling regionale treinverbindingen via spoor 2 en 3, intensivering gebruik van sporen/perrons, verwerken reizigersgroei;
- aanleg passage (tunnel of brug) met ontsluiting spoor 6 en 7;
- verplaatsing winkels en doortrekken spoor 2 en 3;
- nieuwbouw winkels;
- ontwikkeling nieuwe stationshal;
- uitbreiding fietsenstalling;
- verbeteren stationsvoorplein en voetgangersroute naar de binnenstad.

Het ontwikkelen van de tramlus vraagt een ingrijpende aanpassing van het stationsvoorplein. Uit een nadere analyse blijkt, dat deze oplossing onvoldoende verkeersveiligheid voor het voorplein biedt en te weinig doorstroming voor de tram. Bovendien moet de tram voor de lusbeweging gebruik maken van de onderdoorgang van het UWV-gebouw bij de fietsenstalling. Omdat deze te laag is, zou de bestaande luchtbrug moeten worden gesloopt. Dit is lastig te realiseren en vormt een tijdsrisico. Daarom is gekozen voor een alternatief ontwerp, dat uitgaat van kopspoor in plaats van een tramlus. Dit alternatieve model neemt een aantal van de nadelen van het huidige ontwerp weg:

- de onderdoorgang van het UWV-gebouw hoeft niet te worden aangepast;
- de verkeersdruk op het voorplein en bij de onderdoorgang van het UWV-gebouw wordt gemeden;
- de doorstroming van de tram wordt bevorderd.

Bovendien wordt bij dit model voldaan aan de gestelde voorwaarden:

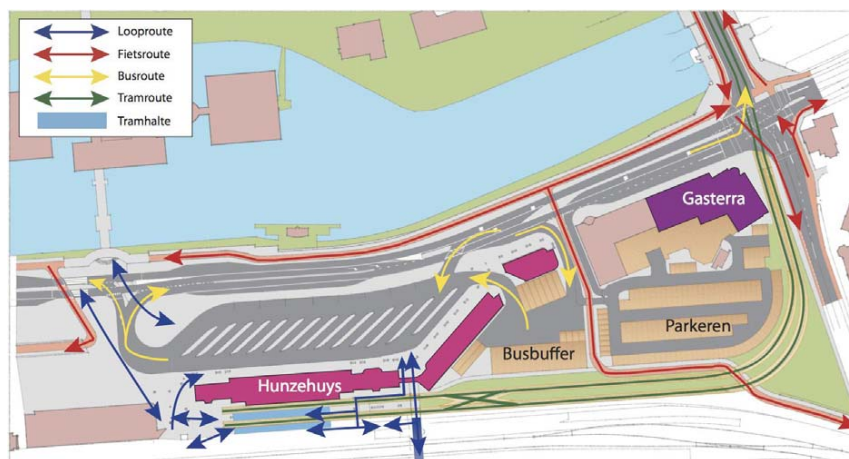
- het sluit aan op bestaand railspoor, zodat doorrijden de regio in mogelijk wordt;
- het model gaat niet ten koste van de gereserveerde ruimte voor bushaltes, busbuffer en parkeergelegenheid voor UWV.

Het alternatief wordt hieronder nader beschreven.

Nieuwe situatie

Aanlanding Stationsgebied

Het nieuwe ontwerp voor de aanlanding van de tram in het Stationsgebied gaat uit van een dubbele trambaan vanaf de Herebrug, langs het gebouw van Gasterra, over het Glaudéterrein met een bocht richting spoor 1B. De vooroorlogse panden op de Glaudélocatie zullen als gevolg hiervan moeten verdwijnen. Het tramtracé wordt zodanig ingepast, dat er voldoende mogelijkheden blijven om het gat, dat hierdoor in de gevelwand ontstaat, op te vullen met nieuwe bebouwing. Tevens is bij het ontwerp voor de trambanen rekening gehouden met de toekomstige vervanging van het Herewegviaduct. Aan het einde van het kopspoor komt een gecombineerde tramhalte voor lijn 1 en lijn 2. De halte voor lijn 2 komt op de plek van de bestaande fietsroute langs het spoor, die hiermee vervalt. Ook de busbaan achter het UWV-gebouw verdwijnt. De busbuffer (het busparkeerterrein) achter het UWV-gebouw en het naastgelegen parkeerterrein worden heringericht. De busbuffer krijgt een nieuwe inrit op de plaats van de bestaande uitrit naast het UWV-gebouw. In plaats van het bestaande fietspad langs het spoor ontstaat een nieuwe fietsroute, die vanaf de Verlengde Lodewijkstraat onder het Herewegviaduct door loopt naar de Stationsweg. De kruising met de Stationsweg wordt beveiligd met verkeerslichten. Door deze aanpassing zal het fietspad door het Stadsbalkon zijn functie als doorgaande fietsroute verliezen. Hierdoor moet het bestaande fietspad langs de kade van het Verbindingskanaal over de gehele lengte, tot aan de Emmabrug, geschikt worden gemaakt voor fietsverkeer in twee richtingen.



Afb. 21 Alternatief model Stationsgebied

Stationsweg

Het profiel van de Stationsweg ondergaat enkele wijzigingen. De capaciteit voor autoverkeer blijft gehandhaafd. Het totale verkeersbeeld wordt overzichtelijker. De bestaande uitrit tussen het UWV-gebouw en de Heereborg wordt gewijzigd in een inrit voor de busbuffer (busparkeerplaats). Via deze inrit wordt tevens de fietsroute langs het spoor omgelegd naar het fietspad aan de noordzijde van de Stationsweg. Dit wordt tussen de Herebrug en de Emmabrug heringericht tot een tweezijdig fietspad. Bij de Werkmanbrug en de Herebrug wordt dit fietspad verbonden met de fietsroutes in zuidelijke richting.

Herebrug

Verkeerssimulaties wijzen uit dat het in de toekomst op de Herebrug gaat vastlopen door de toevoeging van trams, met absolute prioriteit in de verkeersregeling, en de te verwachten forse groei van het autoverkeer. De enige mogelijkheid om de verkeerssituatie op de Herebrug op een acceptabele

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

wijze op te lossen is het verbieden van in- en uitgaand autoverkeer op deze brug. Dat vereist, zoals hiervoor al werd beschreven, een gewijzigde verkeerscirculatie in het zuidelijk deel van de binnenstad.

Bomen

Voor de aanleg van de trambaan moeten enkele bomen op het Glaudéterrein worden gekapt. Ook moeten voor de verbreding van het fietspad langs de Stationsweg enkele bomen worden verwijderd. De bomen worden elders in (de omgeving van) het stationsgebied teruggeplant.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Hoofdstuk 4 Randvoorwaarden

4.1 Archeologie

4.1.1 Algemeen

In 1992 is door de Nederland het verdrag van Valletta ondertekend, in de volksmond ook wel 'verdrag van Malta' genoemd. Het verdrag van Malta is wettelijk vertaald met een ingrijpende wijziging van de Monumentenwet 1988 en enkele andere wetten, zoals de Ontgrondingenwet en de Woningwet (alle wetswijzigingen zijn samengevoegd in de Wet op de archeologische monumentenzorg). Hierin wordt de verantwoordelijkheid voor een goede omgang met eventueel aanwezige archeologische waarden bij de gemeenten gelegd. Uitgangspunt van de Wet op de archeologische monumentenzorg is behoud *in situ*, oftewel het behouden van archeologische waarden in de bodem. De bescherming van die waarden dient te worden meegenomen in de ruimtelijke ordening, dat wil zeggen de bestemmingsplannen.

Elk bestemmingsplan dient vanaf 1 september 2007 daarom een paragraaf archeologie te bevatten, waarin wordt aangegeven welke archeologische waarden in het plan aanwezig, dan wel te verwachten zijn. Daarnaast dient het bestemmingsplan voorschriften te bevatten om eventueel aanwezige archeologische waarden te beschermen. Die regels kunnen in enkele, op archeologische gronden geselecteerde, gebieden aan een omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk of voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden worden verbonden. Daarmee wordt de aanvrager van een dergelijke vergunning verantwoordelijk voor behoud van archeologisch erfgoed. De Monumentenwet 1988 en dit bestemmingsplan beschrijven vervolgens de procedure.

Archeologische waarden 1 en 2

Omdat het tracé van de tram dwars door de historische binnenstad loopt en gepaard zal gaan met grondverzet voor funderingen en omleggen van nutsleidingen, zullen naar verwachting veel archeologische sporen en vondsten vernietigd worden. Omdat deze archeologische waarden unieke kennis herbergen over de (vroegste) ontwikkeling van de stad, is het noodzakelijk dat ze door middel van opgravingen gedocumenteerd zullen worden.

Voor een gedeelte van het tracé zullen daarom voorafgaand aan de werkzaamheden voor het tramtracé opgravingen moeten worden verricht. Dit gedeelte van het tracé is op de plankaart aangeduid als 'Waarde - Archeologie 1'.

Voor het gedeelte van het tracé dat buiten de Hondsrugzone loopt, is niet precies bekend óf en welke waarden er spelen. Deze delen hebben wel een hoge verwachtingswaarde, dat wil zeggen dat er kans is op het aantreffen van archeologische resten. Het gedeelte met een hoge verwachtingswaarde is op de plankaart aangeduid met 'Waarde - Archeologie 2'. In dit gedeelte zal eerst archeologisch vooronderzoek plaatsvinden om de archeologische resten op te sporen. Als er vindplaatsen aangetroffen worden, zullen deze vervolgens ook bij de aanleg van het tramtracé moeten worden opgegraven.

Onderzoek en behoud

De archeologische sporen en vondsten in het tramtracé worden door middel van een opgraving gedocumenteerd en daarmee opgeruimd. Er bevinden zich hoogstwaarschijnlijk echter ook structuren onder de grond, zoals de 2^e en 3^e Herepoort, de 1^e Oosterpoort, de Waterpoort en de kades aan het Boterdiep, waarvan het vanuit archeologisch belang zeer wenselijk zou zijn als zij *in situ* behouden zouden kunnen blijven. Als de resten van deze fundamenten inderdaad aangetroffen worden, dient er een apart selectiebesluit door burgemeester en wethouders genomen te worden over het vernietigen of behouden van deze structuren.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

4.1.2 Archeologische waarden in tracé Binnenstad

Inleiding

De Hondrug, waartoe ook het gedeelte van het tracé dat door de binnenstad loopt, herbergt archeologische resten vanaf de steentijd tot het zeer recente verleden. Het verleden van de stad is als het ware opgeslagen onder de stad. Bij werkzaamheden, die dit bodemarchief aantasten, kan het eenmalig worden geraadpleegd, voor het vernietigd wordt. Vanwege de vele en belangrijke waarden onder de grond is de gehele binnenstad daarom ook aangewezen als een terrein van hoge archeologische waarde op de Archeologische MonumentenKaart Nederland.

Bekende waarden

Het bodemarchief van de gehele binnenstad van Groningen is opgebouwd uit archeologische sporen en vondsten. Van de meeste straten in de binnenstad, waar het tramtracé over gepland is, weten we bijvoorbeeld (met redelijke waarschijnlijkheid) dat ze in en na de 11^e eeuw zijn aangelegd, verhard en voorzien van bermsloten. Deze wegaanleg maakt deel uit van een gedeeltelijke stadsaanleg rond 1040. Onder de wegverhardingen bevinden zich gewoonlijk weer sporen uit de voorafgaande periodes. Omdat niet zonder meer onder de grond kan worden gekeken, is niet bekend welke sporen en vondsten zich specifiek waar bevinden, of wat er verstoord is geraakt bij vroegere werkzaamheden. Er zijn echter wel specifieke plaatsen in de stad aan te wijzen waarvan wel bekend is wat er onder het plaveisel/asfalt zit. Hier volgt een kort overzicht van de tot nog toe bekende archeologische hoogtepunten in het tracé van de trambaan:

Hereplein - Herestraat

Op deze locatie bevinden zich onder meer twee stadspoorten met brugconstructies over de grachten uit de 15^e en 17^e eeuw.

Kasteel van Alva

Het tracé van de tramlijn loopt precies door het centrum van het kasteel van Alva uit de 16^e eeuw. Bij de kruising Coehoorsingel-Heresingel wordt het noordfront van het van kasteel van Alva doorsneden. Behalve metselwerk is ook vondstrijke grachtvulling van de kasteelgracht in de ondergrond aanwezig.

Herepoort

Het tracé van de tram raakt de gracht voor de 11^e eeuwse Herepoort. De tufstenen fundamenteën van de poort werden in 1995 aangetroffen bij het vervangen van de riolering in de Herestraat. Omdat de riolering door de oorspronkelijke doorgang kon worden gelegd, konden deze zeldzame resten gelukkig behouden blijven. De ligging van de poort is overigens in het plaveisel aangegeven.

Zuiderdiep:

In de ondergrond kunnen - vergelijkbaar met die aan het Damsterdiep - (restanten van) kademuren van het Zuiderdiep (vanaf 17^e eeuw) aangetroffen worden. Ten tijde van het aanleggen van de waterberging zijn waarschijnlijk grote delen van de kademuren verwijderd. Buiten de kademuren kunnen zich weer oudere sporen bevinden.

Oosterpoort 11^e/13^e eeuw

Aan het begin van de Oosterstraat ligt onder de straat de Oosterpoort met brugconstructie en (inmiddels gedempte) gracht. Vermoedelijk dateert de poort uit de elfde eeuw, maar ook uit de dertiende eeuw worden resten (metselwerk) verwacht.

Grote Markt

Vanaf de 11^{de} eeuw zijn delen van de Grote Markt aangelegd en verhard. Onder deze verharding bevinden zich mogelijk weer oudere sporen.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Begraafplaats

In de noordoosthoek van de Grote Markt bevindt zich een grafveld met vermoedelijk een voorchristelijke kern. De omvang daarvan is onbekend en zou zich kunnen uitstrekken tot het tramtracé. De oudste begravingen zouden uit de 7^e eeuw kunnen stammen.

Funderingen middeleeuwse huizen

In het gebied van de Kreupelstraat Kwinkeplein en Kattenhage Walburgstraat liggen in het tracé van de tram nog de funderingen van middeleeuwse huizen, die na de Tweede Wereldoorlog gesloopt zijn.

Stadsgrachten

Veel stadsgrachten zijn in het verleden gebruikt als stortplek. Er bevindt zich in stadsgrachten dan ook per definitie veel vondstmateriaal. De aard van de vondsten kan variëren van middeleeuwse runderbotten tot muntschatten.

Verwachte waarden

Stationsweg-Herestraat tot Hereplein:

In de ondergrond bestaat de kans dat er zich resten van nederzettingen bevinden uit de steentijd tot en met de ijzertijd. Een precieze indicatie is niet te geven.

4.1.3 Tracé Boterdiep-Zernikelaan

Inleiding

Het tramtracé, dat loopt van het Boterdiep naar de Zernikelaan, voert langs minder bekende archeologische waarden dan het trace, dat door de binnenstad loopt. Voor dit gedeelte van het tracé geldt dat archeologisch vooronderzoek door middel van boringen of proefsleuven meer licht kan werpen op de aanwezigheid van archeologische sporen en resten in de bodem.

In het algemeen kan gesteld worden dat het gedeelte van het tracé, dat over de Hondsrug loopt, een hogere archeologische verwachtingswaarde heeft dan het gedeelte tussen Zonnelaan en de Zernikelaan. De Hondsrug is namelijk een aantrekkelijke vestigingsplek gebleken voor bewoning vanaf de steentijd. Daar waar de Hondsrug wordt afgedekt door (conserverende) kleilagen, kunnen deze archeologische resten bijzonder goed bewaard zijn gebleven. Hieronder wordt een overzicht gegeven van de bekende en de te verwachten waarden:

Bekende waarden

W. A. Scholtenstraat

In de ondergrond kunnen zich ophogingen uit de Middeleeuwen bevinden, waarin zich nederzettingssporen in het algemeen kunnen bevinden.

Kades Boterdiep

In de ondergrond van het Boterdiep bevindt zich in ieder geval metselwerk van de kades uit de 17^e eeuw, met wellicht oudere voorgangers. Het voormalige diep zelf (gedempt aan het begin van de 20^e eeuw) zal vele vondsten bevatten die er in de loop van de eeuwen zijn in geraakt/gestort.

Waterpoort

Het tracé van de tram loopt dwars over de vroegere Waterpoort bij de Ebbingepoort uit de 17^{de} eeuw. Het is niet bekend welke en hoeveel fundamente hiervan zich nog in de grond bevinden.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Archeologisch monument Kasteel Zernike

Het tramtracé eindigt bij het archeologisch gemeentelijk monument aan de Zernikelaan. Dit monument betreft de restanten van een vroeg 13^e eeuw, omgracht steenhuis, dat deel heeft uitgemaakt van een noordelijker gelegen en grotendeels opgegraven kastelencomplex, dat in 1356 is verwoest. Het steenhuis, waarvan het bovenste niveau is opgegraven, stond op een podium dat in de twaalfde eeuw werd opgeworpen. Hoewel op het monument zelf geen werkzaamheden voorzien zijn in het kader van de aanleg van het tramtracé, is de verwachting dat zich in de directe nabijheid van het monument nog sporen en vondsten gerelateerd aan het monument kunnen bevinden. Overigens is voor grondwerkzaamheden op het monument, mocht daarvan op enig moment sprake zijn, een gemeentelijke monumentenvergunning benodigd.

Verwachte waarden

Eikenlaan-Kastanjelaan-Noorderstationsstraat

Dit gedeelte van het tracé loopt op de (door klei bedekte) flanken van de Hondsrug. De Hondsrug is – vanaf de steentijd - een aantrekkelijke vestigingsplaats geweest. Er is daarom kans op het aantreffen van jacht- en doorgangskampjes uit de oude en middensteentijd, maar er kunnen ook sporen en vondsten aangetroffen worden vanaf de tijd waarin men zich permanent ging vestigen, de nieuwe steentijd. Ook in latere tijden bleven er zich mensen op de Hondsrug vestigen, omdat de droge plek temidden van drassiger terreinen gunstig lag. Er bestaat hier grote kans op sporen uit de eerste eeuwen na Christus. Aanwijzingen voor bewoning uit de derde eeuw na Christus zijn bijvoorbeeld opgetekend van een perceel ten zuiden van de Eikenlaan en ten westen van de Noorderbegraafplaats, waar de Hondsrug onder de kleilagen wegduikt. Of er zich ook daadwerkelijk archeologische resten bevinden in het tramtracé kan door archeologisch vooronderzoek duidelijk worden.

Zernikelaan-Zonnelaan

Dit gedeelte van het tracé ligt in het stroomgebied van de (Drentse) Aa. De ondergrond bestaat uit klei en is vanaf de ijzertijd min of meer permanent bewoond. Dit gebied betreft de afzettingen die vanuit de Noordzee via de benedenloop van de Drentse Aa zijn afgezet. De oeverwallen van genoemde Aa, die zich door het gebied slingerde en het tracé van de tram naar verwachting drie keer kruist, kunnen sporen en vondsten van archeologische waarde afdekken.

De aanwezigheid van bewoning is hier sterk wisselend geweest, omdat de invloed van de zee onregelmatig voor overstroming zorgde. Er zijn echter toch sporen van bewoning aangetroffen. Een goed voorbeeld hiervan is een aantal huisterpjes, die aangetroffen zijn langs de Zonnelaan (Van Es, 1968). Of er zich ook daadwerkelijk archeologische resten bevinden in het tramtracé kan door archeologisch vooronderzoek duidelijk worden.

4.2 Cultuurhistorie

Beschermde Stadsgezichten

Een groot deel van het tramtracé loopt, zoals in paragraaf 2.4 al werd opgemerkt, dwars door het beschermd stadsgezicht Binnenstad: vanaf het Verbindingskanaal tot en met een gedeelte van de Nieuwe Ebbingestraat nabij het Noorderplantsoen.

Een klein gedeelte van de kruising Hereweg/Verbindingskanaal-oostzijde valt binnen het beschermd stadsgezicht Zuiderpark.

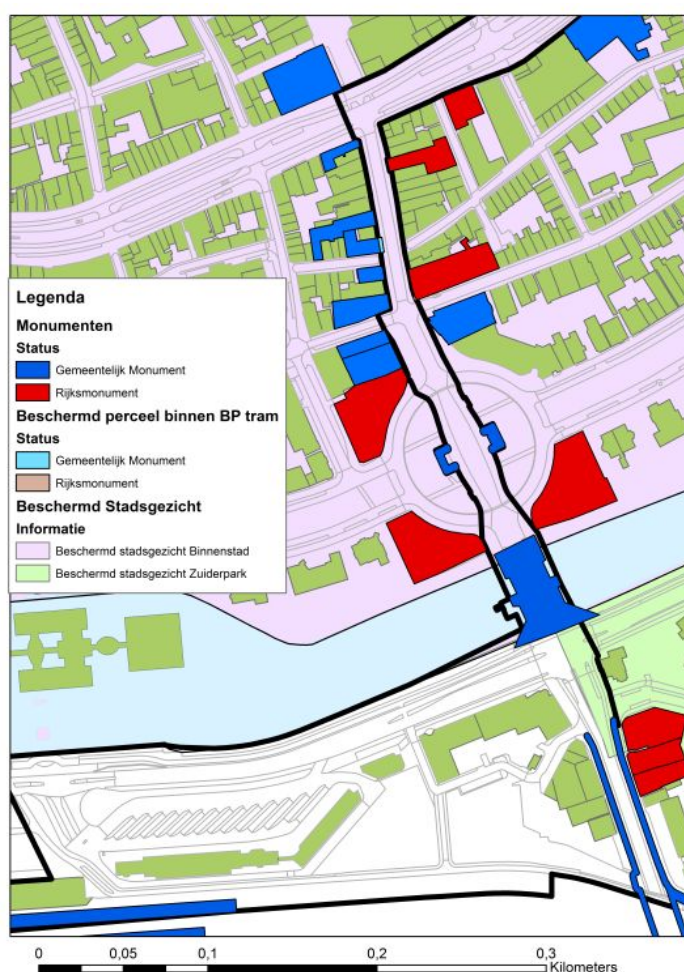
De beschermde monumenten, die binnen dit bestemmingsplan vallen, kennen elk hun eigen beschermingsregime:

- de gemeentelijke monumenten volgens de Erfgoedverordening van 2010;
- de rijksmonumenten volgens de Monumentenwet van 1988.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Stationsgebied

Het stationsgebied is de belangrijke 19de eeuwse infrastructurele toevoeging aan de stad door de aansluiting op het landelijke Spoorwegnet (verbinding met Leeuwarden 1866) en Zwolle (1870). Het is gerealiseerd op een terrein direct en zuiden van de vestingwal. Na het eerste houten stationsgebouw wordt in 1895-1998 het huidige stationsgebouw gerealiseerd (beschermd rijksmonument) met bijbehorende perronoverkappingen uit 1896 (gemeentelijk monument) en loopbrug met seinhuis uit 1928 (gemeentelijk monument). Voor en naast het kopstation bevindt zich een uitgestrekt spooreplacement. Over de kruising van de Hereweg met het spoor wordt het Herewegviaduct aangelegd (19de eeuw/vernieuwd 1925).



Afb. 22 Stationsgebied, Hereweg, Hereplein, Herestraat, Gedempte Zuiderdiep

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Hereweg - Verbindingskanaal - Herebrug - Hereplein - Herestraat

Het gebied tussen de singels en het Stationsgebied is onderdeel van de belangrijke 19de eeuwse stedenbouwkundige transformatie na de ontmanteling van de Vestingwerken (1876) ten zuiden van de historische binnenstad van Groningen. Het brede Verbindingskanaal is ontstaan uit het vergraven van de zuidelijke hoofdgracht tussen de nieuw aangelegde Westerhaven (gedempt in 1962)/Zuiderhaven en de Oosterhaven (1876), die weer aansluiting geeft op het Eemskanaal en verder met de havens van Delfzijl en de zee.

Hereweg

Van oudsher is de Hereweg de historisch belangrijkste zuidelijke uitvalsroute/entree van en naar de stad.

Herebrug

De brug werd gebouwd in 1952-1953 ter plaatse van een oudere voorganger en markeert de historisch belangrijkste zuidelijke entree naar de stad toe. Ze vormt een essentieel onderdeel van een groter stedenbouwkundig geheel van plein, brug en viaduct.

Van belang in dit tracégedeelte zijn, van zuid naar noord, verder:

- de perronoverkappingen bij het Hoofdstation (1ste en 2de perron), die gedeeltelijk binnen het bestemmingsplan vallen; deze zijn een gemeentelijk monument (beschermingsregime volgens de Erfgoedverordening 2010);
- de kruising Hereweg/Verbindingskanaal-oostzijde (een klein gedeelte valt binnen het beschermd stadsgezicht Zuiderpark);
- het Herewegviaduct (gemeentelijk monument) met de smeedijzeren hekwerken aan weerszijden van het viaduct en de natuurstenen trap met bijbehorende leuning aan de noordoostzijde;
- de Herebrug met brugwachtershuis, hekwerken en vrijstaand beeld van 'de Stedemaagd' ('Blote Bet'); dit is een gemeentelijk monument uit de naoorlogse periode en symbool voor de grootschalige vernieuwing van de bruggen en het veranderende stadsbeeld in de jaren vijftig van de vorige eeuw (beschermingsregime volgens de Erfgoedverordening 2010);
- de visuele openheid van het water van het Verbindingskanaal als ruimtelijke zuidelijke begrenzing van de binnenstad met bijbehorende groene oevers/walkanten en de zichtassen over het water en de oevers van het kanaal in westelijke en oostelijke richting (onderdeel beschermd stadsgezicht binnenstad);
- de structuur en vorm van het ronde Hereplein met karakteristieke groeninrichting in de vorm van perken met boombeplanting, het historische straatmeubilair halverwege het plein aan de oost- en westzijde (gemetselde en ommuurde zitbanken met vloer en bloembakken; gemeentelijk monument; beschermingsregime volgens de Erfgoedverordening 2010) en het vrijstaande standbeeld van Jozef Israëls bij de oostelijke zitbanken;
- de vrije doorkijk/zichtas naar de aangrenzende Heresingel en Ubbo Emmiussingel ten westen en oosten van het plein.

Herestraat / Gedempte Zuiderdiep

De gedeelte van het tracé bevindt zich ter plaatse van de voormalige gracht langs de zuidkant van de middeleeuwse stad. De aanleg van het Zuiderdiep en Kattendiep in het oostelijke verlengde hiervan vond plaats tussen 1616 en 1637. Het Zuiderdiep werd gedempt in 1880 als gevolg van de ontmanteling van de vestingwerken. De functie van dit diep werd overgenomen door het nieuwe Verbindingskanaal.

Van belang in dit tracégedeelte zijn:

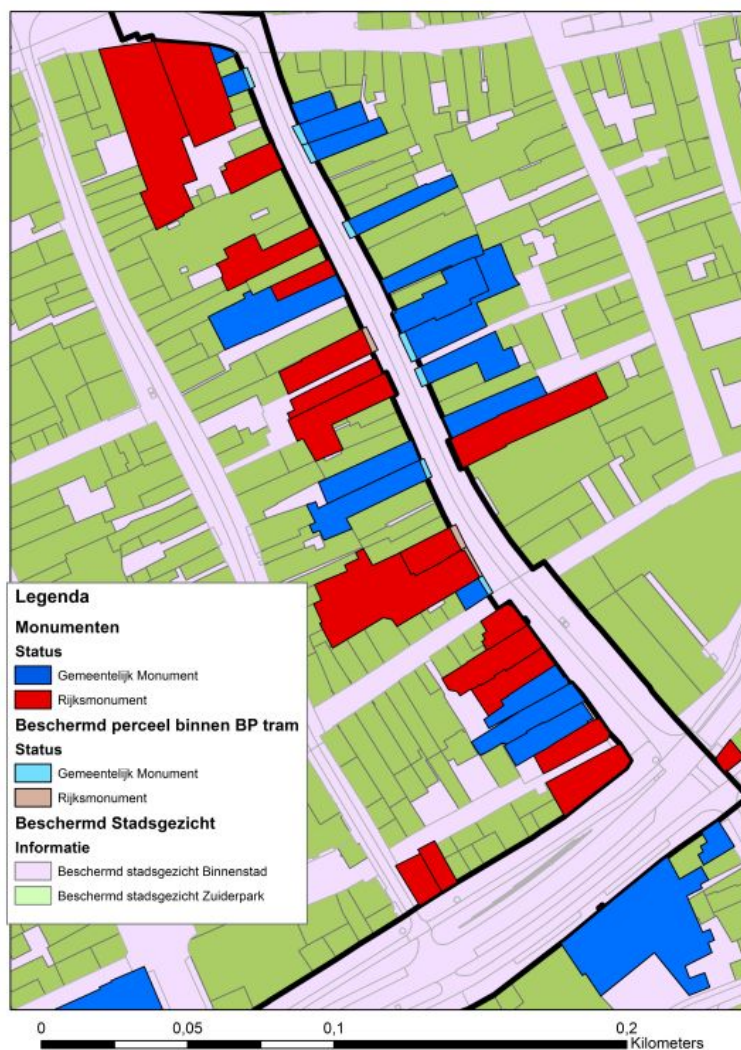
- het verloop van de Herestraat ten zuiden van het Gedempte Zuiderdiep als voortzetting van het noord-zuid stratenpatroon ten noorden hiervan en als voortzetting van het noordelijke deel van de Herestraat;
- de relatie van het straatprofiel in relatie tot de nog aanwezige stoep met bijbehorend hekwerk van Hereplein 2, 3 en Herestraat 88 (rijksmonument);
- het nog duidelijk herkenbare brede, gebogen verloop van het Gedempte Zuiderdiep als een

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

- doorlopende historische grenslijn in de binnenstadsstructuur;
- de grote profielbreedte van het Gedempte Zuiderdiep (ontstaan door demping van het water) en de later aangebrachte gebruiksstroken, begeleid door boombeplanting;
- het oplopende straatniveau en de karakteristieke hoogteverschillen in het laatste gedeelte nabij de kruising met de Oosterstraat/Gedempte Kattendiep/Steentilstraat;
- de hoge ligging van het kruispunt Gedempte Zuiderdiep/Oosterstraat/Gedempte Kattendiep ten opzichte van de gedempte diepen.

Oosterstaat

Samen met de Herestraat vormt de Oosterstraat de historische hoofdverbinding tussen de marktenreeks Grote Markt-Vismarkt en het Gedempte Zuiderdiep en is ze onderdeel van het nadrukkelijk noord-zuid gerichte stratenpatroon. De middeleeuwse oorsprong van dit regelmatige patroon komt tot uiting in het licht golvende beloop van de straat en de geleidelijke, geringe vernauwingen en verbredingen in het profiel, waardoor een wisselend en ruimtelijk begrensd straatbeeld is ontstaan. De Oosterstraat is een zeer kenmerkend en gaaf voorbeeld van een straat met een aantal specifiek ruimtelijke karakteristieken op grond van de functionele ontwikkeling, de schaal van de bebouwing, het beloop, het dwarsprofiel en de ruimtelijke beëindiging. Ze bestaat uit qua schaal en maat samenhangende, overwegend monumentale bebouwing.



Afb. 23 Gedempte Zuiderdiep, Oosterstraat, Grote Markt

Van belang in dit tracégedeelte zijn:

het licht golvende beloop en de geleidelijke, geringe vernauwingen en verbredingen in het profiel (van breed in het zuidelijke gedeelte naar smallere overgangen in het noordelijke gedeelte);

- het karakteristieke oplopende straatniveau vanaf het Gedempte Zuiderdiep;
- de stedenbouwkundige structuur met haaks op de straat uitkomende dwarsstraten en stegen/gangen;
- de overwegend aaneengesloten bebouwing met een sterk monumentaal karakter (groot aantal

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

- rijks- en gemeentelijke monumenten), die het straatbeeld bepalen met hun eigen beschermingsregime (zie bovenstaande afbeelding);
- de vrij zeldzame historische stoepen van monumentale panden met bijbehorende hekwerken, trappen en keldertoegangen in relatie tot het straatprofiel en het historische straatbeeld;
 - Oosterstraat 3 (stoep; gemeentelijk monument);
 - Oosterstraat 33 (trappen, hek, keldertoegang; rijksmonument);
 - Oosterstraat 44 (trappen, hek, keldertoegang; rijksmonument);
 - Oosterstraat 53 (trappen, hek, keldertoegang; rijksmonument);
 - Oosterstraat 65 (trap; gemeentelijk monument);
 - Oosterstraat 69 (trap, hek, keldertoegang; gemeentelijk monument)¹.
 - de zichtas vanuit het zuiden naar de Martinitorren.

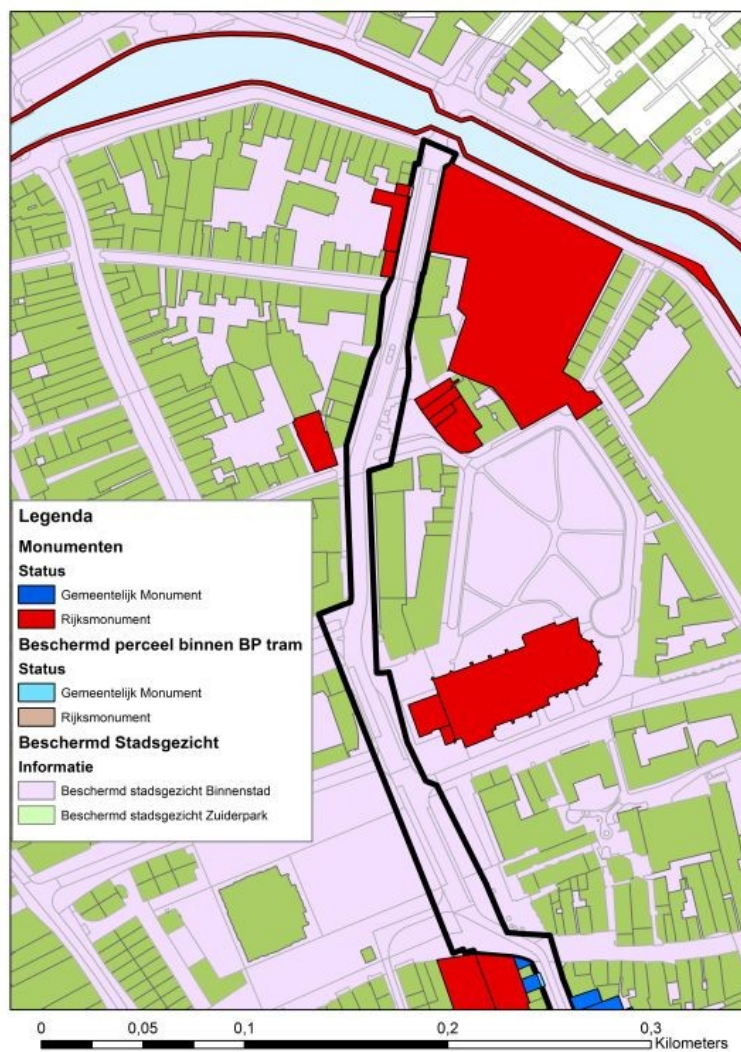
Grote Markt - Kreupelstraat - Sint Walburgstraat - Kattenage

De Grote Markt dankt zijn huidige vorm aan de herinrichting, die na verwoesting van de oost- en noordwand aan het einde van de Tweede Wereldoorlog plaatsvond. Dit had een verlegging van de noordelijke en oostelijke pleinwanden tot gevolg en creatie van een nieuw plein, het Kwinkenplein en een nieuwe toegangsweg naar de Grote Markt, de Kreupelstraat. Ook betekende dit afbraak van de - nog aanwezige restanten van de - Hoofdwacht, waardoor de toegang naar de zuidzijde van het Martinikerkhof aanmerkelijk werd verbreed, zodat de Martinitorren geheel los van de pleinbegrenzende bebouwing kwam te staan.

De Kattenhage vormt de verbinding tussen de middeleeuwse stad binnen de 15de eeuwse diepenring en de 17e eeuwse stadsuitleg aan de oostzijde. Het betreft hier een verlenging van de bestaande Sint Walburgstraat.

¹ De toelichting bij het beschermd stadsgezicht binnenstad vermeldt: 'Speciale aandacht behoeven de karakteristieke hoogteverschillen en het structurele groen, alsmede de nog aanwezige privé-stoepen, stoepalen en- hekken'

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3



Afb. 24 Grote Markt, Martinikerkhof, Kreupelstraat, Sint Walburgstraat, Kattenhage

In dit tracégedeelte zijn van belang:

- het open karakter van de Grote Markt;
- de vrijstaande positionering en markering van de Martinitoren/kerk op de hoek van de stedenbouwkundige ruimte van de Grote Markt;
- de grote open ruimte/ruimtelijkheid van de Grote Markt als historisch hoofdplein in de binnenstad met duidelijke begrenzen pleinvanden;
- het grote aaneengesloten open oppervlak van de Grote Markt;

vastgesteld
gemeente Groningen - bestemmingsplan Regiotram - tracédelen I en II

70

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

- de kenmerkende keibestrating van de Grote Markt in diagonaalsgewijs verlopende vierkante vakken en het stervormige decoratiepatroon ongeveer in het midden van het plaveisel (een ontwerp van gemeentearchitect S.J. Bouma);
- de karakteristieke hoogteverschillen (aflopend vanaf de Grote Markt) via Kreupelstraat, Sint Walburgstraat en Kattenhage) tot aan de diepenring/Maagdenbrug;
- de rooilijn, de bebouwingsschaal en het historisch bebouwingsbeeld van het noordoostelijke gedeelte van de Sint Walburgstraat, de pleinvormige, driehoekige verbreding voor de Sint Walburgstraat als verbinding met het hier achtergelegen Martiniekerkhof en beide zijden van de Kattenhage;
- de ommuurde Prinsentuin aan de noordoostzijde (rijksmonument);
- de monumentale bebouwing aan de zuidwestzijde:
 - Hofstraat 38 (rijksmonument);
 - Kattenhage 4 - 14, Vrouw Wilsoor's Gasthuis (rijksmonument).

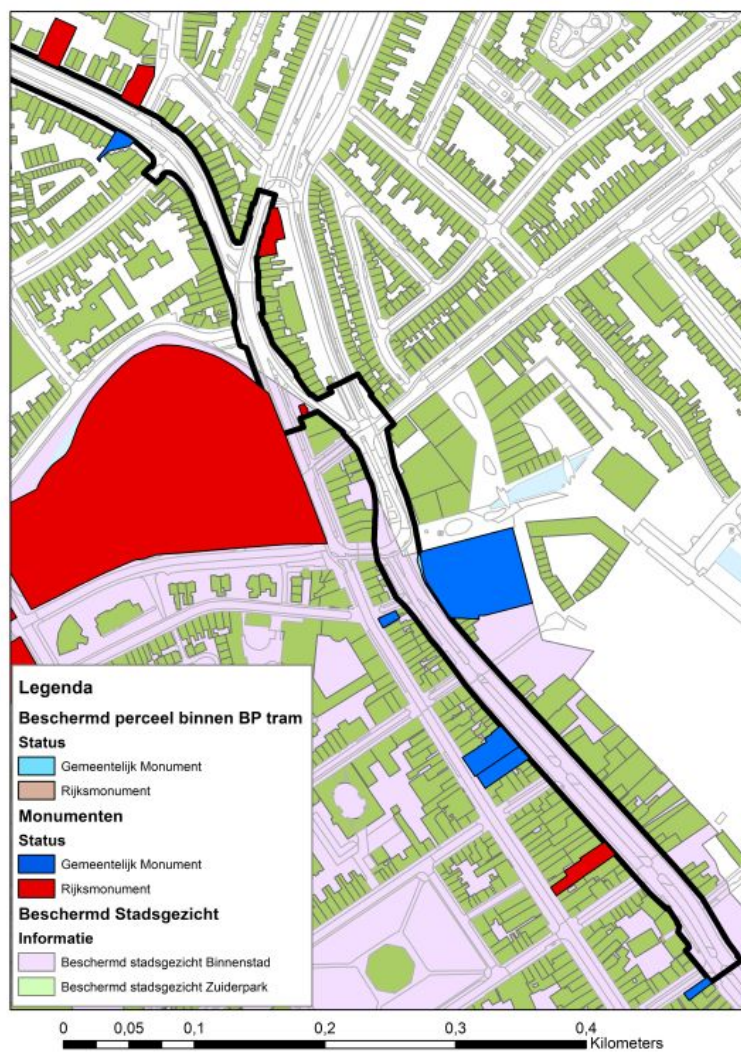
Boterdiep - Nieuwe Ebbingestraat - Noorderstationsstraat

Het Boterdiep en de Nieuwe Ebbingestraat vormen onderdeel van de 17de eeuwse noordelijke stadsuitleg met een bijzondere, op geometrische principes gebaseerde structuur, die aansluit op de oude stad. Het kenmerkende stratenpatroon bestaat uit noord-zuid lopende straten, waarvan de Nieuwe Ebbingestraat het sterkst tot ontwikkeling is gekomen, doorsneden door oost-west lopende reeksen zijstraten. Het (gedempte) Boterdiep vormt aan de oostzijde de begrenzing van deze 17de eeuwse uitleg. Het Boterdiep is een oude waterweg die in de eerste helft van de 17de eeuw via het oude Selwerderdiep werd doorgetrokken tot in de stad, maar om waterstaatkundige redenen niet in verbinding stond met het Schuitendiep. Aan de kop hiervan ontstond een 'Steenmarkt', een overslagplaats voor goederen. Ter plekke nog herkenbaar aan het brede profiel nabij het tankstation (ontwerp van architect W.M. Dudok; rijksmonument).

Na de ontmanteling van de vesting (vanaf 1880) werd het noordwestelijke deel van de vestingwal vergraven tot Noorderplantsoen (vanaf de Nieuwe Ebbingestraat verder westwaarts richting Reitdiep). Ten (noord)oosten hiervan ontstaat een knoop van wegen, Nieuwe Ebbingestraat, Korreweg, Roodeweg, Bedumerweg en Noorderstationsstraat als gevolg van verschillende ontwikkelingsfasen en stadsuitbreidingen. Met name het gebiedje Nieuwe Ebbingestraat/westzijde Roodeweg vormt in stedenbouwkundige zin een apart en ingewikkeld stukje stad, gelegen op de grens van de binnenstad, de Noorderplantsoenbuurt, de Bedumerwegwijk en de Korrewegwijk. Het is ontstaan op de plek waar vroeger het Boterdiep de stad binnenkwam. In 1912 werd dit binnen-Boterdiep gedempt omdat het voor de scheepvaart overbodig was geworden.

De Noorderstationsstraat werd aangelegd in 1885 als verbinding van de binnenstad met de nieuwe treinhalte 'Halte Noord' (1883 aan de spoorlijn naar Delfzijl/Roodeschool). In feite werd de Nieuwe Ebbingestraat als Verlengde Nieuwe Ebbingestraat doorgetrokken tot aan deze halte. Met de komst van een echt stationsgebouw in 1885 werd de straat omgedoopt in Noorderstationsstraat.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3



Afb. 25 Boterdiep, Nieuwe Ebbingestraat, Noorderstationsstraat

Van belang in dit tracégedeelte zijn:

- het gebogen profiel van het smalle gedeelte van de Nieuwe Ebbingestraat achter de pluk bebouwing tegenover het Noorderplantsoen, dat - in samenhang hiermee - van stedenbouwkundig belang is als voortvloeiende van verschillende ontwikkelingsfasen die hier ter plaatse bij elkaar komen;
- de rooilijnen en profielverbredingen nabij de kruising Boterdiep/Korreweg en nabij de Noorderstationsstraat en Bedumerweg;

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

- het transformatorhuis (1928) aan de Nieuwe Ebbingestraat 137aa (rijksmonument);
- het gebogen profiel van de Noorderstationsstraat in het zuidelijke gedeelte met boombeplanting, hekwerken;
- de karakteristieke bebouwing aan weerszijden van de Noorderstationsstraat met belangrijke schaalverschillen van zuid naar noord; aan de westzijde éénlaagse tot complexmatige bouw van drie bouwlagen; aan de oostzijde van eenlaagse tot vrijstaande villabouw; groen karakter in het laatste, rechte gedeelte van de straat door de aanwezige voortuinen met hekwerken.

Kastanjelaan-Eikenlaan-Zonnelaan-Zernike

Dit gebied vormt een scherpe breuk met de vooroorlogse stad ten zuiden van het Noorderstation.

Van belang in dit tracégedeelte zijn:

- park Selwerd als bijzondere groene buffer op de grens van de wijken Selwerd en Paddepoel;
- het bijzondere stedenbouwkundig ensemble van de noord-zuid lopende centrumzone in de wijk Paddepoel (de Zonnelaan en omgeving).

4.3 Groen

4.3.1 Inleiding

Met het oog op de aanleg van de tracédelen I en II is een boomeffectanalyse (hierna te noemen: BEA) uitgevoerd². In een BEA staan de gevolgen van een ruimtelijke ontwikkeling voor houtopstanden (bomen, hakhout, grotere begroeiing, heesters en struiken, bosplantsoen). Hiermee wordt duidelijk welk groen behouden, verplant en gekapt moet/kan worden. In deze groenparagraaf zijn de hoofdlijnen en uitkomsten van de BEA opgenomen.

Aan de BEA ligt een gedetailleerde inventarisatie van het bomenbestand binnen de begrenzing van het tramtracé ten grondslag. Deze heeft plaatsgevonden na de besluitvorming rondom het voorkeustracé voor Lijn 1 in juni 2009. Bij de uitwerking daarvan tot voorlopige ontwerp (VO) is met alle bomen en in het bijzonder met de monumentale en potentieel monumentale bomen zoveel mogelijk rekening gehouden³. Waar mogelijk zijn deze bomen ingepast in het ontwerp.

Wanneer het ontwerp verder op detailniveau is uitgewerkt, wordt de definitieve BEA gemaakt. Op basis hiervan wordt de omgevingsvergunning voor het vellen van houtopstand aangevraagd. Behalve als onderbouwing van het bestemmingsplan vervult de BEA ook bij de vergunningverlening een rol. Eén van de criteria, waaraan de aanvraag volgens de Algemene Plaatselijke Verordening Groningen 2009 (hierna: APVG) wordt getoetst is: dringende redenen. In de 'Nota Kapbeleid 2010', die beleidsregels bevat voor de beoordeling van vergunningaanvragen, is dit criterium nader uitgewerkt. Volgens de nota mag een dringende reden in elk geval worden aangenomen wanneer de raad of raadscommissie zich aan de hand van een BEA of groenparagraaf heeft uitgesproken over bepaalde projecten waarbij groenbelangen betrokken zijn en het belang van bomen daarbij adequaat en zorgvuldig in beeld is gebracht.

4.3.2 Groenbeleid

Het groen staat hoog op de politieke agenda. In 2009 zijn met een apart krediet 50 bomen geplant in de binnenstad. Het heeft veel inspanning en geld gekost om deze 50 locaties te vinden en de bomen te planten. Het is duidelijk dat er een uiterste inspanningsverplichting ligt voor het maximaal inpassen en herplanten van bomen en houtopstanden in de stad Groningen.

² Boom Effect Analyse Regiotram tracédelen I en II, Ingenieursbureau Gemeente Groningen, 14 maart 2011

³ De BEA is gebaseerd op het VO voor Lijn 1 en is aangepast aan de wijzigingen die daarin zijn aangebracht naar aanleiding van de inspraak

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Het beleid voor groen is neergelegd in een aantal documenten:

1. het Bomenstructuurplan;
2. de groenstructuurvisie 'Groene pepers';
3. de Algemene Plaatselijke Verordening Groningen 2009 (APVG 2009)/'Nota Kapbeleid 2010'.

1. Bomenstructuurplan

In het in 2002 door de raad vastgestelde Bomenstructuurplan is per straat aangegeven welke bomenstructuren voor de stad waardevol zijn. De bomen langs het toekomstige tramtracé zijn allemaal onderdeel van een bomenhoofdstructuur. Een bomenhoofdstructuur is van grote waarde voor stedenbouwkundig structuren.

2. Groenstructuurvisie 'Groene pepers'

In het algemeen zijn bomen in de stad onmisbaar voor onder andere de ecologie, leefbaarheid, vermindering van fijnstof en voor de tempering van de opwarming van de stad. Als bomen uit de bomenhoofdstructuur gekapt worden, moeten deze volgens de in 2009 door de gemeenteraad vastgestelde groenstructuurvisie één op één worden gecompenseerd. In eerste instantie moet dit binnen de projectgrens. Als dat niet mogelijk is, moet compensatie worden gevonden in de nabijheid van de locatie waar de bomen worden gekapt. In de definitieve BEA wordt precies aangegeven waar de herplant en aanplant moet worden gerealiseerd.

3. de APVG 2009/'Nota Kapbeleid 2010'

Het uitgangspunt bij het kapbeleid is 'niet kappen tenzij'. Een monumentale houtopstand is een houtopstand die volgens de APVG 2009 voldoet aan de volgende basisvoorwaarden:

- 50 jaar of ouder;
- redelijke conditie; minimaal 10 à 15 jaar nog te leven;
- karakteristiek (moet er uitzien zoals door natuurlijke groei en snoeiwijze is ontstaan).

Daarnaast moet een monumentale boom een van de in de APVG genoemde specifieke kenmerken hebben. De kwalificatie 'monumentaal' betekent extra zorg, aandacht en bescherming voor de betreffende bomen. Er geldt een uiterste inspanningsverplichting deze bomen bij een ruimtelijke ontwikkeling inpasbaar te maken in het plangebied (volgens de groenstructuurvisie). In de 'Nota Kapbeleid 2010' is bepaald wanneer een boom potentieel monumentaal is. Een boom is potentieel monumentaal als deze een leeftijd heeft van minimaal 35 jaar, een toekomstverwachting heeft van minimaal 10 jaar en op een locatie staat waar deze geen ernstige overlast veroorzaakt. Voor potentieel monumentale bomen geldt een hoge inspanningsverplichting deze te behouden.

4.3.3 Gevolgen

Er zijn binnen het plangebied in totaal 1291 bomen, waarvan 32 monumentaal en 136 potentieel monumentaal zijn. De gevolgen van de aanleg van de tramlijn zijn op basis van het VO in de BEA, in lijsten en op tekeningen aangegeven. Er worden waarschijnlijk geen monumentale bomen gekapt, maar wel 14 potentieel monumentale bomen. De genoemde hoeveelheden kunnen na detaillering van het VO (op uitvoerings-/besteksniveau) globaal met 20% positief of negatief afwijken. De hierna opgegeven hoeveelheden zijn globaal omdat de analyse is gemaakt op basis van het VO op hoofdlijnen.

Gevolgen van uitvoering VO

Omschrijving	Aantal	Omschrijving	Aantal	Omschrijving	aantal
Te kappen bomen	482	Nieuw te planten bomen	415	Rooien houtopstand	2125 m ²
Te verplanten bomen	66	Te planten uit depot	52		
Totaal te verwijderen	548	Totaal te planten	467	Totaal te rooien	2125 m ²

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Wijze van herplant

Direct langs het tramtracé worden bomen geplant van een eerste grootte in de handelsmaat 40-50 cm (omtrek van de stam = globaal 15 cm doorsnede). Dergelijke bomen zijn bij aanplant globaal 8,00 meter hoog en worden uiteindelijk zeker 12 meter hoog. De te planten bomen, verder verwijderd van het tracé, hebben een handelsmaat van 20-25 cm (globaal 7 cm doorsnede).

Belangrijk voor het groeien is een volwaardige ondergrondse groeiplaatsinrichting. De grootte van deze groeiplaats bepaalt hoe oud de bomen kunnen worden. Deze groeiplaats zal per boom in dit project minimaal 40 m³ groot zijn. Ideaal voor bomen is een ondergrondse plantplaatsinrichting van 60-100 m³. De bomen hebben met 40 m³ een beperkte levensduur van 50-80 jaar, maar in een stenige stadse omgeving is niet meer ruimte aanwezig.

4.3.4 Compensatie

In het VO is een herplant opgenomen van 467 stuks terwijl er 548 bomen worden gekapt (17 % minder herplant). Hiermee wordt niet voldaan aan de één op één herplantverplichting zoals in de groenstructuurvisie is vastgesteld. Er is hiermee een opdracht ontstaan tot het vinden van de benodigde extra compensatie teneinde aan de verplichting te voldoen. Bij de aanvraag om een omgevingsvergunning voor het vellen van houtopstand zal dienen te worden aangegeven waar de extra compensatie plaatsvindt.

4.4 Ecologie

4.4.1 Ecologische groenstructuur

Het bestemmingsplan bestaat vrijwel uitsluitend uit bestaande wegeninfrastructuur. Slechts op vijf plekken is sprake van een kruising met de Stedelijk Ecologische Structuur.

Omdat de uitvoering van het plan nagenoeg uitsluitend binnen het wegvlak valt is er nauwelijks verlies van ecologisch groen, wat betekent dat de kwaliteit van de ecologische structuur door uitvoering van dit plan niet nadelig wordt beïnvloed.

Binnen het gehele plangebied is uitsluitend sprake van ecologische waarden in de betekenis van bomen en struiken die onderdeel kunnen zijn van een fourageergebied voor vogels, insecten en vleermuizen. Incidenteel kan er sprake zijn van bomen waar vogels nestelen.

4.4.2 Gewenste ontwikkeling

In het groenplan wordt gestreefd naar een duurzaam in te richten boomstructuur. Behoud waar mogelijk, herplant waar gewenst. Dit groen - bomen, hagen, gazon- werkt ondersteunend aan de ecologische kwaliteit van de plaatselijke leefomgeving.

Alleen ter hoogte van de kruising Eikenlaan-Park Selwerd is een ecoduiker voorzien om de barrièrewerking van de Eikenlaan voor de fauna op te heffen. Deze maatregel betekent een verbetering van de bestaande kwaliteit.

4.4.3 Wet- en regelgeving

Door middel van quickscans en nader onderzoek is de beoogde ruimtelijke ontwikkeling getoetst aan de Flora- en faunawet als ook het stedelijke ecologisch beleid. Deze onderzoeken hebben geen conflicten met genoemde wet en beleid aangetoond.

De afstand tot de Ecologische Hoofdstructuur bedraagt op het meest noordelijke punt ruim 500 meter en op de zuidelijke punt ruim 3,5 kilometer. De afstand tot het dichtsbijgelegen Natura 2000-gebied Leekstermeer bedraagt eveneens 3,5 kilometer.

Kappen van bomen of sloop van gebouwen mag geen nadelig effect hebben op broedende vogels dan wel verblijvende vleermuizen.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

4.5 Water

4.5.1 Gemeentelijk beleid

Het waterbeleid voor Groningen is vastgelegd in 'Waterwerk', Groninger water- en rioleringsplan 2009-2013. In onderstaande tabel is het beleidskader weergegeven

	EUROPEES	NATIONAAL	REGIONAAL	LOKAAL
Waterkwaliteit	Kaderrichtlijn Water (KRW)	Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) Watervisie kabinet	Waterbeheersplannen Waterschappen Landschapsontwikkelingsplan Groningen (LOP)	Groninger Water- en Rioleringsplan (GRP) Structuurvisie Groenstructuurvisie
Waterkwantiteit		Commissie Waterbeheer 21e eeuw (WB21) Watervisie kabinet	Waterbeheersplannen Waterschappen Landschapsontwikkelingsplan Groningen (LOP) Regionaal Bestuursakkoord Water (RBW)	
Stedelijk water		Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) Wet gemeentelijke watertaken Watervisie kabinet	Notities stedelijk water NZV/H&A	Groninger Water- en Rioleringsplan (GRP) Structuurvisie Groenstructuurvisie

Het beleid is vertaald in ambities voor de gemeente Groningen. De centrale ambitie is het streven naar een duurzaam stedelijk waterbeheer. Doelen bij het duurzaam stedelijk waterbeheer zijn onder meer:

- inspelen op klimaatveranderingen;
- voorkomen en beperken van wateroverlast;
- inrichten en beheren van het water op een wijze die aansluit bij natuurlijke processen;
- verhogen van de natuurwaarde van wateren en oevers;
- bevorderen van recreatief medegebruik van water en oevers;
- verbeteren van de leefomgevingskwaliteit in de wijken;
- zuiniger omspringen met drinkwater en grondwater;
- vergroten van het maatschappelijke draagvlak voor duurzaam waterbeheer.

Duurzaam stedelijk waterbeheer moet dus leiden tot een natuurlijker functionerend watersysteem. Dit kan worden gerealiseerd door een scala aan maatregelen, zoals waterbesparing, het voorkomen en zonodig terugdringen van verontreinigingen en het natuurlijker inrichten van waterlopen en vijvers.

De natuurlijke relatie van water met zijn omgeving ligt in steeds sterkere mate (mede) ten grondslag aan de ruimtelijke ontwikkeling: het water als medeordenend principe. Water legt verbindingen tussen bodem, natuurlijke ontwikkeling en de gesteldheid en beleving van de woon- en werkomgeving. Bij de planvorming wordt in een vroegtijdig stadium overleg met waterbeheerders gezocht (watertoets). In het kader van de watertoets zal nadere uitwerking van de principes van afwatering en ontwatering in relatie tot de waterkwaliteit en de waterkwantiteit plaats moeten vinden in overleg met de waterbeheerder.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Het plangebied valt binnen het beheergebied van het waterschap Noorderzijlvest en het waterschap Hunze en Aa's. Het waterschap vervult een adviserende en toetsende rol.

4.5.2 Waterfunctie

Groningen is een waterrijke stad en het water in de stad is zeer divers. Aan elk water in de stad is een functie toegekend. Voor elke functie is een streefbeeld opgesteld. Dit streefbeeld bepaalt het onderhoud en beheer. Functiegericht beheer en onderhoud sluit aan bij de centrale ambitie op watergebied: het streven naar een duurzaam stedelijk waterbeheer.

Binnen het plangebied komen de volgende functies voor:

- boezemwater Diepenring / Verbindingskanaal
- stedelijk water overige watergangen / vijvers

De waterfuncties kunnen in het kort als volgt worden omschreven:

- boezemwater: dit water heeft een aan- en afvoerfunctie voor water op een lokale en regionale schaal.
- stedelijk water: water dat dient voor de berging van water en deels voor de aan en afvoer.

4.5.3 Water en riolering huidige situatie

Water

Waterstructuren zijn veelal wijkgebonden en niet straatgebonden. Als zodanig maken ze dan ook geen deel uit van het bestemmingsplan. Wel doorkruist het tramtracé enkele watergangen of grenst het tracé op een aantal plaatsen aan water. In de eerste plaats de diepenring: ter hoogte van de Herebrug passeert deze het Verbindingskanaal. Verder wordt ter hoogte van het kruispunt Eikenlaan-Morgensterlaan-Dierenriemstraat een watergang gekruist en bevinden zich parallel aan het tracé enkele vijvers of waterpartijen (langs Zernikelaan en de Zonnelaan tussen de Venuslaan en Saturnuslaan en in het Noorderplantsoen ter hoogte van de Nieuwe Ebbingestraat en de Noorderbuitensingel).

Riolering

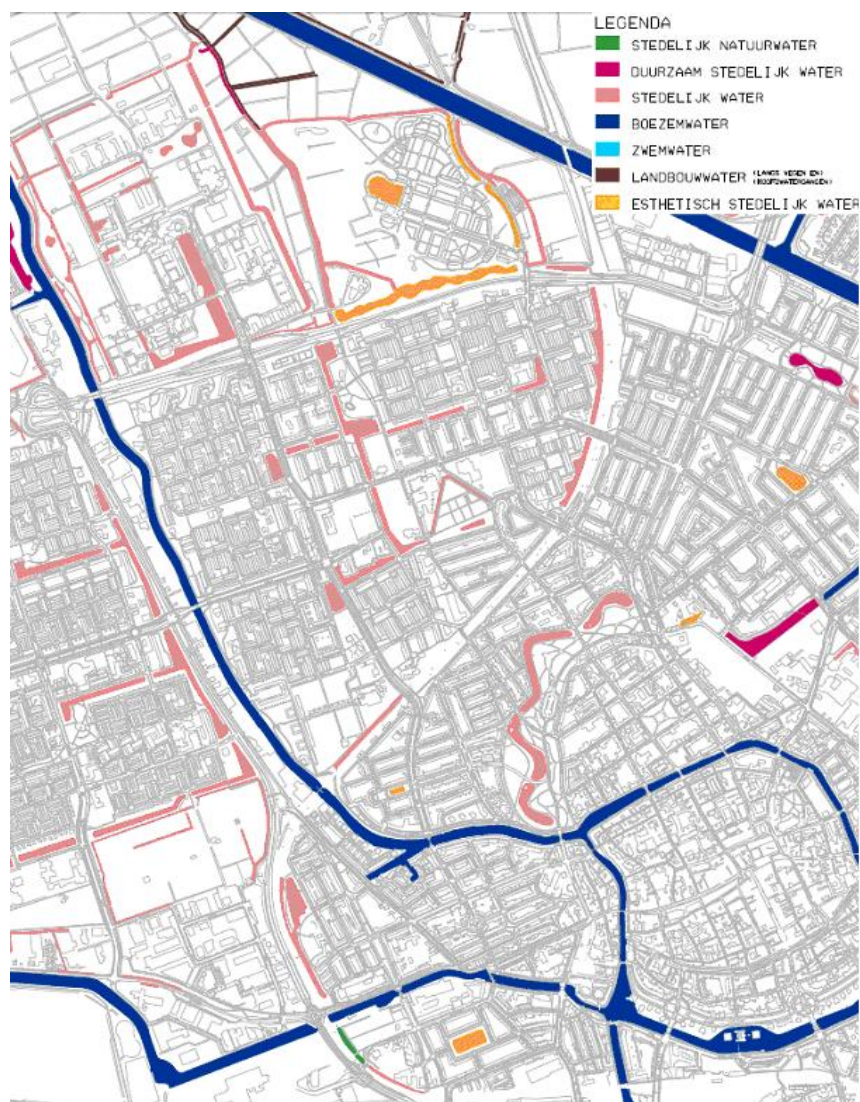
In het tramtracé ligt riolering. Deze riolering is hoofdzakelijk van het gemengde stelsel van de gemeente Groningen. Het regenwater en overig huishoudelijk afvalwater wordt in één buis verzameld en getransporteerd naar de rioolwaterzuivering.

Op het Zernikecomplex is gescheiden riolering aanwezig. Hierbij wordt het regenwater gescheiden van het overige huishoudelijke afvalwater van onder meer toilet, douche en keuken. Het dakwater en het overige regenwater gaat vervolgens rechtstreeks naar het oppervlaktewater.

De riolering ligt op diverse plekken in de openbare ruimte, hetzij in het geplande tramtracé, hetzij onder het tramtracé. Tevens kruist de riolering op diverse plaatsen het tracé.

In de openbare ruimte zijn behalve gemengde en gescheiden riolering ondergronds ook nog diverse andere soorten riolering aanwezig. Gedacht moet worden aan:

- bergingsriool / overstortriool (ter plaatse van het Zuiderdiep);
- persleidingen ten behoeve van de afvoer van gemalen;
- duikerriolering ten behoeve van het koppelen van waterpartijen;
- moerriool (vrijerval hoofdafvoerriool).



Afb. 26 Waterfunctiekaart huidige situatie

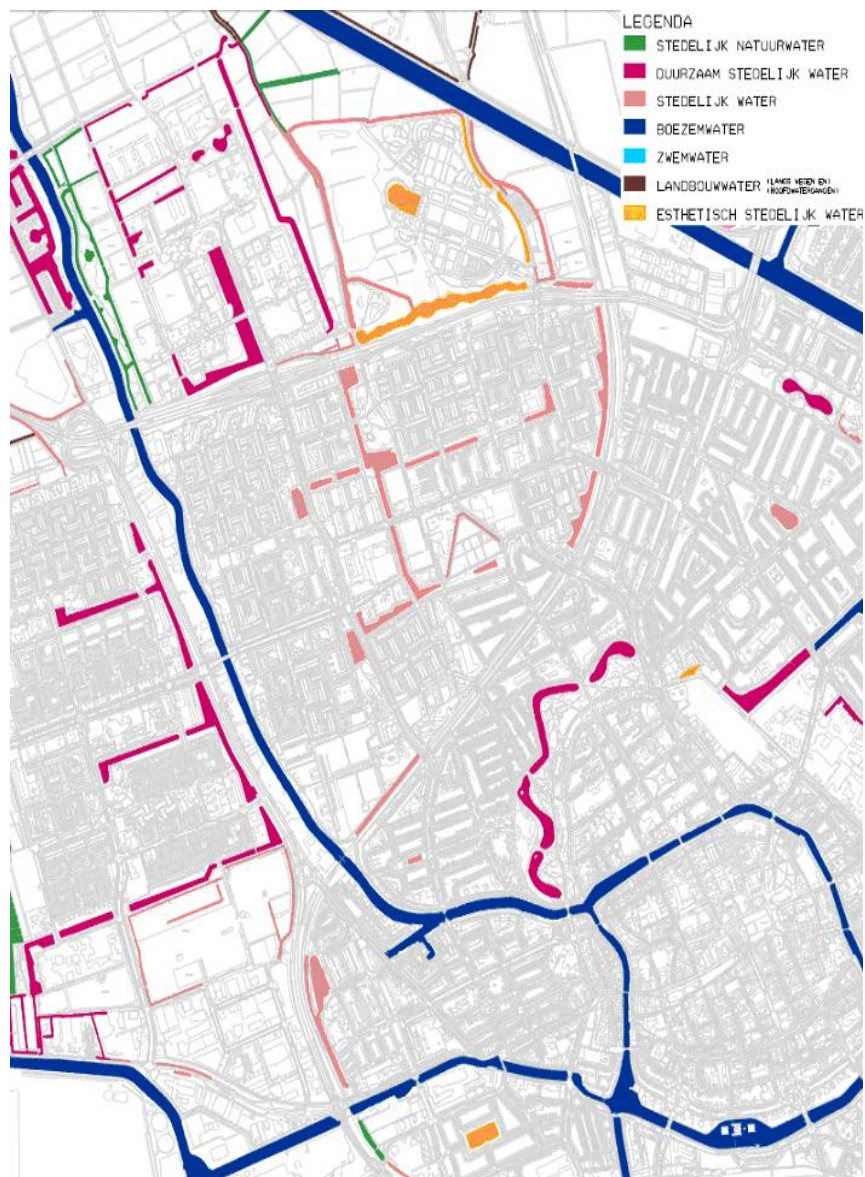
4.5.4 Water en riolering toekomstige situatie

Water

Diverse watergangen die in de huidige situatie zijn aangemerkt als stedelijk water hebben een hoger ambitieniveau gekregen ten opzichte van de huidige situatie. Het betreft hier de enkele watergangen en vijvers, het ambitieniveau ligt hier op duurzaam stedelijk water.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Duurzaam stedelijk water treffen we veelal aan in kleinere stadsparken. Het water van deze waterpartijen kenmerkt zich door een goede waterkwaliteit. De locaties zijn op onderstaande kaart weergegeven.



Afb. 27 Waterfunctiekaart ambitie

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Riolering

Onder het tramtracé mogen geen kabels en leidingen liggen. Werkzaamheden of storingen aan deze leidingen kunnen een direct gevolg hebben op het functioneren van de tram.

Bij aanleg van de tram zullen er maatregelen moeten worden getroffen aan de riolering. Deze maatregelen kunnen bestaan uit het verleggen van de bestaande leidingen. Bij de moerriolen wordt mogelijk voor een renovatietechniek gekozen gezien de grote diepte van deze riolering.

Bij aanleg van de tram kan de aanpassing aan de riolering ook gebruikt worden om verbindingen mogelijk te maken tussen waterpartijen/vijvers of om af te koppelen op de waterpartijen/vijvers. De noodzaak of wens hiervan moet bij de uitwerking van de plannen worden meegenomen.

4.6 Milieu

4.6.1 Leefomgevingskwaliteit

De duurzaamheidsvisie van de gemeente is uitgewerkt in het 'Beleidskader duurzaamste-stad.groningen.nl' en het 'Masterplan Groningen Energieneutraal'. Hierin is vastgelegd hoe de stedelijke ontwikkeling kan samengaan met een duurzame ontwikkeling en een betere leefomgevingskwaliteit. In dit verband acht de gemeente de Regiotram van groot vervoerskundig, maatschappelijk en ruimtelijk-economisch belang en onontbeerlijk voor een verdere duurzame ontwikkeling van stad en ommeland.

De komst van de Regiotram zal plaatselijk invloed hebben op de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit. Op een deel van het traject (met name door de binnenstad) zal de tramlijn leiden tot minder auto- en busverkeer en daarmee tot een verbetering van de leefomgevingskwaliteit. Op andere trajecten en aansluitende wegen kan de akoestische kwaliteit verslechteren ten opzichte van de huidige situatie. Dit komt soms door het geluid van de tram en vaker door veranderingen in verkeersstromen en/of doordat rijstroken dicht bij woningen komen te liggen. De gemeente acht zo'n plaatselijke verslechtering, mits die redelijkerwijs niet kan worden voorkomen, acceptabel omdat de komst van de Regiotram voor een groter gebied in de stad zal leiden tot een verbetering. Want door de Regiotram zal de groei van het overige, gemotoriseerde verkeer in de stad kunnen worden beperkt en op termijn ook het aantal autokilometers van en naar de stad. Dit leidt op stedelijk niveau tot minder verkeerslawaaï en luchtverontreiniging.

Om de negatieve effecten op een aantal deeltrajecten en aansluitende wegen zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken, zijn onderzoeken uitgevoerd en worden wettelijke procedures doorlopen op grond van onder meer de Wet geluidhinder en de Wet luchtkwaliteit. Eén en ander wordt hierna per thema verder uitgewerkt.

4.6.2 Milieueffectrapportage

In de initiatieffase van het project Regiotram is nagegaan of voor de aanleg van de beide tramlijnen een mer-plicht bestaat of een mer-beoordelingsplicht. In het destijds geldende Besluit milieueffectrapportage werd als activiteit, ten aanzien waarvan het maken van een milieueffectrapport (MER) verplicht is, genoemd: de aanleg of de wijziging of uitbreiding van een boven- of ondergrondse spoorweg, vrijliggende busbaan, zweefspoor of andere bijzondere constructie. Het Besluit milieueffectrapportage hanteerde (voor de aanleg) als drempel: een tracélengte van 5 kilometer of meer buiten de bebouwde kom in een gevoelig gebied of een bufferzone. Geconcludeerd werd dat het project Regiotram niet de in het Besluit milieueffectrapportage genoemde drempelwaarden overschreed en dat daarom niet de verplichting bestond een mer-procedure te volgen.

Een uitspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie van 15 oktober 2009 (zaak Commissie/Nederland, C-255/08) - en een in verband daarmee aangekondigde wijziging van het Besluit milieueffectrapportage - vormde voor de gemeente aanleiding om zich opnieuw te buigen over de vraag of voor het project Regiotram een MER noodzakelijk is.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

In deze uitspraak heeft het Hof bepaald dat Nederland de Europese mer-richtlijn⁴ op een onderdeel onjuist heeft geïmplementeerd. Volgens het Besluit milieueffectrapportage hoefde voor activiteiten die onder de drempel uit onderdeel D van de bijlage van het besluit vielen geen mer-beoordeling te worden uitgevoerd. Het Hof oordeelde dat Nederland in het Besluit milieueffectrapportage ten onrechte drempels heeft vastgesteld die alleen rekening houden met de omvang van projecten en niet met andere relevante criteria uit bijlage III de richtlijn (met name de kenmerken en de plaats van het project).

Inmiddels is op 1 april 2011 de wijziging van het Besluit milieueffectrapportage in werking getreden (Besluit van 21 februari 2011 tot wijziging van het Besluit milieueffectrapportage en het Besluit omgevingsrecht (reparatie en modernisering milieueffectrapportage)). Deze wijziging heeft tot gevolg dat de aanleg van tramrails niet langer behoort tot de categorieën van activiteiten waarvoor - bij overschrijding van de drempel - een mer-plicht bestaat. De aanleg van tramrails is thans, zoals uit categorie D 2.2 van onderdeel D van het gewijzigde Besluit milieueffectrapportage blijkt, mer-beoordelingsplichtig. De drempel voor deze activiteit is een tracélengte van 500 meter of meer op een afstand van 25 meter of meer van de grens van de voor tram- of spoorwegdoeleinden aangewezen bestemming, voor zover deze is gelegen in een gevoelig gebied. Deze drempelwaarde wordt door de aanleg van de Regiotram niet overschreden. Dit betekent dat de mer-beoordelingsprocedure niet hoeft te worden doorlopen. Wel zal het bevoegd gezag (de gemeenteraad) zich er nog van moeten vergewissen of de activiteit daadwerkelijk geen aanzienlijke milieugevolgen kan hebben, waarbij het in het bijzonder moet nagaan of sprake is van de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de richtlijn. Op grond van artikel 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht dient het bevoegd gezag zijn keuze om géén mer-beoordeling te maken voor een activiteit die beneden de drempelwaarde valt, te motiveren in de overwegingen van het moederbesluit.

Met het oog hierop heeft het ingenieursbureau DHV een afwegingsnotitie opgesteld⁵.

Hierin is de voorgenomen activiteit getoetst aan de selectiecriteria genoemd in bijlage III van de Europese richtlijn, te weten:

- de kenmerken van het project;
- de plaats van het project;
- de kenmerken van het potentiële effect.

Dit leverde de volgende beoordeling op.

Kenmerken van het project

De fysieke ingreep van het project is zeer lokaal. Vooralsnog vindt er geen cumulatie plaats met andere projecten. Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen en de productie van afvalstoffen is zeer beperkt. Er vindt als gevolg van de Regiotram geen extra verontreiniging plaats. Wel neemt de geluid- en trillingshinder toe. De kans op ongevallen met gevaarlijke stoffen wijzigt niet.

Plaats van het project

Het project wordt gerealiseerd in stedelijk gebied; met ongeveer 3.000 personen per vierkante kilometer heeft de gemeente Groningen een relatief hoge bevolkingsdichtheid. Binnen het projectgebied zijn geen gebieden gelegen met een bijzondere ecologische functie en het is onwaarschijnlijk dat de tramlijnen een effect zullen hebben op beschermde gebieden. Het bestaande grondgebruik wijzigt over het algemeen niet; de tramlijnen komen op of in de directe nabijheid van bestaande infrastructuur.

Aangezien de Regiotram door de binnenstad van Groningen gaat, worden mogelijke archeologische en cultuurhistorische waardevolle gebieden en objecten verstoord of aangetast.

⁴ Europese Richtlijn van 27 juni 1985 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (85/337/EEG).

⁵ 'Afwegingsnotitie ten behoeve van de m.e.r.-beoordeling Voorontwerp bestemmingsplan RegioTram', DHV, april 2011

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Kenmerken van het potentiële effect

De Regiotram zal op lokaal niveau negatieve gevolgen hebben, met name op het gebied van geluidhinder, trillingshinder en aantasting van cultuurhistorische en archeologische waardevolle gebieden en objecten.

Het bereik van de geluids- en trillingeffecten is zeer lokaal; vooral bij woningen direct gelegen aan de trambaan en aan wegen die, als gevolg van de trambaan, meer wegverkeer moeten verwerken, zal de geluidsbelasting toenemen. Ondanks dat er geluidreducerende maatregelen worden genomen, is de waarschijnlijkheid dat dit effect optreedt groot. De geluidstoename als gevolg van het voornemen varieert van 1 tot 3 dB. Daarbij is uitgegaan van het maximaal toepassen van geluidsmaatregelen op de tram en op de rails.

De effecten op cultuurhistorische en archeologische waarden doen zich voor langs en onder het gehele tracé. De kans op een negatief effect op archeologische waarden is groot. De mate waarin maatregelen worden getroffen om effecten te beperken, is bepalend voor de ernst van het effect op cultuurhistorische waarden.

Bovengenoemde effecten zijn blijvend van aard en niet omkeerbaar.

In het kader van de aanleg van de tram worden bomen gekapt. Slechts voor een beperkt deel kunnen bomen worden herplant. Er wordt gecompenseerd door het planten van nieuwe bomen. Het effect is dat er op en langs de tracés minder groen aanwezig is. Dit is een tijdelijk effect, aangezien gecompenseerd wordt.

Voor de overige (milieu-)aspecten (verkeer, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, ecologie/flora en fauna, water, duurzaamheid) zijn geen nadelige gevolgen te verwachten.

Doordat een deel van de vervoersbewegingen met de auto of bus vervangen zal worden door vervoersbewegingen per tram, kan de luchtkwaliteit lokaal verbeteren. Er is echter op sommige plaatsen ook sprake van een toename van gemotoriseerd verkeer als gevolg van andere vervoersstromen. Er zal dus zeer lokaal een positief effect en zeer lokaal een negatief effect te verwachten zijn. Hoe dit effect per saldo uitpakt (neemt het aantal gehinderden toe of af), is nog lastig te zeggen. Desalniettemin verbetert de luchtkwaliteit ten opzichte van de huidige situatie.

De mogelijkheid die dit project biedt om delen van de riolering te moderniseren, kan als positief effect worden beschouwd.

In de volgende paragrafen zal dieper op de verschillende milieuaspecten worden ingegaan en op de maatregelen, die zullen worden genomen om negatieve milieueffecten te beperken.

Conclusie

Uit de uitgevoerde toetsing aan de in bijlage III van de Europese richtlijn genoemde selectiecriteria komt naar voren dat er ten aanzien van een aantal aspecten, met name geluid, trillingen, cultuurhistorie en archeologie, sprake is van negatieve gevolgen voor het milieu. Zoals uit de volgende paragrafen nog zal blijken kunnen de geluideffecten voor een belangrijk deel worden beperkt door maatregelen aan de bron of bij de ontvanger, zoals een stille tram, zeer stil asfalt en extra geluidsisolatie aan gevels van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen. Trillingshinder blijkt door bronmaatregelen zodanig te kunnen worden gereduceerd, dat langs het hele tracé aan de normen wordt voldaan (verwezen wordt naar subparagraaf 4.6.4). Voorts kan de aantasting van cultuurhistorisch erfgoed worden beperkt door de Regiotram zo zorgvuldig mogelijk in te passen in de bestaande (historische) stad en randvoorwaarden te stellen met het oog op het veiligstellen van archeologische waarden (waarbij ten aanzien van belangrijke historische elementen, zoals de Herepoort, een afweging moet worden gemaakt in welke gevallen behoud in situ mogelijk is). De conclusie is dan ook dat geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen die aanleiding

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

zouden moeten geven tot het opstellen van een milieueffectrapport. Overigens is voor het opstellen van het voorlopig ontwerp en het bestemmingsplan al uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar de milieueffecten. Een MER biedt in dit stadium van de planvorming dus ook geen meerwaarde meer.

4.6.3 Geluid

4.6.3.1 Inleiding

Een tramlijn brengt geluidsbelasting met zich mee, direct maar vooral ook indirect door een verandering in verkeersstromen en/of door wijzigingen in de afstand tussen bron en ontvanger. De gevolgen hiervan zijn in het kader van de voorbereiding van dit bestemmingsplan getoetst aan de Wet geluidhinder en aan het in de Wet ruimtelijke ordening verankerde criterium 'een goede ruimtelijke ordening'. Hierbij is tramlawaai beschouwd als wegverkeerslawaai.

4.6.3.2 Beoordelingskader

De aanleg van de tramlijn leidt tot fysieke wijzigingen van wegen, waardoor de geluidsbelasting van een deel van de woningen langs het tracé met 2 dB of meer toeneemt. Dit betekent dat hier sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder⁶. Deze wet schrijft bij een reconstructie van een weg voor, dat de geluidsbelasting van de gevel van nabijgelegen woningen (en andere geluidsgevoelige gebouwen, zoals onderwijsgebouwen) in principe niet mag toenemen⁷. Heeft de reconstructie een hogere geluidsbelasting tot gevolg dan wettelijk is toegestaan, dan dienen maatregelen te worden getroffen die de geluidhinder beperken, hetzij aan de bron, hetzij in het overdrachtsgebied (zoals geluidabsorberend asfalt of geluidschermen). Wanneer dergelijke maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard, kan volgens de Wet geluidhinder een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel wordt vastgesteld. Zonodig moeten hierbij de gevels van extra geluidwering worden voorzien, om te waarborgen dat de geluidsbelasting binnende woning bij gesloten ramen niet meer dan 33 dB bedraagt.

Woningen langs het tramtracé die reeds op 1 maart 1986 een te hoge geluidsbelasting ondervonden (meer dan 60 dB(A)) komen in aanmerking voor sanering. Voor deze woningen stelt de gemeente een saneringsprogramma vast, dat wordt ingediend bij de minister van Infrastructuur en Milieu. Deze neemt vervolgens een besluit over het vaststellen van de hogere waarden en de eventueel aan deze woningen te treffen geluidwerende maatregelen.

De Wet geluidhinder is niet van toepassing op wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km per uur geldt. Uit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening is het echter wel noodzakelijk om de akoestische gevolgen van de Regiotram voor woningen binnen een 30 kilometerzone te onderzoeken teneinde te kunnen vaststellen of een goed woon- en leefklimaat is verzekerd.

⁶ De Wet geluidhinder verstaat onder een reconstructie van een weg: een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg ten gevolge waarvan uit akoestisch onderzoek als bedoeld in artikel 77, eerste lid, onder a, en artikel 77, derde lid, van de wet blijkt dat de berekende geluidsbelasting vanwege de weg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen ten opzichte van de geluidsbelasting die op grond van artikel 100 dan wel het bepaalde krachtens artikel 100b, aanhef en onder a, van de wet als de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting geldt met 2 dB of meer wordt verhoogd. In verband met afronding gaat het om situaties, waarin feitelijk sprake is van een toename van 1,5 dB of meer

⁷ Dat wil zeggen dat de geluidsbelasting van de gevel van de woning of een ander geluidsgevoelig gebouw niet meer mag bedragen dan 48 dB (de voorkeursgrenswaarde), of - indien de werkelijke waarde hoger is - de heersende waarde. Wanneer reeds eerder een hogere waarde is vastgesteld en de heersende waarde hoger is dan 48 dB geldt de laagste van de twee (heersende waarde of hogere waarde) als de ten hoogste toelaatbare

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

4.6.3.3 Onderzoek, effecten en maatregelen

Onderzoek

Voor het bestemmingsplan Regiotram is uitvoerig en gedetailleerd akoestisch onderzoek uitgevoerd. Hiervoor wordt verwezen naar het onderzoeksrapport van het Noordelijk Akoestisch Adviesbureau (NAA)⁸. Hierbij zijn niet alleen de wegen langs het tramtracé en aansluitende wegen onderzocht, maar ook wegen die in een ruim gekozen invloedsgebied liggen. Door deze aanpak zijn alle wegen in het onderzoek meegenomen waar mogelijk sprake zou kunnen zijn van een toename van wegverkeerslawaai.

Aan het akoestisch rapport van NAA liggen twee eerdere onderzoeken naar de geluidhinder door de Regiotram ten grondslag van de ingenieursbureau's DGMR en DHV⁹. Deze bureaus hebben op basis van de beschikbare onderzoeks- en meetgegevens in combinatie met kennis van experts een betrouwbare en realistische inschatting gemaakt van de geluidsemissie van de Regiotram en trambaan. Hierbij is ook rekening gehouden met de technische mogelijkheden om de geluidsemissie in de nabije toekomst te beperken ten opzichte van vergelijkbaar materieel waaraan in het verleden geluidmetingen zijn uitgevoerd. Aldus zijn door DGMR en DHV emissiekengetallen vastgelegd waarmee in het verdere akoestische onderzoek (door NAA) is gerekend. Dit betekent dat voor de Regiotram kengetallen voor de geluidsemissie zijn gehanteerd, die uitgaan van bewezen technische mogelijkheden om de tram(baan) stiller te maken en die in de praktijk met zekerheid haalbaar zijn. Dit houdt in concreto in, dat er voor de Regiotram is gerekend met een geluidsemissie die 4 dB lager is dan waarvan DGMR eerder in zijn worst-case benadering was uitgegaan. Door het definitieve akoestische onderzoek van NAA en de besluitvorming in het kader van de Wet geluidhinder te baseren op dit bijgestelde emissiekengetal voor de Regiotram wordt gewaarborgd, dat woningen enerzijds niet aan onnodig tramlawaai worden blootgesteld en anderzijds dat de werkelijke geluidsbelasting vanwege de Regiotram in de praktijk in ieder geval niet hoger zal zijn dan waarvan nu wordt uitgegaan.

In dit verband is tevens het volgende van belang. De aanleg en exploitatie van de Regiotram zullen worden aanbesteed. Voor de aanbestedingsprocedure zal een gedetailleerd Programma van Eisen worden opgesteld. Hierin zullen tevens eisen worden opgenomen met betrekking tot het aspect bronvermogen/geluidsemissie. Deze eisen zullen zodanig worden geformuleerd dat de toekomstige Regiotram in ieder geval zal voldoen aan de uitgangspunten en brongegevens waarop het akoestisch onderzoek van NAA is gebaseerd. Niet uitgesloten is, dat het lawaai van de tram(baan) in de praktijk nog verder kan worden beperkt. Dit is echter afhankelijk van de technische ontwikkelingen en de mogelijkheden die potentiële marktpartijen zien om op dit punt verdere verbeteringen te realiseren binnen het totale ontwerp van de Regiotram en trambaan. Deze potentiële geluidwinst is echter geenszins zeker. Daarom is de gemeente uitgegaan van een expert judgement op basis van de kennis en ervaring van nu. Voor de onderbouwing van het gekozen bronvermogen van de Regiotram en rails wordt verwezen naar de rapporten van DGMR en DHV.

Beschrijving van de effecten en maatregelen

Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen drie categorieën van woningen en wordt apart ingegaan op enkele specifieke onderwerpen:

1. woningen die vallen onder het regime reconstructies van de Wet geluidhinder (reconstructiewoningen; hoofdstuk VI, afdeling 4, Wet geluidhinder);
2. woningen die vallen onder de saneringsregeling van de Wet geluidhinder (saneringswoningen; hoofdstuk VI, afdeling 3, Wet geluidhinder);
3. woningen aan 30 km-wegen;
4. specifieke vormen van geluidhinder in verband met (de aanleg) van de tramlijn.

⁸ 'Onderzoek wegverkeerslawaai ten behoeve van het ontwerp-bestemmingsplan Regiotram-tracédelen I en II', NAA, april 2011

⁹ 'Eerste onderzoek milieueffecten tramlijn 1 wegverkeerslawaai en tramgeluid', DGMR, 10 november 2010; 'Geluid en trillingen van de Regiotram Groningen. Mogelijke maatregelen en effecten', DHV, maart 2011

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Ad 1. Reconstructiewoningen

Voor de wegen langs de tracédelen I en II is onderzoek uitgevoerd naar de (toename van de) geluidsbelasting vanwege wegverkeerslawaai (inclusief tramlawaai) en naar eventuele maatregelen om dit te beperken. Hierbij is allereerst de toekomstige geluidsbelasting berekend, die zal optreden als het plan wordt uitgevoerd (dat wil zeggen de Regiotram in gebruik wordt genomen) zonder het treffen van extra c.q. specifieke geluidsbeperkende maatregelen. Vervolgens is voor alle woningen aan 50 km- wegen waarvan de gevelbelasting toeneemt met 1,5 dB of meer en die vallen onder het regime reconstructies van de Wet geluidhinder onderzoek gedaan naar maatregelen om de (toename van de) geluidsbelasting zoveel mogelijk te beperken. Op basis hiervan heeft de gemeente besloten om wegen langs het tramtracé waar dat zinvol en mogelijk is te voorzien van zeer stil asfalt. Dit type asfalt levert een reductie op van gemiddeld 4,5 dB ten opzichte van standaard asfalt. Hieronder wordt nader op deze maatregelen ingegaan.

- Zeer stil asfalt zal worden toegepast over een weglengte van in totaal 1.410 meter, namelijk op de Zonnelaan (530 meter), op de Kastanjelaan (380 meter) en op de Noorderstationsstraat/Nieuwe Ebbingestraat (500 meter).
- De Zonnelaan en Kastanjelaan krijgen een vrij liggende trambaan en dus ook een aparte rijstrook voor het autoverkeer waardoor het effect van zeer stil asfalt hier optimaal is.
- Op de Noorderstationsstraat/Nieuwe Ebbingestraat zal de trambaan samenvallen met de rijbaan voor auto's. De geluidsreductie door zeer stil asfalt is hier 50% (ofwel ruim 2 dB ten opzichte van standaard asfalt), ervan uitgaande dat auto's gemiddeld met twee wielen over de tramrails zullen rijden in plaats van over het stille asfalt.
- Het toepassen van zeer stil asfalt is niet mogelijk op en nabij kruispunten en rotondes of in scherpe bochten; door het wringend verkeer zou een stil wegdek hier snel kapot worden gereden en daardoor een averechts effect krijgen.
- De geluidsbelasting op woningen is de optelsom van het tramlawaai en het overige wegverkeerslawaai. Met zeer stil asfalt wordt alleen de bijdrage van het overige wegverkeerslawaai aan de totale geluidsbelasting beperkt. Dit effect is relatief klein als het tramlawaai overheersend is. Naarmate het overige wegverkeerslawaai sterker overheerst, zal een stil wegdek meer effect sorteren en de geluidsbelasting op de gevels sterker doen afnemen.

Mede op basis van het akoestisch onderzoek is de gemeente van oordeel dat verdergaande maatregelen om de geluidsbelasting te beperken onvoldoende doeltreffend zijn en/of overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, landschappelijke, verkeerskundige of financiële aard. Zo is het toepassen van raildemping technisch niet mogelijk of niet doeltreffend, zijn schermen langs (de vrij liggende delen van) de trambaan ongewenst vanuit stedenbouwkundig oogpunt, is stil asfalt niet mogelijk op plaatsen met wringend verkeer en verdraagt het verlagen van de maximumsnelheid en/of het treffen van verkeersbeperkende maatregelen zich niet met de functie van de betrokken wegen en de dienstregeling van de tram.

Dankzij de toepassing van zeer stil asfalt zal de geluidsbelasting van veel geluidsgevoelige gebouwen minder toenemen of per saldo lager worden. Maar hiermee kan niet bij alle woningen en onderwijsgebouwen langs het tramtracé worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. Dit is het geval bij in totaal 65 woningen aan de Zonnelaan, Eikenlaan, Kastanjelaan, Noorderstationsstraat/Bedumerweg en het Boterdiep, alsook bij enkele gevels van onderwijsgebouwen van de Rijksuniversiteit nabij de Zernikelaan, van het Kamerlingh Onnes- en van het Gomarusscollege. Voor deze woningen en onderwijsgebouwen heeft de gemeente met toepassing van de Wet geluidhinder hogere waarden vastgesteld voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting. Indien dit nodig is worden aan de woningen door de gemeente geluidwerende voorzieningen getroffen om te waarborgen dat de geluidsbelasting binnen de woning bij gesloten ramen na de reconstructie niet meer dan 33 dB bedraagt. Met het oog hierop zal de gemeente na de vaststelling van de hogere waarden een akoestisch en bouwtechnisch onderzoek het uitvoeren, waarbij zal worden nagegaan wat de isolatiewaarde van de woningen is en of met het oog daarop eventueel extra geluidsisolatie noodzakelijk is om de wettelijk voorgeschreven binnenwaarde niet te overschrijden. De kosten van de geluidwerende voorzieningen komen voor rekening van de gemeente.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Voor gedetailleerde informatie over de hogere waarden wordt verwezen naar het akoestisch onderzoek van NAA en de hogere waarden-besluiten.

Ad 2. Saneringswoningen

Voor de woningen die vallen onder de saneringsregeling van de Wet geluidhinder heeft de gemeente een saneringsprogramma opgesteld en ingediend bij de minister van Infrastructuur en Milieu. Op basis van dit programma heeft de minister voor deze woningen een besluit genomen over het vaststellen van hogere waarden en over het aanbrengen van eventuele extra gevelisolatie. De kosten van de saneringsmaatregelen worden gedeeld door Rijk en gemeente. Het saneringsprogramma heeft betrekking op 85 woningen, te weten 30 woningen aan de Noorderstationsstraat, 24 woningen aan de Nieuwe Ebbingestraat, 28 woningen aan de Korreweg en 3 woningen aan het Boterdiep. Op grond van de Wet geluidhinder stelt de minister zonedig financiële middelen beschikbaar voor eventuele extra gevelisolatie om in deze woningen een akoestisch binnenklimaat van 43 dB te waarborgen.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening heeft de gemeente Groningen besloten om bij een deel van de saneringswoningen de strengere binnenwaarde van 33 dB te hanteren, die geldt voor reconstructiewoningen. Bij een groot deel van de saneringswoningen aan de Noorderstationsstraat is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en zal de geluidsbelasting in de toekomstige situatie met Regiotram toenemen met 1 of 2 dB. Als deze woningen niet op de saneringslijst zouden hebben gestaan, dan zou de gemeente voor deze woningen een hogere waarde hebben vastgesteld voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van de gevel. In dat geval zouden deze woningen zonedig in aanmerking zijn gekomen voor extra geluidsisolatie om een binnenwaarde van 33 dB te waarborgen. Daarom acht de gemeente het redelijk voor het akoestisch binnenklimaat van deze woningen dezelfde normstelling aan te houden als voor reconstructiewoningen. Een en ander is per woning/gevel uitgewerkt in het saneringsprogramma. De extra kosten om deze woningen een zodanige geluidsisolatie te geven, dat de geluidsbelasting binnen de woning bij gesloten ramen niet meer bedraagt dan 33 dB, komen voor rekening van het project Regiotram.

Bij de overige saneringswoningen zal de geluidsbelasting in de toekomstige situatie niet toenemen of zelfs afnemen. Als deze woningen niet op de saneringslijst zouden hebben gestaan, dan zouden deze woningen niet in aanmerking zijn gekomen voor geluidbeperkende maatregelen zoals extra gevelisolatie. Dankzij hun status als saneringswoning komen deze woningen nu zonedig wel in aanmerking voor extra gevelisolatie om een akoestisch binnenklimaat van 43 dB te waarborgen. Bovendien komen deze woningen nu eerder, dan normaal gesproken het geval zou zijn geweest, voor eventuele extra gevelisolatie in aanmerking, omdat deze maatregel gekoppeld is aan de realisatie van de trambaan.

Ad 3. Woningen aan 30-km wegen

Door de komst van de tramlijn zal ook de geluidsbelasting van een aantal woningen, gelegen aan wegen binnen de diepenring, waarvoor een maximum-snelheid van 30 km per uur geldt, toenemen. Op deze woningen is de Wet geluidhinder niet van toepassing (zie subsubparagraaf 4.6.3.2). Op grond van het in de Wet ruimtelijke ordening gehanteerde criterium 'een goede ruimtelijke ordening' dient echter wel een aanvaardbaar akoestisch klimaat te worden gegarandeerd. Hiernaar is onderzoek gedaan.

In verband met de aanleg van de tramlijn zal de Herebrug worden afgesloten voor het autoverkeer. Hierdoor zal de verkeersafwikkeling in het gebied tussen het Gedempte Zuiderdiep en het Verbindingskanaal wijzigen. Om te voorkomen dat de verkeersintensiteit in Binnenstad-Zuid nabij de parkeergarages Museum Centrum en Bios sterk zal toenemen (en daarmee de geluidsbelasting) heeft de gemeente ervoor gekozen om de rijrichting vanuit de parkeergarage Museum Centrum om te draaien. Hierdoor kan het uitgaande verkeer direct via de Kleine Raamstraat en het Gedempte Zuiderdiep het gebied Binnenstad-Zuid verlaten. Om dit mogelijk te maken, zal er een herinrichting plaatsvinden van de Kleine Raamstraat ter hoogte van de uitgang van de parkeergarage. Om alle straten in het gebied bereikbaar te houden, zal ook de rijrichting op de Coehoorsingel en in de Ruitersstraat worden gewijzigd. Door deze verkeerskundige maatregelen zal de verkeersafwikkeling efficiënter worden en een verkeerstoename in dit gebied zo beperkt mogelijk kunnen blijven. Ondanks

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

deze maatregelen komt de geluidsbelasting bij een aantal woningen aan de Kleine Raamstraat, de Ruitersstraat, de Herepoortmolendrift, het Gedempte Zuiderdiep, de Herestraat en de Heresingel uit boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Bronmaatregelen zijn, zoals uit het akoestisch onderzoek blijkt, onvoldoende doeltreffend dan wel ontmoeten overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard.

Hoewel op deze woningen niet de Wet geluidhinder van toepassing is, is besloten deze woningen dezelfde bescherming te geven als woningen die wel onder deze wet vallen. Het gaat hier om in totaal 167 woningen. Bij deze woningen is globaal onderzocht of er extra gevelisolatie nodig is. Later zal met het oog hierop per woning nog nader bouwkundig onderzoek worden uitgevoerd. Indien daaruit blijkt dat dit noodzakelijk is, zullen deze woningen worden voorzien van extra geluidsisolatie van de gevel om te waarborgen dat de geluidsbelasting in de woning (bij gesloten ramen) niet meer bedraagt dan 33 dB.

Ad 4. Specifieke vormen van geluidhinder in verband met (de aanleg) van de tramlijn

Zoals gezegd gaat het in de Wet geluidhinder om de gemiddelde geluidbelasting vanwege het wegverkeer (inclusief tramlawaai) over een jaar. Mede daarom wordt hieronder apart ingegaan op enkele specifieke vormen van (verkeers)lawaai die niet worden gereguleerd in de Wet geluidhinder, maar wel hinder kunnen veroorzaken.

Booggeluid

In bepaalde omstandigheden kan een tram bij het nemen van een bocht zogenaamd booggeluid veroorzaken. Deze vorm van geluidhinder kan worden voorkomen door goed onderhoud aan de trambaan, met name door het tijdig smeren en slijpen van de tramrails. Mede om deze reden wordt booglawaai niet meegenomen in de akoestische berekeningen. In het Programma van Eisen voor de tram zal worden vastgelegd, dat er maatregelen moeten worden genomen om booglawaai zoveel mogelijk te voorkomen.

Verkeerslawaai in de nachtperiode (van 23.00 – 07.00 uur)

Volgens het akoestisch onderzoek is de geluidsbelasting in de nachtperiode vrijwel nergens hoger dan 60 dB (zonder aftrek van 5 dB). Alleen bij enkele woningen aan het Boterdiep komt deze waarde uit op 61 dB. De hoogste belastingen doen zich voor bij woningen die reeds in aanmerking komen voor extra geluidsisolatie. Deze wordt gebaseerd op de cumulatieve geluidsbelasting die aanzienlijk hoger is dan de gemiddelde geluidsbelasting in de nachtperiode. De extra geluidsisolatie zorgt er voor, dat de kans op slaapverstoring kleiner wordt.

Bouwlawaai bij de aanleg van de tramlijn

Deze vorm van geluidhinder kan zich tijdelijk voordoen tijdens de werkzaamheden om de trambaan aan te leggen. Burgemeester en wethouders hebben op 31 mei 2011 de 'Beleidsregels bouwhinder; instructie over hinder door bouw- en sloopwerkzaamheden in Groningen' vastgesteld. Deze is mede gebaseerd op de 'Circulaire bouwlawaai 2010' van de minister van Infrastructuur en Milieu. Deze beleidsnotitie zal in acht worden genomen bij de werkzaamheden voor de aanleg van de trambaan. In bepaalde situaties kan worden afgeweken van het in de beleidsnotitie vastgelegde hinderbeleid. In dat geval kan de gemeente regels stellen op basis van een bestuurlijke afweging tussen het belang van een efficiënte uitvoering van specifieke werkzaamheden en het zoveel mogelijk voorkomen van hinder.

4.6.3.4 Conclusie

Een tramlijn brengt geluidsbelasting met zich mee, direct maar vooral ook indirect door een verandering in verkeersstromen en/of door wijzigingen in de afstand tussen bron en ontvanger. Om een toename van de geluidsbelasting zo veel mogelijk te voorkomen of te beperken, zullen maatregelen worden getroffen, zoals het toepassen van zeer stil asfalt en stille klinkers. Deze maatregelen zijn echter niet overal toereikend om een hogere geluidsbelasting te voorkomen. Daarom zijn voor 65 woningen en voor een aantal gevels van drie onderwijsinstellingen langs het tramtracé hogere waarden vastgesteld voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting op de buitengevel.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

De Wet geluidhinder is niet van toepassing op woningen langs 30-km wegen. Uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening biedt de gemeente deze woningen echter dezelfde bescherming als de Wet geluidhinder in een vergelijkbare situatie zou doen. Vanwege de tramlijn en/of wijzigingen in verkeersstromen zal de geluidsbelasting bij 167 woningen aan 30-km wegen toenemen (boven de voorkeurswaarde van 48 dB).

Een hogere geluidsbelasting op de buitengevel mag niet ten koste gaan van het akoestisch leefklimaat in de woning. Daarom zullen de gevels van de woningen en onderwijsgebouwen, waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld, indien nodig en gewenst worden voorzien van extra geluidsisolatie aan de gevel om een goed akoestisch binnenklimaat te waarborgen. Hetzelfde geldt voor woningen langs 30-km wegen waarbij sprake is van een toename van de geluidsbelasting tot een waarde boven 48 dB. Deze gevelmaatregelen verlagen tevens de kans op geluidhinder en/of slaapverstoring door een hoge geluidsbelasting in de nachtperiode. In het Programma van Eisen voor de tram zal worden vastgelegd, dat er maatregelen moeten worden genomen om booglawaaai zoveel mogelijk te voorkomen en dat bij de aanleg van trambaan de 'Beleidsregels bouwhinder; instructie over hinder door bouw- en sloopwerkzaamheden in Groningen' in acht moet worden genomen.

4.6.4 Trillingen

4.6.4.1 Inleiding

Het rijden van een tram over een spoor veroorzaakt naast geluid ook trillingen, die worden afgegeven aan de omgeving. De trillingsopwekking ontstaat door de interactie tussen de wielen en spoorstaven. De mate waarin dit zich voordoet, hangt vooral af van ruwheid van de spoorstaaf. Daarnaast veroorzaken ook railonderbrekingen zoals wissels en expansievoegen sterke stootvormige trillingen.

Een zuivere rondheid van wielen en een lage ruwheid van wiel en spoorstaaf minimaliseren de trillingsopwekking. Maar door het remmen en door vervuiling verslechteren beide loopvlakken in de loop van de tijd met als gevolg dat de trillingsopwekking kan toenemen. Daarom is het van belang om periodiek en adequaat onderhoud uit te voeren.

Naast de rond- en vlakheid zijn ook de rijsnelheid, de massa van de tram en de afvering van de draaistellen van invloed op de trillingsopwekking. De opgewekte trillingen worden via de spoorbovenbouw aan de bodem doorgegeven. De mate van trillingsafstraling is afhankelijk van de demping door de spoorconstructie. Via de bodemlagen kunnen de trillingen worden overgedragen aan woningen en andere gebouwen. Bewoners kunnen de trillingen ervaren via de vloeren en wanden van een gebouw.

4.6.4.2 Beoordelingskader

Er bestaat tot op heden geen wetgeving voor het voorkomen of beperken van hinder of schade door trillingen. Wel zijn er - in de jurisprudentie van de Raad van State aanvaarde - richtlijnen, waaraan trillingshinder kan worden getoetst. Dit zijn de 'Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen' van de Stichting Bouwresearch Rotterdam (SBR). In deze SBR-richtlijn staan richtwaarden ter voorkoming van schade aan gebouwen (deel A), van hinder voor personen in gebouwen (deel B) en van hinder voor trillingsgevoelige apparatuur (deel C). In deel B staan richtwaarden voor de maximale trillingssterkte V_{max} en voor de langtijdgemiddelde trillingssterkte V_{per} . In de SBR-richtlijn wordt onderscheid gemaakt tussen nieuwe en bestaande situaties en ook tussen verschillende trillingsbronnen. Naast de sterkte en de frequentie van de trillingen is voor de mate van hinder van belang de duur dat de trillingen aanhouden, het aantal malen per dag dat trillingen optreden en de verdeling ervan over het etmaal. Zoals gezegd bevat de SBR-richtlijn richtwaarden en geen harde grenswaarden. Maar aangenomen mag worden dat er geen hinder optreedt in situaties waarbij voldaan wordt aan de richtwaarden. Voor dit bestemmingsplan is uitgegaan van het stand-still principe. Dit houdt in dat het trillingsniveau veroorzaakt door de Regiotram, op plaatsen waar (gelede) bussen rijden, tenminste gelijk blijft en waar mogelijk zal verbeteren. Op andere plaatsen zal worden voldaan aan de richtwaarden van de SBR-richtlijn (deel B).

4.6.4.3 Onderzoek, effecten en maatregelen

Er is onderzoek¹⁰ uitgevoerd naar de te verwachten trillingssterkte in woningen en andere gebouwen langs het tramtracé en binnen het invloedsgebied. Daarbij zijn niet alleen de trillingen als gevolg van trampassages maar ook die van het wegverkeer onderzocht. In dit onderzoek zijn de trillingsniveaus bepaald bij een standaard baanconstructie (groefrail in beton) en bij twee constructies die het trillingsniveau dempen (floating slab en embedded rail). Dit uitgaande van een representatieve en goede onderhoudstoestand.

Trillinghinder

Uit het onderzoek is gebleken dat er langs delen van het tracé kans is op trillingshinder bij trampassages. Dit wordt veroorzaakt door een combinatie van de rijsnelheid en de korte afstand tussen het spoor en gebouwen. Het gaat hierbij om het tracé vanaf het Hereplein tot halverwege de Noorderstationsstraat met uitzondering van het Zuiderdiep en de Grote Markt. Langs dit tracé van circa 1.700 meter bestaat de kans dat niet aan de richtwaarden uit de SBR-richtlijn of het stand-still principe wordt voldaan. Op het Gedempte Zuiderdiep en de Grote Markt en ook langs het traject Noorderstation-Zernike worden de richtwaarden of het stand-still principe wel nageleefd.

Maatregelen

Er zijn verschillende mogelijkheden om de mate van trillingen te verminderen en hinder te voorkomen. Een maatregel die vooral soelaas biedt is het toepassen van een zogenaamde floating slab-constructie. Hierbij wordt de spoorstaaf met ondersteuningspunten gemonteerd op een betonplaat die wordt afgeveerd op een betonnen onderconstructie. Uit het onderzoek blijkt, dat deze floating slab-constructie op het genoemde tracé van circa 1.700 meter een zodanige reductie geeft van de trillingsniveaus, dat het mogelijk is om langs het gehele tramtracé te voldoen aan de SBR-richtwaarden voor nieuwe situaties of het stand-still principe, mits de tram in het Kurkstraatje een lage snelheid aanhoudt. De floating slab-constructie geeft overigens wel een toename van de geluidbelasting met 2 à 3 dB(A). Hiermee is in het akoestisch onderzoek rekening gehouden.

Verstoring van trillingsgevoelige meetapparatuur

In gebouwen op het Zernike Science Park langs het tramtracé staat apparatuur die gevoelig kan zijn voor trillingen. Om deze reden is een nulmeting trillingen uitgevoerd zodat duidelijk is welke trillingsintensiteit er in de huidige situatie optreedt door (gelede) bussen.

Uit het onderzoek komt naar voren dat met de aanleg van de tram het trillingsniveau niet groter zal zijn dan het huidige niveau. Het trillingsniveau kan met de komst van de tram met circa 60% worden teruggebracht. Dit komt overeen met de SBR-richtlijn deel C (BBN klasse B). Verwezen wordt naar het rapport Nulmeting Trillingen Zernike van adviesbureau Peutz b.v., d.d. 4 april 2012.

Trillingshinder door zwaar wegverkeer

Langs sommige wegen in de stad ervaren bewoners soms ook nu al trillingen als gevolg van passerend zwaar verkeer zoals (optrekkende) bussen en vrachtwagens. Daarnaast geven oneffenheden in de weg, zoals verkeersdrempels maar soms ook klinkers, randen en putdeksels, bij passages van zwaar verkeer pulsformige trillingen in de bodem die voelbaar kunnen zijn in nabijgelegen woningen en gebouwen. Uit het onderzoek is gebleken dat de wijzigingen in verkeerstromen en wegprofielen geen significant effect hebben op de mate van trillinghinder door het zwaar wegverkeer.

Schade aan gebouwen

Uit het onderzoek is gebleken dat de kans op schade door trillingen verwaarloosbaar is, ook voor in relatief slechte staat verkerende of historische bebouwing. Overigens veroorzaken trillingen veel eerder hinder dan schade aan gebouwen. Als trillingshinder wordt voorkómen, zal er dus zeker geen schade aan gebouwen kunnen ontstaan.

¹⁰ Trillingsonderzoek Regiotram Groningen - Lijn 1', DGMR, 19 november 2010

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

4.6.4.4 Conclusie

Om trillingshinder door de Regiotram te voorkomen, zullen de volgende maatregelen worden getroffen:

- op het tracé zal over een lengte van circa 1.700 meter vanaf het Hereplein tot halverwege de Noorderstationsstraat, met uitzondering van het Zuiderdiep en de Grote Markt, een floating slabconstructie worden toegepast óf een constructie c.q. maatregelen die minimaal een gelijkwaardig resultaat opleveren;
- op het traject tussen het Boterdiep/Rodeweg en de Nieuwe Ebbingestraat (het Kurkstraatje) zal de tram een lage snelheid aanhouden, mede om trillingshinder te voorkomen.

Met het nemen van deze maatregelen vormt het aspect trillingen geen belemmering voor het vaststellen van dit bestemmingsplan.

4.6.5 Luchtkwaliteit

4.6.5.1 Inleiding

Het gemotoriseerde wegverkeer is veruit de grootste bron van luchtverontreiniging in de gemeente Groningen. Door uitlaatgassen komen langs drukke wegen in de stad verhoogde concentraties van luchtverontreiniging voor. Vooral dieselveertuigen zonder adequaat roetfilter en brommers/scooters met een tweetakt motor veroorzaken hoge emissies.

Een elektrisch aangedreven tram stoot geen uitlaatgassen uit. In algemene zin zal de tram dus een bijdrage leveren aan een verbetering van de luchtkwaliteit naarmate meer reizigers gebruik gaan maken van dit nieuwe vervoermiddel in plaats van de auto, bus, brommer of scooter.

De komst van de Regiotram heeft invloed op de verkeersstromen en op de ligging van rijstroken ten opzichte van woningen en daarmee ook op de luchtkwaliteit. Op sommige trajecten zal de tramlijn leiden tot minder autoverkeer en daarmee tot een verbetering van de luchtkwaliteit. Op andere plaatsen zal de luchtkwaliteit iets kunnen verslechteren ten opzichte van de autonome situatie. Dit is het geval op routes waar straks meer autoverkeer langs komt en/of in situaties waarbij autorijstroken dichter bij woningen komen te liggen.

4.6.5.2 Beoordelingskader

De Wet luchtkwaliteit¹¹ geeft het kwaliteitsniveau aan waaraan de buitenlucht moet voldoen om ongewenste effecten van luchtverontreiniging op de gezondheid van mensen te voorkomen. In deze wet zijn luchtkwaliteitsnormen vastgelegd voor onder meer stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). De Wet luchtkwaliteit schrijft voor, dat bij ruimtelijke en verkeersplannen onderzoek moet worden gedaan naar de effecten op de luchtkwaliteit. Hierbij moeten de huidige en toekomstige concentraties van luchtverontreinigende stoffen in het plangebied worden getoetst aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen. In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (RBL) is vastgelegd hoe het luchtkwaliteitsonderzoek moet worden uitgevoerd.

4.6.5.3 Onderzoek en effecten

Het bureau DGMR heeft onderzoek gedaan naar de mogelijke gevolgen van de tramlijn voor de lokale luchtkwaliteit¹². Dit onderzoek is uitgevoerd conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Hierbij is de aanleg van de tramlijn zekerheidshalve aangemerkt als een project dat in betekende mate (IBM) bijdraagt aan de lokale luchtkwaliteit. Een IBM-project kan tot gevolg hebben dat de lokale luchtkwaliteit significant verslechtert ten opzichte van de autonome situatie. De RBL 2007 schrijft voor dat dit soort projecten uitvoerig en gedetailleerd moeten worden onderzocht. Door de tramlijn aan te merken als een IBM-project zijn de gevolgen van de tramlijn voor de lokale luchtkwaliteit nauwkeurig in beeld gebracht.

¹¹ De Wet van 11 oktober 2007 tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen).

¹² 'Onderzoek milieueffecten RegioTram Groningen; luchtkwaliteit', DGMR, 22 november 2010

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Door een verkeerstoename zal de luchtkwaliteit op de Emmasingel, het Emmaviaduct en het Zuiderpark verslechteren ten opzichte van de autonome situatie, maar wel binnen de norm blijven. Op de overige wegen langs of in het invloedsgebied van het tramtracé zal de luchtkwaliteit relatief weinig veranderen.

Voor fijn stof (PM₁₀) geldt, dat de concentraties in het gehele plangebied in alle onderzochte jaren ruimschoots onder de normen blijven.

Voor stikstofdioxide (NO₂) is het beeld minder uitgesproken. In de huidige situatie (2010) en in de situatie 2012 met autonome groei wordt voldaan aan de tijdelijk verhoogde grenswaarde voor NO₂ van 60 mg/m³. De hoogste concentratie van NO₂ doet zich (in 2010) voor op de Emmasingel en de Stationsweg en bedraagt 49 mg/m³.

In het planjaar 2015 met Regiotram wordt overal voldaan aan de reguliere grenswaarde van 40 mg/m³ voor NO₂. In dat jaar doet de hoogste concentratie van 38 mg/m³ NO₂ zich voor op de Emmasingel. Ook in 2020 wordt (zowel in de autonome situatie als in de situatie met Regiotram) voldaan aan de grenswaarde van 40 mg/m³ voor NO₂. In dat jaar is de hoogste concentratie 32 mg/m³, die zich opnieuw voordoet op de Emmasingel en de Stationsweg.

Naast het wegverkeer kan ook de tram zelf een kleine bijdrage leveren aan de luchtverontreiniging. De tram maakt gebruik van stroomafnemers die via koperen bovenleidingen stroom aftappen. Hierbij treedt tijdens het rijden enige slijtage op, zowel bij de bovenleidingen als bij de sleepstukken van de stroomafnemers. Het effect van deze slijtage op de emissies en concentraties van koper en fijn stof zijn meegenomen in het onderzoek. Hieruit blijkt, dat deze emissie nagenoeg verwaarloosbaar zijn.

4.6.5.4 Conclusie

De aanleg van de tramlijn zal niet leiden tot een overschrijding van wettelijke luchtkwaliteitsnormen.

4.6.6 Bedrijvigheid en installaties

4.6.6.1 Inleiding

De tram brengt enkele bedrijfsmatige activiteiten met zich mee, die vanwege hun aard en omvang moeten worden beoordeeld in relatie tot de Wet milieubeheer. Dit betreft de onderstations (transformatorgebouwen) en de tramremise voor de stalling en werkzaamheden zoals het onderhoud, repareren en schoonmaken van trams.

De tramremise is gepland op het bedrijvendeel van het Zernikecomplex, op een perceel in de hoek van de Zernikelaan en het Zernikepark. Deze functie is op de beoogde locatie volgens het geldende bestemmingsplan 'Zernike 2006' toegestaan.

De onderstations zorgen voor de elektrische voeding van de bovenleiding. De voedingskabels naar het station hebben een capaciteit van 10 kVA. De spanning op de bovenleiding bedraagt circa 750 Volt. Voor de tramlijn zijn minimaal twee voedingspunten nodig met een opstelvermogen van circa 1 MVA per station. De beoogde locaties liggen op het Zernikecomplex en nabij het Boterdiep. De onderstations zullen worden uitgevoerd als een gesloten gebouw, waarin zich de transformatoren bevinden. De oppervlakte bedraagt circa 5 x 10 meter.

4.6.6.2 Beoordelingskader

Tramremise

Bedrijfsmatige activiteiten kunnen invloed hebben op de leefomgeving, bijvoorbeeld vanwege de geluidsproductie. Om overmatige hinder te voorkomen, kan het nodig zijn om voldoende afstand aan te houden tussen een geluidsbron en een geluidgevoelige bestemming. De VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' geeft hiervoor een handreiking. Daarnaast kunnen ook bron- en isolerende maatregelen worden toegepast om nadelige milieugevolgen te voorkomen of te beperken.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

De tramremise is een inrichting als bedoeld in de Wet milieubeheer. Volgens artikel 2.1, lid 1, van het Besluit omgevingsrecht is hiervoor een omgevingsvergunning vereist¹³.

Transformatorgebouw

Transformatorstations, met niet in een gesloten gebouw ondergebrachte transformatoren, met een maximaal gelijktijdig in te schakelen elektrisch vermogen van 200 MVA of meer vallen eveneens onder de Wet milieubeheer.

4.6.6.3 Effecten en maatregelen

Tramremise en onderhoudswerkplaats

Het bestemmingsplan 'Zernike 2006' biedt expliciet ruimte aan een tramremise met werkplaats. Hierbij heeft reeds een ruimtelijke afweging plaatsgevonden van het milieueffect op de directe omgeving. Volgens de Staat van bedrijfsactiviteiten, behorend bij de VNG-brochure 'Bedrijven en Milieuzonering' vallen bus-, tram- en metrostations en -remises onder milieucategorie 3.2, met als grootste afstand (voor geluid): 100 meter. Het gebied waarin de tramremise is voorzien, is bestemd voor bedrijven in deze categorie en lager. Er liggen binnen een straal van 190 meter geen geluidgevoelige bestemmingen. Een toets aan de Wet milieubeheer levert op voorhand geen overwegende bezwaren op tegen de tramremise. Aan de omgevingsvergunning zullen voorschriften worden verbonden, waarmee eventuele nadelige gevolgen voor het milieu in voldoende mate worden voorkomen of beperkt.

Transformatorgebouwen (onderstations)

Transformatoren kunnen geluid produceren vanwege het verschijnsel dat de magneetkern krimpt en uitzet met de grootte van het magnetisch veld (magnetostrictie). De optredende trilling veroorzaakt een bromgeluid (100 Hz) dat vaak rond een transformator hoorbaar is. Alleen grote transformatoren met een elektrisch vermogen van meer dan 200 MVA die in de open lucht worden opgesteld, kunnen een aanmerkelijke geluidsbelasting veroorzaken (vandaar dat alleen deze grote installaties onder de Wet milieubeheer vallen). In dit bestemmingsplan gaat het echter om een transformator met een elektrisch vermogen van circa 1 MVA, die in een gesloten gebouw zal worden opgesteld. De VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' geeft een richtafstand van 10 meter voor transformatorgebouwen t/m 1 MVA en 30 meter voor transformatorgebouwen t/m 10 MVA gerekend van de inrichtingsgrens tot een gevoelig object. Door middel van geluidsisolatie, het aanbrengen van dempingsmateriaal aan binnenwanden en geluiddempende ventilatieopeningen kan de geluidsbelasting op de omgeving worden verminderd. Als deze maatregelen voldoende soelaas bieden, kan een kortere afstand tot een gevoelig object worden aangehouden.

4.6.6.4 Conclusie

De vestiging van de tramremise past binnen het geldende bestemmingsplan 'Zernike 2006'. Zonodig zullen maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de tramremise voldoet aan de milieueisen.

Om geluidhinder door onderstations te voorkomen, zullen maatregelen worden getroffen en/of een richtafstand van 10 meter tot een gevoelig object worden aangehouden. De leefmilieukwaliteit is hiermee voldoende gewaarborgd.

¹³ Op grond van artikel 2.1, lid 1, en bijlage I, onderdeel C, categorie 14, van het Besluit omgevingsrecht is een omgevingsvergunning vereist voor: inrichtingen voor het onderhouden, repareren, behandelen van de oppervlakte, keuren, reinigen, verhandelen, verhuuren of proefdraaien van spoorvoertuigen of onderdelen daarvan, alsmede spoorwegemplacements

4.6.7 Bodem

4.6.7.1 Inleiding

Het plangebied is gedeeltelijk gelegen in de binnenstad van Groningen. De aanwezigheid van bodemverontreiniging in stedelijke gebieden is een gegeven. Enerzijds is er sprake van een diffuse verontreiniging die niet te relateren is aan specifieke activiteiten.

Anderzijds zijn er verontreinigingen aanwezig die verband houden met de activiteiten die in het verleden hebben plaatsgevonden.

Voor het aanleggen van de voorzieningen voor de tram en de onderstations moeten graafwerkzaamheden uitgevoerd worden, waarbij grond vrijkomt. Afhankelijk van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem wordt bepaald hoe met de vrijkomende grond omgegaan moet worden.

4.6.7.2 Beoordelingskader

Ten aanzien van het aspect bodem moet rekening gehouden worden met de Wet bodembescherming (bronverontreiniging), het Besluit bodemkwaliteit (diffuse bodemverontreiniging) en de 'Nota Bodembeheer: Beleidsregels voor de toepassing van grond en baggerspecie op landbodem'.

Laatstgenoemde nota stelt regels voor het afvoeren, aanvoeren en toepassen van grond binnen de Gemeente Groningen.

De functies binnen het plangebied betreffen hoofdzakelijk verkeersdoeleinden (waaraan een functie wordt toegevoegd: trambanen). De bodem moet geschikt zijn voor de functie.

4.6.7.3 Onderzoek en effecten

Voor het plangebied zijn twee historische bodemonderzoeken uitgevoerd¹⁴. Uit de onderzoeken blijkt dat er locaties zijn, die verdacht zijn van bodemverontreiniging en locaties die niet verdacht zijn. Van een deel van de locaties is bekend dat deze verontreinigd zijn. Er zullen ook locaties zijn die mogelijk al gesaneerd zijn. Niet het gehele plangebied is onderzocht.

Bronverontreiniging

De aard van de verontreiniging is heel divers, bijvoorbeeld als gevolg van (voormalige) tanks, (voormalige) bedrijfsactiviteiten, dempingen en ophogingen. In het tracé zijn diverse verontreinigingen bekend. Het uitvoeren van eventuele saneringswerkzaamheden is een verantwoordelijkheid van de veroorzaker, de eigenaar en/of een belanghebbende. De gemeente ziet, als bevoegd gezag, er op toe dat de sanering op de juiste manier wordt uitgevoerd.

Diffuse bodemverontreiniging

Uit de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Groningen blijkt dat ook in het plangebied diffuse bodemverontreiniging voorkomt. Dit is van invloed op de voorwaarden voor het toepassen en hergebruik van grond. De gemeente Groningen heeft voor haar gehele grondgebied een bodemkwaliteitskaart en de 'Nota Bodembeheer: Beleidsregels voor de toepassing van grond en baggerspecie op landbodem' opgesteld. Bij het afvoeren en toepassen van grond moet rekening worden gehouden met de regels die zijn vastgelegd in de nota.

4.6.7.4 Conclusie

Uit het historische onderzoek is gebleken dat de bodemkwaliteit, mede gezien het feit dat de gronden in het plangebied hoofdzakelijk voor verkeersdoeleinden worden bestemd, geen belemmeringen vormt voor realisering van het bestemmingsplan.

In het kader van de uitvoering van het plan zal bodemonderzoek moeten plaatsvinden (zowel naar de bodemkwaliteit van locaties als bij grondverzet).

¹⁴ 'Historisch onderzoek Traject Trambaan te Groningen', MUG, 5 januari 2011;
'Historisch onderzoek Trambaan Stationsgebied en Lijn 2 te Groningen', MUG, 19 januari 2011

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Eventuele saneringswerkzaamheden kunnen worden uitgevoerd voordat de traminfrastructuur wordt aangelegd.

4.6.8 Externe Veiligheid

4.6.8.1 Inleiding

Externe veiligheid gaat over overlijdensrisico's die mensen lopen vanwege gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor, vaarwegen en door buisleidingen. Gevaarlijke stoffen zijn bijvoorbeeld vuurwerk, lpg, chloor, ammoniak en munitie. De term externe veiligheid wordt gehanteerd omdat het overlijdensrisico van derden centraal staat. Het gaat om mensen (externen), die zelf niet deelnemen aan de activiteit die het overlijdensrisico met zich meebrengt.

In het begrip risico zijn kansen en effecten aan elkaar gekoppeld. Bij externe veiligheid gaat het om ongelukken met kleine kansen en grote effecten. Het beleidsveld externe veiligheid richt zich op de beheersing van deze risico's.

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van een drietal risicobronnen, de spoorlijn Onnen-Groningen-Sauwerd, de N370 (Noordelijke Ringweg) en een hogedrukgasleiding op het Zernikcomplex. Met het oog hierop is door de Milieudienst van de gemeente Groningen een veiligheidsstudie uitgevoerd¹⁵.

4.6.8.2 Beoordelingskader

Regels voor externe veiligheid van inrichtingen en transport van gevaarlijke stoffen zijn neergelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), respectievelijk in de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen¹⁶. Besluit en circulaire bevatten grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico (PR)¹⁷, waaraan een bestemmingsplan moet worden getoetst. Tevens schrijven deze regels bij het voorbereiden van een bestemmingsplan onderzoek naar het groepsrisico (GR)¹⁸ voor. Indien dit toeneemt of de oriënterende waarde wordt overschreden, dient het bevoegd gezag dit te verantwoorden. Voor aardgastransportleidingen geldt het Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen (BEVB).

4.6.8.3 Onderzoek en effecten

De tramlijn zal niet gebruikt worden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en is dus geen nieuwe risicobron. Daarom heeft de tramlijn geen risicocontouren. De tramlijn verhoogt het externe veiligheidsrisico voor de omgeving niet.

De tram zelf vormt formeel geen (beperkt) kwetsbaar object, waarvoor een wettelijke plicht tot bescherming geldt. Het betreft een infrastructurele voorziening, die volgens de toelichting van het BEVI niet bij de berekening van externe veiligheidsrisico's hoeft te worden meegenomen. Wel stelt dezelfde toelichting dat rekening moet worden gehouden met verkeersdeelnemers, waaronder de passagiers van de tram.

Ook al is de tram zelf formeel geen kwetsbaar object, de passagiers moeten wel worden beschouwd als potentiële risico-ontvangers. Daarom moeten zij bij voorkeur zoveel mogelijk worden gescheiden van risicobronnen. Inherent aan de tram is dat de verblijfstijd van de tram en daarmee van de passagiers op één bepaalde plek zeer kort is.

¹⁵ 'Externe Veiligheidsstudie Bestemmingsplan Regiotram Tramlijn 1', Milieudienst, september 2010

¹⁶ Dit beleid krijgt binnen afzienbare termijn een vervolg in een algemene maatregel van bestuur, het Besluit transportroutes externe veiligheid

¹⁷ Het plaatsgebonden risico (PR) geeft het minimale wettelijke niveau voor de bescherming van individuele burgers. Het is de berekende kans per jaar dat een persoon overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval bij een risicobron, aangenomen dat de persoon onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven

¹⁸ Met het groepsrisico (GR) wordt een maat gegeven voor de maatschappelijke ontwrichting bij een ramp. Het is de kans per jaar dat een groep van tenminste 10 personen tegelijk overlijdt als rechtstreeks gevolg van de aanwezigheid in het invloedsgebied van een risicobron en een ongewoon voorval binnen die risicobron waarbij een gevaarlijke stof betrokken is

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Hierdoor is de kans bijzonder klein om slachtoffer te worden van een ramp door een nabijgelegen risicobron. De kansen hierop zijn zelfs zo klein dat deze nauwelijks meetbaar zijn en daarom buiten de bestaande wet- en regelgeving voor externe veiligheid vallen.

Onderzoek risicosituaties

De Milieudienst van de gemeente Groningen heeft voor het bestemmingsplan een risico-inventarisatie uitgevoerd. Hierbij is gekeken naar:

- bedrijven waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen of geproduceerd;
- transportassen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- buisleidingen voor transport van aardgas onder hoge druk en voor K1, K2 en K3-vloeistoffen.

Uit de inventarisatie blijkt dat er binnen het plangebied één risicobron aanwezig is, namelijk de spoorlijn Onnen-Groningen-Sauwerd (vervoer van gevaarlijke stoffen). Tevens zijn er in de nabije omgeving van het plangebied twee risicobronnen aanwezig, te weten de N370 ofwel Noordelijke Ringweg (vervoer van gevaarlijke stoffen) en een hogedrukbuisleiding van de Gasunie (transport van aardgas onder hoge druk). Verder bevinden er zich geen risicobronnen in of nabij het plangebied.

1. Spoorlijn Onnen-Groningen-Sauwerd

De spoorlijn Onnen – Groningen – Sauwerd (verbinding met Delfzijl en de Eemshaven) ligt dichtbij de zuidelijke grens van het plangebied en zal de tramlijn kruisen ter hoogte van het Noorderstation. Over deze spoorlijn vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De spoorlijn maakt deel uit van het landelijk basisnet voor het vervoer van alle categorieën gevaarlijke stoffen. Hierbij moet worden vermeld, dat het bij het hoofdstation gelegen Hunzehuys (een kantoorgebouw met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1.500 m²) binnen het invloedsgebied van deze risicobron ligt. Op basis van eerdere berekeningen is geconcludeerd, dat de oriëntatiewaarde in de huidige situatie wordt overschreden. Op basis van het bestemmingsplan vindt er geen wijziging plaats ten aanzien van het groepsrisico.

2. N370 (Noordelijke Ringweg)

Het geplande tracé van de tramlijn staat haaks op de provinciale weg N370 (Noordelijke Ringweg) en kruist deze ter hoogte van het viaduct over de Zernikelaan.

3. Hogedrukbuisleiding van de Gasunie

Tussen de Zernike Campus en het Zernike Sciencepark loopt een buisleiding voor het transport van aardgas. Het tramtracé staat haaks op deze buisleiding en zal in het noordelijk gedeelte van de Zernike Campus de buisleiding kruisen.

Samenvattend: voor de spoorlijn Groningen-Sauwerd, de Noordelijke Ringweg en de hogedrukbuisleiding van de Gasunie geldt, dat de tram zich op de genoemde plaatsen bevindt in het invloedsgebied van een risicobron. Vanwege de korte verblijfstijd van de tram op één plaats zijn de hieraan verbonden veiligheidsrisico's echter verwaarloosbaar.

Groepsrisico

De Milieudienst van de gemeente Groningen heeft een kwantitatieve analyse uitgevoerd van het groepsrisico voor de spoorlijn Onnen-Groningen-Sauwerd. Uit de berekeningen blijkt dat de hoogte van het groepsrisico binnen het bestaande wettelijke kader blijft. De zogenaamde oriëntatiewaarde, een belangrijke ijkwaarde, wordt wel overschreden. Op basis van het bestemmingsplan vindt er geen wijziging plaats van het groepsrisico. De verantwoording groepsrisico is opgenomen en onderbouwd in de uitgevoerde veiligheidsstudie. Hierbij heeft de regionale brandweer de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid onderzocht. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar de rapportage van de groepsrisicoberekeningen, die deel uitmaakt van de veiligheidsstudie.

Advies van de brandweer

Bij een ongeval met het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorweg Onnen-Groningen-Sauwerd en de N370 zijn een plasbrand en een explosie en/of toxische wolk mogelijk. Bij schade aan de hoge

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

druk aardgasleiding zijn een fakkelbrand en een explosie mogelijk. Omdat er nog geen duidelijkheid is over de definitieve inrichting van het stationsgebied is het aspect bereikbaarheid een aandachtspunt dat wordt meegenomen in het hulpdienstenoverleg. In het kader van zelfredzaamheid heeft de brandweer geconstateerd dat de aspecten zelfredzaam vermogen en ontvluchtungs- en signaleringsmogelijkheden geen aanleiding geven voor het treffen van maatregelen.

4.6.8.4 Conclusie

Voor alle risicobronnen wordt voldaan aan de grens- en richtwaarden van het plaatsgebonden risico, alsmede aan de veiligheidsafstand voor het plasbrandaandachtsgebied.

Voor de spoorlijn Groningen-Sauwerd, de N370 en de hogedrukbuisleiding van de Gasunie geldt, dat de tram zich op de genoemde plaatsen in het invloedsgebied van een risicobron bevindt. Vanwege de korte verblijfstijd van de tram en passagiers op één plaats zijn de hieraan verbonden veiligheidsrisico's echter verwaarloosbaar.

De conclusie is dat de externe veiligheidssituatie geen belemmering vormt voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

4.6.9 Elektriciteit en elektromagnetische velden

4.6.9.1 Inleiding

De Regiotram zal gebruik maken van elektrische aandrijving. Het spanningsniveau voor de bovenleidingen zal circa 750 V (gelijkstroom) bedragen. Ter vergelijking: de bovenleidingen van het NS-spoor hebben een spanning van 1.500 V en hoogspanningsleidingen een spanning van 110.000 tot 380.000 V (wisselstroom). Er komen tenminste twee voedingspunten met een opstelvermogen van circa 1 MVA per station, te weten op het Zernikecomplex en nabij het Boterdiep (zie paragraaf 4.6.6. Bedrijvigheid en installaties).

Rondom een stroomdraad wordt bij het passeren van een tram een magnetisch veld opgewekt. De elektromagnetische veldsterkte wordt beïnvloed door de stroomsterkte, de spanning en de stroomafname door de tram. Bij de beoordeling van bovenleidingen zijn drie aspecten van belang: het veiligheidsaspect, de mogelijke beïnvloeding van mensen door blootstelling aan elektrische en magnetische velden en de mogelijke beïnvloeding en storing van huishoudelijke apparatuur en onderzoeks- en meetapparatuur. De gevolgen hiervan zijn onderzocht en beoordeeld.

4.6.9.2 Beoordelingskader

Elektrische veiligheid

Bij het ontwerp en de bouw van de bovenleidingen en de rails zullen de van toepassing zijnde NEN-normen in acht worden genomen. De bovenleiding zal zodanig worden ontworpen dat toevallige aanraking uitgesloten is. Ook alle draagconstructies zullen aanrakingsveilig worden ontworpen. Met de brandweer zullen afspraken worden gemaakt over de wijze waarop in geval van calamiteiten moet worden gehandeld.

Elektromagnetische velden

De 'International Commission on Non-Ionizing Radiation Protection (ICNIRP)' heeft advieswaarden voor elektromagnetische velden opgesteld. Apparaten die elektromagnetische velden produceren, moeten - voordat ze op de markt worden gebracht - voldoen aan Europese veiligheidsnormen die ervoor zorgen dat de advieswaarden van de ICNIRP niet worden overschreden.

Storing apparatuur

De eisen voor Elektro Magnetische Compatibiliteit (EMC) zijn vastgelegd in de EMC-richtlijn (2004/108/EG) van de Europese Unie.

EMC is het vermogen van een systeem om in zijn eigen elektromagnetische omgeving goed te functioneren, zonder zelf ontoelaatbare stoorsignalen in de omgeving te veroorzaken.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Elk elektrisch en elektronisch product, dus ook het systeem van de Regiotram, moet voldoen aan de eisen van de EMC-richtlijn. Deze schrijft voor dat het systeem - rekening houdend met de stand van de techniek - zodanig moet zijn ontworpen en vervaardigd dat elektrische apparaten elkaar niet storen. Meer precies zegt de richtlijn dat:

- de opgewekte elektromagnetische signalen niet het niveau mogen overschrijden waarboven radio- en telecommunicatieapparatuur en andere uitrusting niet meer overeenkomstig de bestemming kunnen functioneren;
- elektrische apparaten een zodanig niveau van ongevoeligheid moeten hebben voor de bij normaal gebruik te verwachten elektromagnetische signalen uit de omgeving, dat zij zonder onaantvaardbare verslechtering van het beoogde gebruik kunnen functioneren.

Voor bepaalde typen apparaten en toepassingen kunnen (meer) specifieke EMC-richtlijnen van toepassing zijn. Zo geldt voor spoorwegen naast de genoemde EMC-richtlijn de Europese spoornormen serie EN 50121. Deze spoornormen hebben betrekking op de gangbare spoortoepassingen, met inbegrip van lightrail. Omdat de tractie van de Regiotram gebruik maakt van gelijkstroom zijn ook de specifieke gelijkstroom gerelateerde normen EN 50162 en EN 50122 van toepassing.

4.6.9.3 Onderzoek, effecten en maatregelen

Er is een aantal onderzoeken uitgevoerd naar de effecten van de energievoorziening van de Regiotram op de omgeving. Verwezen wordt naar de rapporten 'Ontwerp-notitie VO energievoorziening Regiotram Groningen' d.d. 25 februari 2010 van Grontmij Maunsell ICS en 'Analyse EMC en voedingsvarianten RegioTram Groningen' d.d. 3 februari 2011, kenmerk TES-NS-100040042 - versie 0.1, van Movares Nederland B.V. Aanvullend heeft TNO een nulmeting EMC uitgevoerd om te bepalen welke EMC belasting er in de huidige situatie is. Daarnaast heeft TNO onderzocht welke maatregelen er mogelijk zijn om EMC-belasting te verminderen. Verwezen wordt naar de rapportage 'TNO Meetresultaten Q2,Q3 2011 RUG', d.d. 18 augustus 2011.

Elektrische veiligheid

Bij het ontwerp en de bouw van de bovenleidingen en de rails zullen de betrokken NEN-normen in acht worden genomen. De bovenleiding zal zodanig worden ontworpen dat toevallige aanraking uitgesloten is. Ook alle draagconstructies zullen aanrakingsveilig worden ontworpen. Met de brandweer zullen afspraken worden gemaakt over de wijze waarop in geval van calamiteiten moet worden gehandeld.

Elektromagnetische effecten

Het systeem van de Regiotram is gebaseerd op gelijkstroom en -spanning. Dit betekent dat er alleen sprake is van Extreme Low Frequency (ELF)-velden. Uit de genoemde onderzoeken is gebleken, dat de door de Regiotram veroorzaakte magnetische en elektrische velden voor de gezondheid van omwonenden en passanten verwaarloosbaar klein zijn. Er zijn dus geen nadelige effecten te verwachten voor de gezondheid. Dit komt overeen met de bevindingen van de WHO (Wereld Gezondheids Organisatie) over dit onderwerp.

Elektromagnetische effecten op EMC-gevoelige apparatuur

Uit de onderzoeken van Grontmij Maunsell ICS komt naar voren dat bij het elektrisch systeem zoals dat is voorzien, met een bovenleiding van 750V en 2 onderstations, relatief veel stroom wordt getransporteerd bij het optrekken van de trams.

Voor huishoudelijke apparatuur langs het tracé levert dit geen problemen op. Uit het specifieke onderzoek van Movares komt naar voren, dat er maatregelen nodig zijn om effecten op gevoelige onderzoeks- en meetapparatuur in onderzoekslaboratoria op het Zernikecomplex te voorkomen. Er ontstaan relatief grote magnetische velden die bij EMC-gevoelige apparatuur verstoringen kunnen opleveren.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Op een afstand van 50 meter (in het open veld) is sprake van een magnetisch veld met een sterkte van circa 1400 nT in de x-richting dwars op de rijbaan. Pas op een afstand van 160 meter is het veld zodanig afgezwakt dat de meest gevoelige apparatuur niet meer wordt gestoord (circa 150 nT in x-richting).

Bij deze berekening is uitgegaan van een scenario waarbij 2 trams tegelijk optrekken in tegengestelde richting en bovendien een tram bij de remise die stroom trekt.

Als wordt uitgegaan van één langsrijdende tram halveert het magneetveld, maar ook 700 nT op 50 meter van de trambaan blijft problematisch. De gepresenteerde gegevens met betrekking tot elektromagnetische versterking zijn bepaald op basis van metingen in het vrije veld. Apparatuur opgesteld in gebouwen worden door die gebouwen zelf gedeeltelijk beschermd tegen het magneetveld.

Inventarisatie EMC-verstoringsgevoelige apparatuur

In de onderzoeken van Movares Nederland B.V en TNO is in beeld gebracht welke gevoelige apparatuur aanwezig is op Zernike en welke EMC-tolerantie deze apparatuur heeft. Het meest kritisch is de apparatuur bij SRON en bij de faculteit Wis- en Natuurkunde (FWN):

- 9 zeer gevoelige opstellingen (tolerantie 100 tot 1000 nT) bij SRON op een afstand van 10 tot 45 meter van de trambaan (testen van sensoren voor satellieten);
- 12 gevoelige elektronenmicroscopen (100nT) bij FWN op een afstand van 36 meter van de trambaan;
- 9 gevoelige apparaten (elektronenmicroscopen en scanapparatuur, max. 100nT) bij het Nanolab van de faculteit Wis- en Natuurkunde op een afstand van 40 tot 80 meter van de trambaan.

De aangegeven gevoeligheid van de diverse apparaten is gebaseerd op opgaven van de fabrikant of inschatting van de verschillende laboratoria. Hieruit kan geconcludeerd worden dat binnen een afstand van 80 meter van de trambaan verschillende zeer gevoelige apparaten staan die hinder zullen ondervinden van het magneetveld, veroorzaakt door de tram. Buiten de zone van 80 meter zijn geen problemen te verwachten.

Nulmeting EMC-verstoring

Voor het bepalen van een nulsituatie heeft TNO een onderzoek uitgevoerd waarbij het huidige magneetveld in beeld is gebracht bij de drie locaties met gevoelige apparatuur. Deze metingen zijn relevant om een beeld te krijgen van de huidige belasting van de apparatuur met magneetvelden. Deze nulmeting heeft het volgende resultaat opgeleverd:

1. SRON: de werkruimte van SRON die pal naast de trambaan zijn gelegen (10-20 meter afstand) ondervinden nu al fors hinder van het magnetisch veld dat wordt veroorzaakt door de bussen. Het onderzoek dat op 10 meter van de busbaan is uitgevoerd levert elke vier minuten een belasting van 300 nT op. Elke keer bij de passage van een bus treedt deze verstoring van het magneetveld op. Het onderzoek maakt ook duidelijk dat locaties die wat verder van de busbaan zijn gelegen een fors lagere belasting kennen, op 15 meter afstand ligt het EMC-veld op 150 nT. De conclusie kan zijn dat de werkruimte vlakbij de busbaan nu al worden geconfronteerd met een te hoog magneetveld.
2. Elektronen Microscopen faculteit Wis- en Natuurkunde: Deze microscopen staan op 36 meter van de trambaan in de kelder van het gebouw en hebben een gevoeligheid van 100 nT. De 0-meting uitgevoerd door TNO wijst uit dat de bussen hier een verstoring van het magneetveld veroorzaken van 30nT en dat daarnaast in de ochtend een piek van 400 nT wordt gesignaleerd, veroorzaakt door een bron binnen het gebouw. Buiten deze ene ochtendpiek in het magneetveld hebben de elektronenmicroscopen geen last van externe magneetvelden
3. Nanolaboratorium: Het Nanolab staat dwars op de rijbaan, op een afstand van 40 tot 80 meter van de trambaan. De 0-meting heeft plaatsgevonden op 40 meter. Ook hier ligt het magneetveld veroorzaakt door het busverkeer op 30 nT. Daarnaast zijn ook hier piekverstoringen gemeten, veroorzaakt door andere apparatuur in de meetruimte, tot een niveau van 500 nT.

Mogelijke bronmaatregelen

Uit het onderzoek van TNO komt naar voren dat met het voorgestelde systeem van elektrische

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

voeding van de trambaan een aantal apparaten op Zernike storing zal ondervinden. Gegeven dit feit is onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de verstoring bij de bron aan te pakken. Uit het onderzoek van Movares komen de volgende bronmaatregelen naar voren voor de elektrische voeding van het tramsysteem:

1. het sectioneren van de bovenleiding en de retour; daarmee wordt een deel van de stroomvoorziening via ondergrondse kabels geregeld en gaat de stroomvoorziening per sectie omlaag;
2. het beperken van de stroomafname door het toepassen van energiezuinige trams, bijvoorbeeld trams die hun rem-energie opslaan in condensatoren;
3. het toepassen van alternatieve energievoorzieningsystemen: bijvoorbeeld gedeeltelijk geen bovenleiding maar batterijen of supercaps, zoals in Nice is toegepast, of een derde railcontactgeleider, zoals toegepast in Bordeaux.

De onder punt 1 genoemde maatregel is in een experimentele fase en wordt naar alle waarschijnlijkheid toegepast in Delft. De betrokken hoogleraren van de TU hebben veel vertrouwen in dit systeem.

Met het toepassen van energiezuinige trams die hun remenergie opslaan en weer gebruiken voor het optrekken, kan het magneetveld verder worden teruggedrongen. Vanwege het verminderde energieverbruik ontstaat er minder magnetische straling. Bij die trams kan de piekbelasting bij het optrekken worden teruggedrongen. Recent zijn tramsystemen ontwikkeld die hun remenergie in supercaps kunnen opslaan en daar enkele honderden meters mee kunnen rijden, zonder stroom van de bovenleiding af te nemen. Een voorbeeld daarvan is de Bombardier Variobahn met een Mitrac Energy Saver, die wordt gebruikt op de trambaan die over het universiteitscomplex van Heidelberg gaat lopen. Binnen een afstand van 50 meter van de trambaan staan ook in Heidelberg tal van elektronenmicroscopen en andere gevoelige apparatuur die mogelijk last zouden krijgen van het elektromagnetisch veld van de tram. De EMC-problematiek daar wordt beperkt door de trambaan te voorzien van zogenaamde zero-volt sections, wat betekent dat delen van de bovenleiding geen stroom leveren. Bij die delen rijdt de tram op de opgeslagen energie in de super condensatoren.

Om de beide, meest kritische locaties in voldoende mate te beschermen tegen de verstoring van het magneetveld door maatregelen bij de bron, is het rijden zonder bovenleiding het meest effectief. Rijden zonder bovenleiding leidt tot een forse reductie van het magneetveld. De verstoring van het magneetveld zal afnemen naar 20 – 60 nT op een afstand van 40 meter. Dit is voldoende om de apparatuur van FWN en Nanolab te beschermen, maar is onvoldoende voor de opstellingen van SRON direct naast de trambaan.

Een andere oplossing zou het beschermen van de gevoelige apparatuur tegen de magneetvelden binnen de zone van 50 meter kunnen zijn. Uit het onderzoek van TNO komen de onderstaande beschermingsmaatregelen naar voren:

- het vergroten van de afstand tussen de trambaan en gevoelige apparatuur;
- magnetische afscherming van ruimtes door deze te bekleden met zgn. mu-metaal;
- het aanbrengen van Helmholtz-spoelen of solenoides in de meest kritische ruimtes.

Wat de effectiviteit en haalbaarheid van deze maatregelen betreft kan het volgende worden opgemerkt. Bij vergroting van de afstand zal volgens de fysica de magnetische veldsterkte afnemen met het kwadraat van de afstand. Het afschermen van ruimtes met mu-metaal vereist ingrijpende bouwkundige maatregelen, bovendien gaat het om zeer duur en kwetsbaar materiaal. Helmholtz-spoelen hebben volgens TNO slechts een lokaal effect en leiden tot instabiele configuraties en verstoringen bij de betreffende apparatuur.

Uit het voorgaande kunnen de volgende conclusies worden getrokken. Met een voldoende mate van zekerheid kan worden gesteld dat met gerichte maatregelen bij de bron de verstoring op 30 meter kan worden teruggebracht op 100 nT. Omdat het afschermen van de apparatuur niet effectief is, ligt het accent op het treffen van maatregelen bij de bron. Dan blijft één van de volgende maatregelen over:

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

- Het sectioneren van de bovenleiding en de retour. Daarmee wordt een deel van de stroomvoorziening via ondergrondse kabels geregeld. Dit systeem is in ontwikkeling en is nog geen bewezen techniek.
- Het beperken van de stroomafname door het toepassen van energiezuinige trams, bijvoorbeeld trams die hun rem-energie opslaan in condensatoren. De techniek is beschikbaar en er is voldoende ervaring mee (zie de casus Heidelberg).
- Het toepassen van alternatieve energievoorzieningsystemen: bijvoorbeeld gedeeltelijk geen bovenleiding maar batterijen of supercaps. Rijden op batterijen is een bewezen techniek. Rijden op supercaps is in ontwikkeling en is nog geen bewezen techniek.

Alle opties lijken kansrijk, maar het effect verschilt per locatie.

SRON.

De aanleg van de trambaan zal, zelfs wanneer er zonder bovenleiding wordt gereden, leiden tot een hogere belasting van het EMC-veld bij SRON. Met bovenleiding en aanvullende maatregelen ligt de belasting op 5000 nT tot 10.000 nT (worstcase). De casus Heidelberg maakt duidelijk dat bij het toepassen van zero-volt secties het magneetveld op 30 tot 40 meter zal worden beperkt tot 60/70 nT. Daarnaast wordt ook duidelijk dat een iets grotere afstand tot de trambaan al leidt tot een forse afname van het EMC-veld. Het plaatsen van de meest gevoelige apparatuur in ruimtes aan de achterzijde van het SRON-gebouw, die op meer dan 30 tot 40 meter van de trambaan liggen, is voldoende bij het rijden zonder bovenleiding of bij toepassen van zero-volt secties. Het plaatsen van de meest gevoelige apparatuur in de ruimtes aan de achterzijde van het SRON-gebouw zal, in combinatie met maatregelen aan de bron (zero-volt, zonder bovenleiding of sectioneren van de bovenleiding), leiden tot situatie, die overeenkomt met de bestaande toelaatbare belasting voor de betreffende apparaten van 300 nT op 10 meter van de busbaan.

Elektronenmicroscopen FWN

Een tram met bovenleiding veroorzaakt op deze locatie een magneetveld van 1500 nT tot 3000 nT (worstcase). Dit kan met aanvullende maatregelen worden teruggebracht tot 500 nT (bron: onderzoek Movares). Bij het toepassen van een tramsysteem zonder bovenleiding, met een zero-volt sectie of sectioneren van de bovenleiding kan het magneetveld onder het kritische magneetveld blijven (100 nT).

Nanolab

De meest kritische apparatuur van het Nanolab ligt op 40 meter van de trambaan. Door het toepassen van een tramsysteem zonder bovenleiding, met een zero-volt sectie of het sectioneren van de bovenleiding kan het magneetveld worden beperkt tot 100 nT.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Samenvatting

In de onderstaande tabel is kort samengevat welke effecten de realisatie van de Regiotram heeft op EMC-verstoring van gevoelige apparatuur.

Kenmerken elektromagnetisch veld	Locaties gevoelige apparatuur		
	SRON	Elektr. microscopen FWN	NANO lab
Afstand tot de trambaan	10 – 45 m.	36 m.	40 – 80 m.
Maximale gevoeligheid apparatuur (opgave RUG)	vanaf 100 nT	vanaf 100 nT	vanaf 100 nT
Huidige (elke 4 minuten) belasting magneetveld (0-meting TNO)	300 nT (op 10 m.)	100 nT (op 36 m.)	100 nT (op 40 m.)
Maximaal toelaatbare belasting onderzoeksoptellingen	300 nT	100 nT	100 nT
Belasting tram, zonder aanvullende maatregelen (opgave Movares) bij worst-case (tegelijk optrekken 2 trams met maximale voedingsafname)	47.000 nT	3000 nT	1500 nT
Belasting tram, met aanvullende maatregelen (extra onderstations, hogere netspanning), opgave Movares bij worst-case.	10.000 nT	500 nT	500-100 nT
Belasting tram bij een normale situatie (één optrekkende tram) en met aanvullende maatregelen.	5.000 nT	250 nT	250 -50 nT
Geschatte belasting tram bij maximale inzet aanvullende maatregelen (incl. energiezuinige trams en zero-volt sectie). Casus Heidelberg	300-100 nT	70-60 nT	70-30 nT

Met de RUG zijn concrete afspraken gemaakt over het beheersen van de EMC-problematiek. Deze zijn vastgelegd in een brief van het college van burgemeester en wethouders aan het College van Bestuur van de Rijksuniversiteit Groningen van 17 april 2012, kenmerk RO12.3034306. Toegezegd is dat het magneetveld het lopende onderzoek niet mag schaden. EMC mag niet hoger zijn dan de gevoeligste apparatuur (100 nT op 30 meter van de trambaan).

4.6.9.4 Conclusie

Uit de onderzoeken is duidelijk naar voren gekomen dat er oplossingen voor de EMC-problematiek zijn. De oplossingen bij de bron (het elektrisch systeem van de tram) worden als eis opgenomen in de aanbesteding van de Regiotram.

Met een voldoende mate van zekerheid kan worden gesteld dat deze oplossingen voldoende zijn om de apparatuur van de faculteit Wis- en Natuurkunde en het Nanolab te beschermen. Enkele apparaten van SRON direct naast de trambaan zullen mogelijk intern moeten worden verplaatst.

Verder wordt als eis in de aanbesteding opgenomen dat het elektrische systeem van de Regiotram moet voldoen aan alle betrokken normen, voorwaarden en/of eisen. Hiermee is gewaarborgd, dat het systeem geen risico's zal opleveren voor de veiligheid en dat het geen storing zal kunnen veroorzaken aan gangbare elektrische apparatuur in de omgeving van de tramlijn.

De magnetische veldsterkte rond de bovenleidingen is zo gering dat de risico's voor de gezondheid van omwonenden, passanten en passagiers verwaarloosbaar zijn.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

4.7 Kabels en leidingen

In het gehele plangebied zijn kabels en leidingen aanwezig. Deze bestaan onder meer uit riolering, gas- en waterleidingen, telecomkabels, elektriciteitskabels en hoogspanningskabels. De kabels en leidingen zijn te verdelen in de categorieën transport en distributie.

Indien dat voor de aanleg van de traminfrastructuur noodzakelijk is, zullen kabels en leidingen worden verlegd (zie ook paragraaf 3.3). Hiermee is in het ontwerp en de kostenramingen rekening gehouden.

In het bestemmingsplan zijn kabels en leidingen alleen onderwerp van regeling, voor zover hun aanwezigheid in verband met beheer, veiligheid of gezondheidsrisico's beperkingen stelt aan het gebruik van gronden en bouwwerken in de nabijheid. Het gaat hierbij met name om boven- en ondergrondse hoogspanningsleidingen, aardgastransportleidingen en rioolpersleidingen.

Voor het onderhavige bestemmingsplan is als zodanig in de eerste plaats relevant een aardgastransportleiding van de Gasunie, die onder de groenzone tussen Zernike Campus en Zernike Sciencepark ligt. Dit is een leiding met een diameter van 6" en een ontwerpdruk van 40 bar. De vrijwaringszone van deze leiding bedraagt 4 meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding. Het voorliggende plan voorziet niet in (beperkt) kwetsbare objecten in de nabijheid van de leiding. De vrijwaringszone kan daarom als uitgangspunt voor het plan worden genomen. Binnen deze zone mag alleen worden gebouwd ten behoeve van de leiding, of anders uitsluitend na overleg met de leidingbeheerder.

Daarnaast komt binnen het plangebied één bovengrondse hoogspanningsverbinding voor van de netwerkbeheerder TenneT, de 110 kV-lijn Vierverlaten - Hunze. Deze leiding loopt eveneens door genoemde groenzone. Deze hoogspanningslijn heeft een indicatieve zone van 2 x 50 meter. Het voorliggende plan voorziet niet in nieuwe gevoelige functies. Daarom kan op de plankaart worden volstaan met opname van de zakelijk rechtstrook. Deze heeft een breedte van 2 x 25 meter. Binnen deze zone mag alleen worden gebouwd ten behoeve van de verbinding, of anders uitsluitend na overleg met de leidingbeheerder.

Hoofdstuk 5 Juridische toelichting

5.1 Algemeen

Het voorliggende bestemmingsplan biedt een planologische regeling voor de tracédelen I en II van de Regiotram. Dit tramnetwerk wordt voornamelijk over bestaande wegtracés aangelegd. Deze hebben al een verkeersbestemming. Daaraan wordt met dit bestemmingsplan een functie toegevoegd: trambanen.

In de geldende bestemmingsplannen zijn de toelaatbaar geachte verkeersfuncties meestal specifiek benoemd; toegestaan zijn wegen, voet- en fietspaden. Alleen in het bestemmingsplan 'Binnenstad 1995', dat het gebied binnen de diepenring omvat, is de verkeersfunctie algemener omschreven: alle gronden binnen het plangebied zijn tevens bestemd voor 'verkeers- en verblijfsdoeleinden'. Voor zover geldende bestemmingsplannen zich tegen de functie tramverkeer verzetten, is een herziening daarvan noodzakelijk. Voor de samenhang en overzichtelijkheid en ter vermijding van rechtsonzekerheid is besloten het volledige tramtracé op te nemen in een bestemmingsplan. Daarbij beperkt het voorliggende bestemmingsplan zich overigens, zoals al werd opgemerkt, tot de tracégedeelten tussen het Stationsgebied en de Maagdenbrug (Turfsingel) en tussen de hoek Boterdiep-Kolendrift en het Zernike Sciencepark. De overige tracédelen van de lijnen 1 en 2, inclusief de koppeling tussen de lijnen naar Zernike en Karding (de zogenaamde Koppelingsvariant) dienden eerst nog op voorlopig ontwerp-niveau te worden uitgewerkt. Daarom is ervoor gekozen hiervoor een apart bestemmingsplantraject te volgen.

Het voorliggende plan voorziet voornamelijk in (wijziging van) verkeersbestemmingen om de aanleg van een tramlijn mogelijk te maken. De verkeersfunctie van bestaande wegen, waarover de tramverbinding wordt aangelegd, verandert hierdoor en ook de indeling (en soms het profiel) van die wegen. In bebouwing voorziet het bestemmingsplan in principe niet, afgezien van bouwwerken die deel uitmaken van de traminfrastructuur, zoalsabri's of overkappingen bij enkele tramhaltes, bovenleidingen (al of niet met masten) en onderstations¹⁹. Bestaande bebouwing langs het tramtracé kan in principe in de huidige vorm worden gehandhaafd en is daarom buiten het plan gelaten. Het voorliggende plan laat de geldende bestemmingsregeling intact. Alleen voor zover in bebouwing of gebruik van gronden wijzigingen optreden, is daaraan een nieuwe bestemming toegekend. In de eerste plaats betreft dit een flat op de hoek van de Eikenlaan en de Kastanjelaan, die gedeeltelijk moet worden gesloopt in verband met de verbreding van het kruispunt. Deze flat is gedeeltelijk wegbestemd. Het te handhaven deel van het gebouw heeft, conform het thans geldende plan, opnieuw een woonbestemming gekregen. Verwezen wordt verder naar de artikelsgewijze toelichting in paragraaf 5.3. Verder heeft de aanlanding van de tram in het Stationsgebied de nodige consequenties voor de inrichting van dit gebied. De bebouwing op de Glauvélocatie verdwijnt. Dit was overigens al eerder voorzien; het geldende bestemmingsplan 'Station e.o.' maakt herontwikkeling van de locatie al mogelijk. Tevens betekent de aanleg van de tramlijnen een verschuiving in de parkeerfuncties achter de bestaande kantoorbebouwing. De nieuwe bestemmingsregeling maakt een en ander mogelijk. Daarnaast voorzagt het oorspronkelijk ontwerp in een tramlus. In dit model maakt de tram gebruik van een van de bestaande onderdoorgangen van het Hunzehuys (UWV-gebouw), die daarvoor zou moeten worden verhoogd. Zoals in subparagraaf 3.4.5 is uiteengezet, is intussen gekozen voor een alternatief model, dat uitgaat van kopspoor. Daarvoor is (aanpassing van) de onderdoorgang niet nodig. Om voor de toekomst echter geen opties uit te sluiten, is de mogelijkheid van het gebruik van de onderdoorgang in het bestemmingsplan gehandhaafd. Ten slotte is het Noorderstation in het voorliggende plan opnieuw bestemd. Aan het einde van de Noorderstationstraat gaat de tramlijn onder het spoorwegviaduct en de daarop gelegen spoorweghalte door. Ook hiermee dient derhalve rekening te worden gehouden in de bestemmingsregeling. Verwezen wordt verder naar paragraaf 5.3.

¹⁹ Transformatorgebouwen voor de elektrische voeding van de bovenleiding

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Ten behoeve van de Regiotram zal op Zernike Sciencepark een tramremise worden gebouwd. Hiervoor is het oog gevallen op een terrein nabij de hoek van de Zernikelaan en het Zernikepark. De tramremise is niet in dit bestemmingsplan opgenomen. De reden hiervan is dat het thans geldende bestemmingsplan deze mogelijkheid al biedt. De beoogde locatie heeft volgens het bestemmingsplan 'Zernike 2006' de bestemming 'Bedrijventerrein'. Ingevolge artikel 7, lid 7.1, van de bijbehorende planregels is op de gronden met deze bestemming naast de in dit lid genoemde bedrijven onder andere een tramremise, met of zonder bijbehorende werkplaats, toegestaan (met uitzondering van de gronden aan de Professor Uilkensweg of aangeduid als 'Archeologisch waardevol gebied'). De bouw van de remise op genoemd perceel is met inachtneming van de ter plaatse geldende bouwregels (maximale bouwhoogte: 14 meter; maximum-bebouwingspercentage: 50; minimale afstand tot zijdelingse en achterste perceelsgrens: 2,50 meter) mogelijk.

Het onderhavige bestemmingsplan is gebaseerd op artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Het is een eindplan; het bestemmingsplan levert een planologische titel op voor het verlenen van een omgevingsvergunning. Het bestemmingsplan bestaat uit een kaart, bestaande uit drie kaartbladen, waarop de bestemming van de in het plan begrepen gronden is aangegeven, en regels en gaat vergezeld van een toelichting. De in het plan voorkomende bestemmingen zijn: 'Dienstverlening', 'Verkeer', 'Verkeer - Railverkeer', 'Verkeer - Verblijf', 'Water', 'Wonen', 'Leiding - Gas', 'Leiding - Hoogspanningsverbinding', 'Waarde - Archeologie 1' en 'Waarde - Archeologie 2'. Een toelichting op de bijbehorende bestemmingsregels is gegeven in paragraaf 5.3.

Dit bestemmingsplan is opgesteld volgens SVBP 2008 (Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008) en het standaard-bestemmingsplan van de gemeente Groningen. De papieren plankaart bestaat uit drie kaartbladen met schaal 1 : 2000. De kaart is getekend conform SVBP 2008. De plankaart geeft in samenhang met de regels de bouw- en gebruiksmogelijkheden van de gronden binnen het plangebied aan. Het bestemmingsplan is digitaal gemaakt. De digitale kaart is variabel in schaal doordat kan worden in- en uitgezoomd en bezit een meefunctie. Het digitale plan is raadpleegbaar via RO-online (www.ruimtelijkeplannen.nl) en de gemeentelijke website bestemmingsplannen.groningen.nl.

5.2 Geldende bestemmingsplannen en overige regelingen

In het plangebied vigeren momenteel de onderstaande bestemmingsplannen. Deze worden gedeeltelijk door het voorliggend bestemmingsplan vervangen.

(Bestemmings)plan	Vastgesteld door de gemeenteraad	Goedgekeurd door gedeputeerde staten
Zernike 2006	26-9-2007	3-12-2007
Paddepoel, Selwerd en Tuinwijk	24-1-2010	n.v.t.
De Paddepoel	22-7-1963	3-3-1964
Korrewegwijk-De Hoogte	24-3-1993	26-10-1993
Oranjewijk	19-11-1997	2-3-1998
Hortusbuurt/Noorderplantsoen	17-10-2001	26-2-2002
CIGA	27-6-2001	22-1-2002
Binnenstad 1995	17-12-1997	23-7-1998
Openbaar Vaarwater	27-1-2010	n.v.t.
Oosterpoort	27-3-1996	27-3-1996
Station e.o.	5-6-1985	25-3-1986
Zone Verbindingskanaal Museum	29-8-1990	13-11-1990

Naast de bovenstaande bestemmingsplannen geldt voor het plangebied momenteel het volgende paraplubestemmingsplan. Voor zover het onderliggende bestemmingsplan wordt herzien, treedt het voorliggende plan tevens in de plaats van deze regeling.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Regeling	Vastgesteld door de gemeenteraad	Goedgekeurd door gedeputeerde staten
Aanvullende voorschriften gebruik	7-7-1994	20-10-1994

5.3 Artikelsgewijze toelichting

Inleidende regels

De artikelen 1 tot en met 3 bevatten achtereenvolgens de in het plan gebruikte begrippen en hun definitie, de wijze waarop moet worden gemeten en de manier van omgaan met uitmetingsverschillen.

Bestemmingsregels

Artikel 4 Dienstverlening

De bestemming 'Dienstverlening' heeft in de eerste plaats betrekking op het Hunzehuys (UWV-gebouw). Zoals eerder al werd opgemerkt ging in het aanvankelijk gekozen model de tramlijn onder dit gebouw door, gebruikmakend van de onderdoorgang naast de fietsenstalling. Daarvoor zou de vrije doorrijhoogte moeten worden vergroot. Volgens het nieuwe ontwerp (kopspoor in plaats van lus) is dit niet meer nodig. Het gebruik van de onderdoorgang is als mogelijkheid echter nog gehandhaafd.

Daarnaast vallen ook het voormalige bankgebouw op de hoek Stationsweg-Hereweg (nu Gasterra) en de Heereborg (het kantoorgebouw tussen het Hunzehuys en het bankkantoor) onder deze bestemming. Aan deze gebouwen verandert overigens niets, ze zijn voor de samenhang in het bestemmingsplan opgenomen.

Bij de regeling van de bestemming is zoveel mogelijk aangesloten bij het huidige gebruik en de bestemmingsmogelijkheden die het geldende bestemmingsplan (het bestemmingsplan 'Station e.o.') biedt. Dit is in hoofdzaak kantoorgebruik, wat in lid 4.1 met name in de onderdelen a en b is vastgelegd.

Volgens de bestemmingsomschrijving zijn (op de begane grond) tevens horecabedrijven en detailhandel toegestaan (onderdeel d). Deze zijn overigens uitsluitend in het Hunzehuys mogelijk, waarin deze functies reeds voorkomen (aanduiding 'specifieke vorm van gemengd – detailhandel en horeca'). De omvang van de horecabedrijven en detailhandel dient beperkt te blijven tot een netto vloeroppervlak van maximaal 200 m² per vestiging. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd om hiervan bij een omgevingsvergunning af te wijken tot maximaal 350 m². Bij de invulling kan worden gedacht aan daghoreca (bijvoorbeeld een lunchroom, broodjeshuis of snackbar), een bloemenstal of een gemakswinkel. Dergelijke kleinschalige voorzieningen, die zich richten op reizigers, zijn passend bij de openbaar vervoersfunctie van het gebied met zowel een spoorweg- als een busstation en in de nabije toekomst een belangrijke overstapplaats voor de Regiotram.

De busparkeerplaats achter het Hunzehuys en een bestaand parkeerterrein achter de Glauδέlocatie zijn eveneens onder de bestemming 'Dienstverlening' gebracht. Door middel van de doeleneinden openbaar vervoer (lid 4.1, onderdeel c) en parkeervoorzieningen (lid 4.1, onderdeel g) zijn deze positief bestemd en is herinrichting mogelijk.

In de bouwregels is vastgelegd dat de gebouwen binnen het op de plankaart aangegeven bouwvlak dienen te worden gebouwd en dat de daarop aangegeven maximum-bouwhoogte in acht dient te worden genomen. Ook bij de bepaling van de bouwgrenzen en de maximale bouwhoogten is zoveel mogelijk uitgegaan van het geldende bestemmingsplan en de bestaande situatie.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

5 Verkeer

De bestemming 'Verkeer' heeft betrekking op de wegen, waarlangs de tramlijn zal worden aangelegd, met uitzondering van de straten en pleinen binnen de diepenring (deze zijn bestemd tot 'Verkeer - Verblijf'; zie hiervoor de toelichting op artikel 8). Volgens lid 5.1 zijn binnen de bestemming 'Verkeer' toegelaten:

- wegen,
- trambanen,
- voet- en fietspaden,
- parkeer- en fietsenstellingsvoorzieningen,
- een busstation (voor zover als zodanig aangeduid),
- horecabedrijven en detailhandel (met inachtneming van de gestelde beperkingen ten aanzien van branche, plaats en omvang),
- een voetgangersbrug (voor zover als zodanig aangeduid),
- nutsvoorzieningen,
- een standplaats voor straathandel (voor zover als zodanig aangeduid),
- berm, talud, groenvoorzieningen, waterlopen en voorzieningen ten behoeve van het verkeer te water en
- additionele voorzieningen.

De plaats van de tramhaltes is niet vastgelegd. Zij maken deel uit van de functie trambanen en kunnen daarmee - als additionele voorziening bij deze functie - overal binnen de bestemming 'Verkeer' worden gerealiseerd. Hierbij moet overigens worden opgemerkt dat wachthuisjes (abri's) vergunningvrij zijn.

De bestemming 'Verkeer' maakt tevens de aanleg mogelijk van een parkeerterrein achter de bebouwing op de hoek Kastanjelaan-Moesstraat, ter compensatie van parkeerplaatsen die voor de aanleg van Lijn 1 moeten verdwijnen.

Door verbreding van de onderdoorgang van het viaduct van het Noorderstation verdwijnt de bestaande horecagelegenheid. Hiervoor dient een vervangende locatie te worden gevonden. Deze wens wordt overigens mede ingegeven door de sociale veiligheid. Een mogelijkheid is (een) nieuw(e) paviljoen(s) tegen de bestaande stationsbebouwing aan te bouwen (zie hiervoor de toelichting op artikel 6). Een andere optie is het bouwen van een paviljoen binnen de openbare ruimte aan de noordzijde van het station (al of niet bouwkundig te integreren met het aanwezige rioolgemaal). Met het oog hierop laat de bestemming 'Verkeer' horeca en detailhandel toe voor zover de gronden zijn aangeduid met 'specifieke vorm van gemengd – detailhandel en horeca'. Om de ondergeschiktheid van deze functies te waarborgen en een openbare ruimte van voldoende maat over te houden is de oppervlakte beperkt tot 200 m² (bij afwijking maximaal 350 m²).

Een bestaande viskraam aan de Zonnelaan is positief bestemd (aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel – standplaats').

De bouwregels houden rekening met bouwwerken ten behoeve van de tramlijn. Zoals gesteld is voor dergelijke bouwwerken niet altijd een omgevingsvergunning vereist. Voor zover ze vergunningvrij zijn, vindt geen toets aan het bestemmingsplan plaats. Als voorbeeld werden abri's genoemd. Volgens het Besluit omgevingsrecht is een omgevingsvergunning evenmin vereist voor bovenleidingen met de bijbehorende draagconstructies. Ten behoeve van de tramhalte aan de Zernikelaan zal (evenals ten behoeve van de onder de bestemming 'Verkeer - Verblijf' geregelde halte op het Gedempte Zuiderdiep; zie de toelichting op artikel 7) een overkapping van grotere afmetingen worden gebouwd (die derhalve vergunningplichtig is). Deze halte is door middel van de 'specifieke bouwaanduiding - 3' op de plankaart aangegeven. In de bouwregels is vastgelegd dat de bouwhoogte van de overkappingen niet meer mag bedragen dan 7 meter. Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor het bouwen van overkappingen op gronden, die niet van de specifieke bouwaanduiding zijn voorzien, en voor een overschrijding van de maximale bouwhoogte van overkappingen met ten hoogste 3 meter (lid 5.4, onder e, respectievelijk onder f).

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Overigens kan ook van de bouwregels worden afgeweken voor het bouwen van overkappingen ten behoeve van het busstation (aanduiding 'openbaar vervoerstation').

Artikel 6 Verkeer - Railverkeer

De bestemming 'Verkeer - Railverkeer' omvat een gedeelte van het bestaande spooreplacement bij het Hoofdstation en het Noorderstation. In het Stationsgebied wordt de tramlijn aangesloten op het regionale spoorweginet. In verband hiermee zijn spoor 1 en een deel van perron 1b/2b in het plan overeenkomstig bestemd. Tussen de Noorderstationstraat en de Kastanjelaan voert het tracé van Lijn 1 onder het spoorwegviaduct door. Dit viaduct met de daarop gelegen spoorweghalte wordt gehandhaafd, inclusief de trapopgangen naar de perrons. Daarom is ook hieraan de bestemming 'Verkeer - Railverkeer' toegekend, met een bouwvlak. Hiermee is de bestaande stationsbebouwing in beginsel positief bestemd. In verband met de dubbelfunctie is aan de gronden ter plaatse tevens aanduiding 'verkeer' gegeven. Hierdoor zijn de gronden, voor zover als zodanig aangeduid, mede bestemd voor wegen, trambanen, voet- en fietspaden en parkeervoorzieningen. De bestemmingsregeling komt daarmee in zoverre overeen met de in artikel 5 geregelde bestemming. Korthedshalve wordt verwezen naar de toelichting op dat artikel.

De bestemming biedt voorts de mogelijkheid voor kleinschalige horeca- en detailhandelsvoorzieningen. Door verbreding van de onderdoorgang verdwijnt, zoals gezegd, de bestaande horecagelegenheid onder het station. Om dit te compenseren, maar ook omdat de aanwezigheid van dit soort voorzieningen uit oogpunt van sociale veiligheid als zeer gewenst wordt beschouwd, dient hiervoor een nieuwe plek te worden gevonden. Een mogelijkheid is de bouw van een paviljoen op het pleintje aan de noordzijde van het Noorderstation. Hiermee is in de regeling voor de bestemming 'Verkeer' rekening gehouden (zie de toelichting op artikel 5). Een andere mogelijkheid is het paviljoen tegen het bestaande stationsgebouw aan te plaatsen. In dit model staat het paviljoen aan het pleintje, dat zelf verder vrij van bebouwing wordt gehouden. Hierbij zou eventueel ook aan de andere zijde van het station nog een paviljoen kunnen worden gerealiseerd. Met het ook hierop is het bouwvlak aansluitend op de beide trappen naar de perrons verruimd en is aan deel van deze gronden de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd – detailhandel en horeca' gegeven. Omdat in dit model de paviljoens met de bestaande stationsbebouwing worden geïntegreerd kunnen iets grotere volumes, passend bij de schaal van het Noorderstation, wenselijk zijn. In verband hiermee zijn in dit artikel voor de horeca- en detailhandelsfuncties iets ruimere metrages opgenomen (per vestiging maximaal 250 m², bij afwijking maximaal 500 m²).

In de bouwregels is een vrije doorrijhoogte onder het spoorwegviaduct vastgelegd van 4,80 meter + NAP²¹. Deze maat komt overeen met de hoogteligging van het viaduct (onderkant viaduct ± 4,80 meter + NAP).

Artikel 7 Verkeer – Verblijf

De bestemming 'Verkeer – Verblijf' omvat het gedeelte van tracédeel I gelegen binnen de diepenring. De openbare ruimte binnen de diepenring heeft overwegend een verblijfskarakter, wat onder meer tot uiting komt in de autoluwheid van het gebied. Dit wordt met deze bestemming tot uitdrukking gebracht. Overigens is, voor zover het de inpassing van het tramtracé betreft, de inhoud van deze regeling gelijklopend aan de bestemming 'Verkeer'. Korthedshalve wordt hier volstaan met een verwijzing naar de toelichting op artikel 5. Een bestaande standplaats met een bloemenkraam aan het Hereplein is conform het huidige gebruik bestemd (aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel – standplaats').

Artikel 8 Water

De bestemming 'Water' heeft betrekking op het Verbindingskanaal, ter plaatse van de Herebrug. Gezien de dubbelfunctie is ter plaatse van de brug de aanduiding 'verkeer' gegeven. Hierdoor zijn de gronden mede bestemd voor wegen, trambanen en voet- en fietspaden. Een bestaand kanoverhuurbedrijf onder de brug is positief bestemd.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Artikel 9 Wonen

De bestemming 'Wonen' is toegekend aan een bestaande flat nabij het kruispunt Eikenlaan-Kastanjelaan. Zoals eerder opgemerkt wordt deze flat in verband de reconstructie van het kruispunt gedeeltelijk gesloopt. Het te handhaven gedeelte van het gebouw wordt aangeheeld en behoudt de huidige woonfunctie. Om die reden is dit deel dienovereenkomstig bestemd. Hierbij zijn de bestemmingsregels uit het nog recente bestemmingsplan 'Paddepoel, Selwerd en Tuinwijk', zoveel als nodig is, overgenomen en is een nieuw bouwvlak toegekend, afgestemd op de gewijzigde situatie.

Regeling van vrije beroepsactiviteiten in en bij woningen

Het voorliggend bestemmingsplan biedt de mogelijkheid aan huis verbonden beroepen - met behoud van de woonfunctie - uit te oefenen in een woning.

Indien aan gronden en bouwwerken een woonbestemming is gegeven, is het op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en artikel 7.2 van de Wet ruimtelijke ordening verboden deze te gebruiken in strijd met de woonbestemming. In de jurisprudentie is echter bepaald dat het vestigen van een vrij beroep niet in strijd is met de woonbestemming, tenzij het bestemmingsplan het tegendeel bepaalt en het beroep door de bewoner van het pand wordt uitgeoefend, waarbij het woonhuis in overwegende mate de woonfunctie behoudt en de uitoefening van het beroep een ruimtelijke uitwerking of uitstraling heeft, die met de woonfunctie in overeenstemming is. Het gaat veelal om een eenpersoonsberoep.

Of een bepaald gebruik in overeenstemming is met de functie woondoeleinden wordt beoordeeld aan de hand van de volgende criteria:

- a. de aard van het gebruik
 - b. de omvang van het gebruik
 - c. de intensiteit van het gebruik
- Ad a. Bij de aard van het gebruik kan men denken aan een beroep welke naar zijn aard (ernstige) hinder voor zijn omgeving oplevert, of welke naar zijn aard grote verkeersproblemen zal opleveren. Het gebruik mag immers geen nadelige invloed hebben op de normale afwikkeling van het verkeer. Het mag evenmin een onevenredige parkeerdruk veroorzaken.
- Ad b. Bij de omvang van het gebruik is relevant of het gebruik meerdere ruimten of gebouwen in beslag neemt, welk gedeelte van het gebouw door het gebruik in beslag wordt genomen, hoeveel vierkante meter het gebruik in beslag neemt.
- Ad c. Bij de intensiteit van het gebruik kan worden gedacht aan frequent of incidenteel gebruik. Als nu blijkt dat het gebruik aldus een uitstraling heeft welke niet te rijmen valt met de gelegde woonbestemming, dan is het gebruik strijdig met de woonbestemming (zie ARRvS, AB 1993/163). Onder een vrije beroepsbeoefenaar wordt verstaan: iemand die wordt gevraagd om zijn individuele, persoonlijke kwaliteiten, die in het algemeen op artistiek of academisch/HBO-niveau liggen. In de praktijk is het onderscheid moeilijk aan te geven. Bij vrije beroepen valt te denken aan: advocaat, accountant-administratieconsulent, alternatieve genezer, belastingconsulent, bouwkundig architect, dierenarts, fysiotherapeut, gerechtsdeurwaarder, huidtherapeut, huisarts, interieurarchitect, juridisch adviseur, kunstenaar, logopedist, makelaar, medisch specialist, notaris, oefentherapeut, organisatieadviseur, orthopedagoog, psycholoog, raadgevend adviseur, redacteur, registeraccountant, stedenbouwkundige, tandarts, tandarts-specialist, (al dan niet beëdigd) tolkvertaler, tuin- en landschapsarchitect, verloskundige.

Artikel 10 Leiding - Gas

Door de groenzone tussen Zernike Campus en Zernike Sciencepark loopt een aardgastransportleiding. Hierop is in paragraaf 4.7 al ingegaan. Met het oog op de aanwezigheid van de leiding is de dubbelbestemming 'Leiding - Gas' toegekend. De strook met deze bestemming heeft een breedte van 8 meter, wat overeenkomt met de vrijwaringszone rondom de leiding (4 meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding). Hierbinnen mogen alleen bouwwerken, geen gebouw zijnde, ten behoeve van de aanleg, de instandhouding en bescherming van aardgastransportleidingen worden gebouwd. Ten behoeve van de onderliggende bestemming kan uitsluitend worden gebouwd met toepassing van een afwijkingsbevoegdheid, mits geen onevenredig afbreuk wordt gedaan aan het veilig en doelmatig

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

functioneren van de aardgastransportleiding en voorafgaand overleg met de leidingbeheerder heeft plaatsgevonden.

Artikel 11 Leiding - Hoogspanningsverbinding

Ter hoogte van de groenzone tussen Zernike Campus en Zernike Sciencepark wordt het tracé gekruist door een bovengrondse hoogspanningsleiding, de 110 kV-lijn Vierverlaten-Hunze (zie ook paragraaf 4.7). Deze hoogspanningsverbinding is geregeld door middel van een dubbelbestemming. De breedte van het bestemmingsvlak is 50 meter, wat overeenkomt met de breedte van de zakelijk rechtstrook (2x 25 m). Het voorliggende bestemmingsplan laat in de directe omgeving van de hoogspanningslijn geen woningen of andere objecten toe, waar mensen langdurig verblijven, zoals scholen en kinderopvang. Er hoeft derhalve geen rekening te worden gehouden met de zogenaamde specifieke magneetveldzone.

Binnen de dubbelbestemming 'Leiding - Hoogspanningsverbinding' mogen uitsluitend bouwerken, geen gebouw zijnde, worden gebouwd ten behoeve van de aanleg, instandhouding en bescherming van een bovengrondse hoogspanningsleiding. Ten behoeve van de onderliggende bestemming kan uitsluitend worden gebouwd met toepassing van een afwijkingsbevoegdheid, mits geen onevenredig afbreuk wordt gedaan aan het veilig en doelmatig functioneren van de hoogspanningsleiding en voorafgaand overleg met de leidingbeheerder heeft plaatsgevonden.

In de getroffen regeling is rekening gehouden met de verhoging van een bestaande hoogspanningsmast op het parkeerterrein achter de Hanzehogeschool (mast 32). Door leidingbeheerder Tennet is onderzoek verricht naar de onderlinge elektrische en elektromagnetische beïnvloeding van de hoogspanningsleiding en de bovenleiding van de Regiotram. Op basis van dit onderzoek is er, om mogelijk ongewenste effecten te voorkomen, voor gekozen de bestaande mast met 6 à 7 meter te verhogen. De bestaande mast heeft een hoogte van 28 meter. Volgens het geldende bestemmingsplan 'Zernike 2006' mag de hoogte van een hoogspanningsmast niet meer bedragen dan 30 meter. Met het oog hierop is aan het bestaande parkeerterrein achter de Hanzehogeschool - in aansluiting op de geldende bestemming - de bestemming 'Verkeer' gegeven met de dubbelbestemming 'Leiding - Hoogspanningsverbinding' en is in de regels van laatstgenoemde bestemming de mogelijkheid opgenomen om hoogspanningsmasten te bouwen tot een hoogte van maximaal 55 meter. Deze maat is conform de huidige standaard-bestemmingsplanregels van de gemeente.

Artikel 12 Waarde - Archeologie 1

In paragraaf 4.1 bleek dat de gronden binnen de diepenring een hoge archeologische verwachtingswaarde hebben. Daarom is aan deze gronden de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 1' gegeven. Op grond van lid 12.2 is de aanvrager van een omgevingsvergunning verplicht om voor bouwwerken met een grotere oppervlakte dan 50 m² en een grotere diepte dan 0,30 meter beneden maaiveld een archeologisch rapport over te leggen. Deze bepaling vindt haar grondslag in artikel 40 van de Monumentenwet 1988. Burgemeester en wethouders kunnen hiervan in een aantal gevallen afwijken, bijvoorbeeld wanneer uit archeologisch onderzoek is gebleken dat geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn, archeologisch onderzoek doormiddel van opgraving wordt uitgevoerd of de bouw wordt begeleid door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg. Voorts is op grond van lid 12.4 een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden vereist voor enkele met name genoemde activiteiten, indien deze de genoemde oppervlakte- en dieptemaat overschrijden.

Artikel 13 Waarde - Archeologie 2

De gronden ten zuiden van het Verbindingskanaal en van begin Boterdiep tot aan Zernike Sciencepark hebben een hogere archeologische verwachtingswaarde (verwezen wordt naar paragraaf 4.1). Daarom is hieraan de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 2' gegeven. Voor bouwwerken met een grotere oppervlakte dan 500 m² en een grotere diepte dan 0,30 meter dient de aanvrager van een omgevingsvergunning een archeologisch onderzoeksrapport te overleggen. Voorts is een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden vereist voor enkele met name genoemde activiteiten, indien deze de

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

genoemde oppervlakte- en dieptemaat overschrijden.

Algemene regels

Artikel 14 Anti-dubbeltelbepaling

Dit artikel bevat de anti-dubbeltelbepaling. De redactie is conform artikel 3.2.4 van het Besluit ruimtelijke ordening. Deze bepaling is ervoor om te voorkomen dat dezelfde grond meer dan eens betrokken wordt in een bouwvergunningstoets en daarmee meer gebouwd kan worden dan is toegestaan.

Artikel 15 Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening

Dit artikel regelt de verhouding tussen het bestemmingsplan en de bouwverordening. Volgens artikel 9, lid 1, van de Woningwet blijven de voorschriften van de bouwverordening, voor zover deze niet overeenstemmen met de voorschriften van het desbetreffende bestemmingsplan, buiten toepassing. Het tweede lid van dit wetsartikel bepaalt dat de voorschriften van de bouwverordening van toepassing blijven indien het desbetreffende bestemmingsplan geen voorschriften bevat, die hetzelfde onderwerp regelen, tenzij het desbetreffende bestemmingsplan anders bepaalt. Artikel 9 van de planregels is hierop gebaseerd.

Artikel 16 Algemene afwijkingsbevoegdheid

Dit artikel bevat een afwijkingsbevoegdheid, die op alle bestemmingen in het plangebied van toepassing is. Bedoeling van de bepaling is om relatief kleine afwijkingen van het bestemmingsplan toe te staan, zowel qua omvang als qua functie.

Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 17 Overgangsrecht

Dit artikel regelt het overgangsrecht. De redactie is conform de artikelen 3.2.1 en 3.2.2 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Artikel 18 Slotregel

Dit artikel bevat de zogenaamde slotregel, die bedoeld is voor een eenduidige vastlegging van de naam van het bestemmingsplan.

5.4 Referentiekader nadere eisen- en afwijkingsbevoegdheid

Een aantal bepalingen geven burgemeester en wethouders de bevoegdheid om nadere eisen te stellen of bij een omgevingsvergunning van de planregels af te wijken.

De nadere eisen kunnen betrekking hebben op de plaats en afmetingen van de bebouwing. In de planregels wordt een aantal criteria voor de uitoefening van de nadere eisen-bevoegdheid gesteld, te weten:

- a. de woonsituatie;
- b. het straat- en bebouwingsbeeld;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de milieusituatie;
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

De bevoegdheid om af te wijken is van toepassing op een aantal specifieke bouwregels en regels, die het gebruik in enge zin regelen. Voor zover aangegeven zijn ook hierbij bovengenoemde criteria van toepassing.

In het onderstaande wordt nader uiteengezet hoe deze criteria moeten worden gehanteerd.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

De woonsituatie

Ten aanzien van de binnen de bestemming toegelaten gebruiksvormen dient rekening gehouden te worden met het instandhouden c.q. tot stand brengen van een redelijke lichttoetreding, alsmede de aanwezigheid van voldoende privacy.

Het straat- en bebouwingsbeeld

Ten aanzien van de binnen de bestemming toegelaten gebruiksvormen dient te worden gestreefd naar het instandhouden c.q. tot stand brengen van een, in stedenbouwkundig opzicht, samenhangend straat en bebouwingsbeeld. In het algemeen zal bij bebouwing worden gestreefd naar:

- een goede verhouding tussen bouwmassa en open ruimte;
- een goede hoogte-breedteverhouding tussen de bebouwing onderling en een samenhang in bouwvorm/architectonisch beeld tussen bebouwing die ruimtelijk op elkaar georiënteerd is.

De verkeersveiligheid

Ten aanzien van de binnen de bestemming toegelaten gebruiksvormen dient rekening te worden gehouden met het instandhouden c.q. tot stand brengen van een verkeersveilige situatie.

De sociale veiligheid

Ten aanzien van de binnen de bestemming toegelaten gebruiksvormen dient te worden voorkomen dat een ruimtelijke situatie ontstaat die onoverzichtelijk, onherkenbaar en niet sociaal controleerbaar is.

De milieusituatie

Ten aanzien van de binnen een bestemming toegelaten gebruiksvormen dient rekening te worden gehouden met de milieuaspecten, zoals hinder voor omwonenden en verkeersaantrekkende werking.

De gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden

Ten aanzien van de binnen een bestemming toegelaten gebruiksvormen dient rekening te worden gehouden met de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, indien deze daardoor kunnen worden beïnvloed.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Hoofdstuk 6 Participatie en overleg

6.1 Participatie

In de afgelopen jaren is veel gesproken over het tracé voor de eerste tramlijn. Eind 2007 is de gemeente gezamenlijk met de provincie en de regio Groningen-Assen begonnen met onderzoek, schetsen en overleg over de eerste tramverbinding van het Hoofdstation naar Zernike. Ook is op verschillende momenten in het proces overleg geweest met een bewoners- en een bedrijvenplatform.

In mei 2008 is als resultaat hiervan een schetsboek uitgebracht waarin drie mogelijke tracés opgenomen stonden. In de participatieperiode die daarna volgde hebben de bewoners, ondernemers en belangengroepen uit de stad en regio over deze tracés kunnen meepraten en hun mening kunnen geven. Op basis van de reacties uit de participatieperiodes en de onderzoeken is het voorkeurstacé bepaald. Van 23 februari tot 23 maart 2009 heeft hierover inspraak plaatsgevonden, waarna het tracé op 17 juni 2009 door de gemeenteraad is vastgesteld. Vervolgens is het ontwerp verder uitgewerkt. Tijdens dit traject heeft overleg plaatsgevonden met de ondernemers en bewoners die direct langs het tracé wonen en werken. Dit leidde tot het 'Voorlopig ontwerp tramtracé Lijn 1 op hoofdlijnen', dat in februari 2010 verscheen. Van 22 februari tot en met 2 april 2010 lag dit VO ter inzage en kon er op worden ingesproken. Dit resulteerde in een groot aantal reacties. Een aantal daarvan hebben geleid tot aanpassing van het ontwerp. De belangrijkste daarvan is de Koppelingsvariant. Hierop is in de paragrafen 3.1.2 en 3.1.3 al ingegaan. Korthedshalve wordt hiernaar verwezen.

6.2 Overleg

In het kader van het overleg, als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, is het voorontwerp bestemmingsplan worden gezonden aan:

1. de provincie Groningen;
2. de VROM-inspectie, Regio Noord;
3. het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, directie Noord-Nederland;
4. het Ministerie van Economische Zaken, Regio Noord;
5. het Ministerie van Landbouw Natuur en Voedselkwaliteit - Directie Noord;
6. de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
7. het Ministerie van Defensie, Dienst Vastgoed Defensie, Directie Noord;
8. de Commissie voor de Welstands- en Monumentenzorg van de gemeente Groningen;
9. de brandweer;
10. de N.V. Nederlandse Gasunie;
11. het waterschap Hunze en Aa's;
12. het waterschap Noorderzijlvest;
13. N.V. Waterbedrijf Groningen;
14. ProRail B.V.;
15. KPN Telecom;
16. Enexis;
17. Ziggo.

Dit heeft geleid tot een aantal schriftelijke reacties, die hieronder zijn samengevat en, voor zover ze daartoe aanleiding geven, van commentaar voorzien.

Provincie Groningen

Inhoud reactie

De provincie merkt op dat het tramtracé door het beschermde stadsgezicht voert en dat het plangebied voor een gering deel ook het beschermd stadsgezicht Zuiderpark overlapt. De te beschermen waarden van de openbare ruimte en van het cultuurhistorisch erfgoed in de binnenstad in het bijzonder dienen

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

zoveel mogelijk te worden gerespecteerd bij de inpassing van het tramtracé. Het is van belang de kwaliteiten van de openbare ruimte vooraf goed te verankeren. De provincie beschouwt daarvoor de beschrijving van de indentiteit van de verschillende zones een goede aanzet. Zij acht het echter wenselijk dat in paragraaf 3.3. van de toelichting uitvoeriger aandacht wordt besteed aan de ruimtelijk kwalitatieve uitgangspunten van het plan.

Daarnaast wijst de provincie erop dat, voor zover - ter plaatse van de huidige Herebrug - sprake is van de bouw van een nieuwe brug over het Verbindingskanaal, de Richtlijnen Vaarwegen in acht moeten worden genomen en dat de bestaande doorvaartbreedte en - hoogte moeten worden gehandhaafd.

Commentaar

De toelichting is aangepast aan de opmerkingen over cultuurhistorie en openbare ruimte.

Met betrekking tot de laatste opmerking kan worden gemeld dat de plannen voor de aanleg van de Regiotram niet voorzien in de bouw van een nieuwe brug. Er is alleen sprake van verzwaring van het bestaande brugdek.

VROM-inspectie, Regio Noord

Inhoud reactie

De VROM-inspectie acht het noodzakelijk dat in de regels behorende bij de dubbelbestemming 'Leiding - Gas' ter bescherming van de ter plaatse aanwezig hogedrukgasleiding, naast een bouwverbod, het vereiste van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, en van werkzaamheden wordt opgenomen.

Commentaar

Hierin is voorzien door toevoeging aan artikel 10 van een nieuw artikellid 10.4.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid / exploitatie

7.1 Economische Uitvoerbaarheid

Voor de aanleg van de tramlijnen Hoofdstation-Zernike en Hoofdstation-Kardinge is een kostenraming gemaakt. Voor de lijn Hoofdstation-Zernike is een raming op het niveau van een voorlopig ontwerp uitgevoerd, en voor de lijn Hoofdstation-Kardinge is dit op het niveau van schetsontwerp gebeurd. In deze raming zijn de kosten becijferd van de traminfrastructuur, inclusief de aanschaf van het benodigde materieel, en voor de herinrichting van de openbare ruimte en het treffen van milieukundige maatregelen, voor zover nodig in verband met de aanleg van de tramlijnen. De tramlijnen maken deel uit van een breder pakket aan investeringen in het regionale openbaar vervoer tot 2020, het Raamwerk RegioRail. Dit hele pakket wordt gedekt uit middelen vanuit het compensatiefonds Zuiderzeelijn (RSP) en bijdragen vanuit eigen middelen van gemeente, provincie en de Regiovisie Groningen-Assen. Voorts is een raming gemaakt van kosten voor beheer, financiering en exploitatie. Uit de berekeningen volgt dat de exploitatielasten kunnen worden opgebracht uit de reizigersinkomsten en eventuele overheidssubsidies. Hierbij is gekeken naar de totale exploitatiekosten van het tram- en busvervoer in de stad. Deze blijken niet hoger te zijn dan de exploitatiekosten van het huidige busvervoer.

Ontwerp, bouw, beheer, financiering en exploitatie zullen geïntegreerd worden aanbesteed (DBFMO).

7.2 Grondexploitatie

Bij dit bestemmingsplan is geen sprake van grondexploitatie. Voor zover het bestemmingsplan voorziet in bouwmogelijkheden anders dan ten behoeve van de aanleg van de traminfrastructuur zijn deze ten opzichte van de geldende bestemmingsregelingen niet uitgebreid of gewijzigd, dan wel betreft dit gemeentegrond. Daarom hoeft geen exploitatieplan, als bedoeld in artikel 6.12, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening te worden vastgesteld.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Regels

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

- 1.1 plan:
het bestemmingsplan Regiotram - tracédelen I en II van de gemeente Groningen.
- 1.2 bestemmingsplan:
de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0014.BP490RegiotramIen2-vg01 met de bijbehorende regels.
- 1.3 de kaart:
de plankaart van het bestemmingsplan Regiotram - tracédelen I en II, bestaande uit de kaartbladen 1 tot en met 3.
- 1.4 aanduiding:
een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.
- 1.5 bebouwingspercentage:
een op de kaart of in de regels aangegeven percentage, dat de grootte aangeeft van het deel van een bouwperceel, dat ten hoogste mag worden bebouwd.
- 1.6 bouwgrens:
de grens van een bouwvlak.
- 1.7 bouwperceel:
een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.
- 1.8 bouwvlak:
een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.
- 1.9 achtererfgebied:
erf aan de achterkant en de niet naar openbaar toegankelijk gebied gekeerde zijkant, op meer dan 1 meter van de voorkant, van het hoofdgebouw.
- 1.10 additionele voorzieningen:
voorzieningen, die een onderdeel vormen van en ondergeschikt zijn aan een bestemming of functie.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

- 1.11 bebouwing:
één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde.
- 1.12 bestaand
op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan bestaand.
- 1.13 bijbehorend bouwwerk:
uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd op de grond staand gebouw, of ander bouwwerk, met een dak. Een vrijstaand bijbehorend bouwwerk is tevens functioneel ondergeschikt aan het hoofdgebouw.
- 1.14 bouwlaag:
een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van onderbouw, kapverdieping en dakopbouw ten behoeve van technische voorzieningen.
- 1.15 bouwen:
het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats.
- 1.16 bouwwerk:
elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, welke hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.
- 1.17 dak:
iedere bovenbeëindiging van een gebouw.
- 1.18 detailhandel:
het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die die goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit.
- 1.19 erf:
het al dan niet bebouwde perceel, of een gedeelte daarvan, dat direct is gelegen bij een gebouw en dat in feitelijk opzicht is ingericht ten dienste van het gebruik van dat gebouw.
- 1.20 erotisch getinte vermaaksfunctie:
een vermaaksfunctie, welke is gericht op het doen plaatsvinden van voorstellingen en/of vertoningen van porno-erotische aard, waaronder begrepen een seksbioscoop, een seksclub en een seksautomatenhal.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

- 1.21 gebouw:
elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.
- 1.22 geluidsbelasting:
de geluidsbelasting vanwege een weg, een industrieterrein en/of een spoorweg.
- 1.23 geluidsgevoelige objecten:
woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen, als bedoeld in artikel 1 van de Wet geluidhinder en elk ander gebouw waar gedurende een langere periode van de dag mensen verblijven.
- 1.24 hoofdgebouw:
een gebouw dat, gelet op de bestemming, als het belangrijkste bouwwerk op een bouwperceel kan worden aangemerkt.
- 1.25 horecabedrijf:
een bedrijf of instelling, waar bedrijfsmatig dranken en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt en/of waarin bedrijfsmatig logies wordt verstrekt, één en ander al dan niet in combinatie met een vermaaksfunctie, met uitzondering van een erotisch getinte vermaaksfunctie.
- 1.26 horeca - 1:
horecabedrijven gericht op het verstrekken van al dan niet voor consumptie ter plaatse bereide etenswaren, met als nevenactiviteit het verstrekken van zwak- en niet-alcoholische dranken zoals cafetaria's, snackbars, lunchrooms, grillrooms, shoarmazaken, broodjeszaken en daarmee vergelijkbare horecabedrijven.
- 1.27 horeca - 2:
horecabedrijven gericht op het verstrekken van maaltijden voor consumptie ter plaatse met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholische en niet-alcoholische dranken, zoals restaurants, bistro's en daarmee vergelijkbare horecabedrijven.
- 1.28 horeca - 3:
horecabedrijven gericht op het verstrekken van alcoholische en niet-alcoholische dranken voor consumptie ter plaatse, met eventueel daaraan ondergeschikt het verstrekken van etenswaren of maaltijden voor gebruik ter plaatse, zoals (eet)café's, met uitzondering van discotheken en nachtclubs.
- 1.29 horeca - 4:
horecabedrijven gericht op het verstrekken van dranken voor consumptie ter plaatse, waarbij het doen beluisteren van overwegend elektrisch versterkte muziek of het gelegenheid geven tot dansen een wezenlijk onderdeel vormen, zoals discotheken, alsmede horecabedrijven gericht op het verstrekken van dranken en kleine etenswaren voor gebruik ter plaatse, ook tussen 02.00 en 06.00 uur, zoals nachtclubs en automatieken.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

- 1.30 horeca - 5:
horecabedrijven gericht op het verstrekken van logies met als nevenactiviteiten het verstrekken van maaltijden of dranken voor gebruik ter plaatse, zoals hotels en pensions.
- 1.31 kap:
een door tenminste één hellend dakvlak omsloten dak dat meer dan 50% van de bovenste vloerlaag van de onderliggende verdieping omvat.
- 1.32 logies met ontbijt:
het verstrekken van gelegenheid tot overnachting met ontbijt als toeristisch-recreatieve voorziening in een woning en ondergeschikt aan de woonfunctie.
- 1.33 ligplaats:
een bij een bestemmingsplan aangewezen plaats in het water, die door een woonschip wordt ingenomen.
- 1.34 maatschappelijke dienstverlening:
het geheel van diensten die de overheden aan hun burgers leveren, alsmede het verlenen van maatschappelijke diensten, medische dienstverlening, psychosociale zorg, onderwijs, kinderdagopvang, sociaal-culturele voorzieningen, voorzieningen van levensbeschouwelijke aard, voorzieningen ten behoeve van sport en sportieve recreatie en speelterreinen, evenwel met uitzondering van een seksinrichting.
- 1.35 netto vloeroppervlak:
de voor het publiek zichtbare en toegankelijke (besloten) vloeroppervlakte van horecagelegenheden, kantoren, winkels, bedrijven of instellingen uitgezonderd de daartoe behorende magazijnen en overige dienstruimten.
- 1.36 peil:
voor een bouwwerk op een bouwperceel, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de kruin van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;
voor een bouwwerk op een bouwperceel, waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst: de hoogte van het terrein ter hoogte van die hoofdtoegang bij voltooiing van de bouw;
voor schepen: de waterspiegel.
- 1.37 standplaats voor straathandel:
het vanaf een vaste plaats op een openbare en in de openlucht gelegen plaats te koop aanbieden, verkopen of afleveren van goederen dan wel aanbieden van diensten:
a. gebruikmakend van fysieke middelen, zoals een kraam, een wagen of een tafel;
b. door anderszins goederen uit te stallen of uitgestald te hebben om deze te koop aan te bieden, te verkopen of af te leveren.
- 1.38 standplaats voor een woonwagen:
een kavel, bestemd voor het plaatsen van een woonwagen, waarop voorzieningen aanwezig zijn die op het leidingnet van de openbare nutsbedrijven, andere instellingen of van gemeenten kunnen worden aangesloten.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

- 1.39 uitbouw:
een gebouw dat als vergroting van een bestaande ruimte is gebouwd aan een hoofdgebouw, welk gebouw door de vorm onderscheiden kan worden van het hoofdgebouw en dat in architectonisch opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw.
- 1.40 voorkeursgrenswaarde:
de bij een bestemmingsplan in acht te nemen maximale waarde voor de geluidsbelasting van geluidsgevoelige objecten, zoals deze rechtstreeks kan worden afgeleid uit de Wet geluidhinder en/of het Besluit geluidhinder.
- 1.41 woning:
een complex van ruimten, uitsluitend bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden.
- 1.42 woonschip:
een schip uitsluitend of hoofdzakelijk als woning gebruikt of tot woning bestemd.
- 1.43 woonwagen:
voor bewoning bestemd gebouw dat is geplaatst op een standplaats en dat in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst.
- 1.44 zakelijke dienstverlening:
het verlenen van diensten in een kantoorachtige omgeving op administratief, financieel en juridisch gebied, alsmede op het gebied van de informatie- en communicatietechnologie, de verhuur en handel in onroerend goed, architecten-, onderzoeks-, marketing-, uitzend- en beveiligingsbureaus en daarmee naar de aard vergelijkbare vormen van dienstverlening.
- 1.45 zijerf:
gedeelte van het erf dat aan de zijkant van het hoofdgebouw tussen het verlengde van de voor- en achtergevel is gelegen.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

- 2.1 lengte, breedte en diepte van een gebouw:
tussen (de lijnen, getrokken door) de buitenzijde van de gevelvlakken en / of de buitenkant dakoverstek en/of het hart van de gemeenschappelijke scheidingsmuren.
- 2.2 de bouwhoogte van een bouwwerk:
vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.
- 2.3 horizontale diepte van een gebouw:
de lengte van een gebouw, gemeten loodrecht vanaf de naar de weg gekeerde gevel.
- 2.4 de oppervlakte van een bouwwerk:
tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.
- 2.5 de inhoud van een bouwwerk:
tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Artikel 3 Uitmetingsverschillen

Voorzover op de kaart niet anders is aangegeven, wordt de vaststelling van afmetingen bepaald door middel van meting op de kaart, met dien verstande dat:

- a. de maatbepaling tot op 1 meter nauwkeurig geschiedt, en
- b. de maat van de openbare ruimte wordt berekend naar de ter plaatse geldende werkelijke situatie, behoudens indien de grenslijn van de bebouwing niet in de bestaande voorgevellijn is geprojecteerd.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 4 Dienstverlening

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Dienstverlening' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. zakelijke dienstverlening;
- b. maatschappelijke dienstverlening;
- c. (dienstverlening ten behoeve van het) openbaar vervoer;
- d. horecabedrijven in de categorieën horeca - 1, horeca - 2 en horeca - 3 en detailhandel, met dien verstande dat
 1. deze doeleinden uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd – detailhandel en horeca';
 2. deze functies uitsluitend mogen worden uitgeoefend op de begane grond;
 3. het netto vloeroppervlak van een horeca- of een detailhandelsbedrijf niet meer mag bedragen dan 200 m²;
- e. verblijfsgebied, voet- en fietspaden;
- f. wegen en trambanen ter plaatse van de aanduiding 'verkeer';
- g. parkeer- en fietsstallingsvoorzieningen;
- h. nutsvoorzieningen;
- i. additionele voorzieningen.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Algemene bouwregels

Op de in lid 4.1 bedoelde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten behoeve van de in dit lid genoemde doeleinden.

4.2.2 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. de gebouwen mogen uitsluitend binnen het op de kaart aangegeven bouwvlak worden gebouwd;
- b. van het bepaalde onder a mag ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding overbouwing' worden afgeweken ten behoeve van een uitkraging van gebouwen vanaf het niveau van de tweede bouwlaag;
- c. het bebouwingspercentage mag maximaal het aangegeven percentage bedragen;
- d. de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan het aangegeven maximum;
- e. ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - 1', respectievelijk de 'specifieke bouwaanduiding - 2' mogen tot een hoogte van 3,50 meter, respectievelijk 8 meter, gerekend vanaf de hoogte van de kruin van de weg ter plaatse, geen gebouwen worden gebouwd, met uitzondering van ondersteunende bouwdelen ten behoeve van een overbouwing.

4.2.3 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

Als bouwwerken, geen gebouw zijnde, zijn uitsluitend toegestaan:

- a. erf- en terreinafscheidingen, mits de bouwhoogte niet meer dan 2,50 meter bedraagt;
- b. bouwwerken, geen gebouw zijnde, anders dan in onderdeel a bedoeld, mits de bouwhoogte niet meer dan 6 meter bedraagt.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

4.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. de woonsituatie;
- b. het straat- en bebouwingsbeeld;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de milieusituatie;
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

4.4 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van:

- a. lid 4.1, onder d, onder 3, en sublid 4.2.1 voor een overschrijding van het netto vloeroppervlak tot ten hoogste 350 m² per bedrijf;
- b. sublid 4.2.2, onder d, ten behoeve van een overschrijding van de toegestane bouwhoogte met maximaal 4 meter.

4.5 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van lid 4.1, onder d, onder 3, voor een overschrijding van het netto vloeroppervlak tot ten hoogste 350 m² per bedrijf.

4.6 Voorwaarden voor afwijken

Afwijken van de regels met toepassing van de leden 4.4 en 4.5 is slechts mogelijk, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. de woonsituatie;
- b. het straat- en bebouwingsbeeld;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de milieusituatie;
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Artikel 5 Verkeer

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen;
- b. trambanen;
- c. voet- en fietspaden;
- d. parkeer- en fietsstallingsvoorzieningen;
- e. een busstation ter plaatse van de aanduiding 'openbaar vervoerstation';
- f. horecabedrijven in de categorieën horeca - 1, horeca - 2 en horeca - 3 en detailhandel, met dien verstande dat
 1. deze doeleinden uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd – detailhandel en horeca';
 2. het netto vloeroppervlak van een horeca- of een detailhandelsbedrijf niet meer mag bedragen dan 200 m² ;
- g. een voetgangersbrug ter plaatse van de aanduiding 'brug';
- h. nutsvoorzieningen;
- i. een standplaats voor straathandel ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel - standplaats';
- j. berm, taluds, groenvoorzieningen, waterlopen en voorzieningen ten behoeve van het verkeer te water;
- k. additionele voorzieningen.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Algemene bouwregels

Op de in lid 5.1 bedoelde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten behoeve van de in dit lid genoemde doeleinden.

5.2.2 Gebouwen

Als gebouwen zijn uitsluitend toegestaan::

- a. wachthuisjes en onderstations, mits de oppervlakte niet meer dan 15 m², respectievelijk 50 m² en de bouwhoogte niet meer dan 3 meter, respectievelijk 3,50 meter bedraagt;
- b. gebouwen ten behoeve van het horecabedrijf of detailhandel, als bedoeld in lid 5.1, onder f, mits de bouwhoogte niet meer dan 4,50 meter bedraagt;
- c. gebouwen ten behoeve van een voetgangersbrug ter plaatse van de aanduiding 'brug', mits de bouwhoogte niet meer dan 9 meter bedraagt;
- d. gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen, mits de oppervlakte niet meer dan 25 m² en de bouwhoogte niet meer dan 3 meter bedraagt, met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding 'nutsvoorziening' de oppervlakte en de bouwhoogte van een nutsgebouw niet meer dan 90 m², respectievelijk 5 meter mogen bedragen.

5.2.3 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

Als bouwwerken, geen gebouw zijnde, zijn uitsluitend toegestaan:

- a. kunstwerken, zoals viaducten, mits de bouwhoogte niet meer dan 15 meter bedraagt;
- b. overkappingen ten behoeve van een tramhalte ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - 3', mits de bouwhoogte niet meer dan 7 meter bedraagt;
- c. bouwwerken, geen gebouw zijnde, anders dan in onderdelen a en b bedoeld, mits de bouwhoogte niet meer dan 6 meter bedraagt.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

5.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. de woonsituatie;
- b. het straat- en bebouwingsbeeld;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de milieusituatie;
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

5.4 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van:

- a. sublid 5.2.2, onder a, ten behoeve van een overschrijding van de toegestane oppervlakte en bouwhoogte van onderstations met ten hoogste 50 m², respectievelijk 1,50 meter;
- b. lid 5.1, onder f, onder 2, en sublid 5.2.1 voor een overschrijding van het netto vloeroppervlak tot ten hoogste 350 m² per bedrijf;
- c. sublid 5.2.2, onder b, ten behoeve van een overschrijding van de toegestane bouwhoogte met maximaal 3 meter;
- d. sublid 5.2.3 voor het bouwen van overkappingen ter plaatse van de aanduiding 'openbaar vervoerstation', mits de bouwhoogte niet meer dan 7 meter bedraagt;
- e. sublid 5.2.3, onder b, voor het bouwen van overkappingen ten behoeve van tramhaltes op andere gronden dan ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - 3';
- f. sublid 5.2.3, onder b, ten behoeve van een overschrijding van de toegestane bouwhoogte van overkappingen met ten hoogste 3 meter.

5.5 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik in strijd met een bestemmingsplan, zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en artikel 7.2 van de Wet ruimtelijke ordening, wordt in ieder geval gerekend het inrichten van de gronden in afwijking van de op de kaart aangegeven dwarsprofielen.

5.6 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van:

- a. lid 5.1, onder f, onder 2, voor een overschrijding van het netto vloeroppervlak tot ten hoogste 350 m² per bedrijf;
- b. lid 5.5 voor een andere inrichting van de gronden dan overeenkomstig de op de kaart aangegeven dwarsprofielen, mits de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer van geluidsgevoelige objecten niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde of een vastgestelde hogere grenswaarde.

5.7 Voorwaarden voor afwijken

Afwijken van de regels met toepassing van de leden 5.4 en 5.6 is slechts mogelijk, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. de woonsituatie;
- b. het straat- en bebouwingsbeeld;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de milieusituatie;
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Artikel 6 Verkeer - Railverkeer

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Railverkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. railverkeer, met de daarbij behorende voorzieningen zoals een station, wachtruimten en perrons;
- b. wegen, trambanen, voet- en fietspaden en parkeervoorzieningen ter plaatse van de aanduiding 'verkeer';
- c. horecabedrijven in de categorieën horeca - 1, horeca - 2 en horeca - 3 en detailhandel, met dien verstande dat
 1. deze doeleinden uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd – detailhandel en horeca';
 2. deze doeleinden ter plaatse van de aanduiding 'verkeer' uitsluitend zijn toegestaan vanaf een peil van 4,80 meter + NAP;
 3. het netto vloeroppervlak van een horeca- of een detailhandelsbedrijf niet meer mag bedragen dan 250 m²;
- d. een voetgangersbrug ter plaatse van de aanduiding 'brug';
- e. nutsvoorzieningen;
- f. bermen, taluds, groenvoorzieningen en waterlopen;
- g. additionele voorzieningen.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Algemene bouwregels

Op de in lid 6.1 bedoelde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten behoeve van de in dit lid genoemde doeleinden.

6.2.2 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. de gebouwen dienen binnen het op de kaart aangegeven bouwvlak te worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan het aangegeven maximum;
- c. in afwijking van het bepaalde onder a mogen ter plaatse van de aanduiding 'brug' gebouwen worden gebouwd ten behoeve van een voetgangersbrug, mits de bouwhoogte niet meer bedraagt dan 9 meter;
- d. ter plaatse van de aanduiding 'verkeer' mogen beneden een peil van 4,80 meter + NAP geen gebouwen worden gebouwd, met uitzondering van ondersteunende bouwdelen ten behoeve van een overbouwning.

6.2.3 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

Als bouwwerken, geen gebouw zijnde, zijn uitsluitend toegestaan:

- a. overkappingen ten behoeve van de in lid 6.1, onder a, genoemde doeleinden, mits de bouwhoogte niet meer bedraagt dan 7 meter, gemeten vanaf bovenkant spoorstaaf;
- b. bouwwerken, geen gebouw zijnde, anders dan in onderdeel a bedoeld, mits de bouwhoogte niet meer dan 6 meter bedraagt.

6.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van:

- a. lid 6.1, onder c, onder 3, en sublid 6.2.1 voor een overschrijding van het netto vloeroppervlak tot ten hoogste 500 m² per bedrijf;
- b. sublid 6.2.2, onder b, ten behoeve van een overschrijding van de toegestane bouwhoogte met maximaal 3 meter

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

- c. sublid 6.2.3, onder a, ten behoeve van een overschrijding van de toegestane bouwhoogte met ten hoogste 3 meter.

6.4 Afwijken van de gebruiksregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van lid 6.1, onder c, onder 3, voor een overschrijding van het netto vloeroppervlak tot ten hoogste 500 m² per bedrijf.

6.5 Voorwaarden voor afwijken

Afwijken van de regels met toepassing van de leden 6.3 en 6.4 is slechts mogelijk, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. de woonsituatie;
- b. het straat- en bebouwingsbeeld;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de milieusituatie;
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Artikel 7 Verkeer - Verblijf

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Verblijf' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen;
- b. trambanen;
- c. verblijfsgebied;
- d. voet- en fietspaden;
- e. parkeervoorzieningen;
- f. terrassen ten behoeve van horecabedrijven, warenmarkten en evenementen;
- g. nutsvoorzieningen;
- h. een standplaats voor straathandel ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel - standplaats';
- i. additionele voorzieningen.

7.2 Bouwregels

7.2.1 Algemene bouwregels

Op de in lid 7.1 bedoelde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten behoeve van de in dit lid genoemde doeleinden.

7.2.2 Gebouwen

Als gebouwen zijn uitsluitend toegestaan:

- a. wachthuisjes en onderstations, mits de oppervlakte niet meer dan 15 m², respectievelijk 50 m² en de bouwhoogte niet meer dan 3 meter, respectievelijk 3,50 meter bedraagt;
- b. gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen, mits de oppervlakte niet meer dan 25 m² en de bouwhoogte niet meer dan 3 meter bedraagt.

7.2.3 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

Als bouwwerken, geen gebouw zijnde, zijn uitsluitend toegestaan:

- a. overkappingen ten behoeve van een tramhalte ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - 3', mits de bouwhoogte niet meer dan 7 meter bedraagt;
- b. bouwwerken, geen gebouw zijnde, anders dan in onderdeel a bedoeld, mits de bouwhoogte niet meer dan 6 meter bedraagt.

7.3 Afwijken van de bouwregels

7.3.1 Afwijkingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van:

- a. sublid 7.2.2, onder a, ten behoeve van een overschrijding van de toegestane oppervlakte en bouwhoogte van onderstations met ten hoogste 50 m², respectievelijk 1,50 meter;
- b. sublid 7.2.3, onder a, voor het bouwen van overkappingen ten behoeve van tramhaltes op andere gronden dan ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - 3';
- c. sublid 7.2.3, onder a, ten behoeve van een overschrijding van de toegestane bouwhoogte van overkappingen met ten hoogste 3 meter.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

7.3.2 Voorwaarden voor afwijken

Afwijken van de regels met toepassing van sublid 7.3.1 is slechts mogelijk, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. de woonsituatie;
- b. het straat- en bebouwingsbeeld;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de milieusituatie;
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Artikel 8 Water

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. water;
- b. scheepvaartverkeer;
- c. wegen, trambanen, en voet- en fietspaden, ter plaatse van de aanduiding 'verkeer';
- d. verhuur van kleine recreatievaartuigen ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van recreatie - botenverhuur';
- e. bermen, taluds en groenvoorzieningen;
- f. additionele voorzieningen, waaronder bruggen, dammen en/of duikers.

8.2 Bouwregels

8.2.1 Algemene bouwregels

Op de in lid 8.1 bedoelde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten behoeve van de in dit lid genoemde doeleinden.

8.2.2 Gebouwen

Als gebouwen zijn uitsluitend toegestaan:

- a. gebouwen ten behoeve van het verkeer en de waterhuishouding, mits de bouwhoogte niet meer bedraagt dan 3 meter;
- b. gebouwen ten behoeve van de in lid 8.1, onder d, genoemde doeleinden, mits de oppervlakte en de bouwhoogte niet meer bedragen dan de bestaande oppervlakte en bouwhoogte.

8.2.3 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, mag niet meer bedragen dan 6 meter.

8.3 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik in strijd met een bestemmingsplan, zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en artikel 7.2 van de Wet ruimtelijke ordening, wordt in ieder geval gerekend het gebruik van gronden ten behoeve van ligplaatsen voor woon- en bedrijfsschepen.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Artikel 9 Wonen

9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wonen;
- b. bijzondere vormen van huisvesting, zoals begeleid wonen en kamerverhuur;
- c. logies met ontbijt, met dien verstande dat deze functie uitsluitend mag worden uitgeoefend in het hoofdgebouw en ten dienste van deze functie maximaal twee (slaap)kamers voor toeristisch-recreatief nachtverblijf mogen worden gebruikt;
- d. additionele voorzieningen.

9.2 Bouwregels

9.2.1 Algemene bouwregels

Op de in lid 9.1 bedoelde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten behoeve van de in dit lid genoemde doeleinden.

9.2.2 Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. de gebouwen mogen uitsluitend binnen het op de kaart aangegeven bouwvlak worden gebouwd;
- b. het bebouwingspercentage mag maximaal het aangegeven percentage bedragen;
- c. de bouwhoogte mag maximaal de aangegeven bouwhoogte bedragen.

9.2.3 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. voor zover het niet erf- of perceelsafscheidings betreft mogen de bouwwerken, geen gebouw zijnde, uitsluitend in het achtererfgebied worden gebouwd.
- b. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidings mag voor (het verlengde van) de voorgevel maximaal 1 meter bedragen en achter (het verlengde van) de voorgevel maximaal 2 meter.
- c. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouw zijnde, mag maximaal 4 meter bedragen.
- d. de oppervlakte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, in achtererfgebied mag maximaal 50 m² bedragen, met dien verstande dat het achtererfgebied voor maximaal 50% mag zijn bebouwd.

9.3 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. de woonsituatie;
- b. het straat- en bebouwingsbeeld;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de milieusituatie;
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

9.4 Afwijken van de bouwregels

9.4.1 Afwijkingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van:

- a. sublid 9.2.2, onder b, voor een overschrijding van het toegestane bebouwingspercentage met maximaal het getal 10;
- b. sublid 9.2.2, onder c, voor een overschrijding van de toegestane bouwhoogte met maximaal 4 meter.

9.4.2 Voorwaarden voor afwijken

Afwijken van de regels met toepassing van sublid 9.4.1 is slechts mogelijk, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. de woonsituatie;
- b. het straat- en bebouwingsbeeld;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de milieusituatie;
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

9.5 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik in strijd met een bestemmingsplan, zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en artikel 7.2 van de Wet ruimtelijke ordening, wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruik van de gronden en bouwwerken ten behoeve van standplaatsen voor woonwagens;
- b. het gebruik van de gronden en bouwwerken ten behoeve van bedrijfsmatige activiteiten, voor zover dit niet uitdrukkelijk op grond van lid 9.1 is toegestaan.

9.6 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen in die zin dat de situering en de vorm van de op de kaart aangegeven bouwvlakken worden gewijzigd dan wel op de kaart nieuwe bouwvlakken worden aangegeven, mits:

- a. de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer van geluidsgevoelige objecten niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde of een vastgestelde hogere grenswaarde;
- b. overeenkomstige toepassing wordt gegeven aan het gestelde in sublid 9.4.2.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Artikel 10 Leiding - Gas

10.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Gas' aangewezen gronden zijn, naast de andere bij dit plan aan die gronden gegeven bestemmingen, mede bestemd voor de aanleg, de instandhouding en bescherming van aardgastransportleidingen.

10.2 Bouwregels

10.2.1 Algemene bouwregels

Op de in lid 10.1 bedoelde gronden mag, in afwijking van de regels van de andere bij dit plan aangewezen bestemmingen, uitsluitend worden gebouwd ten behoeve van de in dit lid genoemde doeleinden.

10.2.2 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, mag niet meer bedragen dan 3 meter.

10.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van sublid 10.2.1 ten behoeve van de bouw van bouwwerken overeenkomstig de regels van de andere bij dit plan aangewezen bestemmingen, mits geen onevenredig afbreuk wordt gedaan aan het veilig en doelmatig functioneren van de aardgastransportleiding en voorafgaand overleg met de leidingbeheerder heeft plaatsgevonden.

10.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden

10.4.1 Vergunningplicht

Het is verboden om zonder omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden de volgende activiteiten uit te voeren, zulks ongeacht het bepaalde in de regels bij de andere op deze gronden van toepassing zijnde bestemmingen:

- het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en bomen;
- het aanleggen van wegen of paden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- het indrijven van voorwerpen in de bodem;
- het uitvoeren van groundbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
- het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren;
- het permanent opslaan van goederen.

10.4.2 Uitzondering van de vergunningplicht

Het in lid 10.4.1 vervatte verbod is niet van toepassing op een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden:

- die reeds in uitvoering zijn bij het van kracht worden van het plan;
- die het normale onderhoud betreffen overeenkomstig lid 11.1 of de andere voorkomende bestemming(en);
- welke graafwerkzaamheden als bedoeld in de Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten vormen.

10.4.3 Voorwaarden voor vergunningverlening

Een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden kan worden verleend na voorafgaand overleg met de betreffende leidingbeheerder en mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het veilig en doelmatig functioneren van de aardgastransportleidingen.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Artikel 11 Leiding - Hoogspanningsverbinding

11.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Hoogspanningsverbinding' aangewezen gronden zijn, naast de andere bij dit plan aan die gronden gegeven bestemmingen, mede bestemd voor de aanleg, instandhouding en bescherming van een bovengrondse hoogspanningsleiding.

11.2 Bouwregels

11.2.1 Algemene bouwregels

Op de in lid 11.1 bedoelde gronden mag, in afwijking van de regels van de andere bij dit plan aangewezen bestemmingen, uitsluitend worden gebouwd ten behoeve van de in dit lid genoemde doeleinden.

11.2.2 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, mag niet meer bedragen dan:

- a. voor zover het betreft hoogspanningsmasten: 55 meter;
- b. voor zover het betreft overige bouwwerken, geen gebouw zijnde: 2 meter.

11.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van sublid 11.2.1 ten behoeve van de bouw van bouwwerken overeenkomstig de regels van de andere bij dit plan aangewezen bestemmingen, mits geen onevenredig afbreuk wordt gedaan aan het veilig en doelmatig functioneren van de hoogspanningsleiding en voorafgaand overleg met de leidingbeheerder heeft plaatsgevonden.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Artikel 12 Waarde - Archeologie 1

12.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie 1' aangewezen gronden zijn, naast de andere bij dit plan aan die gronden gegeven bestemmingen, bestemd voor het behoud van archeologische waarden.

12.2 Bouwregels

Voor het bouwen van bouwwerken met een grotere oppervlakte dan 50 m² en een grotere diepte dan 0,30 meter beneden maaiveld, waarvoor een omgevingsvergunning is vereist, geldt dat deze uitsluitend mogen worden gebouwd nadat de aanvrager een archeologisch rapport heeft overlegd, waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijktens de aanvraag zal worden verstoord naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld. Indien archeologische waarden worden aangetroffen, dient een advies te worden ingewonnen ten aanzien van de voorgenomen werken bij een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg.

12.3 Afwijken van de bouwregels

12.3.1 Afwijkingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van lid 12.2 mits aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- op basis van archeologisch onderzoek door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg is aangetoond dat er geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn;
- op basis van archeologisch onderzoek door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg is aangetoond dat de archeologische waarden door de bouwactiviteiten niet onevenredig worden geschaad;
- er worden technische maatregelen getroffen, waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden;
- er wordt archeologisch onderzoek door middel van opgraving uitgevoerd;
- de bouw van het bouwwerk wordt begeleid door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg.

12.3.2 Voorwaarden voor afwijken

Indien burgemeester en wethouders voornemens zijn om aan de in sublid 12.3.1 genoemde vergunning voorwaarden te verbinden wordt een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg om advies gevraagd.

12.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden

12.4.1 Vergunningplicht

Het is verboden om zonder omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden de volgende activiteiten uit te voeren, zulks ongeacht het bepaalde in de regels bij de andere op deze gronden van toepassing zijnde bestemmingen:

- het ontgronden, afgraven, egaliseren en ophogen van de gronden en/of het anderszins ingrijpend wijzigen van de bodemstructuur, tenzij deze in het kader van onderzoek naar mogelijke archeologische sporen worden uitgevoerd;
- het verwijderen en/of aanbrengen van bomen en diepwortelende beplanting;
- het aanleggen van ondergrondse of bovengrondse energie-, transport- en/of communicatieleidingen.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

12.4.2 Uitzondering van de vergunningplicht

Het in sublid 12.4.1 vervatte verbod is niet van toepassing op een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden:

- a. die het normale onderhoud betreffen;
- b. die reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan;
- c. tot een oppervakte kleiner dan 50 m² en een diepte kleiner dan 0,30 meter beneden maaiveld;
- d. in het kader van archeologisch onderzoek en het doen van opgravingen, mits verricht door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg.

12.4.3 Voorwaarden voor vergunningverlening

De omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden wordt niet verleend dan nadat de aanvrager een rapport heeft overgelegd waarin, naar oordeel van burgemeester en wethouders:

- a. de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, in voldoende mate is vastgesteld;
- b. in voldoende mate is aangegeven op welke wijze de archeologische waarden worden bewaard en/of gedocumenteerd.

12.5 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen door de bestemming 'Waarde - Archeologie 1' van de kaart te verwijderen indien op basis van archeologisch onderzoek door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg is aangetoond dat ter plaatse geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Artikel 13 Waarde - Archeologie 2

13.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie 2' aangewezen gronden zijn, naast de andere bij dit plan aan die gronden gegeven bestemmingen, bestemd voor het behoud van archeologische waarden.

13.2 Bouwregels

Voor het bouwen van bouwwerken met een grotere oppervlakte dan 500 m² en een grotere diepte dan 0,30 meter beneden maaiveld, waarvoor een omgevingsvergunning is vereist, geldt dat deze uitsluitend mogen worden gebouwd nadat de aanvrager een archeologisch rapport heeft overlegd, waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkt de aanvraag zal worden verstoord naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld. Indien archeologische waarden worden aangetroffen, dient een advies te worden ingewonnen ten aanzien van de voorgenomen werken bij een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg.

13.3 Afwijken van de bouwregels

13.3.1 Afwijkingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van lid 13.2 mits aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- op basis van archeologisch onderzoek door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg is aangetoond dat er geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn;
- op basis van archeologisch onderzoek door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg is aangetoond dat de archeologische waarden door de bouwactiviteiten niet onevenredig worden geschaad;
- technische maatregelen worden getroffen, waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden;
- archeologisch onderzoek door middel van opgraving wordt uitgevoerd;
- de bouw van het bouwwerk wordt begeleid door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg.

13.3.2 Voorwaarden voor afwijken

Indien burgemeester en wethouders voornemens zijn om aan de in subid 13.3.1 genoemde vergunning voorwaarden te verbinden wordt een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg om advies gevraagd.

13.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden

13.4.1 Vergunningplicht

Het is verboden om zonder omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden de volgende activiteiten uit te voeren, zulks ongeacht het bepaalde in de regels bij de andere op deze gronden van toepassing zijnde bestemmingen:

- het ontgronden, afgraven, egaliseren en ophogen van de gronden en/of het anderszins ingrijpend wijzigen van de bodemstructuur, tenzij deze in het kader van onderzoek naar mogelijke archeologische sporen worden uitgevoerd;
- het verwijderen en/of aanbrengen van bomen en diepwortelende beplanting;
- het aanleggen van ondergrondse of bovengrondse energie-, transport- en/of communicatieleidingen.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

13.4.2 Uitzondering van de vergunningplicht

Het in sublid 13.4.1 vervatte verbod is niet van toepassing op een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden:

- a. die het normale onderhoud betreffen;
- b. die reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan;
- c. tot een oppervakte kleiner dan 500 m² en een diepte kleiner dan 0,30 meter beneden maaiveld;
- d. in het kader van archeologisch onderzoek en het doen van opgravingen, mits verricht door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg.

13.4.3 Voorwaarden voor vergunningverlening

De omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden wordt niet verleend dan nadat de aanvrager een rapport heeft overgelegd waarin, naar oordeel van burgemeester en wethouders:

- a. de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, in voldoende mate is vastgesteld;
- b. in voldoende mate is aangegeven op welke wijze de archeologische waarden worden bewaard en/of gedocumenteerd.

13.5 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen door de bestemming 'Waarde - Archeologie 2' van de kaart te verwijderen indien op basis van archeologisch onderzoek door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg is aangetoond dat ter plaatse geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 14 Anti-dubbeltelbepaling

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Artikel 15 Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening

De voorschriften van de Bouwverordening ten aanzien van onderwerpen van stedenbouwkundige aard blijven overeenkomstig het gestelde in artikel 9, lid 2, van de Woningwet buiten toepassing, behalve ten aanzien van de volgende onderwerpen:

- a. de richtlijnen voor het verlenen van vrijstelling van de stedenbouwkundige bepalingen;
- b. de bereikbaarheid van gebouwen voor wegverkeer;
- c. de bereikbaarheid van gebouwen voor gehandicapten;
- d. de parkeergelegenheid en de laad- en losmogelijkheden;
- e. de ruimte tussen bouwwerken.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Artikel 16 Algemene afwijkingsbevoegdheid

16.1 Afwijkingsbevoegdheid

Voor zover zulks niet op grond van een andere bepaling van de regels kan worden toegestaan, kunnen burgemeester en wethouders bij een omgevingsvergunning afwijken van de bepalingen van het plan:

- a. van de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen, percentages tot maximaal 10% van die maten, afmetingen en percentages;
- b. voor aanpassing in geringe mate van het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling, indien de verkeersveiligheid en/of -intensiteit daartoe aanleiding geven;
- c. voor overschrijding van de bouwgrenzen:
 1. indien een meetverschil of de situatie ter plekke daartoe aanleiding geeft;
 2. ten behoeve van stoepen, toegangen, portieken, hellingbanen, buitentrappen, terrassen, erkers, balkons, luifels, hijsinrichtingen, lift- en trappenhuizen alsmede naar de aard vergelijkbare delen van bouwwerken;
- d. voor overschrijding van de bouwhoogte van gebouwen ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals schoorstenen, luchtkokers, liftkokers, lichtkappen en buitentrappen, mits:
 1. de oppervlakte van de vergroting maximaal 25 m² bedraagt;
 2. deze bouwhoogte met maximaal 25% wordt overschreden;
- e. voor het oprichten van kleine, niet voor bewoning bestemde, gebouwtjes voor zakelijke doeleinden, zoals kiosken en naar aard en omvang daarmee gelijk te stellen gebouwtjes, met een maximale inhoud van 50 m³;
- f. voor het oprichten van bouwwerken van openbaar nut, zoalsabri's, telefooncellen, transformatorhuisjes, gasreducerstations, verzamelcontainers voor flessen, oud papier e.d., en daarmee gelijk te stellen bouwwerken met een maximale inhoud van 200 m³;
- g. voor het realiseren van voorzieningen ten behoeve van de verkeers- en waterinfrastructuur;
- h. voor het oprichten van bouwwerken, geen gebouw zijnde, zoals vlaggenmasten, reclame-uitingen tot een maximale hoogte van 6 meter, gedenktekens, beeldhouwwerken en andere kunstuitingen;
- i. voor het innemen van een standplaats voor straathandel;
- j. voor het oprichten van geluidwerende voorzieningen met een bouwhoogte van maximaal 4 meter;
- k. voor overschrijding van de toegestane bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, tot maximaal 10 meter vanaf peil, met dien verstande dat voor reclame-uitingen een maximale hoogte van 6 meter geldt;
- l. voor overschrijding van de toegestane bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van zend-, ontvang- en/of sirenemasten, tot maximaal 40 meter vanaf peil.

16.2 Voorwaarden voor afwijken

Afwijken van de regels met toepassing van lid 16.1 is slechts mogelijk, indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- a. het straat- en bebouwingsbeeld;
- b. de woonsituatie;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid;
- e. de milieusituatie;
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 17 Overgangsrecht

17.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
 - a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
2. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

17.2 Overgangsrecht gebruik

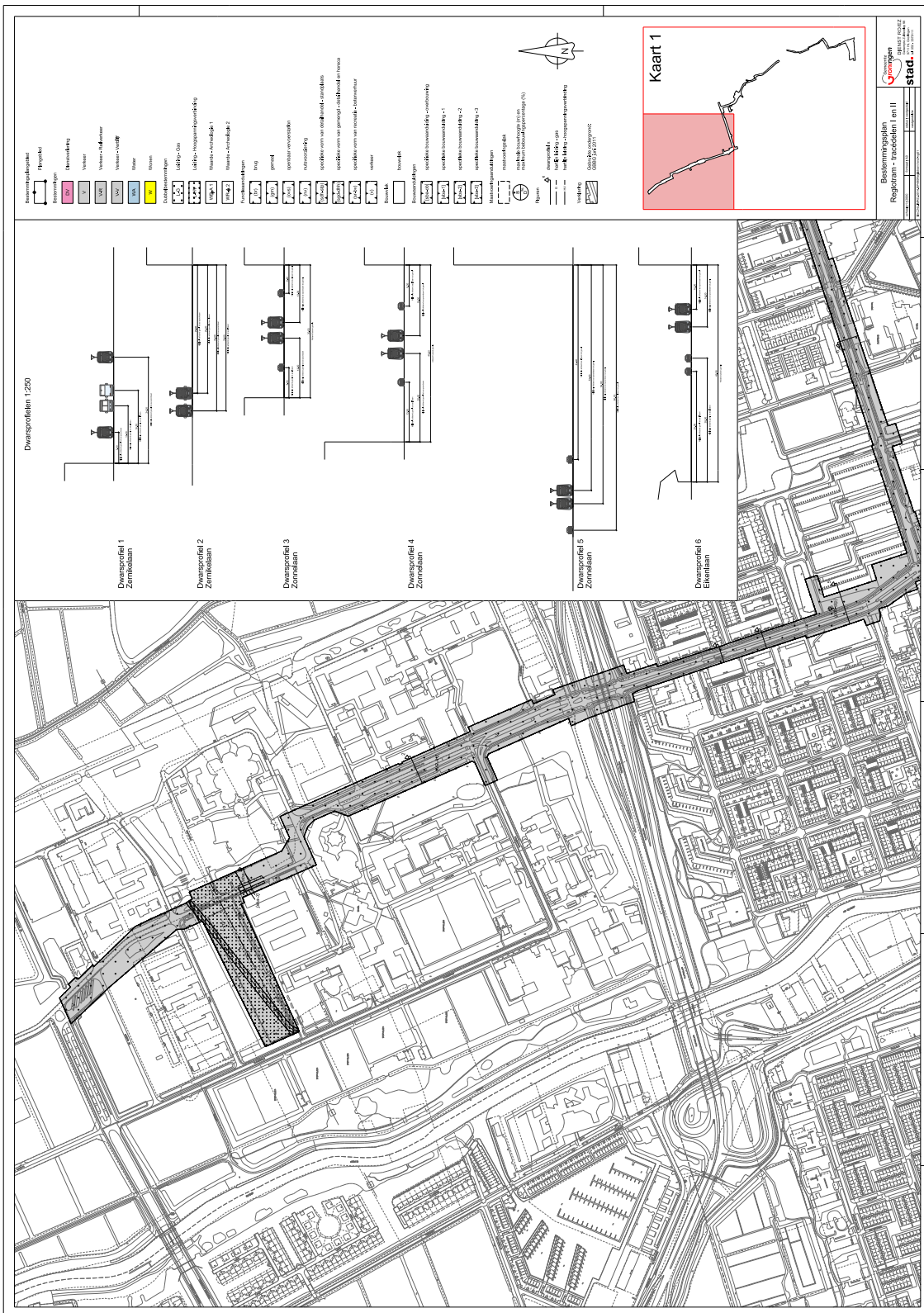
1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
3. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepende overgangsbepalingen van dat plan.

Bijlage - bestplan regiotram - printeditie vaststelling Regiotram I en II 15-6-12 3

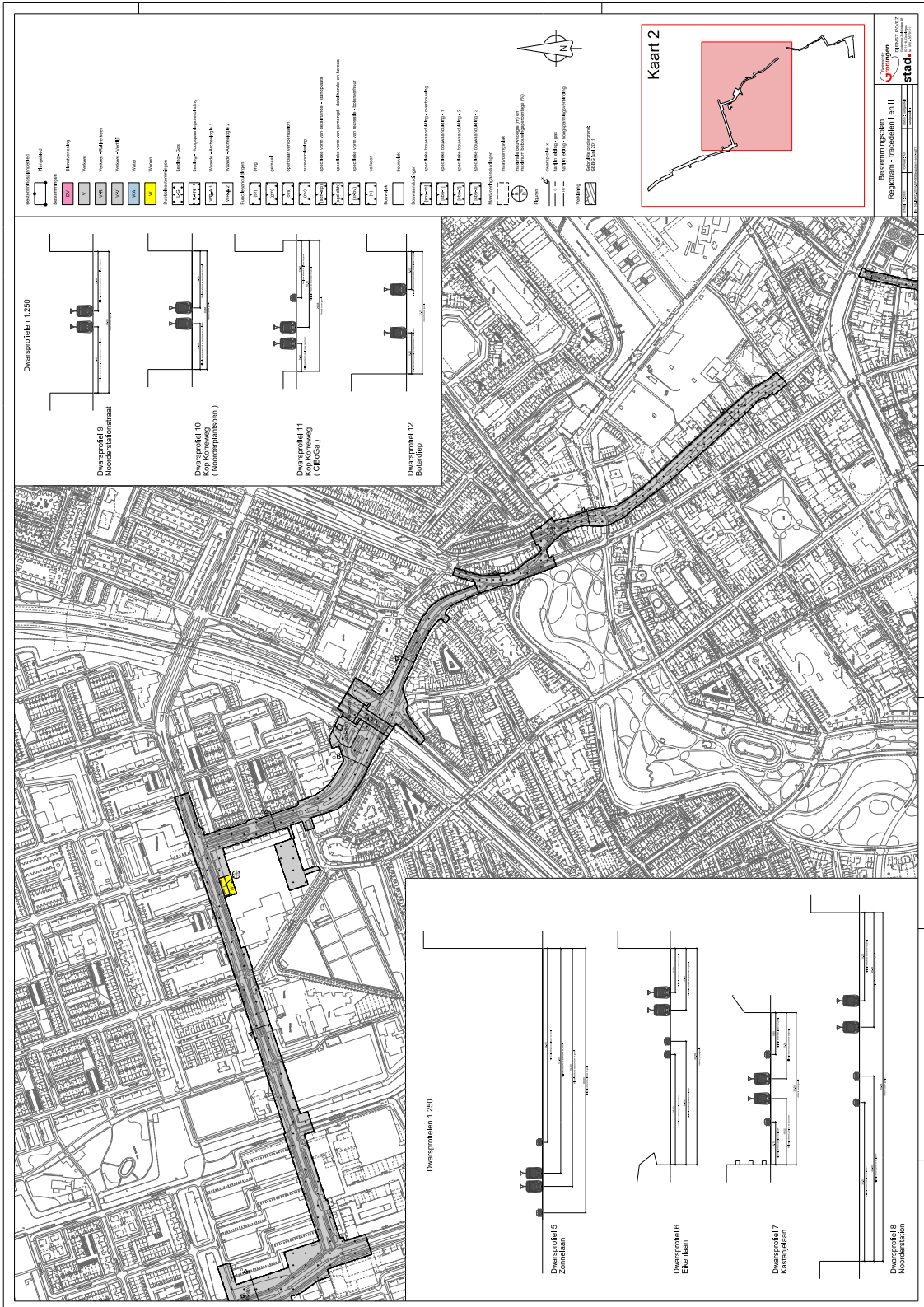
Artikel 18 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:
Regels van het bestemmingsplan Regiotram - tracédelen I en II.

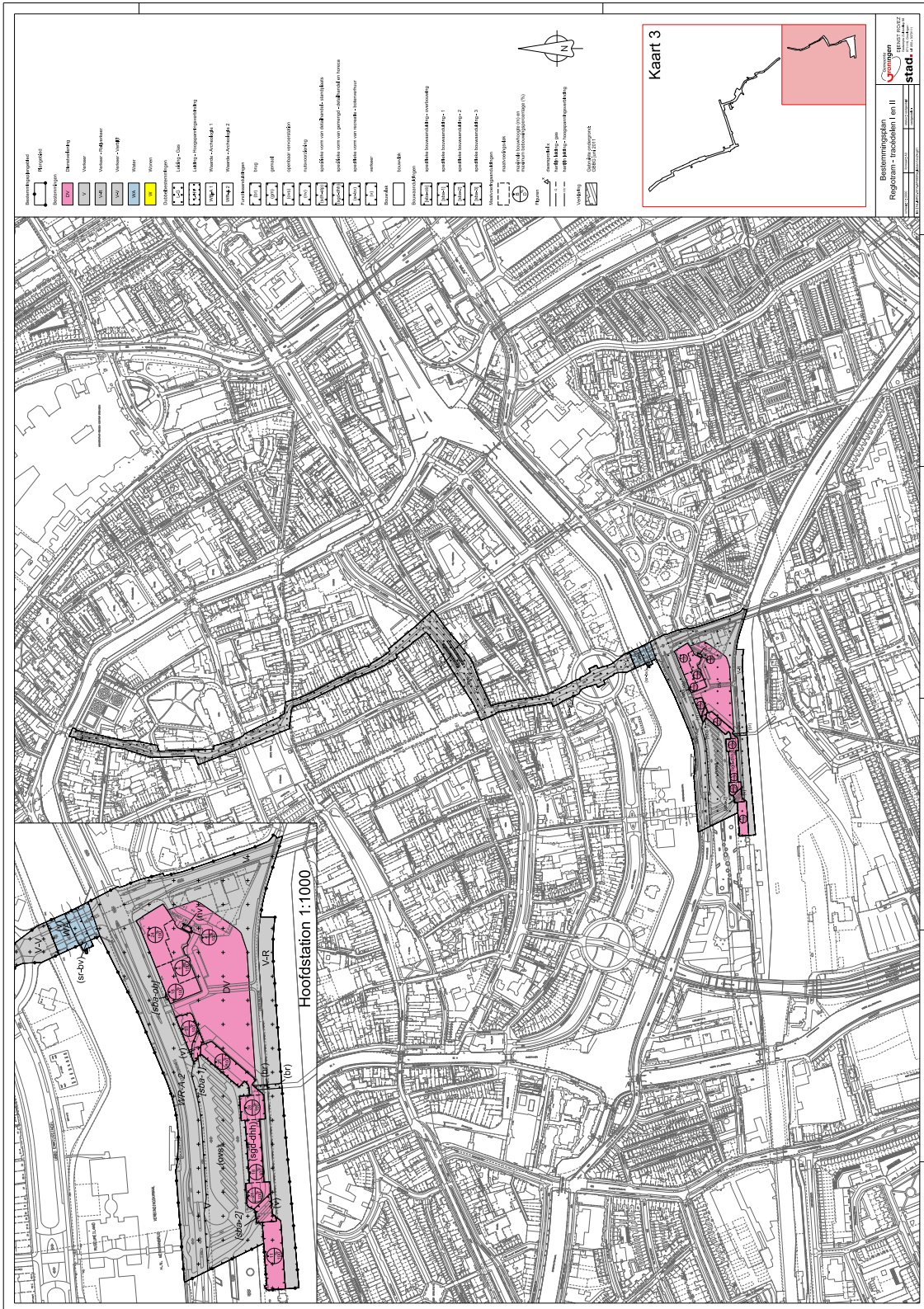
Bijlage - bestplan regiotram - kaart 1



Bijlage - bestplan regiotram - kaart 2



Bijlage - bestplan regiotram - kaart 3



BIJLAGE



**Saneringsprogramma
wegverkeerslawai
voor het
“Bestemmingsplan
Regiotram-tracédelen I en II”**

Burgemeester en Wethouders van Groningen

Nummer: MD 11.2719893

Datum: 19 september 2011

Bijlage - bestplan regiotram - saneringsprogr wegverkeerslawaa



INHOUDSOPGAVE

I. INLEIDING.....	3
II. PROCEDURE EN BEKENDMAKING	5
III. OM WELKE WONINGEN GAAT HET?.....	6
IV. ONDERZOEK NAAR DE GELUIDBELASTING	9
V. VOORSTEL VOOR MAATREGELEN.....	13
VI. VOORSTEL VOOR HOGERE WAARDEN VOOR DE TEN HOOGSTE TOELAATBARE GELUIDBELASTING.....	17
VII. BIJLAGEN.....	24

Bijlage - bestplan regiotram - saneringsprogr wegverkeerslawaa



I. INLEIDING

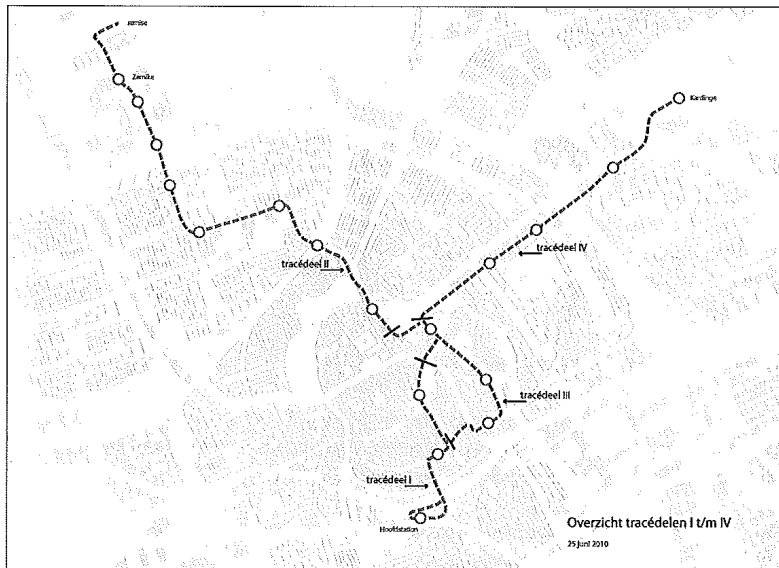
Aanleiding voor dit Saneringsprogramma is het voornemen om een tramlijn aan te leggen in de stad Groningen van het Hoofdstation naar Zernike (i.c. tramlijn 1 ofwel de tracédelen I en II). Als gevolg hiervan zullen bestaande wegen fysiek worden gewijzigd, wegprofielen worden aangepast en straten opnieuw worden ingericht. Ook zullen diverse kruisingen worden veranderd, waaronder het plaatsen van stoplichten. Deze fysieke wijzigingen aan wegen geven veranderingen in verkeersstromen en kunnen invloed hebben op de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaa op woningen. De gemeente wil langs het tramtracé waar mogelijk maatregelen nemen om (een toename van) de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaa inclusief tramlawaai te beperken.



Het “Bestemmingsplan Regiotram-tracédelen I en II” voorziet in fysieke wijzigingen aan een aantal 50-km wegen die een geluidtoename geven van 1,5 dB of meer indien er geen (bron)maatregelen worden getroffen. Dit betekent dat hier sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Langs deze wegen liggen woningen die al lange tijd blootstaan aan een hoge geluidbelasting en derhalve vallen onder de saneringsregeling van de Wet geluidhinder. Als er sprake is van een reconstructie bij saneringswoningen, dan moet de gemeente een Saneringsprogramma opstellen met maatregelen om de geluidbelasting te beperken. Dit Saneringsprogramma moet worden ingediend bij de Minister van Infrastructuur en Milieu. Op basis van dit programma neemt de Minister een besluit over het vaststellen van hogere waarden voor de maximaal toelaatbare geluidbelasting op de betrokken woningen én over de maatregelen om de geluidbelasting te beperken. Het besluit van de Minister over de hogere waarden moet zijn genomen voordat de gemeenteraad het Bestemmingsplan kan vaststellen.

Tegen deze achtergrond heeft de gemeente Groningen het “Saneringsprogramma wegverkeerslawaa voor het Bestemmingsplan Regiotram-tracédelen I en II” opgesteld. In dit programma is vastgelegd of er een bronmaatregel en zo ja welke zal worden toegepast om de geluidbelasting op de betrokken woningen in de toekomstige situatie mét tramlijn zoveel mogelijk te beperken. In dit Saneringsprogramma is tevens een voorstel opgenomen aan de Minister voor het vaststellen van hogere waarden voor de maximaal toelaatbare geluidbelasting op de gevels van de betrokken saneringswoningen. Op basis hiervan zal de Minister per woning/gevel een besluit nemen over de hogere waarde en over de eventuele extra geluidisolatie om een acceptabel akoestisch binnenklimaat te waarborgen.

Bijlage - bestplan regiotram - saneringsprogr wegverkeerslawaa



Toekomstige tramlijnen door de stad Groningen: zie www.regiotram.nl.

Tramtracédelen I en II = oranje lijn

Tramtracédelen III en IV = blauwe lijn

Bijlage - bestplan regiotram - saneringsprogr wegverkeerslawaa



II. PROCEDURE EN BEKENDMAKING

Op de voorbereiding van het Saneringsprogramma is de procedure van de Algemene wet bestuursrecht, afdeling 3.4. van toepassing.

De gemeente is verantwoordelijk voor het akoestisch onderzoek en de voorbereiding van het Saneringsprogramma.

De Minister van Infrastructuur en Milieu is bevoegd gezag en neemt een besluit over het Saneringsprogramma en stelt hogere waarden vast voor de maximaal toelaatbare geluidbelasting op de betrokken woningen.

De procedure is als volgt:

1. Het college van burgemeester en wethouders maakt het ontwerp van het Saneringsprogramma bekend via publicatie in een plaatselijke krant waarbij het Saneringsprogramma gedurende 6 weken ter inzage wordt gelegd.
2. Belanghebbenden kunnen hun zienswijzen naar voren brengen (naar keuze schriftelijk of mondeling).
3. Het college stelt het definitieve Saneringsprogramma vast en dient dit in bij de Minister van Infrastructuur en Milieu.
4. De Minister van Infrastructuur en Milieu neemt een besluit over het Saneringsprogramma en stelt hogere waarden vast voor de maximaal toelaatbare geluidbelasting per woning/gevel.
5. Via publicatie in een plaatselijke krant wordt bekend gemaakt dat het besluit van de Minister met de onderliggende stukken per inzage ligt.
6. Belanghebbenden kunnen bij de Minister van Infrastructuur en Milieu bezwaar indienen tegen het besluit.
7. De Minister van Infrastructuur en Milieu neemt een besluit over de ingediende bezwaren.
8. De bezwaarmaker kan beroep aantekenen bij de Raad van State tegen het besluit.
9. Behandeling van het beroep bij de Raad van State.

Bijlage - bestplan regiotram - saneringsprogr wegverkeerslawaai



III. OM WELKE WONINGEN GAAT HET?

Onder de saneringsregeling van de Wet geluidhinder vallen woningen die op 1 maart 1986 (bij de inwerkingtreding van de Wet geluidhinder) al een geluidbelasting hadden van 60 dB(A) of meer als gevolg van wegverkeerslawaai en die gemeld zijn voor 1 januari 2009 (via de Eindmeldingslijst) of eerder via de zogenoemde A- of B-lijst. Deze woningen komen zondig in aanmerking voor gevelmaatregelen op kosten van de rijksoverheid. De gemeente moet hiertoe het initiatief nemen en de uitvoering ervan verzorgen.

Het "*Bestemmingsplan Regiotram-tracédelen I en II*" voorziet in fysieke wijzigingen aan een aantal 50-km wegen in verband met de aanleg van een trambaan. Hierdoor zal de geluidbelasting op veel woningen toenemen met 1,5 dB of meer indien er geen (bron)maatregelen worden getroffen. Dit betekent, dat er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Deze reconstructiesituatie heeft mede betrekking op woningen die vallen onder de saneringsregeling van de Wet geluidhinder. Voor deze saneringswoningen is de Minister van Infrastructuur en Milieu bevoegd gezag om hogere waarden vast te stellen voor de maximaal toelaatbare geluidbelasting. De gemeente doet hiervoor in het onderhavige Saneringsprogramma een voorstel.

Bij de selectie van de betrokken saneringswoningen is als volgt te werk gegaan:

- Indeling van de wegvakken c.q. vaststelling van de wegen
- Selectie van de 50-km wegvakken die fysiek worden gewijzigd en waar sprake is van één of meerdere reconstructiewoningen (ongeacht of het hierbij gaat om een saneringswoning of 'niet-saneringswoning')
- Afbakening van het werkgebied langs deze wegvakken
- Inventarisatie van de saneringswoningen binnen dit werkgebied

Het resultaat van deze inventarisatie staat hieronder.

Bijlage - bestplan regiotram - saneringsprogr wegverkeerslawaa



Aantal woningen in het Saneringsprogramma wegverkeerslawaa voor het "Bestemmingsplan Regiotram-tracédelen I en II"			
Weg waaraan de woningen zijn gelegen	Maatgevende weg qua geluidbelasting	Aantal sanerings- woningen	Ligging van de woningen
Noorderstationsstraat	Noorderstationsstraat	30	zie bijlage 1
Nieuwe Ebbingestraat	Nieuwe Ebbingestraat of Korreweg	24	zie bijlage 2
Korreweg	Korreweg of Nieuwe Ebbingestraat	28	zie bijlage 3
Boterdiep	Boterdiep	3	zie bijlage 4
		Totaal: 85	

Adressen van de 85 saneringswoningen			
Saneringswoningen aan de Noorderstationsstraat	postcode	Saneringswoningen aan de Nieuwe Ebbingestraat	postcode
Noorderstationsstraat 1A	9716 AN	Nieuwe Ebbingestraat 133A	9714 AM
Noorderstationsstraat 1B	9716 AN	Nieuwe Ebbingestraat 133B	9714 AM
Noorderstationsstraat 3	9716 AN	Nieuwe Ebbingestraat 139	9715 BA
Noorderstationsstraat 5	9716 AN	Nieuwe Ebbingestraat 141	9715 BA
Noorderstationsstraat 7	9716 AN	Nieuwe Ebbingestraat 141A	9715 BA
Noorderstationsstraat 9A	9716 AN	Nieuwe Ebbingestraat 143A	9715 BA
Noorderstationsstraat 11A	9716 AN	Nieuwe Ebbingestraat 145	9715 BA
Noorderstationsstraat 13	9716 AN	Nieuwe Ebbingestraat 145A	9715 BA
Noorderstationsstraat 13A	9716 AN	Nieuwe Ebbingestraat 147	9715 BA
Noorderstationsstraat 13B	9716 AN	Nieuwe Ebbingestraat 147A	9715 BA
Noorderstationsstraat 15A	9716 AN	Nieuwe Ebbingestraat 149	9715 BA
Noorderstationsstraat 17	9716 AN	Nieuwe Ebbingestraat 151	9715 BA
Noorderstationsstraat 19A	9716 AN	Nieuwe Ebbingestraat 151A	9715 BA
Noorderstationsstraat 25A	9716 AN	Nieuwe Ebbingestraat 153A	9715 BB
		Nieuwe Ebbingestraat 155	9715 BB
Noorderstationsstraat 4	9717 KN	Nieuwe Ebbingestraat 155A	9715 BB
Noorderstationsstraat 6	9717 KN	Nieuwe Ebbingestraat 157	9715 BB
Noorderstationsstraat 6A	9717 KN	Nieuwe Ebbingestraat 157A	9715 BB
Noorderstationsstraat 8A	9717 KN	Nieuwe Ebbingestraat 159	9715 BB
Noorderstationsstraat 8B	9717 KN	Nieuwe Ebbingestraat 163A	9715 BC
Noorderstationsstraat 10	9717 KN	Nieuwe Ebbingestraat 165	9715 BC
Noorderstationsstraat 10A	9717 KN	Nieuwe Ebbingestraat 165A	9715 BC
Noorderstationsstraat 12	9717 KN	Nieuwe Ebbingestraat 167	9715 BC

Bijlage - bestplan regiotram - saneringsprogr wegverkeerslawaa



Noorderstationsstraat 16	9717 KN		Nieuwe Ebbingestraat 167A	9715 BC
Noorderstationsstraat 18A	9717 KN			
Noorderstationsstraat 22	9717 KP			
Noorderstationsstraat 24	9717 KP			
Noorderstationsstraat 26	9717 KP			
Noorderstationsstraat 28	9717 KP			
Noorderstationsstraat 30	9717 KP			
Noorderstationsstraat 30-1	9717 KP			
Saneringswoningen aan de Korreweg	postcode		Saneringswoningen aan de Korreweg	postcode
Korreweg 2/1	9715 AA		Korreweg 2/20	9715 AA
Korreweg 2/2	9715 AA		Korreweg 2/21	9715 AA
Korreweg 2/3	9715 AA		Korreweg 2/22	9715 AA
Korreweg 2/4	9715 AA		Korreweg 2/23	9715 AA
Korreweg 2/6	9715 AA		Korreweg 2/24	9715 AA
Korreweg 2/7	9715 AA		Korreweg 2/26	9715 AA
Korreweg 2/8	9715 AA		Korreweg 2/27	9715 AA
Korreweg 2/9	9715 AA		Korreweg 2/28	9715 AA
Korreweg 2/10	9715 AA		Korreweg 2/29	9715 AA
Korreweg 2/11	9715 AA		Korreweg 2/30	9715 AA
Korreweg 2/12	9715 AA		Korreweg 2/31	9715 AA
Korreweg 2/13	9715 AA			
Korreweg 2/14	9715 AA		Korreweg 4A	9715 AA
Korreweg 2/17	9715 AA		Korreweg 6A	9715 AA
Korreweg 2/19	9715 AA			
Saneringswoningen aan het Boterdiep	postcode			
Boterdiep 90	9712 LS			
Boterdiep 103	9712 LM			
Boterdiep 100A	9714 AN			

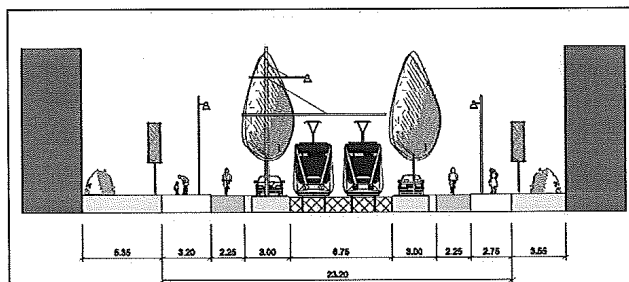
In de bijlagen 1 t/m 4 zitten kaartjes waarop de ligging van de saneringswoningen is aangegeven.

IV. ONDERZOEK NAAR DE GELUIDBELASTING

Fysieke wijzigingen van wegen

De Noorderstationsstraat en het noordelijke deel van de Nieuwe Ebbingestraat is een overgangsgebied tussen de binnenstad en het naoorlogse uitleggegebied. Het zijn gebiedsontsluitingswegen voor de Oranjewijk, de Korrewegbuurt en de wijk Selwerd richting binnenstad en ringweg.

Het tracé van de trambaan zal de Noorderstationsstraat, het noordelijke deel van de Nieuwe Ebbingestraat en vervolgens het Boterdiep volgen. Hierdoor zal het wegprofiel van deze straten fysiek worden gewijzigd. Het kruispunt Noorderstationsstraat - Bedumerweg - Nieuwe Ebbingestraat zal opnieuw worden ingericht, waarbij de Bedumerweg een voorrangsondergeschikte weg wordt. In verband hiermee zal ook de Bedumerweg nabij de aansluiting op de Noorderstationsstraat en de Nieuwe Ebbingestraat fysiek worden gewijzigd.



Nieuwe situatie Noorderstationsstraat

Akoestisch onderzoek

De komst van de Regiotram brengt geluidhinder met zich mee, direct maar vooral ook indirect. Ten eerste door wijzigingen in het wegprofiel waardoor de rijbaan voor het autoverkeer dichter bij woningen komt te liggen. Ten tweede door wijzigingen in verkeersstromen en -intensiteiten. En ten derde door wijzigingen van kruispunten, zoals de plaatsing van stoplichten.

Uit het akoestisch onderzoek voor het "Bestemmingsplan Regiotram-tracédelen I en II" blijkt, dat de geluidbelasting op veel woningen langs het tramtracé zal toenemen met 1,5 dB of meer als er geen extra, specifieke maatregelen worden genomen om de geluidbelasting te beperken.

Bijlage - bestplan regiotram - saneringsprogr wegverkeerslawaa



Dit betekent dat hier sprake is van een zogenoemde 'reconstructie' in de zin van de Wet geluidhinder. Deze wet schrijft in zo'n geval voor, dat er onderzoek moet worden gedaan naar de geluidbelasting en naar bronmaatregelen om een toename van geluidbelasting zoveel mogelijk te voorkomen.

De resultaten van het onderzoek zijn te vinden in het rapport "*Onderzoek wegverkeerslawaa ten behoeve van het Bestemmingsplan Regiotram-tracédelen I en II*", september 2011 van het Noordelijk Akoestisch Adviesbureau (NAA) (zie losse bijlage). Hieronder wordt ingegaan op enkele belangrijke uitgangspunten van het onderzoek en op het onderzoek naar mogelijke bronmaatregelen. Voor meer specifieke informatie en onderbouwing wordt verwezen naar het akoestisch rapport van NAA.

Achtereenvolgens komen aan de orde:

- A. het tramlawaai als onderdeel van wegverkeerslawaa
- B. de berekening van het tramlawaai
- C. het akoestisch onderzoek naar bronmaatregelen

A. Tramlawaai is onderdeel van wegverkeerslawaa

Dit besluit heeft betrekking op de geluidbelasting vanwege wegen langs de tramtracédelen I en II op de gevels van geluidgevoelige gebouwen. Omdat de tramlijn deel uitmaakt van een weg, wordt de tramlijn beschouwd als een onderdeel van de weg. Derhalve is bij de berekening van de geluidbelasting vanwege de betrokken wegen het geluid van de toekomstige Regiotram meegenomen als vorm van wegverkeerslawaa. Overigens is dit in lijn met het voorstel van wet voor de Invoering van geluidproductieplafonds, dat op 4 februari 2011 bij de Tweede Kamer is ingediend. Dit wetsvoorstel behelst onder meer een wijziging van de Wet geluidhinder artikel 1 en artikel 74 waarmee tramrails onderdeel worden van het begrip 'weg'.

B. Berekening tramlawaai

In het Bestemmingsplan wordt uitgegaan van een Regiotram. Twee verschillende bureaus (i.c. DGMR en DHV) met veel kennis en ervaring op het gebied van tramlawaai hebben onderzoek gedaan naar het bronvermogen (ofwel de geluidemissie) van de beoogde Regiotram¹. Deze bureaus hebben op basis van de beschikbare onderzoeks- en meetgegevens in combinatie met kennis van experts een betrouwbare en realistische inschatting gemaakt van de geluidemissie van de Regiotram en trambaan. Hierbij is ook rekening gehouden met de technische mogelijkheden om de geluidemissie in de nabije toekomst te beperken ten opzichte van vergelijkbaar materieel waaraan in het verleden geluidmetingen zijn uitgevoerd. Aldus zijn door de bureaus DGMR en DHV emissiekengetallen vastgelegd waarmee in het verdere akoestische onderzoek (i.c. door NAA) is gerekend. Dit betekent dat voor de toekomstige Regiotram is gerekend met kengetallen voor de geluidemissie, die uitgaan van 'bewezen' technische mogelijkheden

1. Aan het akoestisch onderzoek van NAA en aan dit Saneringsprogramma liggen twee rapporten ten grondslag over de geluidemissie van de Regiotram, te weten:

- DGMR: "*Eerste onderzoek milieueffecten tramlijn I wegverkeerslawaa en tramgeluid*"; rapport V.2009.0559.00.R001, 10 november 2010.
- DHV: "*Geluid en trillingen van de Regiotram Groningen. Mogelijke maatregelen en effecten*", maart 2011.

Bijlage - bestplan regiotram - saneringsprogr wegverkeerslawaa



om de tram(baan) stiller te maken én die in de praktijk met zekerheid haalbaar zijn. Dit houdt in concreto in, dat er voor de tram is gerekend met een geluidemissie die 4 dB lager is dan waarvan DGMR eerder in zijn worst-case benadering was uitgegaan. Door het definitieve akoestische onderzoek van NAA én dit Saneringsprogramma te baseren op dit bijgestelde emissiekengetal voor de Regiotram wordt gewaarborgd, dat woningen enerzijds niet aan onnodig tramlawaai worden blootgesteld én anderzijds dat de werkelijke geluidbelasting vanwege de Regiotram in de praktijk in ieder geval niet hoger zal zijn dan waarvan nu wordt uitgegaan.

In dit verband is tevens het volgende van belang. De aanleg en exploitatie van de Regiotram zullen worden aanbesteed. Voor de aanbestedingsprocedure zal een gedetailleerd Programma van Eisen worden opgesteld. Hierin zullen tevens eisen worden opgenomen met betrekking tot het aspect bronvermogen/geluidemissie. Deze eisen zullen zodanig worden geformuleerd dat de toekomstige Regiotram in ieder geval zal voldoen aan de uitgangspunten en het bronvermogen waarop het akoestisch onderzoek en dit Saneringsprogramma zijn gebaseerd. Niet uitgesloten is, dat het lawaai van de tram(baan) in de praktijk nog verder kan worden beperkt. Dit is afhankelijk van de technische ontwikkelingen en de mogelijkheden die potentiële marktpartijen zien om op dit punt verdere verbeteringen te realiseren binnen het totale ontwerp van de Regiotram en trambaan. Deze potentiële 'geluidwinst' is echter geenszins zeker. Daarom is uitgegaan van een expert judgement op basis van de kennis en ervaring van nu. Voor de onderbouwing van het gekozen bronvermogen van de Regiotram en rails wordt verwezen naar de twee genoemde rapporten².

C. Akoestisch onderzoek naar bronmaatregelen

In het akoestisch onderzoek van NAA is aangegeven wat de geluidbelasting is in de toekomstige situatie met Regiotram vanwege het wegverkeerslawaa inclusief tramlawaai. Hierbij is eerst de geluidbelasting berekend als er géén extra, specifieke geluidbeperkende maatregelen worden genomen. Vervolgens is onderzoek gedaan naar specifieke bronmaatregelen om (een toename van) de geluidbelasting zoveel mogelijk te voorkomen c.q. te verminderen. De maatregel die op een aantal wegvakken soelaas biedt, is het toepassen van zeer stil asfalt.

Samengevat laat het onderzoek het volgende beeld zien:

- Met de toepassing van zeer stil asfalt (i.c. ZSA-SD) kan een geluidreductie van gemiddeld 4,5 dB worden gerealiseerd ten opzichte van standaard asfalt (DAB).
- Op een aantal wegvakken (waaronder de Noorderstationsstraat en het noordelijke deel van de Nieuwe Ebbingestraat) zal de trambaan samenvallen met de rijbaan voor auto's. In het akoestisch onderzoek is aangenomen, dat de geluidreductie door zeer stil asfalt hier circa 50% is (ofwel ruim 2 dB ten opzichte van standaard asfalt), ervan uitgaande dat auto's gemiddeld met twee wielen over de tramrails zullen rijden in plaats van over het stille asfalt.
- Het toepassen van raildemping is technisch niet mogelijk als de trambaan samenvalt met de rijbaan voor het autoverkeer, zoals het geval is op de

2. Zie voetnoot 1.

Bijlage - bestplan regiotram - saneringsprogr wegverkeerslawaai



Noorderstationsstraat, het noordelijke deel van de Nieuwe Ebbingestraat en het Boterdiep.

- Het toepassen van zeer stil asfalt op het Botendiep is niet doelmatig.
- Het toepassen van zeer stil asfalt is niet mogelijk op en nabij kruispunten en rotondes of in scherpe bochten; door het wringend verkeer zou een 'stil' wegdek hier snel kapot worden gereden en daardoor doeltreffend noch doelmatig zijn. Op deze wegoppervlakken kan wel steenmastiek asfalt 0/6 (SMA06) worden toegepast of een vergelijkbaar type asfalt met een geluidreductie van gemiddeld 1 dB ten opzichte van standaard asfalt.

Op basis van het akoestisch onderzoek heeft de gemeente een besluit genomen over het treffen van bronmaatregelen. Zie hiervoor de volgende paragraaf.



V. VOORSTEL VOOR MAATREGELEN

Inleiding

Het akoestisch onderzoek van het bureau NAA geeft de (on)mogelijkheden aan om in de toekomstige situatie geluidbeperkende maatregelen te nemen én wat het effect hiervan is. Mede op basis van dit onderzoek heeft de gemeente beoordeeld welke bron- en/of overdrachtsmaatregelen kunnen worden getroffen om de geluidbelasting te beperken en of deze maatregelen haalbaar, doeltreffend en/of doelmatig zijn.

Zie verder punt A.

Naar verwachting zal het bij een deel van de woningen noodzakelijk zijn om de gevels te voorzien van extra geluidisolatie teneinde een goed akoestisch binnenklimaat te waarborgen. De gemeente Groningen hanteert hierbij het uitgangspunt, dat saneringswoningen door hun status niet mogen worden benadeeld.

Zie verder punt B.

A. Bronmaatregel: toepassing van zeer stil asfalt

Om de geluidbelasting in de toekomstige situatie met Regiotram zo veel mogelijk te beperken, heeft de gemeente besloten om de wegvakken langs het tramtracé waar dat zinvol en mogelijk is te voorzien van zeer stil asfalt (i.c. ZSA-SD) met een geluidreductie van gemiddeld 4,5 dB ten opzichte van standaard asfalt (DAB). Dit geldt onder meer voor de Noorderstationsstraat en het noordelijke deel van de Nieuwe Ebbingestraat (tot aan de kruising met de Korreweg) over een weglengte van in totaal circa 500 meter (zie de kaartjes in de bijlagen 5 en 6).

Op de Noorderstationstraat en het noordelijke deel van de Nieuwe Ebbingestraat zal de trambaan samenvallen met de rijbaan voor auto's. Daarom is aangenomen, dat de geluidreductie door zeer stil asfalt hier circa 50% is (ofwel ruim 2 dB ten opzichte van standaard asfalt), ervan uitgaande dat auto's gemiddeld met twee wielen over de tramrails zullen rijden in plaats van over het stille asfalt.

Verdere afweging van maatregelen

Mede op basis van het akoestisch onderzoek van het bureau NAA is de gemeente van oordeel dat verdergaande bron- of overdrachtsmaatregelen niet zinvol of mogelijk zijn. Dit op grond van de volgende overwegingen:

- Het toepassen van raildemping is technisch niet mogelijk als de trambaan samenvalt met de rijbaan voor het autoverkeer, zoals het geval is op de Noorderstationsstraat, het noordelijke deel van de Nieuwe Ebbingestraat en het Boterdiep.
- Het toepassen van (lage) geluidschermen langs delen van de trambaan is ongewenst vanuit stedenbouwkundig oogpunt.

Bijlage - bestplan regiotram - saneringsprogr wegverkeerslawaa



- Het verlagen van de maximum snelheid van het autoverkeer en/of de tram spoort niet met de verkeerskundige functie van de betrokken wegen c.q. met de dienstregeling van de tram.
- Het toepassen van zeer stil asfalt is niet mogelijk of wenselijk op en nabij kruispunten en rotondes of in scherpe bochten; door het wringend verkeer zou een 'stil' wegdek hier snel kapot worden gereden en daardoor doeltreffend noch doelmatig zijn. Daarom zal op deze wegooppervlakken steenmestiek asfalt 0/6 (SMA06) worden toegepast of een vergelijkbaar type asfalt met een geluidreductie van gemiddeld 1 dB ten opzichte van standaard asfalt.
- Het toepassen van stil asfalt op het Botendiep is niet doelmatig.

Samenvattend is de gemeente van mening, dat het op grond van het akoestisch onderzoek en de beoordeling van de denkbare maatregelen niet doeltreffend is en/of op overwegende bezwaren stuit van stedenbouwkundige, financiële en/of verkeerskundige aard om verdergaande bron- of overdrachtsmaatregelen toe te passen.

Mogelijke aanwijzing tot 30-km gebied

Mogelijk wordt het gebied nabij de kruising Korreweg/Rodeweg/Nieuwe Ebbingestraat in de nabije toekomst aangewezen als een 30-km gebied. Het gaat hier namelijk om enkele gevaarlijke kruispunten waar in de praktijk toch niet sneller dan 30 km/uur kan worden gereden. De gemeente heeft reeds uitgesproken, dat hier verkeersmaatregelen zullen worden getroffen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Maar de definitieve besluitvorming hierover moet nog plaatsvinden.

Tegen deze achtergrond zijn de saneringswoningen met de adressen Korreweg 2/1 t/m 2/31, Korreweg 4A en 6A en de Nieuwe Ebbingestraat 133A en 133B vooralsnog wel opgenomen in dit Saneringsprogramma. Maar met de kanttekening dat deze woningen in de nabije toekomst mogelijk aan een 30-km weg komen te liggen en dan niet meer in aanmerking komen voor extra gevelisolatie.

B. Eventuele extra gevelisolatie om een goed akoestisch binnenklimaat te waarborgen

Inleiding

De Minister van Infrastructuur en Milieu zal op basis van dit Saneringsprogramma een besluit nemen over het vaststellen van hogere waarden voor de maximaal toelaatbare geluidbelasting op de gevels van de betrokken saneringswoningen. Op basis van de vastgestelde hogere waarden zal de Minister vervolgens een besluit nemen over de eventuele extra gevelisolatie van deze woningen.

Normstelling voor het akoestisch binnenklimaat: 43 of 33 dB

De Wet geluidhinder hanteert voor de maximale binnenwaarde voor saneringswoningen een norm van 43 dB (Wet geluidhinder, artikel 111 lid 3). Dit betekent, dat de Minister

Bijlage - bestplan regiotram - saneringsprogr wegverkeerslawaai



zonodig financiële middelen beschikbaar stelt om de gevelisolatie zodanig te versterken dat een akoestisch binnenklimaat van 43 dB wordt gewaarborgd.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening heeft de gemeente Groningen besloten om bij een deel van de saneringswoningen de 'strengere' norm van 33 dB te hanteren, die geldt voor woningen die niet vallen onder de saneringsregeling. Uitgangspunt van de gemeente Groningen is namelijk, dat saneringswoningen door deze status niet mogen worden benadeeld.

In dit verband moet het volgende worden bedacht. Bij een groot deel van de saneringswoningen aan de Noorderstationsstraat is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder én zal de geluidbelasting in de toekomstige situatie mét Regiotram toenemen met 1 of 2 dB. Als deze woningen niet op de saneringslijst zouden hebben gestaan, dan zou de gemeente voor deze woningen een hogere waarde hebben vastgesteld voor de maximaal toelaatbare geluidbelasting op de gevel. In dat geval zouden deze woningen zonodig in aanmerking zijn gekomen voor extra geluidisolatie om een akoestisch binnenklimaat van 33 dB te waarborgen. Op grond van het genoemde uitgangspunt is besloten om voor de hier bedoelde saneringswoningen aan de Noorderstationsstraat dezelfde normstelling aan te houden voor het akoestisch binnenklimaat (= de geluidbelasting in de woning bij gesloten ramen) als voor 'niet-saneringswoningen'.

De saneringswoningen aan de Noorderstationsstraat die bloot komen te staan aan een hogere geluidbelasting komen derhalve in aanmerking voor zodanige geluidwerende voorzieningen aan de gevel, dat een akoestisch binnenklimaat wordt gewaarborgd van maximaal 33 dB vanwege wegverkeerslawaai inclusief tramlawaai (zie paragraaf VI, tabel 1). De extra kosten vanwege het 'opplussen' van 43 tot 33 dB komen voor rekening van de gemeente Groningen i.c. het project Regiotram.

Bij de overige saneringswoningen zal de geluidbelasting in de toekomstige situatie niet toenemen of zelfs afnemen. Als deze woningen niet op de saneringslijst zouden hebben gestaan, dan zouden deze woningen niet in aanmerking zijn gekomen voor geluidbeperkende maatregelen zoals extra gevelisolatie. Dankzij hun status van saneringswoning komen deze woningen nu zonodig wél in aanmerking voor extra gevelisolatie om een akoestisch binnenklimaat van 43 dB te waarborgen. Hierbij moet worden bedacht, dat er voor de aanpak van saneringswoningen sprake is van een lange, landelijke wachtlijst. De aanleg van de trambaan brengt voor deze saneringswoningen het voordeel met zich mee, dat het aanbrengen van de eventuele extra gevelisolatie nu gekoppeld zal worden aan de realisatie van de trambaan. Dit betekent, dat deze woningen nu zonodig veel eerder aan de beurt komen voor extra gevelisolatie dan in het geval er geen trambaan zou worden aangelegd.

Onderzoek gevelisolatie en het eventueel aanbrengen van extra geluidisolatie

Zodra de Minister het besluit over de hogere waarden heeft genomen en het Saneringsprogramma met de maatregelen heeft vastgesteld, zal het onderzoek starten naar de eventueel benodigde gevelmaatregelen. Om te bepalen of en zo ja welke maatregelen nodig zijn, is een akoestisch- en bouwkundig onderzoek nodig. De constructie van de voorgevel, daken, kozijnen en de afmetingen van de in aanmerking komende kamers

Bijlage - bestplan regiotram - saneringsprogr wegverkeerslawaai



zullen te zijner tijd ter plaatse worden opgenomen. Daarna zal de geluidwering van de bestaande gevelconstructie worden berekend en getoetst aan de norm voor het akoestisch binnenklimaat. Indien de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai in een kamer te hoog blijkt te zijn, dan zal worden berekend welke maatregelen nodig zijn om te voorkomen dat het geluidniveau in die kamers hoger is dan de wettelijke norm van 43 dB dan wel (indien relevant) de 'strengere' norm van 33 dB die de gemeente voor een deel van de saneringswoningen zal hanteren.

Planning van de werkzaamheden

De verwachting is dat de aanleg van het tramtracé en de bijbehorende wegconstructies zullen starten in het jaar 2013. De aanleg van het tramtracé zal worden aanbesteed. Het consortium dat de opdracht krijgt, zal zelf een precieze werkplanning maken. Daarom kan nu niet worden aangegeven wanneer de werkzaamheden aan de afzonderlijke wegvakken zullen starten.

De aanleg van de tramtracédelen I en II zal naar verwachting in totaal zo'n drie jaar duren. De planning is, dat de Regiotram in 2016 gaat rijden. Dit betekent dat de verwachte geluidbelasting in de nieuwe situatie met trambaan zich vanaf dan zal gaan voordoen.

Tegen deze achtergrond is het streven is om de gevels van de saneringswoningen – indien nodig - voor het jaar 2016 van extra gevelisolatie te voorzien.



VI. VOORSTEL VOOR HOGERE WAARDEN VOOR DE TEN HOOGSTE TOELAATBARE GELUIDBELASTING

De Minister van Infrastructuur en Milieu kan voor de maximaal toelaatbare geluidbelasting op de gevel van een saneringswoning een hogere waarde vaststellen dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder. Dit kan alleen als bron- en/of overdrachtsmaatregelen om de geluidbelasting te beperken tot deze voorkeursgrenswaarde onvoldoende doeltreffend zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. In paragraaf V is aangegeven dat op de Noorderstationsstraat en op het aansluitende, noordelijke deel van de Nieuwe Ebbingestraat geluidsarm asfalt (ZSA-SD) zal worden toegepast. Op en nabij kruispunten kan geen ZSA-SD worden toegepast en is gekozen voor een wegdek van SMA06.

In paragraaf V is tevens gemotiveerd, dat verdergaande bron- of overdrachtsmaatregelen om de geluidbelasting te beperken niet mogelijk of doeltreffend zijn en/of overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, financiële en/of verkeerskundige aard.

In het akoestisch onderzoek door het bureau NAA (zie paragraaf IV en de bijlage) is de toekomstige geluidbelasting berekend op de buitengevels van woningen vanwege het wegverkeer inclusief de Regiotram met in acht name van de gekozen bronmaatregel, i.c. het toepassen van zeer stil asfalt (ZSA-SD) of SMA06. Het voorstel aan de Minister is om de hogere waarden voor de toelaatbare geluidbelasting hierop te baseren.

Het voorstel aan de Minister voor de hogere waarden is vastgelegd in de volgende tabellen:

- tabel 1: hogere waarden voor saneringswoningen aan de Noorderstationsstraat
- tabel 2: hogere waarden voor saneringswoningen aan de Nieuwe Ebbingestraat
- tabel 3: hogere waarden voor saneringswoningen aan de Korreweg
- tabel 4: hogere waarden voor saneringswoningen aan het Boterdiep

Bijlage - bestplan regiotram - saneringsprogr wegverkeerslawaa



TABEL 1: NOORDERSTATIONSSTRAAT					Cumulatieve geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaal zónder de aftrek van 5 dB voor de bepaling van de gevelisolatie <i>(L_{den}-waarden in dB)</i>
Rekenpunten <i>(zie rapport NAA)</i>	Huisnummers en gevels	Postcode	Waarneemhoogte <i>(in meters)</i>	Voorstel voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege de Noorderstationsstraat <i>(L_{den}-waarden in dB)</i>	
001664_A	Nr. 1A, westgevel	9716 AN	4,8	61	66
001664_B	Nr. 1B, westgevel		7,8	61	66
001667_A	Nr. 3, westgevel	9716 AN	1,8	62	66
001667_B	Nr. 3, westgevel		4,8	61	66
001668_A	Nr. 5, westgevel	9716 AN	1,8	61	66
001668_B	Nr. 5, westgevel		4,8	61	66
001669_A	Nr. 7, westgevel	9716 AN	1,8	61	66
001669_B	Nr. 7, westgevel		4,8	61	66
001671_A	Nr. 9A, westgevel	9716 AN	4,8	61	66
001671_B	Nr. 9A, westgevel		7,8	60	65
001673_A	Nr. 11A, westgevel	9716 AN	4,8	61	66
001673_B	Nr. 11A, westgevel		7,8	60	65
001675_A	Nr. 13, westgevel	9716 AN	1,8	61	66
001675_B	Nr. 13A, westgevel	9716 AN	4,8	61	66
001675_C	Nr. 13B, westgevel	9716 AN	7,8	60	65
001677_B	Nr. 15A, westgevel	9716 AN	4,8	60	65
001679_B	Nr. 17, westgevel	9716 AN	4,8	60	65
001679_C	Nr. 17, westgevel		7,8	59	64
001681_B	Nr. 19A, westgevel	9716 AN	4,8	60	65
001681_C	Nr. 19A,		7,8	59	64

Bijlage - bestplan regiotram - saneringsprogr wegverkeerslawaa



TABEL 1: NOORDERSTATIONSSTRAAT					Cumulatieve geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaai zónder de aftrek van 5 dB voor de bepaling van de gevelisolatie (<i>L_{den}</i> -waarden in dB)
Voorstel aan de Minister voor de vaststelling van hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van saneringswoningen aan de Noorderstationsstraat					
Rekenpunten (zie rapport NAA)	Huisnummers en gevels	Postcode	Waarneemhoogte (in meters)	Voorstel voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege de Noorderstationsstraat (<i>L_{den}</i> -waarden in dB)	
	westgevel				
001687_B	Nr. 25A, westgevel	9716 AN	4,8	58	63
001687_C	Nr. 25A, westgevel		7,8	58	63
001723_A	Nr. 4, oostgevel	9717 KN	1,8	60	65
001723_B	Nr. 4, oostgevel		4,8	60	65
001723_C	Nr. 4, oostgevel		7,8	60	65
001724_A	Nr. 6, oostgevel	9717 KN	1,8	61	66
001724_B	Nr. 6A, oostgevel	9717 KN	4,8	61	66
001724_C	Nr. 6A, oostgevel		7,8	60	66
001725_B	Nr. 8A, oostgevel	9717 KN	4,8	61	66
001725_C	Nr. 8B, oostgevel	9717 KN	7,8	60	66
001726_A	Nr. 10, oostgevel	9717 KN	1,8	61	66
001726_B	Nr. 10A, oostgevel	9717 KN	4,8	60	66
001726_C	Nr. 10A, oostgevel		7,8	60	66
001727_B	Nr. 12, oostgevel	9717 KN	4,8	62	68
001727_C	Nr. 12, oostgevel		7,8	61	67
001729_B	Nr. 16, oostgevel	9717 KN	4,8	62	68
001730_B	Nr. 18A, oostgevel	9717 KN	4,8	62	68
001730_C	Nr. 18A, oostgevel		7,8	61	67
001732_A	Nr. 22, oostgevel	9717 KP	1,8	62	66
001732_B	Nr. 22,		4,8	61	66

Bijlage - bestplan regiotram - saneringsprogr wegverkeerslawaa



TABEL 1: NOORDERSTATIONSSTRAAT					Cumulatieve geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaai zónder de aftrek van 5 dB voor de bepaling van de gevelisolatie (L _{den} -waarden in dB)
Rekenpunten (zie rapport NAA)	Huisnummers en gevels	Postcode	Waarneemhoogte (in meters)	Voorstel voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege de Noorderstationsstraat (L _{den} -waarden in dB)	
	oostgevel				
001733_A	Nr. 24, oostgevel	9717 KP	1,8	62	67
001733_B	Nr. 24, oostgevel		4,8	61	66
001734_A	Nr. 26, oostgevel	9717 KP	1,8	62	67
001734_B	Nr. 26, oostgevel		4,8	62	66
001735_A	Nr. 28, oostgevel	9717 KP	1,8	62	67
001735_B	Nr. 28, oostgevel		4,8	62	66
001736_A	Nr. 30, oostgevel	9717 KP	1,8	62	67
001736_B	Nr. 30, oostgevel		4,8	61	66
001737_A	Nr. 30-1, oostgevel	9717 KP	1,8	62	67
001737_B	Nr. 30-1, oostgevel		4,8	61	66

Toelichting op tabel 1

Bij de vetgedrukte woningen/gevels is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder én zal de geluidbelasting in de toekomstige situatie met 1 of 2 dB toenemen. Als deze woningen niet op de saneringlijst zouden hebben gestaan, zouden Burgemeester en wethouders voor deze woningen/gevels een hogere waarde hebben vastgesteld én zou voor deze woningen/gevels een binnenwaarde hebben gegolden van 33 dB. Gezien het uitgangspunt van de gemeente dat saneringswoningen geen nadeel mogen ondervinden van hun status komen de vetgedrukte woningen/gevels – voorzover nodig - in aanmerking voor extra geluidisolatie om een akoestisch binnenklimaat van 33 dB te waarborgen (zie paragraaf V, punt B).

Bijlage - bestplan regiotram - saneringsprogr wegverkeerslawaai



TABEL 2: NIEUWE EBBINGESTRAAT Voorstel aan de Minister voor de vaststelling van hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van saneringswoningen aan de Nieuwe Ebbingestraat <i>(L_{den}-waarden in dB)</i>						Cumulatieve geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai zonder de aftrek van 5 dB voor de bepaling van de gevelisolatie <i>(L_{den}-waarden in dB)</i>
Rekenpunten <i>(zie rapport NAA)</i>	Huisnummers en gevels	Postcode	Waarneemhoogte <i>(in meters)</i>	Voorstel voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege de		
				Nieuwe Ebbingestraat	Korreweg	
002451_B	Nr. 133A, westgevel	9714 AM	4,8	59	-	65
002453_B	Nr. 133A, nw-gevel		4,8	-	58	64
002453_C	Nr. 133B, nw-gevel	9714 AM	7,8	-	57	63
002454_A	Nr. 139, zw-gevel	9715 BA	1,8	50	-	57
002454_B	Nr. 139, zw-gevel		4,8	51	-	56
002454_C	Nr. 139, zw-gevel		7,8	51	-	56
002457_A	Nr. 141, westgevel	9715 BA	1,8	52	-	57
002457_B	Nr. 141A, westgevel	9715 BA	4,8	53	-	58
002457_C	Nr. 141A, westgevel		7,8	53	-	58
002459_A	Nr. 143A, westgevel	9715 BA	1,8	53	-	58
002459_B	Nr. 143A, westgevel		4,8	54	-	59
002459_C	Nr. 143A, westgevel		7,8	54	-	59
002461_A	Nr. 145, westgevel	9715 BA	1,8	54	-	59
002461_B	Nr. 145A, westgevel	9715 BA	4,8	55	-	60
002461_C	Nr. 145A, westgevel		7,8	54	-	60

Bijlage - bestplan regiotram - saneringsprogr wegverkeerslawaai



TABEL 2: NIEUWE EBBINGESTRAAT Voorstel aan de Minister voor de vaststelling van hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van saneringswoningen aan de Nieuwe Ebbingestraat <i>(L_{den}-waarden in dB)</i>						Cumulatieve geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai zónder de aftrek van 5 dB voor de bepaling van de gevelisolatie <i>(L_{den}-waarden in dB)</i>
Rekenpunten <i>(zie rapport NAA)</i>	Huisnummers en gevels	Postcode	Waarnemhoogte <i>(in meters)</i>	Voorstel voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege de		
				Nieuwe Ebbingestraat	Korreweg	
002463_A	Nr. 147, westgevel	9715 BA	1,8	55	-	60
002463_B	Nr. 147, westgevel		4,8	55	-	60
002463_C	Nr. 147A, westgevel	9715 BA	7,8	55	-	60
002463_D	Nr. 147A, westgevel		10,8	54	-	60
002465_C	Nr. 149, westgevel	9715 BA	7,8	56	-	61
002467_B	Nr. 151, westgevel	9715 BA	4,8	58	-	63
002467_C	Nr. 151A, westgevel	9715 BA	7,8	57	-	62
002467_D	Nr. 151A, westgevel		10,8	57	-	62
002469_B	Nr. 153A, westgevel	9715 BB	4,8	58	-	64
002469_C	Nr. 153A, westgevel		7,8	58	-	63
002469_D	Nr. 153A, westgevel		10,8	58	-	63
002471_A	Nr. 155, westgevel	9715 BB	2,8	60	-	64
002471_D	Nr. 155, westgevel	9715 BB	0,8	59	-	64
002471_B	Nr. 155A, westgevel	9715 BB	5,8	59	-	64
002471_B	Nr. 155A, westgevel	9715 BB	8,8	59	-	64
002473_A	Nr. 157, westgevel	9715 BB	1,8	60	-	65
002473	Nr. 157A,	9715 BB	4,8	60	-	64

Bijlage - bestplan regiotram - saneringsprogr wegverkeerslawaai



TABEL 2: NIEUWE EBBINGESTRAAT Voorstel aan de Minister voor de vaststelling van hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van saneringswoningen aan de Nieuwe Ebbingestraat <i>(L_{den}waarden in dB)</i>							Cumulatieve geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai zónder de aftrek van 5 dB voor de bepaling van de gevelisolatie <i>(L_{den}waarden in dB)</i>
Rekenpunten <i>(zie rapport NAA)</i>	Huisnummers en gevels	Postcode	Waarneemhoogte <i>(in meters)</i>	Voorstel voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege de			
				Nieuwe Ebbingestraat	Korreweg		
B	westgevel						
002473_C	Nr. 157A, westgevel		7,8	59	-	64	
002475_A	Nr. 159, westgevel	9715 BB	1,8	60	-	65	
002475_B	Nr. 159, westgevel		4,8	60	-	65	
002475_C	Nr. 159, westgevel		7,8	59	-	64	
002479_B	Nr. 163A, westgevel	9715 BC	4,8	59	-	64	
002479_C	Nr. 163A, westgevel		7,8	59	-	64	
002481_A	Nr. 165, westgevel	9715 BC	1,8	58	-	64	
002481_B	Nr. 165A, westgevel	9715 BC	4,8	58	-	64	
002481_C	Nr. 165A, westgevel		7,8	58	-	64	
002483_A	Nr. 167, westgevel	9715 BC	1,8	58	-	64	
002483_B	Nr. 167A, westgevel	9715 BC	4,8	58	-	64	
002483_C	Nr. 167A, westgevel		7,8	58	-	64	

Bijlage - bestplan regiotram - saneringsprogr wegverkeerslawaa



TABEL 3: KORREWEG Voorstel aan de Minister voor de vaststelling van hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van saneringswoningen aan de Korreweg <i>(L_{den}-waarden in dB)</i>						Cumulative geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaa zónder de aftrek van 5 dB voor de bepaling van de gevelisolatie <i>(L_{den}-waarden in dB)</i>
Rekenpunten <i>(zie rapport NAA)</i>	Adressen en gevels	Postcode	Waarneemhoogte <i>(in meters)</i>	Voorstel voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege de		
				Korreweg	Nieuwe Ebbingestraat	
002284_B	Korreweg 2/1, westgevel	9715 AA	4,8	-	60	65
002284_B	Korreweg 2/2, westgevel	9715 AA	4,8	-	60	65
002284_B	Korreweg 2/3, westgevel	9715 AA	4,8	-	60	65
002284_B	Korreweg 2/4, westgevel	9715 AA	4,8	-	60	65
002286_B	Korreweg 2/6, oostgevel	9715 AA	4,8	55	-	60
002286_B	Korreweg 2/7, oostgevel	9715 AA	4,8	55	-	60
002286_B	Korreweg 2/8, oostgevel	9715 AA	4,8	55	-	60
002286_B	Korreweg 2/9, oostgevel	9715 AA	4,8	55	-	60
002285_B	Korreweg 2/10, zo-gevel	9715 AA	4,8	59	-	64
002285_B	Korreweg 2/11, zo-gevel	9715 AA	4,8	59	-	64
002284_C	Korreweg 2/12 westgevel	9715 AA	7,8	-	60	65
002284_C	Korreweg 2/13 westgevel	9715 AA	7,8	-	60	65
002284_C	Korreweg 2/14 westgevel	9715 AA	7,8	-	60	65
002286_C	Korreweg 2/17, oostgevel	9715 AA	7,8	55	-	60
002286_C	Korreweg 2/19, oostgevel	9715 AA	7,8	55	-	60
002286_C	Korreweg 2/20, oostgevel	9715 AA	7,8	55	-	60
002285_C	Korreweg 2/21, zo-gevel	9715 AA	7,8	58	-	63
002285_C	Korreweg	9715 AA	7,8	58	-	63

Bijlage - bestplan regiotram - saneringsprogr wegverkeerslawaa



TABEL 3: KORREWEG Voorstel aan de Minister voor de vaststelling van hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van saneringswoningen aan de Korreweg <i>(L_{den}-waarden in dB)</i>						Cumulatieve geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaa zónder de aftrek van 5 dB voor de bepaling van de gevelisolatie <i>(L_{den}-waarden in dB)</i>
Rekenpunten <i>(zie rapport NAA)</i>	Adressen en gevels	Postcode	Waarneemhoogte <i>(in meters)</i>	Voorstel voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege de		
				Korreweg	Nieuwe Ebbingestraat	
	2/22, zo-gevel					
002284_D	Korreweg 2/23 westgevel	9715 AA	10,8	-	59	64
002284_D	Korreweg 2/24 westgevel	9715 AA	10,8	-	59	64
002286_D	Korreweg 2/26, oostgevel	9715 AA	10,8	54	-	59
002286_D	Korreweg 2/27, oostgevel	9715 AA	10,8	54	-	59
002286_D	Korreweg 2/28, oostgevel	9715 AA	10,8	54	-	59
002286_D	Korreweg 2/29, oostgevel	9715 AA	10,8	54	-	59
002285_D	Korreweg 2/30, zo-gevel	9715 AA	10,8	57	-	62
002285_D	Korreweg 2/31, zo-gevel	9715 AA	10,8	57	-	62
	Korreweg 4A, zo-gevel	9715 AA	4,8	62		67
	Korreweg 4A, zo-gevel		7,8	61		66
002292_C	Korreweg 6A, zo-gevel	9715 AA	7,8	61		66

Bijlage - bestplan regiotram - saneringsprogr wegverkeerslawaa



TABEL 4: BOTERDIEP Voorstel aan de Minister voor de vaststelling van hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van saneringswoningen aan het Boterdiep					Cumulatieve geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaa zónder de aftrek van 5 dB voor de bepaling van de gevelisolatie <i>(L_{den}-waarden in dB)</i>
Rekenpunten <i>(zie rapport NAA)</i>	Adressen en gevels	Postcode	Waarneemhoogte <i>(in meters)</i>	Voorstel voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege het Boterdiep <i>(L_{den}-waarden in dB)</i>	
002709_A	Boterdiep 90, no-gevel	9712 LS	1,8	63	68
002709_B	Boterdiep 90, no-gevel		4,8	63	68
002623_A	Boterdiep 103, zw-gevel	9712 LM	1,8	64	70
002623_B	Boterdiep 103, zw-gevel		4,8	64	69
002623_C	Boterdiep 103, zw-gevel		7,8	63	68
002716_B	Boterdiep 100A, no-gevel	9714 AN	4,8	61	66
002716_C	Boterdiep 100A, no-gevel		7,8	61	66

Bijlage - bestplan regiotram - saneringsprogr wegverkeerslawaa



VII. BIJLAGEN

Bijlagen:

1. Kaartje met de saneringswoningen aan de Noorderstationsstraat
2. Kaartje met de saneringswoningen aan de Nieuwe Ebbingestraat
3. Kaartje met de saneringswoningen aan de Korreweg
4. Kaartje met de saneringswoningen aan het Boterdiep

5. Kaartje met het wegdek van de Noorderstationsstraat en de Bedumerweg
6. Kaartje met het wegdek van de Nieuwe Ebbingestraat en de Korreweg
7. Kaartje met het wegdek van het Boterdiep

Separaat bijgevoegde rapport:

- *“Onderzoek wegverkeerslawaaai ten behoeve van het Bestemmingsplan Regiotram-tracédelen I en II”*, september 2011, kenmerk 4117/NAA/je/fw/4 van het Noordelijk Akoestisch Adviesbureau (NAA).

Bijlage - bestplan regiotram - saneringsprogr wegverkeerslawaa



BIJLAGE 1

Saneringswoningen aan de Noorderstationsstraat

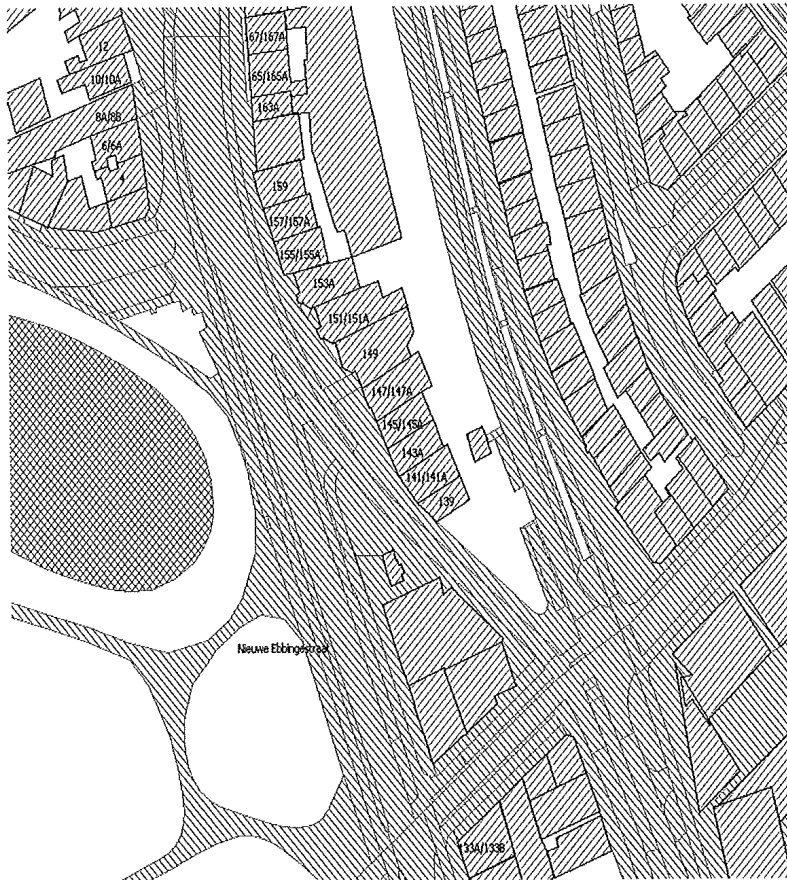


Bijlage - bestplan regiotram - saneringsprogr wegverkeerslawaa



BIJLAGE 2

Saneringswoningen aan de Nieuwe Ebbingestraat

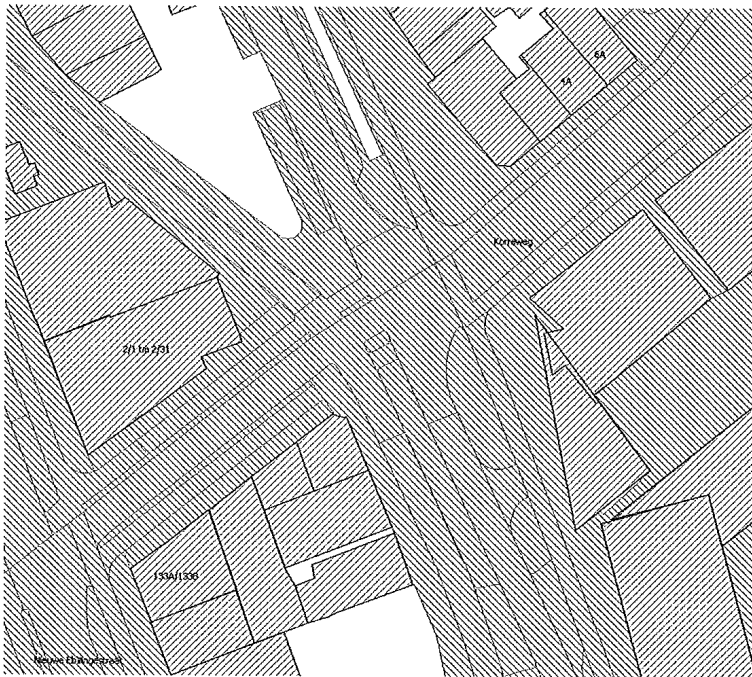


Bijlage - bestplan regiotram - saneringsprogr wegverkeerslawai



BIJLAGE 3

Saneringswoningen aan de Korreweg



Bijlage - bestplan regiotram - saneringsprogr wegverkeerslawaa



BIJLAGE 4

Saneringswoningen aan het Boterdiep

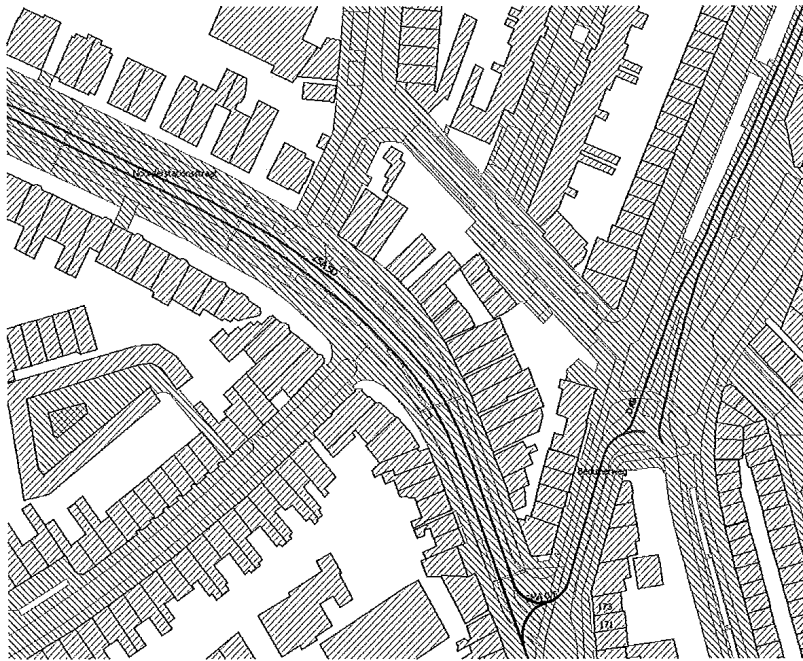


Bijlage - bestplan regiotram - saneringsprogr wegverkeerslawaa



BIJLAGE 5

Wegdek Noorderstationsstraat en Bedumerweg



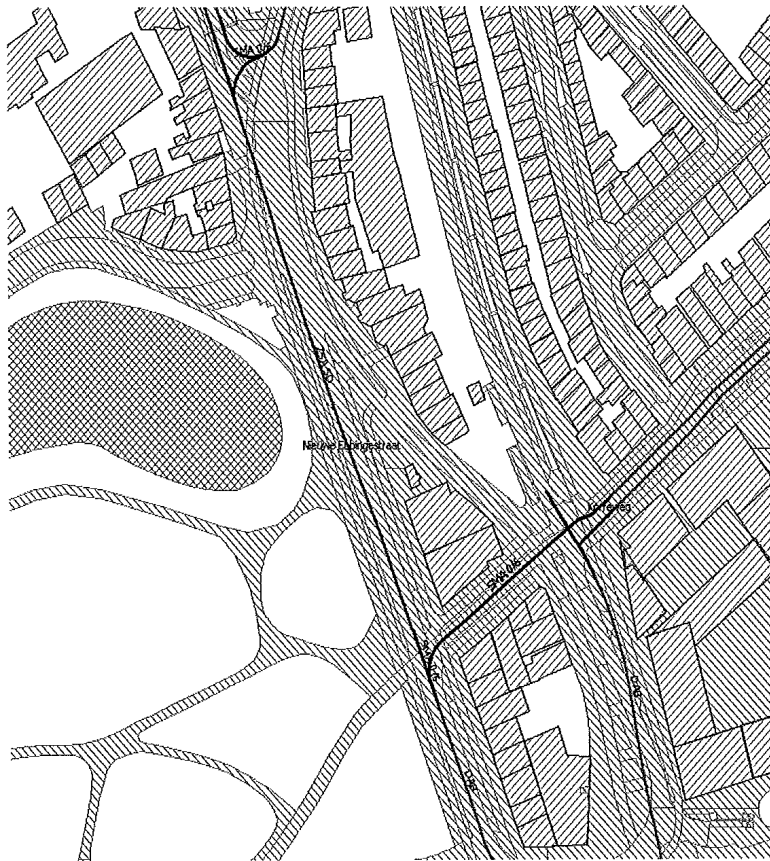
Blauw = ZSA-SD
Zwart = SMA06
Rood = DAB

Bijlage - bestplan regiotram - saneringsprogr wegverkeerslawai



BIJLAGE 6

Wegdek Nieuwe Ebbingestraat en Korreweg



Blauw = ZSA-SD
Zwart = SMA06
Rood = DAB

Bijlage - bestplan regiotram - saneringsprogr wegverkeerslawaa



BIJLAGE 7

Wegdek Boterdiep



Blauw = ZSA-SD
Zwart = SMA06
Rood = DAB

kopie



Besluit van het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Groningen.

Nummer: MD 11.2719895

Datum: 12 juni 2012

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid woningen

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid woningen

Wet geluidhinder



BESLUIT

Het Bestemmingsplan 'Regiotram-tracédelen I en II' voorziet in de reconstructie van een aantal wegen in verband met de aanleg van een tramlijn. Hierbij moet de Wet geluidhinder (Wgh) in acht worden genomen. Deze wet schrijft bij een reconstructie van een weg voor, dat de geluidbelasting op de nabijgelegen woningen in principe niet mag toenemen (Wgh artikel 100). De Wet geluidhinder biedt echter de mogelijkheid om hiervoor ontheffing te verlenen, waarbij een hogere waarde kan worden vastgesteld voor de toelaatbare geluidbelasting op de gevels van woningen. Hierbij gelden twee beperkingen. Ten eerste mag de verhoging in principe niet meer zijn dan 5 dB (Wgh artikel 100a lid 1.a). Ten tweede kan er slechts een hogere waarde worden vastgesteld tot aan de maximale grenswaarde voor wegverkeerslawaai. Deze bedraagt 63 of 68 dB (Wgh artikel 100a lid 1b en lid 2).

Op grond van artikel 110a, lid 1 van de Wet geluidhinder zijn wij bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde voor de toelaatbare geluidbelasting. Dit besluit moet gebaseerd zijn op en onderbouwd worden door akoestisch onderzoek (Wgh artikel 77).

Artikel 110a, lid 5 van de Wet geluidhinder bepaalt dat het vaststellen van een hogere grenswaarde voor geluid slechts plaatsvindt indien geluidreducerende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Voor de reconstructie van de betrokken wegen langs de tracédelen I en II is onderzoek uitgevoerd naar de (toename van de) geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai en naar eventuele maatregelen om dit te beperken. Hierbij is allereerst de toekomstige geluidbelasting berekend, die zal optreden als het plan wordt uitgevoerd (d.w.z. de Regiotram in gebruik wordt genomen) zónder het treffen van extra c.q. specifieke geluidbeperkende maatregelen. Vervolgens is voor alle woningen waarvoor de gevelbelasting toeneemt met 1,5 dB of meer de reconstructieprocedure van de Wet geluidhinder uitgevoerd. Hierbij is onderzoek gedaan naar maatregelen om de (toename van de) geluidbelasting zoveel mogelijk te beperken. Op basis van dit onderzoek stellen wij vast, dat de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai kan worden beperkt door zeer stil asfalt toe te passen op delen van de Zonnelaan, Kastanjelaan en de Noorderstationsstraat/Nieuwe Ebbingestraat.

Op basis van het akoestisch onderzoek stellen wij eveneens vast, dat verdergaande maatregelen om de geluidbelasting te beperken onvoldoende doeltreffend zijn en/of overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, financiële en/of verkeerskundige aard. Zo is het toepassen van raildemping technisch niet mogelijk of niet doeltreffend, zijn schermen langs (de vrij liggende delen van) de trambaan ongewenst vanuit stedenbouwkundig oogpunt, is stil asfalt niet mogelijk op plaatsen met wringend verkeer (zoals op en nabij rotondes en kruispunten en in scherpe bochten) en verdraagt het verlagen van de maximumsnelheid en/of het treffen van verkeersbeperkende maatregelen zich niet met de functie van de betrokken wegen en de dienstregeling van de tram.

Het vorenstaande betekent, dat er voor 65 woningen langs het tramtracé een hogere waarde moet worden vastgesteld. Dit is mogelijk omdat de limiet van 5 dB én de maximale grenswaarde nergens worden overschreden.

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid woningen

Wet geluidhinder



In het plangebied is op diverse locaties sprake van samenloop van verschillende geluidbronnen in de zin van de Wet geluidhinder artikel 110f lid 1. De cumulatieve geluidbelasting vanwege samenloop is maximaal 1 dB hoger dan de voor de meest maatgevende bron berekende geluidbelasting. Dit is het geval bij een aantal woningen aan de Eikenlaan, waarbij de cumulatieve geluidbelasting uitkomt op 60-61 dB. De vereiste geluidisolatie van woningen wordt gebaseerd op de cumulatieve gevelbelasting. Naar ons oordeel leidt de samenloop van geluidbronnen dan ook niet tot een onaantvaardbare geluidbelasting (Wgh artikel 110a, lid 6).

Het vaststellen van een hogere waarde voor de geluidbelasting op de buitengevel van een woning mag niet ten koste gaan van het akoestisch binnenklimaat. De Wet geluidhinder schrijft derhalve voor, dat burgemeester en wethouders bij het vaststellen van hogere waarden vanwege een reconstructie van een weg zonedig maatregelen treffen om te bevorderen dat de geluidbelasting binnen een woning bij gesloten ramen ná de reconstructie niet hoger is dan de binnenwaarde van 33 dB vanwege wegverkeerslawaai (Wgh artikel 112 lid a). Hierbij moet worden uitgegaan van de cumulatieve geluidbelasting vanwege alle betrokken wegen zonder de aftrek op grond van de Wet geluidhinder artikel 110g.

Uit ons voorlopige en globale onderzoek naar de geluidwerende werking van de huidige gevels van de betrokken woningen blijkt, dat bij de toekomstige geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai bij een deel van de woningen niet voldaan zal kunnen worden aan de voorgeschreven binnenwaarde van 33 dB. Dit betekent, dat bij deze woningen maatregelen nodig zijn om de geluidwerende werking van de gevels te vergroten.

Later zal via een aparte procedure worden vastgesteld of er - uitgaande van de vastgestelde hogere waarde voor de betrokken gevel - extra geluidisolatie noodzakelijk is en zo ja met welke gevelmaatregelen deze kan worden gerealiseerd. Deze procedure zal starten nádat het Bestemmingsplan is vastgesteld en zal in nauw overleg met de betrokken eigenaren en bewoners worden uitgevoerd. De kosten die gemoeid zijn met het onderzoek naar en het aanbrengen van extra geluidisolatie komen voor onze rekening. De extra geluidisolatie zal zo veel mogelijk worden aangebracht voordat de tram in gebruik wordt genomen.

Wij achten het van groot verkeerskundig, stedenbouwkundig en maatschappelijk belang om de Regiotram-tracédelen I en II te realiseren. Om dit mogelijk te maken, stellen wij hogere waarden vast voor de maximaal toelaatbare geluidbelasting op de gevels van 65 woningen langs de tracédelen I en II van de Regiotram.

Bij ons besluit hierover nemen wij de relevante bepalingen van de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder in acht, zoals de verplichting om waar mogelijk bronmaatregelen toe te passen, de maximale ontheffingswaarde en de verplichting om gevels van woningen zonedig te voorzien van een extra geluidwerende werking.

Het Ontwerp-besluit heeft ter inzage gelegen van 10 juni t/m 21 juli 2011. Gedurende deze periode kon een ieder schriftelijk of mondeling een zienswijze over het ontwerp-besluit naar voren brengen. Van deze mogelijkheid is geen gebruik gemaakt.

Uit de voorgaande overwegingen volgt ons besluit.

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid woningen

Wet geluidhinder



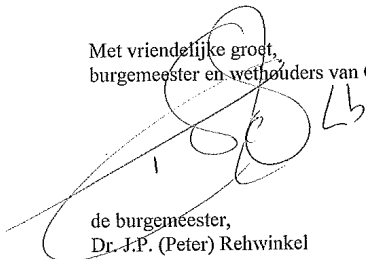
Burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen, gelet op de betrokken artikelen van de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder,

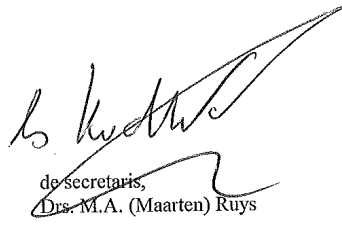
b e s l u i t e n voor de tracédelen I en II van de Regiotram om:

1. zeer stil asfalt toe te passen met een geluidreductie van gemiddeld 4,5 dB ten opzichte van standaard asfalt over een weglengte van in totaal 1.410 meter, namelijk op de Zonnelaan (530 meter), op de Kastanjelaan (380 meter) en op de Noorderstationsstraat/Nieuwe Ebbingestraat (500 meter);
2. voor de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting op de gevels van 65 woningen langs de tracédelen I en II van de Regiotram een hogere waarde vast te stellen zoals aangegeven in de tabellen 2 t/m 6 in paragraaf VI van dit besluit;
3. indien nodig en met instemming van de betrokken eigenaren c.q. bewoners de gevels van woningen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld op kosten van de gemeente te voorzien van een extra geluidwerende werking om te waarborgen dat in deze woningen na de reconstructie wordt voldaan aan de norm voor de binnenwaarde van 33 dB vanwege wegverkeerslawaaï.

Groningen, 12 juni 2012

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,


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


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

Wet geluidhinder



**UITWERKING EN ONDERBOUWING
VAN HET BESLUIT
HOGERE GRENSWAARDEN GELUID
VOOR WONINGEN**

ten behoeve van het Bestemmingsplan

'REGIOTRAM-TRACÉDELEN I EN II'

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid woningen

Wet geluidhinder



INHOUDSOPGAVE

I. SAMENVATTING EN TOELICHTING.....	7
II. PROCEDURE EN BEKENDMAKING	8
III. KADER VOOR HET VASTSTELLEN VAN HOGERE WAARDEN	9
IV. ONDERZOEK NAAR DE GELUIDBELASTING	12
V. MOTIVERING VAN HET BESLUIT	16
VI. VASTSTELLING VAN DE OBJECTEN EN HOGERE WAARDEN.....	18
VII. EXTRA GELUIDWERING OM TE VOLDOEN AAN DE BINNENWAARDE.....	23
VIII. OVERZICHT VAN VERPLICHTE INFORMATIE EN BIJLAGEN.....	27

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid woningen

Wet geluidhinder



I. SAMENVATTING en TOELICHTING

De Wet geluidhinder stelt grenzen aan de geluidbelasting vanwege wegen (met uitzondering van 30-km wegen omdat deze niet onder deze wet vallen). Dit betekent dat door een fysieke wijziging van een weg in verband met de aanleg van een tramlijn de geluidbelasting op de gevels van woningen in principe niet mag toenemen. Burgemeester en wethouders kunnen hiervoor echter ontheffing verlenen als maatregelen om de geluidbelasting te beperken niet mogelijk, wenselijk of doelmatig zijn. In die gevallen kunnen B&W een hogere waarde vaststellen voor de geluidbelasting op de buitengevel van een woning. Hierbij mag de maximale grenswaarde niet worden overschreden.

Het besluit tot het vaststellen van hogere waarden moet zijn gebaseerd op akoestisch onderzoek. Op basis hiervan moet worden beoordeeld welke bron- of overdrachtsmaatregelen kunnen worden getroffen om (een toename van) de geluidbelasting zoveel mogelijk te beperken. Tevens moeten B&W op basis van dit onderzoek motiveren waarom verdergaande maatregelen niet mogelijk zijn ofwel waarom het noodzakelijk is om hogere waarden vast te stellen voor de toelaatbare geluidbelasting op de gevels van woningen. Uit het akoestisch onderzoek blijkt, dat het wegverkeerslawaai op een aantal wegvakken kan worden beperkt door het toepassen van zeer stil asfalt. Omdat verdergaande bronmaatregelen niet mogelijk zijn, kan bij 65 woningen langs het tramtracé niet worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Daarom zal voor deze woningen ontheffing worden verleend van de voorkeursgrenswaarde en een hogere waarde worden vastgesteld voor de toelaatbare geluidbelasting op de gevels van woningen.

Het vaststellen van een hogere waarde voor de gevelbelasting mag niet ten koste gaan van het akoestisch binnenklimaat. Daarom moet ook bij een hogere gevelbelasting worden gewaarborgd, dat er geen overschrijding is van de wettelijke norm voor de geluidbelasting in de woning (de zgn. binnenwaarde). Dit betekent, dat de gevel van een woning waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld zonodig moet worden voorzien van extra geluidisolatie om te voorkomen dat de geluidbelasting in de woning bij gesloten ramen hoger zal zijn dan de wettelijke binnenwaarde van 33 dB vanwege wegverkeerslawaai (inclusief tramlawaai). Te zijner tijd zal in nauw overleg met de betrokken eigenaren/bewoners worden vastgesteld of en zo ja hoe de geluidisolatie van de gevels moet worden vergroot. Hiervoor zal een aparte procedure worden gevolgd, die begint ná het vaststellen van het Bestemmingsplan. De kosten van het onderzoek en het aanbrengen van extra geluidisolatie komen voor rekening van de gemeente. De eventuele extra geluidisolatie zal zo veel mogelijk worden aangebracht voordat de tram in gebruik wordt genomen.

Dit hogere waarden besluit moet zijn vastgesteld voordat het Bestemmingsplan 'Regiotram-tracédelen I en II' kan worden vastgesteld. In dit besluit worden hogere waarden vastgesteld voor de gevels van 65 woningen langs de tracédelen I en II die bloot komen te staan aan een hogere geluidbelasting vanwege de reconstructie van wegen in verband met de aanleg van de tramlijn. De hogere waarden zijn vastgelegd per geluidbron/weg, woning, gevel en verdieping; zie het besluit en de tabellen 2 t/m 6 in paragraaf VI.

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid woningen

Wet geluidhinder



II. PROCEDURE EN BEKENDMAKING

Procedure voor dit hogere waarde (HW-) besluit:

- a. Publicatie van het Ontwerp HW-besluit.
- b. Het Ontwerp HW-besluit wordt tegelijkertijd met het 'Ontwerp Bestemmingsplan Regiotram-tracédelen I en II' ter inzage gelegd.
- c. Gedurende 6 weken kunnen zienswijzen worden ingediend met betrekking tot het Ontwerp HW-besluit (en het Ontwerp Bestemmingsplan). Het indienen van zienswijzen kan schriftelijk of mondeling.
- d. Vervolgens nemen B&W een definitief HW-besluit waarbij uiteraard de ontvangen zienswijzen worden betrokken.
- e. De raad kan het bestemmingsplan pas vaststellen nadat B&W het HW-besluit hebben vastgesteld.
- f. Publicatie van het HW-besluit en toezending hiervan aan degenen die een zienswijze hebben ingediend.
- g. Belanghebbenden kunnen beroep aantekenen bij de Raad van State tegen het HW-besluit mits zij eerder een zienswijze hebben ingediend.
- h. Zo spoedig mogelijk nadat het HW-besluit onherroepelijk is geworden, moet dit worden ingeschreven in de openbare registers van het kadaster (Wgh, artikel 110i).

Deze procedure is conform de Wet geluidhinder artikel 110c lid 1 en gebaseerd op de Algemene Wet Bestuursrecht, afdeling 3.4.

Bezoekadres	Adres voor het indienen van zienswijzen	Adres voor nadere informatie
Dienst RO/EZ Gedempte Zuiderdiep 98 Groningen	Dienst RO/EZ Loket Bouwen en Wonen Postbus 7081 9701 JB Groningen	Vakdirectie Milieubeheer Afdeling Beleid & Advies Contactpersoon: Willem de Boer Telefoon: 050 – 367 10 89 e-mail: willem.de.boer@groningen.nl

III. KADER VOOR HET VASTSTELLEN VAN HOGERE WAARDEN

In deze paragraaf wordt het inhoudelijke kader beschreven voor het vaststellen van een geluidontheffing in verband met een reconstructie van een weg. Met deze geluidontheffing worden hogere waarden vastgesteld voor de toelaatbare geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai op de gevels van geluidgevoelige gebouwen i.c. woningen.

1. Inleiding

De Wet geluidhinder (Wgh) stelt grenzen aan de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai op geluidgevoelige gebouwen zoals woningen. Zo mag bij een fysieke wijziging van een weg in verband met de aanleg van een tramlijn de geluidbelasting op de gevels van woningen in principe niet toenemen. De Wet geluidhinder schrijft daarom voor, dat er bij een wijziging i.c. reconstructie van een weg waar mogelijk (bron)maatregelen moeten worden toegepast om de geluidbelasting te beperken. Burgemeester en wethouders kunnen hiervoor echter ontheffing verlenen als maatregelen om de geluidbelasting te beperken niet mogelijk, wenselijk of doelmatig zijn. De procedures van de Wet geluidhinder moeten worden doorlopen vóórdat het Bestemmingsplan 'Regiotram-tracédelen I en II' kan worden vastgesteld (Wgh artikel 99 lid 3).

2. Onderzoeksverplichtingen

Het Bestemmingsplan voorziet in een wijziging van wegen langs de tracédelen I en II en van enkele aansluitende wegen. Deze wegen vallen – met uitzondering van 30-km wegen – onder de werkingssfeer van de Wet geluidhinder. Langs deze wegen ligt aan weerszijden een geluidzone met een breedte van 200 meter vanuit de as van de weg (Wgh artikel 74 lid 1a punt 2). De Wet geluidhinder schrijft voor, dat er onderzoek moet worden gedaan naar de gevolgen van de aanpassing van een weg voor de geluidbelasting op woningen binnen de geluidzone van die weg. Als de geluidbelasting (zonder het treffen van extra c.q. specifieke maatregelen) met 1,5 dB of meer toeneemt, is er sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh artikel 1). In dat geval moet er onderzoek worden gedaan naar (bron)maatregelen om de (toename van de) geluidbelasting zodanig te beperken, dat in de nieuwe situatie wordt voldaan aan de betrokken voorkeursgrenswaarde (Wgh artikel 77).

3. Voorkeursgrenswaarden geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai op woningen

Volgens de Wet geluidhinder mag de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai op de buitengevel van een woning bij een reconstructie in principe niet hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde (Wgh artikel 100).

Samengevat gelden de volgende voorkeursgrenswaarden voor de gevels van woningen:

- als voor de betrokken woning i.c. gevel eerder een hogere waarde is vastgesteld → de voorkeursgrenswaarde = de laagste van die hogere waarde óf de heersende waarde;
- als niet eerder een hogere waarde is vastgesteld + de weg en de woning bestonden al op 1-1-2007 + de heersende waarde > 48 dB → de voorkeursgrenswaarde = de heersende waarde;
- in andere gevallen → de voorkeursgrenswaarde = 48 dB.

Voor een uitgewerkt overzicht van de voorkeursgrenswaarden: zie bijlage 1.

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid woningen

Wet geluidhinder



4. Ontheffing van de voorkeursgrenswaarde ofwel een hogere waarden (HW)-besluit

De geluidbelasting vanwege een te reconstrueren weg op de gevel van een woning mag in principe niet hoger zijn dan de betrokken voorkeursgrenswaarde vanwege wegverkeerslawaai (Wgh artikel 99 lid 3 en Wgh artikel 100). De Wet geluidhinder biedt echter de mogelijkheid om ontheffing te verlenen van de voorkeursgrenswaarde, waarbij een hogere waarde kan worden vastgesteld voor de toelaatbare geluidbelasting. Hierbij gelden twee beperkingen. Ten eerste mag de verhoging de waarde van 5 dB in principe niet te boven gaan (Wgh artikel 100a lid 1.a.). Ten tweede is het vaststellen van een hogere waarde slechts toegestaan tot aan de maximale grenswaarde vanwege wegverkeerslawaai. Deze bedraagt voor woningen 63 dB (indien eerder een hogere waarde is vastgesteld én de heersende waarde < 54 dB) of 68 dB (in andere gevallen) (Wgh artikel 100a lid 1.b. punt 2 resp. Wgh artikel 100a lid 2). Voor meer informatie zie bijlage 1.

Opmerking: als de huidige geluidbelasting niet hoger is dan 48 dB dan geldt deze waarde als voorkeursgrenswaarde. In zo'n geval mag de geluidbelasting ná de reconstructie in principe dus niet hoger zijn dan $48 + 5 = 53$ dB.

Wij zijn op grond van artikel 110a, lid 1 van de Wet geluidhinder bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde voor de toelaatbare geluidbelasting. Dit besluit moet gebaseerd zijn op en onderbouwd worden door akoestisch onderzoek (Wgh artikel 77).

Artikel 110a, lid 5 van de Wet geluidhinder bepaalt dat het vaststellen van een hogere grenswaarde voor geluid slechts plaatsvindt indien geluidreducerende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

5. Berekening van de geluidbelasting op de buitengevel

Het tracé voor de Regiotram is gelegen in 'stedelijk gebied' (Wgh artikel 1). Hieronder wordt verstaan: het gebied binnen de bebouwde kom met uitzondering van het gebied dat ligt binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg.

De maximaal toegestane snelheid op de volgende wegen bedraagt 50 km per uur: Zernikelaan, Zonnelaan, Eikenlaan, Kastanjelaan, Noorderstationsstraat, Bedumerweg, Nieuwe Ebbingestraat, het Kurkstraatje, het Boterdiep en de Stationsweg. Op grond hiervan is conform de Wet geluidhinder artikel 110g bij de bepaling van de geluidbelasting vanwege deze wegen op de gevels van woningen een aftrek toegepast van 5 dB.

6. Tramlawaai is onderdeel van wegverkeerslawaai

Dit besluit heeft betrekking op de geluidbelasting vanwege wegen langs de tramtracédelen I en II op de gevels van woningen. Omdat de tramlijn deel uitmaakt van een weg, wordt de tramlijn beschouwd als een onderdeel van de weg. Derhalve is bij de berekening van de geluidbelasting vanwege de betrokken wegen het geluid van de toekomstige Regiotram meegenomen als vorm van wegverkeerslawaai. Dit is in lijn met het voorstel van wet voor de Invoering van geluidproductieplafonds, dat op 4 februari 2011 bij de Tweede Kamer is ingediend. Dit wetsvoorstel behelst onder meer een wijziging van de Wet geluidhinder artikel 1 en artikel 74 waarmee tramrails onderdeel worden van het begrip 'weg'.

7. Uitzondering voor 30-km wegen

Dit besluit heeft geen betrekking op 30-km wegen. Deze vallen namelijk niet onder de werkingssfeer van en hoeven derhalve niet getoetst te worden aan de normen van de Wet geluidhinder.

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid woningen

Wet geluidhinder



8. Afbakening van dit hogere waarden besluit

Langs het tracé van de tramlijn liggen woningen die vallen onder de saneringsregeling van de Wet geluidhinder (i.c. woningen die op 1 maart 1986 een gevelbelasting hadden van 60 dB(A) of hoger, zonder de aftrek van 5 dB). Voor deze woningen is de Minister van Infrastructuur en Milieu bevoegd gezag voor het vaststellen van hogere waarden en voor het toepassen van eventuele extra gevelisolatie (Wgh artikel 98 en artikel 90). Daarom zijn de 'saneringswoningen' in het onderhavige hogere waarden besluit buiten beschouwing gelaten. Voor de samenhang tussen dit hogere waarden besluit en de aanpak voor de saneringswoningen wordt verwezen naar bijlage 2.

9. Binnenwaarde

Met dit besluit worden hogere waarden vastgesteld voor de toelaatbare geluidbelasting op de gevels van een aantal bestaande woningen langs de tracédelen I en II van de Regiotram. In dat geval zijn goede geluidwerende voorzieningen aan de gevels noodzakelijk. De Wet geluidhinder schrijft voor, dat burgemeester en wethouders bij een reconstructie van een weg maatregelen treffen om te bevorderen dat de geluidbelasting binnen een woning bij gesloten ramen niet hoger is dan de wettelijke norm voor de binnenwaarde (Wgh artikel 112). Voor de bepaling van de vereiste geluidisolatie aan de gevel moet worden uitgegaan van de cumulatieve geluidbelasting vanwege alle wegen in of nabij het plangebied (inclusief de 30-km wegen) zónder de aftrek van 5 dB op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder (zie hiervoor bij punt 5). De norm voor de binnenwaarde van woningen bedraagt 33 dB (in geval voor de eerste maal een hogere waarde wordt vastgesteld) of 38-43 dB (in geval eerder een hogere waarde is vastgesteld in het kader van een sanering) (Wgh artikel 112 lid a resp. lid b.).

10. Procedure voor de vaststelling van dit besluit en het bestemmingsplan

Dit besluit tot het vaststellen van hogere waarden moet zijn vastgesteld voordat het Bestemmingsplan 'Regiotram-tracédelen I en II' kan worden vastgesteld. In dit besluit worden hogere waarden vastgesteld voor de gevels van 65 woningen die bloot komen te staan aan een geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai van 49-66 dB. De hogere waarden zijn vastgelegd per geluidbron/weg, woning, gevel en verdieping (zie het besluit en de tabellen 2 t/m 6 in paragraaf VI). In dit besluit is tevens vastgelegd welke bronmaatregel zal worden toegepast om de geluidbelasting vanwege de komst van de Regiotram zo veel mogelijk te beperken (zie het besluit en paragraaf IV en V).

IV. ONDERZOEK NAAR DE GELUIDBELASTING

Een tram brengt geluidhinder met zich mee, direct maar ook indirect door een verandering in verkeersstromen, door wijzigingen in de afstand tussen bron en ontvanger en/of door wijzigingen van kruispunten. Om te voorkomen dat dit ten koste gaat van de leefomgevingskwaliteit en het woonklimaat, moeten op grond van de Wet geluidhinder wettelijke procedures worden doorlopen op basis van akoestisch onderzoek.

Uit het akoestisch onderzoek voor het Bestemmingsplan 'Regiotram-tracédelen I en II' blijkt, dat de geluidbelasting op veel woningen langs het tramtracé zal toenemen met 1,5 dB of meer als er geen extra, specifieke maatregelen worden genomen om de geluidbelasting te beperken.

Dit betekent dat hier sprake is van een zogenoemde 'reconstructie' in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh artikel 1). Deze wet schrijft in zo'n geval voor, dat er onderzoek moet worden gedaan naar:

- de geluidbelasting in de bestaande situatie ofwel naar de heersende waarde (Wgh artikel 77 lid 3);
- de geluidbelasting in de nieuwe situatie zónder het treffen van extra (bron)maatregelen om (een toename van) de geluidbelasting te beperken (Wgh artikel 77 lid 1.a.);
- het treffen van maatregelen om de (toename van de) geluidbelasting zoveel mogelijk te beperken (Wgh artikel 77 lid 1.b);
- de doeltreffendheid van maatregelen om te voldoen aan de vast te stellen hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (Wgh artikel 77 lid 2).

De resultaten van het onderzoek zijn te vinden in het rapport "*Onderzoek wegverkeerslawaai ten behoeve van het Bestemmingsplan Regiotram-tracédelen I en II*", september 2011, kenmerk 4117/NAA/je/fw/4 van het Noordelijk Akoestisch Adviesbureau (NAA) (zie bijlage). Hieronder staan de belangrijkste bevindingen uit het onderzoek. Voor meer specifieke informatie en onderbouwing wordt verwezen naar het akoestisch rapport van NAA.

Achtereenvolgens komen aan de orde:

- A. het tramlawaai
- B. het overige wegverkeerslawaai
- C. de samenloop van verschillende geluidbronnen
- D. de geluidbelasting vanwege het tram- en overige wegverkeerslawaai op woningen

A. Tramlawaai

In het Bestemmingsplan wordt uitgegaan van een Regiotram. Twee verschillende bureaus (i.c. DGMR en DHV) met veel kennis en ervaring op het gebied van tramlawaai hebben onderzoek gedaan naar het bronvermogen (ofwel de geluidemissie) van de beoogde Regiotram¹. Deze bureaus hebben op basis van de beschikbare onderzoeks- en

1. Aan het akoestisch onderzoek van NAA en aan dit besluit liggen twee rapporten ten grondslag over de geluidemissie van de Regiotram, te weten:

- DGMR: "*Eerste onderzoek milieueffecten tramlijn 1 wegverkeerslawaai en tramgeluid*"; rapport V.2009.0559.00.R001, 10 november 2010.
- DHV: "*Geluid en trillingen van de Regiotram Groningen. Mogelijke maatregelen en effecten*", maart 2011.

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid woningen

Wet geluidhinder



meetgegevens in combinatie met kennis van experts een betrouwbare en realistische inschatting gemaakt van de geluidemissie van de Regiotram en trambaan. Hierbij is ook rekening gehouden met de technische mogelijkheden om de geluidemissie in de nabije toekomst te beperken ten opzichte van vergelijkbaar materieel waaraan in het verleden geluidmetingen zijn uitgevoerd. Aldus zijn door de bureaus DGMR en DHV emissiekengetallen vastgelegd waarmee in het verdere akoestische onderzoek (i.c. door NAA) is gerekend. Dit betekent dat voor de toekomstige Regiotram is gerekend met kengetallen voor de geluidemissie, die uitgaan van 'bewezen' technische mogelijkheden om de tram(baan) stiller te maken én die in de praktijk met zekerheid haalbaar zijn. Dit houdt in concreto in, dat er voor de tram is gerekend met een geluidemissie die 4 dB lager is dan waarvan DGMR eerder in zijn worst-case benadering was uitgegaan. Door het definitieve akoestische onderzoek van NAA én het onderhavige besluit te baseren op dit bijgestelde emissiekengetal voor de Regiotram wordt gewaarborgd, dat woningen enerzijds niet aan onnodig tramlawaai worden blootgesteld én anderzijds dat de werkelijke geluidbelasting vanwege de Regiotram in de praktijk in ieder geval niet hoger zal zijn dan waarvan in dit besluit is uitgegaan.

In dit verband is tevens het volgende van belang. De aanleg en exploitatie van de Regiotram zullen worden aanbesteed. Voor de aanbestedingsprocedure zijn gedetailleerde outputspecificaties opgesteld. Hierin zijn tevens eisen opgenomen met betrekking tot het aspect bronvermogen/geluidemissie. Bij de oplevering van de trambaan zal door middel van een oplevertoets moeten worden aangetoond dat aan deze eisen zal worden voldaan. Hiermee is gewaarborgd, dat de toekomstige Regiotram in ieder geval zal voldoen aan de uitgangspunten en het bronvermogen waarop dit besluit is gebaseerd. Niet uitgesloten is, dat het lawaai van de tram(baan) in de praktijk nog verder kan worden beperkt. Dit is afhankelijk van de technische ontwikkelingen en de mogelijkheden die potentiële marktpartijen zien om op dit punt verdere verbeteringen te realiseren binnen het totale ontwerp van de Regiotram en trambaan. Deze potentiële 'geluidwinst' is echter geenszins zeker. Daarom zijn wij in dit besluit uitgegaan van een expert judgement op basis van de kennis en ervaring van nu. Voor de onderbouwing van het gekozen bronvermogen van de Regiotram en rails verwijzen we naar de bijgevoegde rapporten².

B. Wegverkeerslawaai

De komst van de Regiotram kan met name ook indirect gevolgen hebben voor de geluidbelasting op woningen. Ten eerste door wijzigingen in het wegprofiel waardoor de rijbaan voor het autoverkeer dichter bij woningen komt te liggen. Ten tweede door wijzigingen in verkeersstromen en -intensiteiten. En ten derde door wijzigingen van kruispunten, zoals de aanleg van een rotonde of de plaatsing van stoplichten.

In het akoestisch onderzoek is aangegeven wat de gevolgen zijn van deze wijzigingen voor de geluidbelasting op woningen. Hierbij is uitgegaan van de verkeerskundig gewenste situatie. Vervolgens is nagegaan welke extra maatregelen mogelijk zijn om het wegverkeerslawaai te beperken. De maatregel die op diverse wegvakken soelaas biedt, is het toepassen van zeer stil asfalt.

C. Samenloop van verschillende geluidbronnen

Conform de Wet geluidhinder artikel 110f is onderzoek gedaan naar het vóórkomen van samenloop van verschillende geluidbronnen en naar de effecten hiervan. Van samenloop is sprake als een woning is gelegen in twee of meer (toekomstige) geluidzones, bijvoorbeeld van twee of meer wegen of van een weg en een spoorweg. Deze samenloop doet zich in het plangebied bij diverse woningen voor. Uit het akoestisch onderzoek blijkt, dat de

2. Zie voetmoot 1.

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid woningen

Wet geluidhinder



cumulatieve geluidbelasting door deze samenloop maximaal 1 dB hoger is dan de geluidbelasting vanwege de meest maatgevende bron. Dit is het geval bij een aantal woningen aan de Eikenlaan, waarbij de cumulatieve geluidbelasting uitkomt op 60-61 dB. Overigens is de cumulatieve geluidbelasting maximaal 70 dB. Dit is het geval bij een vijftal woningen aan de Eikenlaan en het Boterdiep, waarbij samenloop niet of nauwelijks een rol speelt.

D. Geluidbelasting vanwege het tram- en overige wegverkeerslawaai

Bij de punten A en B is apart ingegaan op tramlawaai en het overige wegverkeerslawaai. In het kader van de Wet geluidhinder en dit besluit gaat het echter om het geheel aan wegverkeerslawaai, ofwel het wegverkeerslawaai **inclusief** het tramlawaai.

Vandaar dat hierna bij de weergave van de geluidbelasting op woningen steeds wordt uitgegaan van het totale wegverkeerslawaai.

In tabel 1 is per weg samengevat of een extra bronmaatregel kan worden toegepast en wat het effect hiervan is.

Ter toelichting hierop het volgende.

- Het wegverkeerslawaai zal op een aantal wegen toenemen door het tramlawaai en/of door een toename van het overige wegverkeerslawaai. Dit laatste kan het gevolg zijn van een hogere verkeersintensiteit en/of doordat de rijbaan voor het autoverkeer dichter bij de woningen komt te liggen.
- Een wegdek van zeer stil asfalt geeft een geluidreductie van gemiddeld 4,5 dB ten opzichte van standaard asfalt. Op een deel van het tramtracé zal de trambaan samenvallen met de rijbaan voor het autoverkeer. In dat geval is de geluidreductie door zeer stil asfalt slechts circa 50%, ervan uitgaande dat auto's gemiddeld met twee wielen over de tramrails zullen rijden in plaats van over het stille asfalt.
- Het totale wegverkeerslawaai is de optelsom van het tramlawaai én het overige wegverkeerslawaai. Met zeer stil asfalt wordt alleen de bijdrage van het overige wegverkeerslawaai aan de totale geluidbelasting op woningen beperkt. Dit effect is relatief klein als het tramlawaai overheersend is. Naarmate het overige wegverkeerslawaai sterker overheerst, zal een stil wegdek meer effect sorteren en de geluidbelasting op de gevels sterker doen afnemen.

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid woningen

Wet geluidhinder



TABEL 1 Reconstructieprocedure: geluidbelasting op woningen zonder en met extra bronmaatregel			
Vanwege de weg:	Aantal woningen met een hogere geluidbelasting als er géén bronmaatregel wordt toegepast	Toepassing bronmaatregel en het effect hiervan	Aantal woningen met een hogere geluidbelasting ná toepassing van eventuele bronmaatregel
Zonnelaan	5	Zeer stil asfalt over een lengte van 530 meter. Op de Zonnelaan ligt al (zeer) stil asfalt. In de nieuwe situatie is uitgegaan van zeer stil asfalt met een iets grotere geluidreductie, maar dit heeft geen effect op het aantal woningen met een hogere geluidbelasting. Het toepassen van raildemping is niet effectief door de beperkte bijdrage van het tramlawaai aan de totale geluidbelasting.	5
Eikenlaan	28	De betrokken woningen liggen dichtbij rotondes waar stil asfalt niet mogelijk is. Het toepassen van raildemping is niet effectief door de zeer geringe bijdrage van het tramlawaai aan de totale geluidbelasting.	28
Kastanje- laan	112	Zeer stil asfalt over een lengte van 380 meter. Mede vanwege de geringe bijdrage van het tramlawaai heeft het toepassen van zeer stil asfalt op de aparte rijbaan voor het autoverkeer hier een groot positief effect.	9
Noorder- stations- straat/ Nieuwe Ebbinge- straat	64 ^(zie opmerking 1)	Zeer stil asfalt over een lengte van 500 meter. Enerzijds is de bijdrage van het wegverkeer hier overheersend en is zeer stil asfalt effectief. Anderzijds vallen de trambaan en rijbaan voor auto's hier deels samen, waardoor het effect van zeer stil asfalt circa 50% minder is dan bij een aparte rijbaan voor auto's.	8 ^(zie opmerking 2)
Bedumer- weg	(6 + 2) ^(zie opmerking 3)	Deze woningen liggen dichtbij een kruising waar stil asfalt niet mogelijk is. Op de kruising wordt SMA 0/6 toegepast.	6 + (2) ^(zie opmerking 3)
Boterdiep	9	Een vijftal woningen ligt nabij een splitsing waar stil asfalt niet mogelijk is. Overigens is stil asfalt weinig effectief omdat de tram- en rijbaan voor auto's hier grotendeels samenvallen.	9
TOTAAL	218	Zeer stil asfalt over een weglengte van in totaal 1.410 meter	65

Opmerking 1: Dit aantal is inclusief 29 reconstructiewoningen aan de Noorderstationsstraat die vallen onder de saneringsregeling van de Wet geluidhinder en waarvoor de Minister van Infrastructuur en Milieu een hogere waarde zal vaststellen. Voor toelichting zie bijlage 2 (tabel 9).

Opmerking 2: Dit aantal is exclusief de 30 saneringswoningen aan de Noorderstationsstraat waarvoor de Minister een hogere waarde zal vaststellen. Zie tabel 9.

Opmerking 3: In totaal krijgen 8 woningen aan de Noorderstationsstraat een hogere waarde vanwege de Bedumerweg, waarvan er twee óók een hogere waarde krijgen vanwege de Noorderstationsstraat. Om dubbeltellingen in dit besluit te voorkomen, tellen de tussen haakjes geplaatste woningen niet mee voor het totaal. Zie tabel 5 en tabel 9.

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid woningen

Wet geluidhinder



V. MOTIVERING VAN HET BESLUIT

In paragraaf IV van dit besluit zijn de resultaten samengevat van het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd ten behoeve van de reconstructieprocedure voor de Regiotram-tracédelen I en II. Dit onderzoek geeft aan in hoeverre de geluidbelasting in de toekomstige situatie zal toenemen en in hoeverre er geluidbeperkende maatregelen kunnen worden genomen.

Mede op basis van dit onderzoek hebben wij beoordeeld welke bron- en/of overdrachtsmaatregelen kunnen worden getroffen om de geluidbelasting te beperken en of deze maatregelen haalbaar, doeltreffend en/of doelmatig zijn. Hierover het volgende.

Wij hebben besloten om wegvakken langs het tramtracé waar dat zinvol en mogelijk is te voorzien van zeer stil asfalt met een geluidreductie van gemiddeld 4,5 dB ten opzichte van standaard asfalt.

Hierover het volgende:

- Over een weglengte van in totaal 1.410 meter zal zeer stil asfalt (i.c. ZSA-SD) worden toegepast, namelijk op de Zonnelaan (530 meter), op de Kastanjelaan (380 meter) en op de Noorderstationsstraat/Nieuwe Ebbingestraat (500 meter).
- De Zonnelaan en Kastanjelaan krijgen een vrij liggende trambaan en dus ook een aparte rijbaan voor het autoverkeer: zeer stil asfalt geeft hier een reductie van gemiddeld 4,5 dB ten opzichte van standaard asfalt.
- Op de Noorderstationsstraat en op het noordelijke deel van de Nieuwe Ebbingestraat zal de trambaan samenvallen met de rijbaan voor auto's: de geluidreductie door zeer stil asfalt is hier circa 50% (ofwel ruim 2 dB ten opzichte van standaard asfalt), ervan uitgaande dat auto's gemiddeld met twee wielen over de tramrails zullen rijden in plaats van over het stille asfalt.

Naar onze mening zijn verdergaande bron- of overdrachtsmaatregelen niet zinvol of mogelijk. Dit is gebaseerd op de volgende overwegingen:

- Het toepassen van raildemping is technisch niet mogelijk als de trambaan samenvalt met de rijbaan voor het autoverkeer.
- Het toepassen van raildemping op vrij liggende delen van de trambaan op de Zonnelaan, Eikenlaan en Kastanjelaan is niet doeltreffend en/of niet doelmatig.
- Het toepassen van (lage) geluidschermen langs vrij liggende delen van de trambaan is ongewenst uit stedenbouwkundig oogpunt.
- Het verlagen van de maximum snelheid van het autoverkeer en/of de tram spoort niet met de verkeerskundige functie van deze wegen en de dienstregeling van de tram.
- Het toepassen van zeer stil asfalt is niet mogelijk of wenselijk op en nabij rotondes en kruispunten of in scherpe bochten; door het wringend verkeer zou een 'stil' wegdek hier snel kapot worden gereden en daardoor doeltreffend noch doelmatig zijn. Op rotondes en kruispunten en in scherpe bochten die aansluiten op een weg met zeer stil asfalt, zal daarom het 'sterkere' steenmestiek asfalt 0/6 (SMA0/6) worden toegepast of een vergelijkbaar type asfalt met een reductie van gemiddeld 1 dB ten opzichte van standaard asfalt.

Samenvattend zijn wij van mening, dat het op grond van het akoestisch onderzoek en de beoordeling van de denkbare maatregelen niet doeltreffend is en/of op overwegende bezwaren stuit van stedenbouwkundige, financiële en/of verkeerskundige aard om de

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid woningen

Wet geluidhinder



geluidbelasting overal te beperken tot de voorkeursgrenswaarde (Wgh artikel 110a lid 5). Dit betekent, dat voor 65 woningen die bloot komen te staan aan een hogere geluidbelasting vanwege de reconstructie van wegen in verband met tramtracédelen I en II, een hogere waarde zal moeten worden vastgesteld. Dit is mogelijk binnen de randvoorwaarden c.q. beperkingen die de Wet geluidhinder hieraan stelt, aangezien de verhoging de waarde van 5 dB nergens te boven gaat en de maximale grenswaarde nergens wordt overschreden.

In paragraaf IV is aangegeven, dat de cumulatieve geluidbelasting door de samenloop van verschillende geluidbronnen op een aantal woningen aan de Eikenlaan maximaal 60-61 dB bedraagt en aldaar maximaal 1 dB hoger is dan de voor de meest maatgevende bron berekende geluidbelasting. Volgens de Wet geluidhinder artikel 110f moet worden aangegeven op welke wijze met de samenloop rekening is gehouden bij de te treffen maatregelen. Dit is op twee manieren gedaan. Ten eerste is waar mogelijk een bronmaatregel toegepast om de geluidbelasting te beperken. Ten tweede is in dit besluit vastgelegd dat bij de dimensionering van de gevelisolatie moet worden uitgegaan van de cumulatieve geluidbelasting van alle betrokken geluidbronnen. Tegen deze achtergrond leidt de samenloop van geluidbronnen naar ons oordeel dan ook niet tot een onaanvaardbare geluidbelasting en is het verantwoord om voor de betrokken woningen een hogere waarde vast te stellen (Wgh artikel 110a lid 6).

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid woningen

Wet geluidhinder



VI. VASTSTELLING VAN DE OBJECTEN EN HOGERE WAARDEN

Op grond van de Wet geluidhinder artikel 100a respectievelijk artikel 110a lid 1, lid 5 en lid 6 stellen wij met dit besluit hogere waarden vast voor de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting op de gevels van 65 woningen in verband met de reconstructie van de volgende wegen: de Zonnelaan, Eikenlaan, Kastanjelaan, Noorderstationsstraat/Bedumerweg en het Boterdiep.

De hogere waarden zijn vastgelegd in de tabellen 2 t/m 6. Hierbij is per geluidbron (i.c. weg), per woning/gevel/verdieping vastgesteld wat de hoogst toelaatbare geluidbelasting mag zijn vanwege wegverkeerslawaai met inbegrip van het tramlawaai. De hogere waarden zijn inclusief de aftrek van 5 dB op grond van de Wet geluidhinder artikel 110g (zie paragraaf III, punt 5). In paragraaf VII, tabel 7 wordt aangegeven wat één en ander betekent voor de vereiste geluidisolatie van de gevels.

TABEL 2					Cumulatieve geluidbelasting voor de berekening van de gevelisolatie zonder de aftrek van 5 dB op basis van de Wgh art. 110g (L _{den} -waarden in dB)
Hogere waarden vanwege wegverkeerslawaai voor woningen vanwege de reconstructie van de Zonnelaan ten behoeve van de Regiotram-tracédelen I en II <i>(L_{den}-waarden in dB)</i>					
Adressen, gevels en rekenhoogte (in meters)	Huidige geluidbelasting c.q. voorkeursgrenswaarde	Toename geluidbelasting	Hoogst toelaatbare geluidbelasting vanwege de Zonnelaan		
Zonnelaan: westgevel					
nr. 289 1,8	57	1	58		63
Venuslaan 2, (Bemlef)					
nr. 2-1 t/m 2-60, oostgevels					
nr. 2-1 4,8	54	3	57		62
t/m 2-60					
idem 7,8	54	3	57		61
idem 10,8	54	2	56		61
idem 13,8	54	2	56		61
			Maximale grenswaarde = 68 dB		

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid woningen

Wet geluidhinder



TABEL 3 Hogere waarden vanwege wegverkeerslawaaï voor woningen vanwege de reconstructie van de Eikenlaan ten behoeve van de Regiotram-tracédelen I en II <i>(L_{den}-waarden in dB)</i>					Cumulatieve geluidbelasting voor de berekening van de gevelisolatie zónder de aftrek van 5 dB op basis van de Wgh art. 110g <i>(L_{den}-waarden in</i> <i>dB)</i>
Adressen, gevels en rekenhoogte (in meters)	Huidige geluidbelasting c.q. voorkeurs- grenswaarde	Toename geluid- belasting	Hoogst toelaatbare geluidbelasting vanwege de Eikenlaan		
Zonnelaan, oostgevels					
nr. 237	12,0	51	3	54	59
nr. 239	12,0	51	3	54	59
nr. 241	12,0	51	3	54	59
nr. 243	12,0	51	3	54	59
nr. 245	12,0	51	3	54	59
nr. 247	12,0	51	3	54	59
Eikenlaan, noordgevels					
nr. 250	2,8	60	5	65	70
nr. 252	2,8	60	5	65	70
nr. 254	5,8	60	4	64	69
nr. 256	5,8	60	4	64	69
nr. 258	8,8	60	3	63	68
nr. 260	8,8	60	3	63	68
nr. 262	11,8	59	3	62	67
nr. 264	11,8	59	3	62	67
nr. 266	2,8	60	5	65	70
nr. 268	2,8	60	5	65	70
nr. 270	5,8	60	4	64	69
nr. 272	5,8	60	4	64	69
nr. 274	8,8	60	3	63	68
nr. 276	8,8	60	3	63	68
nr. 278	11,8	60	2	62	67
nr. 280	11,8	60	2	62	67
Kastanjelaan, westgevels					
nr. 76 *)	2,8	48	2	50	55
nr. 78 *)	2,8	48	2	50	55
nr. 80	5,8	49	2	51	56
nr. 82	5,8	49	2	51	56
nr. 84	8,8	49	2	51	56
nr. 86	8,8	49	2	51	56
				Maximale grenswaarde = 68 dB	

*) : Voor deze woningen wordt eveneens een hogere waarde vastgesteld voor de oostgevels: zie tabel 4.

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid woningen

Wet geluidhinder



TABEL 4 Hogere waarden vanwege wegverkeerslawaai voor woningen vanwege de reconstructie van de Kastanjelaan ten behoeve van de Regiotram-tracédelen I en II <i>(L_{den}-waarden in dB)</i>					Cumulatieve geluidbelasting voor de berekening van de gevelisolatie zonder de aftrek van 5 dB op basis van de Wgh art. 110g (L_{den}-waarden in dB)
Adressen, gevels en rekenhoogte (in meters)		Huidige geluidbelasting c.q. voorkeursgrenswaarde	Toename geluidbelasting	Hoogst toelaatbare geluidbelasting vanwege de Kastanjelaan	
Eikenlaan, westgevels					
53	7,4	48	2	50	61
61	10,4	48	2	50	61
69	13,4	48	2	50	61
77	16,4	48	1	49	60
55	7,4	48	2	50	60
63	10,4	48	2	50	60
71	13,4	48	1	49	60
Kastanjelaan, oostgevels					
76 *)	2,8	55	1	56	62
78 *)	2,8	55	1	56	62
				Maximale grenswaarde = 68 dB	

*) Voor deze woningen wordt eveneens een hogere waarde vastgesteld voor de westgevels: zie tabel 3.

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid woningen

Wet geluidhinder



TABEL 5 Hogere waarden vanwege wegverkeerslawaai voor woningen vanwege de reconstructie van de Noorderstationsstraat en Bedumerweg ten behoeve van de Regiotram-tracédelen I en II *) <i>(L_{den}-waarden in dB)</i>						Cumulatieve geluidbelasting voor de berekening van de gevelisolatie zonder de aftrek van 5 dB op basis van de Wgh art. 110g (L_{den}-waarden in dB)
Adressen, gevels en rekenhoogte (in meters)		Huidige geluidbelasting c.q. voorkeursgrenswaarde	Toename geluidbelasting	Hoogst toelaatbare geluidbelasting vanwege de		
				Noorderstationsstraat	Bedumerweg	
Noorderstationsstraat, oostgevels						
nr. 2	4,8	59	1	60	-	65
nr. 2	7,8	59	1	60	-	65
nr. 8A	4,8	51	1	**)	52	66
nr. 10	1,8	51	1	**)	52	66
nr. 10A	4,8	52	1	**)	53	66
nr. 12	4,8	54	1	**)	55	68
nr. 12	7,8	54	1	**)	55	67
nr. 14	4,8	60	2	62	n.v.t.	68
idem		54	2	n.v.t.	56	
nr. 16	4,8	53	3	**)	56	68
nr. 18A	4,8	52	2	**)	54	68
nr. 18A	7,8	52	2	**)	54	67
nr. 20	1,8	59	1	60	n.v.t.	66
idem		48	2	n.v.t.	50	
nr. 20	4,8	59	1	60	-	66
nr. 20A	7,8	59	1	60	-	65
nr. 20A	10,8	58	1	59	-	65
Noorderstationsstraat, no-gevels						
nr. 32A	4,8	59	1	60	-	64
nr. 32A	7,8	58	1	59	-	64
nr. 34	1,8	57	1	58	-	63
nr. 34A	7,8	57	1	58	-	63
Bedumerweg, westgevels						
nr. 1	1,8	52	1	53	-	58
nr. 1	4,8	52	1	53	-	58
nr. 1	7,8	52	1	53	-	58
				Maximale grenswaarde = 68 dB		

*) *Afstemming met het Saneringsprogramma wegverkeerslawaai*
 Veel woningen aan de Noorderstationsstraat vallen onder de saneringsregeling van de Wet geluidhinder. Voor deze woningen neemt de Minister van Infrastructuur en Milieu een besluit over

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid woningen

Wet geluidhinder



het vaststellen van hogere waarden. Voor meer informatie over de 'saneringswoningen' aan de Noorderstationsstraat wordt verwezen naar bijlage 2 (tabel 9) of naar het "Saneringsprogramma wegverkeerslawaaï voor het Bestemmingsplan Regiotram-tracédelen I en II".

***) De woningen aan de Noorderstationsstraat met de nummers 8A, 10, 10A, 12, 16 en 18A staan op de saneringslijst in verband met het wegverkeerslawaaï vanwege de Noorderstationsstraat. Dit betekent, dat de Minister voor deze woningen/gevels een hogere waarde vaststelt vanwege de Noorderstationsstraat.

TABEL 6 Hogere waarden vanwege wegverkeerslawaaï voor woningen vanwege de reconstructie van het Boterdiep ten behoeve van de Regiotram-tracédelen I en II <i>(L_{den}-waarden in dB)</i>				Cumulatieve geluidbelasting voor de berekening van de gevelisolatie zónder de aftrek van 5 dB op basis van de Wgh art. 110g (L_{den}-waarden in dB)
Rekenpunten, adressen, gevels en rekenhoogte (in meters) <i>(zie akoestisch</i> <i>onderzoek)</i>	Huidige geluidbelasting c.q. voorkeurs- grenswaarde	Toename geluid- belasting	Hoogst toelaatbare geluidbelasting vanwege het Boterdiep	
Boterdiep, 5 woningen met nummers: 117-1 t/m 117-10 zw-gevel				
2631-B 4,8	61	3	64	69
2633-B 4,8	62	1	63	68
CIGA schots 4A, zw-gevel				
3031-A 1,8	61	4	65	70
3031-B 4,8	62	2	64	69
3031-C 7,8	61	2	63	68
CIGA schots 4B, zw-gevel				
3035-A 1,8	61	2	63	68
			Maximale grenswaarde = 68 dB	

VII. EXTRA GELUIDWERING OM TE VOLDOEN AAN DE BINNENWAARDE

Met dit besluit worden hogere waarden vastgesteld voor de geluidbelasting op de gevels van 59 woningen vanwege de reconstructie van wegen in verband met de aanleg van de tramtracédelen I en II. De Wet geluidhinder schrijft voor, dat burgemeester en wethouders bij een reconstructie van een weg zonedig maatregelen treffen om te bevorderen dat de geluidbelasting binnen een woning bij gesloten ramen niet hoger is dan de wettelijke norm voor de binnenwaarde. Voor woningen bedraagt deze norm in principe 33 dB vanwege wegverkeerslawaai (Wgh artikel 112 lid a). De binnenwaarde geldt voor elke ruimte in de woning waar mensen langdurig verblijven, waaronder in ieder geval de woon- en slaapkamers. De norm voor de binnenwaarde mag niet worden verhoogd. Bij het bepalen van de vereiste gevelisolatie moet worden uitgegaan van de geluidbelasting vanwege alle betrokken wegen zónder toepassing van de aftrek van 5 dB op grond van de Wet geluidhinder artikel 110g (zie paragraaf III, punt 5).

Daarom hebben wij conform de Wet geluidhinder artikel 112 tevens het volgende besloten. In samenhang met het besluit tot het vaststellen van hogere waarden zullen wij maatregelen treffen om te bevorderen dat de gevels van de betrokken woningen zonedig worden voorzien van extra geluidisolatie. Hiermee willen wij waarborgen dat de norm voor de binnenwaarde van 33 dB vanwege wegverkeerslawaai ná de reconstructie in geen enkele woning waarvoor een hogere waarde is vastgesteld, zal worden overschreden.

Voor het bepalen van de eventuele extra geluidisolatie zal later een aparte procedure worden gevolgd. Wij zullen dan bij de betrokken woningen nader onderzoek doen om te beoordelen of en zo ja hoe de gevels van deze woningen – uitgaande van de vastgestelde hogere waarde - moeten worden voorzien van extra geluidisolatie teneinde een goed akoestisch binnenklimaat van maximaal 33 dB te waarborgen. Deze procedure zal starten nádat het Bestemmingsplan is vastgesteld en in nauw overleg met de betrokken eigenaren en bewoners worden uitgevoerd. De kosten die gemoeid zijn met het onderzoek naar de bestaande en het aanbrengen van extra geluidisolatie komen voor onze rekening. Het aanbrengen van de eventuele extra geluidisolatie zal zoveel mogelijk worden voltooid voordat de tram in gebruik wordt genomen.

Extra vereiste geluidisolatie van de gevels

De berekening van de vereiste geluidisolatie van de gevels is gebaseerd op de cumulatieve geluidbelasting vanwege het wegverkeerslawaai (inclusief tramlawaai) van alle nabijgelegen (spoor)wegen zónder de genoemde aftrek van 5 dB op grond van de Wet geluidhinder artikel 110g. De aldus berekende cumulatieve geluidbelasting staat in de rechterkolom van de tabellen 2 t/m 6.

Wij hebben voorlopig en globaal onderzoek gedaan naar de geluidwerende werking van gevels van een aantal representatieve woningen die bloot komen te staan aan een hogere geluidbelasting. Hieruit blijkt, dat bijna alle gevels waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld moeten worden voorzien van extra geluidisolatie. Voor deze woningen zal in een vervolprocedure nader worden onderzocht wat de bestaande geluidisolatie is en in hoeverre deze moet worden verbeterd om in de toekomstige situatie een goed akoestisch binnenklimaat te waarborgen. In tabel 7 wordt per woning/gevel een voorlopige indicatie gegeven van de extra benodigde gevelisolatie.

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid woningen

Wet geluidhinder



TABEL 7					
Indicatie van de vereiste extra geluidisolatie om een goed akoestisch binnenklimaat te waarborgen					
<i>(L_{den}-waarden in dB)</i>					
		A	B	C	D
Woning/gevel en rekenhoogte		Cumulatieve gevelbelasting	Huidige geluidisolatie	Toekomstige geluidbelasting binnenshuis zonder extra geluidisolatie (= kolom A – kolom B) (NORM = 33 dB)	Indicatie van de extra geluidisolatie die nodig is om te voldoen aan de norm van 33 dB (= kolom C – 33 dB)
Zonnelaan, westgevels					
nr. 289	1,8	63	26	37	4
Venuslaan 2, nr. 2-1 t/m 2-60, oostgevels					
Bernlef	4,8	62	24	38	5
idem	7,8	61	24	37	4
idem	10,8	61	24	37	4
idem	13,8	61	24	37	4
Zonnelaan, oostgevels					
nummers 237-247	12,0	59	20	39	6
Eikenlaan, noordgevels					
nummers 250-252	2,8	70	26	44	11
nummers 254-256	5,8	69	26	43	10
nummers 258-260	8,8	68	26	42	9
nummers 262-264	11,8	67	26	41	8
nummers 266-268	2,8	70	26	44	11
nummers 270-272	5,8	69	26	43	10
nummers 274-276	8,8	68	26	42	9
nummers 278-280	11,8	67	26	41	8
Kastanjelaan, westgevels					
nr. 76-78 *)	2,8	55	20	35	2
nr. 80-82	5,8	56	20	36	3

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid woningen

Wet geluidhinder



TABEL 7					
Indicatie van de vereiste éxtra geluidisolatie om een goed akoestisch binnenklimaat te waarborgen					
(L _{den} -waarden in dB)					
Woning/gevel en rekenhoogte		A	B	C	D
		Cumulatieve gevelbelasting	Huidige geluidisolatie	Toekomstige geluidbelasting binnenshuis zónder extra geluidisolatie (= kolom A – kolom B) (NORM = 33 dB)	Indicatie van de extra geluidisolatie die nodig is om te voldoen aan de norm van 33 dB (= kolom C – 33 dB)
nr. 84-86	8,8	56	20	36	3
Eikenlaan, westgevels					
53	7,4	61	26	35	2
61	10,4	61	26	35	2
69	13,4	61	26	35	2
77	16,4	60	26	34	1
55	7,4	60	26	34	1
63	10,4	60	26	34	1
71	13,4	60	26	34	1
Kastanjelaan, oostgevels					
nr. 76-78 *)	2,8	62	26	36	3
Noorderstationsstraat, oostgevels					
nr. 2	4,8	65	27	38	5
nr. 2	7,8	65	19	46	13
nr. 8A **)	4,8	66	27	39	6
nr. 10 **)	1,8	66	25	41	8
nr. 10A **)	4,8	66	27	39	6
nr. 12 **)	4,8	68	27	41	8
nr. 12 **)	7,8	67	19	48	15
nr. 14	4,8	68	27	41	8
nr. 16 **)	4,8	68	27	41	8
nr. 18A **)	4,8	68	27	41	8
nr. 18A **)	7,8	67	19	48	15
nr. 20	1,8	66	25	41	8
nr. 20	4,8	66	27	39	6
nr. 20A	7,8	65	27	38	5
nr. 20A	10,8	65	19	46	13
Noorderstationsstraat, no-gevels					
nr. 32A	4,8	64	27	37	4

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid woningen

Wet geluidhinder



TABEL 7					
Indicatie van de vereiste éxtra geluidisolatie om een goed akoestisch binnenklimaat te waarborgen					
(L _{den} -waarden in dB)					
Woning/gevel en rekenhoogte		A	B	C	D
		Cumulatieve gevelbelasting	Huidige geluidisolatie	Toekomstige geluidbelasting binnenshuis zónder extra geluidisolatie (= kolom A – kolom B) (NORM = 33 dB)	Indicatie van de extra geluidisolatie die nodig is om te voldoen aan de norm van 33 dB (= kolom C – 33 dB)
nr. 32A	7,8	64	19	45	12
nr. 34	1,8	63	25	38	5
nr. 34A	7,8	63	19	44	11
Bedumerweg, westgevels					
nr. 1	1,8	58	25	33	0
nr. 1	4,8	58	27	31	0
nr. 1	7,8	58	19	39	6
Boterdiep nummers: 117-1 t/m 117-10 zw-gevel					
2631-B	4,8	69	32	37	4
2633-B	4,8	68	32	36	3
CIGA schots 4A, zw-gevel					
3031-A	1,8	70	32	38	5
3031-B	4,8	69	32	37	4
3031-C	7,8	68	32	36	3
CIGA schots 4B, zw-gevel					
3035-A	1,8	68	32	36	3

*) Bij de woningen Kastanjelaan 76 en 78 hebben waarschijnlijk zowel de west- als de oostgevel extra geluidisolatie nodig.

**) Deze 6 woningen/gevels staan bloot aan wegverkeerslawaai vanwege de Noorderstationsstraat én vanwege de Bedumerweg. In verband met de geluidbelasting vanwege de Noorderstationsstraat zijn deze woningen/gevels tevens opgenomen in het "Saneringsprogramma wegverkeerslawaai voor het Bestemmingsplan Regiotram-tracédelen I en II". Zie tabel 9 in bijlage 2.

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid woningen

Wet geluidhinder



VIII. OVERZICHT VAN VERPLICHTE INFORMATIE EN BIJLAGEN

Dit besluit tot het vaststellen van hogere waarden voor de geluidbelasting bevat onder meer (conform het Besluit geluidhinder artikel 5.4 en art. 5.5):

- de vastgestelde hogere waarden (zie het besluit en de tabellen 2 t/m 6 in paragraaf VI);
- de redenen die aan dit besluit ten grondslag liggen (zie paragraaf V);
- een verklaring dat maatregelen zullen worden getroffen om te voorkomen dat de norm voor de binnenwaarde wordt overschreden (zie het besluit en paragraaf VII);
- de resultaten van het akoestisch onderzoek (zie de losse bijlagen).

Bijlagen:

1. Voorkeursgrenswaarden en maximaal toelaatbare waarden voor de geluidbelasting op bestaande of geprojecteerde woningen vanwege de reconstructie van een weg (tabel 8).
2. Afstemming met de saneringsregeling van de Wet geluidhinder.

Separaat bijgevoegde rapporten:

- *"Onderzoek wegverkeerslawaai ten behoeve van het Bestemmingsplan Regiotram-tracédelen I en II"*, september 2011, kenmerk 4117/NAA/je/fw/4 van het Noordelijk Akoestisch Adviesbureau (NAA).
- *"Eerste onderzoek milieueffecten tramlijn 1 wegverkeerslawaai en trangeluid"*, rapport V.2009.0559.00.R001 d.d. 10 november 2010 van DGMR.
- *"Geluid en trillingen van de Regiotram Groningen. Mogelijke maatregelen en effecten"*, maart 2011 van DHV.

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid woningen

Wet geluidhinder



BIJLAGE 1

TABEL 8 Wet geluidhinder: voorkeursgrenswaarden en maximaal toelaatbare waarden voor de geluidbelasting op bestaande of geprojecteerde woningen vanwege de reconstructie van wegen			
Situatie voor bestaande woningen	Voorkeursgrenswaarde	Maximaal toelaatbare grenswaarde voor de geluidbelasting	op basis van het wetsartikel:
		algemene regel: maximale verhoging = in principe 5 dB *)	Wgh art. 100a lid 1.a
specifieke regel: a. eerder HW vastgesteld en b. heersende gevelbelasting > 48 dB	de laagste van a of b <i>Wgh art. 100 lid 2</i>	63 dB indien heersende waarde < 54 dB anders: 68 dB	Wgh art. 100a lid 1.b. punt 2 Wgh art. 100a, lid 2
specifieke regel: bestaande weg en woningen op 1-1-2007 en NIET eerder HW vastgesteld en heersende belasting > 48 dB	de heersende waarde <i>Wgh art. 100 lid 3</i>	68 dB	Wgh art. 100a, lid 2
algemene regel: voor overige gevallen	48 dB <i>Wgh art. 100 lid 1</i>	68 dB	Wgh art.100a lid 2

Afkorting HW = hogere waarde

*) Algemene regel: Wgh artikel 100a, lid 1:

De geluidbelasting mag in principe maximaal 5 dB toenemen, behalve als:

- elders in het plan bij een tenminste even groot aantal woningen de geluidbelasting minstens evenveel afneemt en
- de wegbeheerder heeft verklaard financiële middelen beschikbaar te stellen voor de toepassing van gevelmaatregelen voor woningen die door de reconstructie een hogere geluidbelasting ondervinden en
- een hogere waarde is vastgesteld dan 68 dB.

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid woningen

Wet geluidhinder



BIJLAGE 2

Afstemming met de saneringsregeling van de Wet geluidhinder

De woningen die op 1 maart 1986 een gevelbelasting hadden van 60 dB(A) of hoger (zonder de aftrek van 5 dB) vallen onder de saneringsregeling van de Wet geluidhinder. Daarom zal de Minister van Infrastructuur en Milieu voor deze woningen een besluit nemen over het vaststellen van de hogere waarden en over het aanbrengen van eventuele extra gevelisolatie (conform de Wet geluidhinder artikel 90). Wij hebben hiervoor een Saneringsprogramma opgesteld en ingediend bij de Minister. Hierin is een voorstel opgenomen aan de Minister voor het vaststellen van hogere waarden voor de betrokken woningen/gevels.

Het Saneringsprogramma wegverkeerslawaai heeft betrekking op 85 saneringswoningen: deze zijn gelegen aan de Noorderstationsstraat (30), Nieuwe Ebbingestraat (24), Korreweg (28) en het Boterdiep (3).

Van deze 85 saneringswoningen is er bij 28 woningen aan de Noorderstationsstraat sprake van een reconstructie aangezien de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai (inclusief tramlawaai) op deze woningen zonder extra/specifieke bronmaatregelen zou toenemen met 1,5 dB of meer. Omdat deze woningen onder de saneringsregeling van de Wet geluidhinder vallen en de Minister van Infrastructuur en Milieu hiervoor bevoegd gezag is, zijn deze reconstructiewoningen in dit hogere waarden besluit buiten beschouwing gelaten. Om toch een volledig beeld te krijgen van de situatie aan de Noorderstationsstraat in relatie tot dit hogere waarden besluit, is in tabel 9 een overzicht opgenomen van de reconstructiewoningen die vallen onder de saneringsregeling van de Wet geluidhinder.

Bij de overige saneringswoningen is geen sprake van een reconstructie. Maar omdat deze woningen langs of vlakbij het tramtracé liggen, zijn ook deze woningen opgenomen in het hier bedoelde Saneringsprogramma wegverkeerslawaai zodat ook de geluidsanering van deze woningen zal worden aangepakt in het kader van de realisatie van de trambaan. Omdat er bij deze saneringswoningen geen sprake is van een reconstructiesituatie staan deze woningen geheel los van dit hogere waarden besluit.

Voor meer gedetailleerde informatie over de saneringswoningen (die gelegen zijn aan de Noorderstationsstraat óf aan de andere genoemde wegen) wordt verwezen naar het "Saneringsprogramma wegverkeerslawaai voor het Bestemmingsplan Regiotram-tracédelen I en II", dd. 19 september 2011, nr. MD11.2719893 van burgemeester en wethouders van Groningen.

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid woningen

Wet geluidhinder



TABEL 9					
Reconstructiewoningen aan de Noorderstationsstraat die vallen onder de saneringsregeling van de Wet geluidhinder					
Gevels en huisnummers	Rekenhoogte	Huidige geluidbelasting	Toename (na het toepassen van zeer stil asfalt)	Voorstel aan de Minister voor de hogere waarden	Cumulatieve geluidbelasting zonder aftrek van 5 dB
westgevels, nummers:					
1A	4,8	60	1	61	66
1B	7,8	60	1	61	66
3	1,8	61	1	62	66
3	4,8	60	1	61	66
5	1,8	60	1	61	66
5	4,8	60	1	61	66
7	1,8	60	1	61	66
7	4,8	60	1	61	66
9A	4,8	60	1	61	66
9A	7,8	60	0	60	65
11A	4,8	60	1	61	66
11A	7,8	60	0	60	65
13	1,8	60	1	61	66
13A	4,8	60	1	61	66
13B	7,8	59	1	60	65
15A *)	4,8	60	0	60	65
17	4,8	59	1	60	65
17	7,8	59	0	59	64
19A	4,8	59	1	60	65
19A	7,8	59	0	59	64
25A *)	4,8	58	0	58	63
25A *)	7,8	58	0	58	63
oostgevels, nummers:					
4	1,8	59	1	60	65
4	4,8	59	1	60	65
4	7,8	59	1	60	65
6	1,8	59	2	61	66
6A	4,8	60	1	61	66
6A	7,8	59	1	60	66
8A **)	4,8	60	1	61	66
8B	7,8	59	1	60	66
10 **)	1,8	59	2	61	66
10A **)	4,8	59	2	60	66
10A	7,8	59	1	60	66
12 **)	4,8	60	2	62	68
12 **)	7,8	60	1	61	67
16 **)	4,8	60	2	62	68
18A **)	4,8	60	2	62	68
18A **)	7,8	60	1	61	67

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid woningen

Wet geluidhinder



TABEL 9					
Reconstructiewoningen aan de Noorderstationsstraat die vallen onder de saneringsregeling van de Wet geluidhinder					
Gevels en huisnummers	Rekenhoogte	Huidige geluidbelasting	Toename (na het toepassen van zeer stil asfalt)	Voorstel aan de Minister voor de hogere waarden	Cumulatieve geluidbelasting zonder aftrek van 5 dB
22	1,8	61	1	62	66
22	4,8	61	0	61	66
24	1,8	61	1	62	67
24	4,8	61	0	61	66
26	1,8	61	1	62	67
26	4,8	61	1	62	66
28	1,8	61	1	62	67
28	4,8	61	1	62	66
30	1,8	61	1	62	67
30	4,8	61	0	61	66
30-1	1,8	61	1	62	67
30-1	4,8	61	0	61	66

*) Bij de woningen aan de Noorderstationsstraat met de nummers 15A en 25A is geen sprake van een reconstructie. Voor de duidelijkheid zijn deze twee woningen toch opgenomen in de tabel.

**) Bij deze 6 woningen i.c. gevels is tevens sprake van een reconstructie in verband met het wegverkeerslawaai vanwege de Bedumerweg. Daarom is in dit besluit in tabel 5 (zie paragraaf VI) voor deze woningen/gevels een hogere waarde vastgesteld voor de geluidbelasting vanwege de Bedumerweg.

Kopie



Besluit van het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Groningen.

Nummer: MD 11.2719897

Datum: 12 juni 2012

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid onderwijsgeb

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid onderwijsgeb

Wet geluidhinder



BESLUIT

Het Bestemmingsplan 'Regiotram-tracédelen I en II' voorziet in de reconstructie van een aantal wegen in verband met de aanleg van een tramlijn. Hierbij moeten de Wet geluidhinder (Wgh) en het Besluit geluidhinder (Bgh) in acht worden genomen. Deze schrijven bij een reconstructie van een weg voor, dat de geluidbelasting op onderwijsgebouwen in principe niet mag toenemen (Bgh artikel 3.3). De Wet geluidhinder c.a. biedt echter de mogelijkheid om hiervoor ontheffing te verlenen, waarbij een hogere waarde kan worden vastgesteld voor de toelaatbare geluidbelasting op de gevels van een onderwijsgebouw. Hierbij gelden twee beperkingen. Ten eerste mag de verhoging niet meer zijn dan 5 dB (Bgh artikel 3.4 lid 1). Ten tweede kan er slechts een hogere waarde worden vastgesteld tot aan de maximale grenswaarde voor wegverkeerslawaaï. Deze bedraagt 63 of 68 dB (Bgh artikel 3.4 lid 2 en lid 3).

Op grond van artikel 110a, lid 1 van de Wet geluidhinder zijn wij bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde voor de toelaatbare geluidbelasting. Dit besluit moet gebaseerd zijn op en onderbouwd worden door akoestisch onderzoek (Wgh artikel 77).

Artikel 110a, lid 5 van de Wet geluidhinder bepaalt dat het vaststellen van een hogere grenswaarde voor geluid slechts plaatsvindt indien geluidreducerende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Voor de reconstructie van de betrokken wegen langs de tracédelen I en II is onderzoek uitgevoerd naar de (toename van de) geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï op de betrokken onderwijsgebouwen en naar eventuele maatregelen om dit te beperken. Hierbij is allereerst de toekomstige geluidbelasting berekend, die zal optreden als het plan wordt uitgevoerd (d.w.z. de Regiotram in gebruik wordt genomen) zonder het treffen van extra c.q. specifieke geluidbeperkende maatregelen. Vervolgens is voor de onderwijsgebouwen waarvoor de gevelbelasting toeneemt met 1,5 dB of meer de reconstructieprocedure van de Wet geluidhinder uitgevoerd. Hierbij is onderzoek gedaan naar maatregelen om de (toename van de) geluidbelasting zoveel mogelijk te beperken. Uit dit onderzoek blijkt, dat de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaaï op een deel van de wegen langs het tramtracé kan worden beperkt door het toepassen van zeer stil asfalt.

Op basis van het akoestisch onderzoek stellen wij vast, dat verdergaande maatregelen om de geluidbelasting te beperken onvoldoende doeltreffend zijn en/of overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, financiële en/of verkeerskundige aard. Zo zijn schermen langs (de vrij liggende delen van) de trambaan ongewenst vanuit stedenbouwkundig oogpunt, is raildemping technisch niet mogelijk of niet effectief, is stil asfalt niet mogelijk op wegvakken met wringend verkeer (zoals op en nabij rotondes en kruispunten en in scherpe bochten) en verdraagt het verlagen van de maximumsnelheid en/of het treffen van verkeersbeperkende maatregelen zich niet met de functie van de betrokken wegen en de dienstregeling van de tram.

Het vorenstaande betekent, dat er voor een aantal gevels van drie onderwijsinstellingen een hogere waarde moet worden vastgesteld. Dit is mogelijk omdat hierbij de limiet van 5 dB én ook de maximale grenswaarde niet worden overschreden.

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid onderwijsgeb

Wet geluidhinder



Bij enkele onderwijsgebouwen is sprake van samenloop van verschillende geluidbronnen in de zin van de Wet geluidhinder artikel 110f lid 1. Naar ons oordeel leidt deze samenloop niet tot een onaanvaardbare geluidbelasting (Wgh artikel 110a, lid 6).

Het vaststellen van een hogere waarde voor de geluidbelasting op de buitengevel van een onderwijsgebouw mag niet ten koste gaan van het akoestisch binnenklimaat. Het Besluit geluidhinder schrijft derhalve voor, dat burgemeester en wethouders bij het vaststellen van hogere waarden vanwege een reconstructie van een weg zonnig maatregelen treffen om te bevorderen dat de geluidbelasting binnen het onderwijsgebouw bij gesloten ramen ná de reconstructie niet hoger is dan de binnenwaarde van 28 of 33 dB vanwege wegverkeerslawaai (Bgh artikel 3.10 lid 1, punt a en punt b). Hierbij moet worden uitgegaan van de cumulatieve geluidbelasting vanwege alle betrokken wegen zónder de aftrek op grond van de Wet geluidhinder artikel 110g.

Uit ons voorlopige en globale onderzoek naar de geluidwerende werking van de betrokken gevels blijkt, dat bij de toekomstige geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai bij enkele bestemmingen niet voldaan zal kunnen worden aan de voorgeschreven binnenwaarde van 28 of 33 dB. Dit betekent, dat hier maatregelen nodig zijn om de geluidwerende werking van de gevels te vergroten.

Later zal via een aparte procedure worden vastgesteld of er - uitgaande van de vastgestelde hogere waarde voor de betrokken gevel - extra geluidisolatie noodzakelijk is en zo ja met welke gevelmaatregelen deze kan worden gerealiseerd. Deze procedure zal starten nádat het Bestemmingsplan is vastgesteld en zal in nauw overleg met de beheerders van de gebouwen worden uitgevoerd. De kosten die gemoeid zijn met het onderzoek naar en het aanbrengen van extra gevelwering komen voor onze rekening. De extra geluidisolatie zal zo veel mogelijk worden aangebracht voordat de tram in gebruik wordt genomen.

Wij achten het van groot verkeerskundig, stedenbouwkundig en maatschappelijk belang om de Regiotram-tracédelen I en II te realiseren. Om dit mogelijk te maken, stellen wij hogere waarden vast voor de maximaal toelaatbare geluidbelasting op een aantal gevels van drie onderwijsinstellingen langs de tracédelen I en II van de Regiotram. Dit betreft enkele gebouwen van de RUG in Zernike, het Kamerlingh Onnescollege aan de Eikenlaan en het Gomarusscollege aan de Magnoliastraat (nabij de Kastanjelaan).

Bij ons besluit hierover nemen wij de relevante bepalingen van de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder in acht, zoals de verplichting om waar mogelijk bronmaatregelen toe te passen, de maximale ontheffingswaarde en de verplichting om de betrokken gevels zonnig te voorzien van een extra geluidwerende werking.

Het Ontwerp-besluit heeft ter inzage gelegen van 10 juni t/m 21 juli 2011. Gedurende deze periode kon een ieder schriftelijk of mondeling een zienswijze over het ontwerp-besluit naar voren brengen. Van deze mogelijkheid is geen gebruik gemaakt.

Uit de voorgaande overwegingen volgt ons besluit.

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid onderwijsgeb

Wet geluidhinder



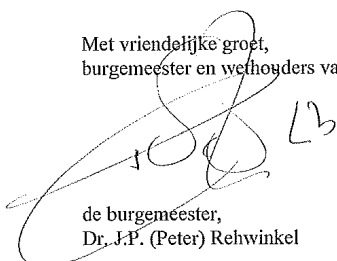
Burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen, gelet op de betrokken artikelen van de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder,

b e s l u i t e n voor de tracédelen I en II van de Regiotram om:

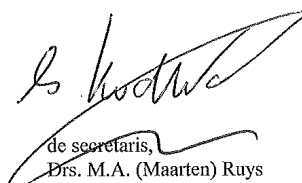
1. zeer stil asfalt toe te passen met een geluidreductie van gemiddeld 4,5 dB ten opzichte van standaard asfalt over een weglengte van in totaal 1.410 meter, namelijk op de Zonnelaan (530 meter), op de Kastanjelaan (380 meter) en op de Noorderstationsstraat/Nieuwe Ebbingestraat (500 meter);
2. voor de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting op een aantal gevels van drie onderwijsinstellingen langs de tracédelen I en II van de Regiotram een hogere waarde vast te stellen zoals aangegeven in de tabellen 1, 2 en 3 in paragraaf VI van dit besluit;
3. waar nodig maatregelen te treffen om te bevorderen dat in de betrokken onderwijsruimten na de reconstructie zal worden voldaan aan de voorgeschreven binnenwaarden, te weten:
 - 28 dB in de les- en theorielokalen;
 - 33 dB in de theorievaklokalen.

Groningen, 12 juni 2012

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



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



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

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid onderwijsgeb

Wet geluidhinder



**UITWERKING EN ONDERBOUWING
VAN HET BESLUIT
HOGERE GRENSWAARDEN GELUID
VOOR ONDERWIJSGEBOUWEN
ten behoeve van het Bestemmingsplan
'REGIOTRAM-TRACÉDELEN I EN II'**

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid onderwijsgeb

Wet geluidhinder



INHOUDSOPGAVE

I. SAMENVATTING EN TOELICHTING.....	7
II. PROCEDURE EN BEKENDMAKING	8
III. KADER VOOR HET VASTSTELLEN VAN HOGERE WAARDEN	9
IV. ONDERZOEK NAAR DE GELUIDBELASTING	12
V. MOTIVERING VAN HET BESLUIT	15
VI. VASTSTELLING VAN DE OBJECTEN EN HOGERE WAARDEN.....	17
VII. EXTRA GELUIDWERING OM TE VOLDOEN AAN DE BINNENWAARDE	20
VIII. OVERZICHT VAN VERPLICHTE INFORMATIE EN BIJLAGEN.....	23

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid onderwijsgeb

Wet geluidhinder



I. SAMENVATTING en TOELICHTING

De Wet geluidhinder c.a. stelt grenzen aan de geluidbelasting vanwege wegen. Dit betekent dat door een fysieke wijziging van een weg in verband met de aanleg van een tramlijn de geluidbelasting op de gevels van een geluidgevoelig gebouw in principe niet mag toenemen. Burgemeester en wethouders kunnen hiervoor echter ontheffing verlenen als maatregelen om de geluidbelasting te beperken niet mogelijk, wenselijk of doelmatig zijn. In die gevallen kunnen B&W een hogere waarde voor de toelaatbare geluidbelasting vaststellen. Hierbij gelden twee beperkingen. Ten eerste mag de geluidbelasting op de gevel niet meer dan 5 dB toenemen. Ten tweede is het vaststellen van een hogere waarde voor de geluidbelasting op de gevel slechts toegestaan tot aan de maximale grenswaarde. Deze bedraagt voor onderwijsgebouwen 63 of 68 dB.

Het besluit tot het vaststellen van hogere waarden moet zijn gebaseerd op akoestisch onderzoek. Op basis hiervan moet worden beoordeeld welke bron- of overdrachtsmaatregelen kunnen worden getroffen om (een toename van) de geluidbelasting zoveel mogelijk te beperken. Tevens moeten B&W op basis van dit onderzoek motiveren waarom verdergaande maatregelen niet mogelijk zijn ofwel waarom het noodzakelijk is om hogere waarden vast te stellen voor de toelaatbare geluidbelasting. Uit het onderzoek voor de Regiotram blijkt, dat het niet mogelijk is om bij drie onderwijsinstellingen overal te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. Daarom zal voor een aantal gevels van deze onderwijsinstellingen ontheffing worden verleend van de voorkeursgrenswaarde en een hogere waarde worden vastgesteld voor de toelaatbare geluidbelasting.

Het vaststellen van een hogere waarde voor de gevelbelasting mag niet ten koste gaan van het akoestisch binnenklimaat. Daarom moet ook bij een hogere gevelbelasting worden gewaarborgd, dat er geen overschrijding is van de wettelijke norm voor de geluidbelasting in het onderwijsgebouw (de zgn. binnenwaarde). Dit betekent, dat de gevel waarvoor in verband met een reconstructie een hogere waarde wordt vastgesteld zonnodig moet worden voorzien van een extra geluidwerende werking om te voorkomen dat de geluidbelasting in het gebouw bij gesloten ramen hoger zal zijn dan de wettelijke binnenwaarde van 28 of 33 dB vanwege wegverkeerslawaai (inclusief tramlawaai). Te zijner tijd zal in nauw overleg met de beheerders van de gebouwen worden vastgesteld of en zo ja hoe de geluidisolatie van de gevels moet worden vergroot. Hiervoor zal een aparte procedure worden gevolgd, die begint ná het vaststellen van het Bestemmingsplan. De kosten in verband met het aanbrengen van extra gevelisolatie komen voor rekening van de gemeente. Het aanbrengen van de eventuele extra geluidisolatie zal zoveel mogelijk worden voltooid voordat de tram in gebruik wordt genomen.

Dit hogere waarden besluit moet zijn vastgesteld voordat het Bestemmingsplan 'Regiotram-tracédelen I en II' kan worden vastgesteld. In dit besluit worden hogere waarden vastgesteld voor de gevels van drie onderwijsinstellingen die bloot komen te staan aan een hogere geluidbelasting vanwege de reconstructie van een weg in verband met de komst van de Regiotram. De hogere waarden zijn vastgelegd per geluidbron/weg, gevel en verdieping: zie het besluit en de tabellen 1, 2, en 3 in paragraaf VI.

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid onderwijsgeb

Wet geluidhinder



II. PROCEDURE EN BEKENDMAKING

Procedure voor dit hogere waarde (HW-) besluit:

- a. Publicatie van het Ontwerp HW-besluit.
- b. Het Ontwerp HW-besluit wordt tegelijkertijd met het Ontwerp Bestemmingsplan 'Regiotram-tracédelen I en II' ter inzage gelegd.
- c. Gedurende 6 weken kunnen zienswijzen worden ingediend met betrekking tot het Ontwerp HW-besluit (en het Ontwerp Bestemmingsplan). Het indienen van zienswijzen kan schriftelijk of mondeling.
- d. Vervolgens nemen B&W een definitief HW-besluit waarbij uiteraard de ontvangen zienswijzen worden betrokken.
- e. De raad kan het bestemmingsplan pas vaststellen nadat B&W het HW-besluit hebben vastgesteld.
- f. Publicatie van het HW-besluit en toezending hiervan aan degenen die een zienswijze hebben ingediend.
- g. Belanghebbenden kunnen beroep aantekenen bij de Raad van State tegen het HW-besluit mits zij eerder een zienswijze hebben ingediend.
- h. Zo spoedig mogelijk nadat het HW-besluit onherroepelijk is geworden, moet dit worden ingeschreven in de openbare registers van het kadaster (Wgh, artikel 110i).

Deze procedure is conform de Wet geluidhinder artikel 110c lid 1 en gebaseerd op de Algemene Wet Bestuursrecht, afdeling 3.4.

Bezoekadres	Adres voor het indienen van zienswijzen	Adres voor nadere informatie
Dienst RO/EZ Gedempte Zuiderdiep 98 Groningen	Dienst RO/EZ Loket Bouwen en Wonen Postbus 7081 9701 JB Groningen	Vakdirectie Milieubeheer Afdeling Beleid & Advies Contactpersoon: Willem de Boer Telefoon: 050 – 367 10 89 e-mail: willem.de.boer@groningen.nl

III. KADER VOOR HET VASTSTELLEN VAN HOGERE WAARDEN

In deze paragraaf wordt het inhoudelijke kader beschreven voor het vaststellen van een "geluidontheffing" in verband met een reconstructie van een weg. Met deze "geluidontheffing" worden hogere waarden vastgesteld voor de toelaatbare geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai op de gevels van enkele onderwijsgebouwen.

1. Inleiding

De Wet geluidhinder biedt niet alleen bescherming aan woningen maar ook aan andere geluidgevoelige bestemmingen, zoals onderwijsgebouwen (Wgh artikel 1). Hierbij stellen de Wet geluidhinder (Wgh) en/of het Besluit geluidhinder (Bgh) grenzen aan de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai op de buitengevels van de gebouwen. Zo mag bij een fysieke wijziging van een weg in verband met de aanleg van een tramlijn de geluidbelasting op de gevels van onderwijsgebouwen in principe niet toenemen. De Wet geluidhinder c.a. schrijft daarom voor, dat er bij een wijziging i.c. reconstructie van een weg waar mogelijk (bron)maatregelen moeten worden toegepast om de geluidbelasting te beperken. Burgemeester en wethouders kunnen hiervoor echter ontheffing verlenen als maatregelen om de geluidbelasting te beperken niet mogelijk, wenselijk of doelmatig zijn. De procedures van de Wet geluidhinder moeten worden doorlopen vóórdat het Bestemmingsplan 'Regiotram-tracédelen I en II' kan worden vastgesteld (Wgh artikel 99 lid 3).

2. Onderzoeksverplichtingen

Het Bestemmingsplan voorziet in een wijziging van wegen langs de tracédelen I en II. Deze wegen vallen – met uitzondering van 30-km wegen - onder de werkingssfeer van de Wet geluidhinder. Langs deze wegen ligt aan weerszijden een geluidzone met een breedte van 200 meter vanuit de as van de weg (Wgh artikel 74 lid 1a punt 2). De Wet geluidhinder schrijft voor, dat er onderzoek moet worden gedaan naar de gevolgen van de aanpassing van een weg voor de geluidbelasting op geluidgevoelige gebouwen binnen de geluidzone van die weg. Als de geluidbelasting (zónder het treffen van extra c.q. specifieke maatregelen) met 1,5 dB of meer toeneemt, is er sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh artikel 1). In dat geval moet er onderzoek worden gedaan naar (bron)maatregelen om de (toename van de) geluidbelasting zodanig te beperken, dat in de nieuwe situatie wordt voldaan aan de betrokken voorkeursgrenswaarde (Wgh artikel 77).

3. Voorkeursgrenswaarden geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai

Volgens de Wet geluidhinder mag de geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai op een onderwijsgebouw bij een reconstructie in principe niet hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde (Bgh artikel 3.3).

Samengevat gelden de volgende voorkeursgrenswaarden voor onderwijsgebouwen:

- als eerder een hogere waarde is vastgesteld én de heersende geluidbelasting > 48 dB → de voorkeursgrenswaarde = de laagste van de hogere waarde of heersende waarde;
- als de heersende waarde < 54 dB → de voorkeursgrenswaarde = 48 dB;
- als er sprake was van een bestaande weg en gebouwen op 1-1-2007 + er is niet eerder een hogere waarde vastgesteld + de heersende waarde > 48 dB → de voorkeursgrenswaarde = heersende waarde;
- in andere gevallen → de voorkeursgrenswaarde = 48 dB.

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid onderwijsgeb

Wet geluidhinder



4. Ontheffing van de voorkeursgrenswaarde ofwel een hogere waarden (HW)-besluit

De Wet geluidhinder c.a. biedt de mogelijkheid om ontheffing te verlenen van de voorkeursgrenswaarde, waarbij een hogere waarde kan worden vastgesteld voor de toelaatbare geluidbelasting. Hierbij gelden twee beperkingen. Ten eerste mag de verhoging de waarde van 5 dB niet te boven gaan (Bgh artikel 3.4 lid 1). Ten tweede is het vaststellen van een hogere waarde slechts toegestaan tot aan de maximale grenswaarde vanwege wegverkeerslawaai. Deze bedraagt voor onderwijsgebouwen 63 dB (indien eerder een hogere waarde is vastgesteld of als de heersende waarde < 54 dB) of 68 dB (in andere gevallen) (Bgh artikel 3.4 lid 2 punt 2 resp. Bgh artikel 3.4 lid 3, punt a.).

Opmerking: als de huidige geluidbelasting niet hoger is dan 48 dB dan geldt deze waarde als voorkeursgrenswaarde. In zo'n geval mag de geluidbelasting ná de reconstructie dus niet hoger zijn dan $48 + 5 = 53$ dB.

Voor een volledig overzicht van de voorkeursgrenswaarden en maximale grenswaarden voor onderwijsgebouwen: zie bijlage 1.

Wij zijn op grond van artikel 110a, lid 1 van de Wet geluidhinder bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde voor de toelaatbare geluidbelasting. Dit besluit moet gebaseerd zijn op en onderbouwd worden door akoestisch onderzoek (Wgh artikel 77).

Artikel 110a, lid 5 van de Wet geluidhinder bepaalt dat het vaststellen van een hogere grenswaarde voor geluid slechts plaatsvindt indien geluidreducerende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

5. Berekening van de geluidbelasting op de buitengevel

Het tracé voor de Regiotram is gelegen in 'stedelijk gebied' (Wgh artikel 1). Hieronder wordt verstaan: het gebied binnen de bebouwde kom met uitzondering van het gebied dat ligt binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg.

De maximaal toegestane snelheid op de Zernikelaan, Eikenlaan en Kastanjelaan bedraagt 50 km per uur. Op grond hiervan is conform de Wet geluidhinder artikel 110g bij de bepaling van de geluidbelasting vanwege deze wegen op de gevels van onderwijsgebouwen een aftrek toegepast van 5 dB.

6. Tramlawaai is onderdeel van wegverkeerslawaai

Dit besluit heeft betrekking op de geluidbelasting vanwege wegen langs de tramtracédelen I en II op de gevels van geluidgevoelige gebouwen. Omdat de tramlijn deel uitmaakt van een weg, wordt de tramlijn beschouwd als een onderdeel van de weg. Derhalve is bij de berekening van de geluidbelasting vanwege de betrokken wegen het geluid van de toekomstige Regiotram meegenomen als vorm van wegverkeerslawaai. Overigens is dit in lijn met het voorstel van wet voor de Invoering van geluidproductieplafonds, dat op 4 februari 2011 bij de Tweede Kamer is ingediend. Dit wetsvoorstel behelst onder meer een wijziging van de Wet geluidhinder artikel 1 en artikel 74 waarmee tramrails onderdeel worden van het begrip 'weg'.

7. Binnenwaarde

Met dit besluit worden in verband met de reconstructie van de tracédelen I en II voor de Regiotram hogere waarden vastgesteld voor een aantal bestaande onderwijsgebouwen. In dat geval zijn goede geluidwerende voorzieningen aan de gevels noodzakelijk. De Wet geluidhinder c.a. schrijft voor, dat burgemeester en wethouders bij een reconstructie van een weg maatregelen treffen om te bevorderen dat de geluidbelasting binnen een onderwijsgebouw bij gesloten ramen niet hoger is dan de wettelijke norm voor de binnenwaarde. Deze bedraagt 28 dB voor les- en theorielokalen en 33 dB voor

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid onderwijsgeb

Wet geluidhinder



theorievaklokalen (Bgh artikel 3.10 lid 1a en 1b). De normen voor de binnenwaarde mogen niet worden verhoogd. Voor de bepaling van de vereiste geluidwerende voorzieningen aan de gevel moet worden uitgegaan van de cumulatieve geluidbelasting vanwege alle wegen in of nabij het plangebied (inclusief de 30-km wegen) zonder de aftrek van 5 dB op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder (zie hiervoor bij punt 5).

8. Procedure voor de vaststelling van dit besluit en het bestemmingsplan

Dit besluit tot het vaststellen van hogere waarden moet zijn vastgesteld voordat het Bestemmingsplan 'Regiotram-tracédelen I en II' kan worden vastgesteld. In dit besluit worden hogere waarden vastgesteld voor een aantal gevels van onderwijsgebouwen nabij de Zernikelaan, Eikenlaan en Kastanjelaan die bloot komen te staan aan een geluidbelasting van 50-62 dB vanwege deze wegen. De hogere waarden zijn vastgelegd per geluidbron/weg, gebouw, gevel en verdieping (zie het besluit en de tabellen 1, 2 en 3 in paragraaf VI). In dit besluit is tevens vastgelegd welke bronmaatregel zal worden getroffen om de geluidbelasting vanwege de komst van de Regiotram zo veel mogelijk te beperken (zie het besluit en paragraaf IV en V).

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid onderwijsgeb

Wet geluidhinder



IV. ONDERZOEK NAAR DE GELUIDBELASTING

Een tram brengt geluidhinder met zich mee, direct maar ook indirect door een verandering in verkeersstromen, door wijzigingen in de afstand tussen bron en ontvanger en/of door wijzigingen van kruispunten. Om te voorkomen dat dit ten koste gaat van het akoestisch binnenklimaat, moeten op grond van de Wet geluidhinder wettelijke procedures worden doorlopen op basis van akoestisch onderzoek. Uit het akoestisch onderzoek voor het Bestemmingsplan 'Regiotram-tracédelen I en II' blijkt, dat de geluidbelasting op enkele onderwijsgebouwen langs het tramtracé zal toenemen met 1,5 dB of meer als er geen extra, specifieke bron- en/of overdrachtsmaatregelen worden toegepast. Dit betekent dat hier sprake is van een zogenoemde 'reconstructie' in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh artikel 1). Deze wet schrijft in zo'n geval voor, dat er onderzoek moet worden gedaan naar:

- de geluidbelasting in de bestaande situatie ofwel naar de heersende waarde (Wgh artikel 77 lid 3);
- de geluidbelasting in de nieuwe situatie zónder het treffen van extra (bron)maatregelen om (een toename van) de geluidbelasting te beperken (Wgh artikel 77 lid 1.a.);
- het treffen van maatregelen om de (toename van de) geluidbelasting zoveel mogelijk te beperken (Wgh artikel 77 lid 1.b).
- de doeltreffendheid van maatregelen om te voldoen aan de vast te stellen hogere waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (Wgh artikel 77 lid 2).

De resultaten van het onderzoek zijn te vinden in het rapport "Onderzoek wegverkeerslawaai ten behoeve van het Ontwerp-bestemmingsplan Regiotram-tracédelen I en II", april 2011 van het Noordelijk Akoestisch Adviesbureau (zie bijlage). Hieronder staan de belangrijkste bevindingen uit het onderzoek. Voor meer specifieke informatie en onderbouwing wordt verwezen naar het akoestisch rapport van NAA.

Achtereenvolgens komen aan de orde:

- a. het tramlawaai
- b. het overige wegverkeerslawaai
- c. de samenloop van verschillende geluidbronnen
- d. de geluidbelasting vanwege het tram- en overige wegverkeerslawaai op onderwijsgebouwen en mogelijke bronmaatregelen

A. Tramlawaai

In het Bestemmingsplan wordt uitgegaan van een Regiotram. Twee verschillende bureaus (i.c. DGMR en DHV) met veel kennis en ervaring op het gebied van tramlawaai hebben onderzoek gedaan naar het bronvermogen (ofwel de geluidemissie) van de beoogde Regiotram¹. Deze bureaus hebben op basis van de beschikbare onderzoeks- c.q. meetgegevens in combinatie met kennis van experts een betrouwbare en realistische inschatting gemaakt van de geluidemissie van de Regiotram en trambaan. Hierbij is ook

1. Aan het akoestisch onderzoek van NAA en aan dit besluit liggen twee rapporten ten grondslag over de geluidemissie van de Regiotram, te weten:

- DGMR: "Eerste onderzoek milieueffecten tramlijn 1 wegverkeerslawaai en tramgeluid"; rapport V.2009.0559.00.R001, 10 november 2010.
- DHV: "Geluid en trillingen van de Regiotram Groningen. Mogelijke maatregelen en effecten", maart 2011.

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid onderwijsgeb

Wet geluidhinder



rekening gehouden met de technische mogelijkheden om de geluidemissie in de nabije toekomst te beperken ten opzichte van vergelijkbaar materieel waaraan in het verleden geluidmetingen zijn uitgevoerd. Aldus zijn door de bureaus DGMR en DHV emissiekengetallen vastgelegd waarmee in het verdere akoestische onderzoek (i.c. door NAA) is gerekend. Dit betekent dat voor de toekomstige Regiotram is gerekend met kengetallen voor de geluidemissie, die uitgaan van 'bewezen' technische mogelijkheden om de tram(baan) stiller te maken én die in de praktijk met zekerheid haalbaar zijn. Dit houdt in concreto in, dat er voor de tram is gerekend met een geluidemissie die 4 dB lager is dan waarvan DGMR eerder in zijn worst-case benadering was uitgegaan. Door het definitieve akoestische onderzoek van NAA én het onderhavige besluit te baseren op dit bijgestelde emissiekengetal voor de Regiotram wordt gewaarborgd, dat geluidgevoelige gebouwen enerzijds niet aan onnodig tramlawaai worden blootgesteld én anderzijds dat de werkelijke geluidbelasting vanwege de Regiotram in de praktijk in ieder geval niet hoger zal zijn dan waarvan in dit besluit is uitgegaan.

In dit verband is tevens het volgende van belang. De aanleg en exploitatie van de Regiotram zullen worden aanbesteed. Voor de aanbestedingsprocedure zijn gedetailleerde outputspecificaties opgesteld. Hierin zijn tevens eisen opgenomen met betrekking tot het aspect bronvermogen/geluidemissie. Bij de oplevering van de trambaan zal door middel van een oplevertoets moeten worden aangetoond dat aan deze eisen zal worden voldaan. Hiermee is gewaarborgd, dat de toekomstige Regiotram in ieder geval zal voldoen aan de uitgangspunten en het bronvermogen waarop dit besluit is gebaseerd. Niet uitgesloten is, dat het lawaai van de tram(baan) in de praktijk nog verder kan worden beperkt. Dit is afhankelijk van de technische ontwikkelingen en de mogelijkheden die potentiële marktpartijen zien om op dit punt verdere verbeteringen te realiseren binnen het totale ontwerp van de Regiotram en trambaan. Deze potentiële 'geluidwinst' is echter geenszins zeker. Daarom zijn wij in dit besluit uitgegaan van een expert judgement op basis van de kennis en ervaring van nu. Voor de onderbouwing van het gekozen bronvermogen van de Regiotram en rails verwijzen we naar de bijgevoegde rapporten².

B. Wegverkeerslawaai

De komst van de Regiotram kan met name ook indirect gevolgen hebben voor de geluidbelasting op geluidgevoelige gebouwen. Ten eerste door wijzigingen in het wegprofiel waardoor de rijbaan voor het autoverkeer dichter bij gebouwen komt te liggen. Ten tweede door wijzigingen in verkeersstromen en -intensiteiten. En ten derde door wijzigingen van kruispunten, zoals de aanleg van een rotonde of de plaatsing van stoplichten.

In het akoestisch onderzoek is aangegeven wat de gevolgen zijn van deze wijzigingen voor de geluidbelasting op gebouwen. Hierbij is uitgegaan van de verkeerskundig gewenste situatie. Vervolgens is nagegaan welke extra maatregelen mogelijk zijn om het wegverkeerslawaai te beperken. De maatregel die op veel wegvakken soelaas biedt, is het toepassen van zeer stil asfalt.

C. Samenloop van verschillende geluidbronnen

Conform de Wet geluidhinder artikel 110f is onderzoek gedaan naar het vóórkomen van samenloop van verschillende geluidbronnen en naar de effecten hiervan. Van samenloop is sprake als een geluidgevoelig gebouw is gelegen in twee of meer (toekomstige) geluidzones, bijvoorbeeld van twee of meer wegen of van een weg en een spoorweg. Uit het akoestisch onderzoek blijkt, dat de cumulatieve geluidbelasting op de Zernikeborg door deze samenloop maximaal 2 dB hoger is dan de geluidbelasting vanwege de meest

2. Zie voetnoot 1.

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid onderwijsgeb

Wet geluidhinder



maatgevende bron. De cumulatieve geluidbelasting bedraagt hier maximaal 58 dB. Bij de andere onderwijsgebouwen doet zich geen samenloop van geluidbronnen voor of leidt dit niet tot een hogere cumulatieve geluidbelasting.

D. Geluidbelasting vanwege het tram- en overige wegverkeerslawaai en mogelijke bronmaatregelen

Bij de punten A en B is apart ingegaan op tramlawaai en het overige wegverkeerslawaai. In het kader van de Wet geluidhinder en dit besluit gaat het echter om het geheel aan wegverkeerslawaai, ofwel het wegverkeerslawaai inclusief het tramlawaai. Vandaar dat hierna bij de weergave van de geluidbelasting op onderwijsgebouwen steeds wordt uitgegaan van het totale wegverkeerslawaai.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt, dat het toepassen van zeer stil asfalt op een aantal wegvakken langs het tramtracé soelaas biedt. Ter toelichting hierop het volgende.

- Het wegverkeerslawaai zal op een aantal wegen toenemen door het tramlawaai en/of door een toename van het overige wegverkeerslawaai. Dit laatste kan het gevolg zijn van een hogere verkeersintensiteit en/of doordat de rijbaan voor het autoverkeer dichter bij de woningen komt te liggen.
- Een wegdek van zeer stil asfalt geeft een geluidreductie van gemiddeld 4,5 dB ten opzichte van standaard asfalt. Op een deel van het tramtracé zal de trambaan samenvallen met de rijbaan voor het autoverkeer. In dat geval is de geluidreductie door zeer stil asfalt slechts circa 50%, ervan uitgaande dat auto's gemiddeld met twee wielen over de tramrails zullen rijden in plaats van over het stille asfalt.
- Het totale wegverkeerslawaai is de optelsom van het tramlawaai én het overige wegverkeerslawaai. Met zeer stil asfalt wordt alleen de bijdrage van het overige wegverkeerslawaai aan de totale geluidbelasting op woningen beperkt. Dit effect is relatief klein als het tramlawaai overheersend is. Naarmate het overige wegverkeerslawaai sterker overheerst, zal een stil wegdek meer effect sorteren en de geluidbelasting op de gevels sterker doen afnemen.

Samenvattend laat het akoestisch onderzoek het volgende beeld zien:

- Het is doeltreffend noch doelmatig om zeer stil asfalt toe te passen op de Zernikelaan en op de Eikenlaan.
- Op de Kastanjelaan biedt het toepassen van zeer stil asfalt wel perspectief. Hiermee kan de geluidbelasting op een aantal gevels van het Gomarusscollege worden beperkt.
- Door de reconstructie van de Zernikelaan zal de geluidbelasting toenemen op **5 verdiepingsgevels** van drie RUG-gebouwen, namelijk het Landleven 2 (uitbouw), Landleven 12 (Kapteynborg) en Nettelbosje 1 (Zernikeborg).
- Door de reconstructie van de Eikenlaan zal de geluidbelasting toenemen op **22 verdiepingsgevels** van het Kamerlingh Onnescollege.
- Door de reconstructie van de Kastanjelaan zal de geluidbelasting – zónder bronmaatregelen - toenemen op 13 verdiepingsgevels van het Gomarusscollege; door de toepassing van zeer stil asfalt kan de toename van de geluidbelasting worden beperkt tot **5 verdiepingsgevels**.
- De toename van de geluidbelasting op de betrokken gevels bedraagt 1 t/m 3 dB. De toename blijft dus ruim onder de limiet van + 5 dB.
- De hoogste geluidbelasting bedraagt 62 dB; de maximale grenswaarde van 63 of 68 dB wordt dus niet overschreden.
- Voor de **32 verdiepingsgevels** met een hogere geluidbelasting is het noodzakelijk om een hogere waarde vast te stellen. Zie hiervoor de tabellen 1, 2 en 3 in paragraaf VI.

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid onderwijsgeb

Wet geluidhinder



V. MOTIVERING VAN HET BESLUIT

In paragraaf IV van dit besluit zijn de resultaten samengevat van het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd ten behoeve van de reconstructieprocedure voor de Regiotram-tracédelen I en II. Dit onderzoek geeft aan in hoeverre de geluidbelasting in de toekomstige situatie zal toenemen en of dit met bronmaatregelen kan worden voorkomen.

Mede op basis van dit onderzoek hebben wij beoordeeld welke bron- en/of overdrachtsmaatregelen kunnen worden getroffen om de geluidbelasting te beperken en of deze maatregelen haalbaar, doeltreffend en/of doelmatig zijn. Hierover het volgende.

Wij hebben besloten om wegvakken langs het tramtracé waar dat zinvol en mogelijk is te voorzien van zeer stil asfalt met een geluidreductie van gemiddeld 4,5 dB ten opzichte van standaard asfalt.

Hierover het volgende:

- Over een weglengte van in totaal 1.410 meter zal zeer stil asfalt (i.c. ZSA-SD) worden toegepast, namelijk op de Zonnelaan (530 meter), op de Kastanjelaan (380 meter) en op de Noorderstationsstraat/Nieuwe Ebbingestraat (500 meter).
- De Zonnelaan en Kastanjelaan krijgen een vrij liggende trambaan en dus ook een aparte rijbaan voor het autoverkeer: zeer stil asfalt geeft hier een reductie van gemiddeld 4,5 dB ten opzichte van standaard asfalt.
- Op de Noorderstationsstraat en op het noordelijke deel van de Nieuwe Ebbingestraat zal de trambaan samenvallen met de rijbaan voor auto's: de geluidreductie door zeer stil asfalt is hier circa 50% (ofwel ruim 2 dB ten opzichte van standaard asfalt), ervan uitgaande dat auto's gemiddeld met twee wielen over de tramrails zullen rijden in plaats van over het stille asfalt.

Door deze bronmaatregel kan de geluidbelasting worden beperkt op een aantal gevels van het onderwijsgebouw van het Gomarusscollege.

Naar onze mening zijn verdergaande bron- of overdrachtsmaatregelen niet zinvol of mogelijk. Dit is gebaseerd op de volgende overwegingen:

- Het toepassen van raildemping is technisch niet mogelijk als de trambaan samenvalt met de rijbaan voor het autoverkeer. Dit is onder meer het geval op de Zernikelaan nabij de betrokken onderwijsgebouwen van de RUG.
- Het toepassen van raildemping op vrij liggende delen van de trambaan op onder meer de Eikenlaan en Kastanjelaan is vanwege de beperkte bijdrage van het tramlawaai aan de totale geluidbelasting niet doeltreffend en/of niet doelmatig.
- Het toepassen van (lage) geluidschermen langs vrij liggende delen van de trambaan is ongewenst uit stedenbouwkundig oogpunt.
- Het verlagen van de maximum snelheid van het autoverkeer en/of de tram spoort niet met de verkeerskundige functie van deze wegen en de dienstregeling van de tram.
- Het toepassen van zeer stil asfalt is niet mogelijk of wenselijk op en nabij rotondes en kruispunten of in scherpe bochten; door het wringend verkeer zou een 'stil' wegdek hier snel kapot worden gereden en daardoor doeltreffend noch doelmatig zijn. Op rotondes en kruispunten en in scherpe bochten die aansluiten op een weg met zeer stil asfalt, zal daarom het 'sterkere' steenmastiëc asfalt 0/6 (SMA0/6) worden toegepast of een vergelijkbaar type asfalt met een reductie van gemiddeld 1 dB ten opzichte van standaard asfalt.

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid onderwijsgeb

Wet geluidhinder



Samenvattend zijn wij van mening, dat het op grond van het akoestisch onderzoek en de beoordeling van de denkbare maatregelen niet doeltreffend is en/of op overwegende bezwaren stuit van verkeerskundige, stedenbouwkundige en/of financiële aard om de geluidbelasting overal te beperken tot de voorkeursgrenswaarde (Wgh art. 110a lid 5). Dit betekent, dat voor een aantal gevels van drie onderwijsinstellingen die bloot komen te staan aan een hogere geluidbelasting vanwege de reconstructie van wegen in verband met tramtracédelen I en II, een hogere waarde zal moeten worden vastgesteld. Dit is mogelijk binnen de randvoorwaarden c.q. beperkingen die de Wet geluidhinder hieraan stelt, aangezien de verhoging de waarde van 5 dB nergens te boven gaat en de maximale grenswaarde nergens wordt overschreden.

In paragraaf IV is aangegeven, dat de cumulatieve geluidbelasting vanwege samenloop van verschillende geluidbronnen op de Zernikeborg maximaal 58 dB bedraagt en maximaal 2 dB hoger is dan de voor de meest maatgevende bron berekende geluidbelasting. Volgens de Wet geluidhinder artikel 110f moet worden aangegeven op welke wijze met de samenloop rekening is gehouden bij de te treffen maatregelen. Dit is op twee manieren gedaan. Ten eerste is waar mogelijk een bronmaatregel toegepast om de geluidbelasting te beperken. Ten tweede is in dit besluit vastgelegd dat bij de dimensionering van de gevelisolatie moet worden uitgegaan van de cumulatieve geluidbelasting van alle betrokken geluidbronnen. Tegen deze achtergrond leidt de samenloop van geluidbronnen naar ons oordeel dan ook niet tot een onaanvaardbare geluidbelasting en is het verantwoord om voor de betrokken onderwijsgebouwen een hogere waarde vast te stellen (Wgh artikel 110a lid 6).

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid onderwijsgeb

Wet geluidhinder



VI. VASTSTELLING VAN DE OBJECTEN EN HOGERE WAARDEN

Op grond van de Wet geluidhinder artikel 100b, het Besluit geluidhinder artikel 3.4 respectievelijk de Wet geluidhinder artikel 110a lid 1, lid 5 en lid 6 stellen wij met dit besluit hogere waarden vast voor de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting op een aantal gevels van onderwijsgebouwen vanwege het wegverkeerslawaai van de Zernikelaan, de Eikenlaan en de Kastanjelaan in verband met de reconstructie van deze wegen. De hogere waarden zijn vastgelegd in tabel 1 (voor de gebouwen van de RUG in Zernike), tabel 2 (het Kamerlingh Onnescollege) en tabel 3 (het Gomarusscollege). Hierbij is per geluidbron (respectievelijk de Zernikelaan, Eikenlaan en Kastanjelaan), per gebouw/gevel/verdieping vastgesteld wat de hoogst toelaatbare geluidbelasting mag zijn vanwege wegverkeerslawaai met inbegrip van het tramlawaai. De hogere waarden zijn inclusief de aftrek van 5 dB op grond van de Wet geluidhinder artikel 110g (zie paragraaf III, punt 5).

TABEL 1					Cumulatieve geluidbelasting voor de berekening van de gevelisolatie zónder de aftrek van 5 dB op basis van de Wgh art. 110g (L_{den} -waarden in dB)
Hogere waarden vanwege wegverkeerslawaai voor onderwijsgebouwen RUG vanwege de reconstructie van de Zernikelaan ten behoeve van de Regiotram-tracédelen I en II (L_{den} -waarden in dB)					
Adressen, gevels, rekenpunten en rekenhoogte (in meters) (zie akoestisch onderzoek)	Voorkeursgrenswaarde	Toename geluidbelasting	Hoogst toelaatbare geluidbelasting vanwege de Zernikelaan		
Nettelbosje 1, Zernikeborg, oostgevel 000031 B	4,8	49	2	51	58
Landleven 12, Kapteynborg, no-gevels 000052 A	1,8	52	4	56	61
000052 B	4,8	53	2	55	60
000052 C	7,8	52	2	54	59
Landleven 2, uitbouw 2009, oostgevel 000085 C	7,8	48	2	50	55
				maximale grenswaarde = 63 dB	

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid onderwijsgeb

Wet geluidhinder



TABEL 2 Hogere waarden vanwege wegverkeerslawaai voor het onderwijsgebouw van het Kamerlingh Onnescollege vanwege de reconstructie van de Eikenlaan ten behoeve van de Regiotram-tracédelen I en II <i>(L_{den}-waarden in dB)</i>					Cumulatieve geluidbelasting voor de berekening van de gevelisolatie zonder de aftrek van 5 dB op basis van de Wgh art. 110g <i>(L_{den}-waarden in dB)</i>
Eikenlaan 286 gevels, rekenpunten en rekenhoogte (in meters) (zie akoestisch onderzoek)	Voorkeursgrenswaarde	Toename geluidbelasting	Hoogst toelaatbare geluidbelasting vanwege de Eikenlaan		
oostgevels					
000883 A	1,8	48	2	50	55
000883 B	4,8	50	2	52	56
000883 C	7,8	50	2	52	57
noordgevels					
000884 A	1,8	54	3	57	62
000885 B	4,8	53	2	55	60
000885 C	7,8	54	2	56	60
oostgevels					
000886 A	1,8	54	3	57	62
000886 B	4,8	55	2	57	62
000886 C	7,8	55	2	57	62
noordgevels					
000887 A	1,8	58	4	62	67
000887 B	4,8	59	3	62	67
000887 C	7,8	59	3	62	67
000888 A	1,8	58	4	62	67
000889 B	4,8	56	2	58	63
000889 C	7,8	57	2	59	64
westgevels					
000890 A	1,8	53	3	56	61
000891 B	4,8	52	2	54	59
000891 C	7,8	53	2	55	60
000892 B	4,8	51	1	52	57
000892 C	7,8	52	2	54	59
000893 A	1,8	50	3	53	58
000894 A	1,8	49	2	51	56
				maximale grenswaarde = 68 dB	

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid onderwijsgeb

Wet geluidhinder



TABEL 3 Hogere waarden vanwege wegverkeerslawaai voor het onderwijsgebouw van het Gomarusscollege vanwege de reconstructie van de Kastanjelaan ten behoeve van de Regiotram-tracédelen I en II <i>(L_{den}-waarden in dB)</i>					Cumulatieve geluidbelasting voor de berekening van de gevelisolatie zónder de aftrek van 5 dB op basis van de Wgh art. 110g (L_{den}-waarden in dB)
Magnoliastraat 1 gevels, rekenpunten en rekenhoogte (in meters) <i>(zie akoestisch onderzoek)</i>	Voorkeursgrenswaarde	Toename geluidbelasting	Hoogst toelaatbare geluidbelasting vanwege de Kastanjelaan		
westgevels					
001630 A	1,8	51	3	54	59
001630 B	4,8	52	2	54	59
001630 C	7,8	52	2	54	59
001631 A	1,8	50	1	51	56
001631 B	4,8	50	1	51	56
				maximale grenswaarde = 68 dB	

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid onderwijsgeb

Wet geluidhinder



VII. EXTRA GELUIDWERING OM TE VOLDOEN AAN DE BINNENWAARDE

Met dit besluit worden hogere waarden vastgesteld voor de geluidbelasting op een aantal gevels van onderwijsgebouwen vanwege het wegverkeerslawaaï van de Zernikelaan, Eikenlaan of Kastanjelaan in verband met de reconstructie van deze wegen. Het Besluit geluidhinder schrijft voor, dat burgemeester en wethouders bij een reconstructie van een weg zondig maatregelen treffen om te bevorderen dat de geluidbelasting binnen een geluidgevoelig gebouw bij gesloten ramen niet hoger is dan de wettelijke norm voor de binnenwaarde, die geldt voor ruimten waar mensen langdurig verblijven. Voor een onderwijsgebouw bedraagt de binnenwaarde 28 dB voor les- en theorielokalen en 33 dB voor theorievaklokalen (Bgh artikel 3.10 lid 1a en 1b). De normen voor de binnenwaarde mogen niet worden verhoogd. Bij het bepalen van de vereiste gevelisolatie moet worden uitgegaan van de geluidbelasting vanwege alle betrokken wegen zónder toepassing van de aftrek van 5 dB op grond van de Wet geluidhinder artikel 110g (zie paragraaf III, punt 5).

Daarom hebben wij conform de Wet geluidhinder artikel 113 en het Besluit geluidhinder artikel 3.10 lid 1 tevens het volgende besloten. In samenhang met het besluit tot het vaststellen van hogere waarden zullen wij maatregelen treffen om te bevorderen dat de betrokken gevels zondig worden voorzien van een extra geluidwerende werking. Hiermee willen wij waarborgen dat de norm voor de binnenwaarde van 28 of 33 dB vanwege wegverkeerslawaaï ná de reconstructie in de bestemmingen waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld, niet zal worden overschreden.

Voor het bepalen van de eventuele extra geluidisolatie zal later een aparte procedure worden gevolgd. Wij zullen dan bij de betrokken gevels nader onderzoek doen om te beoordelen of en zo ja hoe deze – uitgaande van de vastgestelde hogere waarde - moeten worden voorzien van extra geluidisolatie teneinde een goed akoestisch binnenklimaat van maximaal 28 of 33 dB te waarborgen. Deze procedure zal starten nádat het Bestemmingsplan is vastgesteld en in nauw overleg met de beheerders van de gebouwen worden uitgevoerd. De kosten die gemoed zijn met het onderzoek naar en het aanbrengen van extra gevelisolatie komen voor onze rekening. Het aanbrengen van de eventuele extra geluidisolatie zal zoveel mogelijk worden voltooid voordat de tram in gebruik wordt genomen.

Extra vereiste geluidisolatie van de gevels

De berekening van de vereiste geluidwering van de gevels is gebaseerd op de cumulatieve geluidbelasting vanwege het wegverkeerslawaaï (inclusief tramlawaaï) van alle nabijgelegen (spoor)wegen zónder de hiervoor genoemde aftrek van 5 dB op grond van de Wet geluidhinder artikel 110g. De aldus berekende cumulatieve geluidbelasting staat in de rechterkolom van de tabellen 1, 2 en 3.

Wij hebben voorlopig en globaal onderzoek gedaan naar de huidige geluidwerende werking van gevels die bloot komen te staan aan een hogere geluidbelasting. Hieruit blijkt, dat bij de meeste bestemmingen extra geluidisolatie nodig zal zijn om te voldoen aan de binnenwaarde van 28 dB voor les- en theorielokalen. Tabel 4 geeft een voorlopige indicatie van de extra benodigde geluidisolatie.

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid onderwijsgeb

Wet geluidhinder



TABEL 4					
Indicatie van de vereiste extra geluidwering om een goed akoestisch binnenklimaat te waarborgen					
<i>(L_{den}-waarden in dB)</i>					
		A	B	C	D
Adresgegevens, gevels, rekenpunten en rekenhoogte (in meters)		Cumulatieve gevelbelasting	Huidige geluidwering	Toekomstige geluidbelasting in het gebouw zonder extra geluidwering (= kolom A – kolom B)	Indicatie van de extra geluidwering die nodig is om te voldoen aan de norm van 28 dB (= kolom C – 28)
Nettelbosje 1, Zernikeborg, oostgevel					
31 B	4,8	58	33	25	0
Landleven 12, Kapteynborg, no-gevels					
52 A	1,8	61	24	37	9
52 B	4,8	60	24	36	8
52 C	7,8	59	25	34	6
Landleven 2, uitbouw, oostgevel					
85 C	7,8	55	33	22	0
Kamerlingh Onnescollege					
Eikenlaan 286 oostgevels					
883 A	1,8	55	25	30	2
883 B	4,8	56	25	31	3
883 C	7,8	57	25	32	4
Eikenlaan 286 noordgevels					
884 A	1,8	62	25	37	9
885 B	4,8	60	25	35	7
885 C	7,8	60	25	35	7
Eikenlaan 286 oostgevels					
886 A	1,8	62	25	37	9
886 B	4,8	62	25	37	9
886 C	7,8	62	25	37	9
Eikenlaan 286 noordgevels					
887 A	1,8	67	25	42	14
887 B	4,8	67	25	42	14
887 C	7,8	67	25	42	14

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid onderwijsgeb

Wet geluidhinder



TABEL 4 Indicatie van de vereiste éxtra geluidwering om een goed akoestisch binnenklimaat te waarborgen <i>(L_{den}-waarden in dB)</i>					
		A	B	C	D
Adresgegevens, gevels, rekenpunten en rekenhoogte (in meters)		Cumulatieve gevelbelasting	Huidige geluidwering	Toekomstige geluidbelasting in het gebouw zonder extra gevelwering (= kolom A – kolom B)	Indicatie van de extra geluidwering die nodig is om te voldoen aan de norm van 28 dB (= kolom C – 28)
888 A	1,8	67	25	42	14
889 B	4,8	63	25	38	10
889 C	7,8	64	25	39	11
Eikenlaan 286 westgevels					
890 A	1,8	61	25	36	8
891 B	4,8	59	25	34	6
891 C	7,8	60	25	35	7
892 B	4,8	57	25	32	4
892 C	7,8	59	25	34	6
893 A	1,8	58	25	33	5
894 A	1,8	56	25	31	3
Gomaruscollege					
Magnoliastraat 1 westgevels					
1630 A	1,8	59	25	34	6
1630 B	4,8	59	25	34	6
1630 C	7,8	59	25	34	6
1631 A	1,8	56	25	31	3
1631 B	4,8	56	25	31	3

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid onderwijsgeb

Wet geluidhinder



VIII. OVERZICHT VAN VERPLICHTE INFORMATIE EN BIJLAGEN

Dit besluit tot het vaststellen van hogere waarden voor de geluidbelasting bevat onder meer (conform het Besluit geluidhinder artikel 5.4 en art. 5.5):

- de vastgestelde hogere waarden (zie het besluit en de tabel in paragraaf VI);
- de redenen die aan dit besluit ten grondslag liggen (zie paragraaf V);
- een verklaring dat maatregelen zullen worden getroffen om te voorkomen dat de normen voor de binnenwaarde worden overschreden (zie het besluit en paragraaf VII);
- de resultaten van het akoestisch onderzoek (zie de losse bijlagen).

Bijlage:

1. Voorkeurgrenswaarden en maximaal toelaatbare waarden voor de geluidbelasting op bestaande onderwijsgebouwen vanwege de reconstructie van een weg (tabel 5).

Separaat bijgevoegde rapporten:

- *“Onderzoek wegverkeerslawaai ten behoeve van het Ontwerpbestemmingsplan Regiotram-tracédelen I en II”*, april 2011 van het Noordelijk Akoestisch Adviesbureau (NAA).
- *“Eerste onderzoek milieueffecten tramlijn 1 wegverkeerslawaai en tramgeluid”*, rapport V.2009.0559.00.R001 d.d. 10 november 2010 van DGMR.
- *“Geluid en trillingen van de Regiotram Groningen. Mogelijke maatregelen en effecten”*, maart 2011 van DHV.

Bijlage - bestplan regiotram - hogere grensw geluid onderwijsgeb

Wet geluidhinder



BIJLAGE 1

TABEL 5 Besluit geluidhinder: voorkeursgrenswaarden en maximaal toelaatbare waarden voor de geluidbelasting op onderwijsgebouwen vanwege de reconstructie van wegen			
Situatie	Voorkeursgrenswaarde	Maximaal toelaatbare grenswaarde voor de geluidbelasting	op basis van het wetsartikel
		algemene regel: maximale verhoging = 5 dB	Bgh art. 3.4 lid 1
specifieke regel: a. eerder HW vastgesteld en b. heersende gevelbelasting > 48 dB	de laagste van a of b <i>Bgh art. 3.3 lid.2</i>	63 dB	Bgh art. 3.4 lid 2 punt 2.
specifieke regel: heersende gevelbelasting < 54 dB	48 dB <i>Bgh art. 3.3 lid 1</i>	63 dB	Bgh art. 3.4 lid 2 punt 2.
specifieke regel: bestaande weg en gebouwen op 1-1-2007 en NIET eerder HW vastgesteld en heersende belasting > 48 dB	de heersende waarde <i>Bgh art.3.3 lid 3</i>	68 dB	Bgh art. 3.4 lid 3, punt a.

Raadsvoorstel stadsdistributie

Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering	18-07-2012	Registratienr.	GR 12.3154731
Raadscommissie	Beheer & Verkeer	Datum B&W besluit	n.v.t.
Datum raadscommissie	11-07-2012	Portefeuillehouder	n.v.t.
Publiciteit		Steller	W.Th. Meijer
Bijlagen	3	Telefoon	7726
		E-mail	wolbert.meijer @ groningen.nl

Onderwerp

Stadsdistributie

Concept raadsbesluit

De raad besluit het college te verzoeken:

- I. onderzoek te doen naar en zijn visie te formuleren op mogelijkheden om te komen tot aanscherping dan wel aanpassing van het huidige beleid met betrekking tot stedelijke distributie
- II. daarbij in ieder geval aandacht te geven aan de volgende items:
 - a. de waardering van de huidige gang van zaken m.b.t. stedelijke distributie
 - b. de rol van de overheid m.b.t. het reguleren van stadsdistributie
 - c. de wenselijkheid van een bevoorraderscommissie
 - d. de wenselijkheid van begeleiding door Connekt
 - e. de wenselijkheid van aansluiting bij het netwerk van Binnenstadservice Nederland
 - f. de wenselijkheid van bundeling van kleinere volumes
 - g. de wenselijkheid van verruiming van venstertijden (incl. evt. versvenster)
 - h. de effecten van verschillende scenario's op bereikbaarheid, duurzaamheid/leefbaarheid, verkeersveiligheid en efficiency
 - i. de consequenties van verschillende scenario's m.b.t. de handhaving
 - j. de consequenties van verschillende scenario's voor de gemeentelijke begroting
- III. het onderzoek en de visie aan de raad ter bespreking aan te bieden vóór de behandeling van de Begroting 2013

Aanwijzingen: [status](#), [deadline](#), [visietrommel](#)

Afgehandeld en naar archief

Paraaf

Datum

Classificatienr.

Raadsvoorstel stadsdistributie

Publiekssamenvatting

De raad vraagt zich af of de huidige wijze waarop de bevoorrading van winkels en ondernemingen is geregeld niet voor verbetering vatbaar is. Zij wil graag weten in hoeverre er slagen te maken zijn die de bereikbaarheid, de duurzaamheid en leefbaarheid, de verkeersveiligheid en de efficiency ten goede komen. Zij geeft het college opdracht om daar onderzoek naar te doen en zijn visie op te geven. Naar aanleiding daarvan kunnen dan in het najaar eventueel nadere besluiten worden genomen.

Voorgesteld besluit

De raad besluit het college te verzoeken:

- I. onderzoek te doen naar en zijn visie te formuleren op mogelijkheden om te komen tot aanscherping dan wel aanpassing van het huidige beleid met betrekking tot stedelijke distributie
- II. daarbij in ieder geval aandacht te geven aan de volgende items:
 - a. de waardering van de huidige gang van zaken m.b.t. stedelijke distributie
 - b. de rol van de overheid m.b.t. het reguleren van stadsdistributie
 - c. de wenselijkheid van een bevoorradingscommissie
 - d. de wenselijkheid van begeleiding door Connekt
 - e. de wenselijkheid van aansluiting bij het netwerk van Binnenstadservice Nederland
 - f. de wenselijkheid van bundeling van kleinere volumes
 - g. de wenselijkheid van verruiming van venstertijden (incl. evt. versvenster)
 - h. de effecten van verschillende scenario's op bereikbaarheid, duurzaamheid/leefbaarheid, verkeersveiligheid en efficiency
 - i. de consequenties van verschillende scenario's m.b.t. de handhaving
 - j. de consequenties van verschillende scenario's voor de gemeentelijke begroting
- III. het onderzoek en de visie aan de raad ter bespreking aan te bieden vóór de behandeling van de Begroting 2013

Inleiding

Op 14 december 2011 besprak de raadscommissie Beheer en Verkeer een discussienotitie van GroenLinks getiteld 'centrale en schone stadsdistributie' (bijlage 1). In deze notitie wordt gesteld dat dat er aan de huidige praktijk de volgende nadelen kleven:

- bevoorrading soms op onwenselijke, drukke momenten; venstertijden regelmatig niet gerespecteerd, moeizame handhaving, opstoppingen en overlast binnen en buiten de venstertijden
 - geen milieu-eisen voor bevoorrading tijdens venstertijden
 - bevoorrading inefficiënt, veel winkels met eigen bevoorrading, veel ritten met kleine lading
- Naar aanleiding daarvan wilde GroenLinks met de commissie in gesprek over efficiëntere en milieuvriendelijkere manieren van stadsdistributie

Tijdens de bespreking in de commissie (bijlage 2) is geopperd om over dit onderwerp een expertmeeting te organiseren om e.e.a. scherper in beeld te krijgen. De griffie heeft deze georganiseerd samen met een klankbordgroep, bestaande uit de raadsleden Gijsbertsen (GL), Moes (PvdA), Koebrugge (VVD) en Seton (CDA). De expertmeeting vond plaats 18 april 2012, met bijdragen van Connekt, Binnenstadservice Nederland, EVO / TLN, de GCC en Koninklijke Horeca Nederland (bijlage 3).

Besloten is toen dat de genoemde voorbereidings-/klankbordgroep zich zou bezinnen op een vervolg. Het resultaat van die bezinning is dit raadsvoorstel.

Raadsvoorstel stadsdistributie

Beoogd resultaat

De raad wenst een heldere analyse van de huidige gang van zaken met de voor- en nadelen daarvan, in confrontatie met de notitie van GroenLinks, de ingebrachte ideeën tijdens de expertmeeting en de alternatieve modellen die elders worden gevolgd. Duidelijk moet worden welke mogelijkheden er zijn om tot verbetering van het huidige model te komen dan wel om over te gaan op een ander model, met de effecten van e.e.a. op bereikbaarheid, duurzaamheid/leefbaarheid, verkeersveiligheid en efficiency. Daarbij wil de raad ook de visie van het college hierop vernemen, voorzien van heldere argumentatie. Op basis van dit onderzoek en deze visie wil de raad zo nodig nadere besluiten kunnen nemen.

Kader

Dit voorstel past binnen de ambities van de gemeente m.b.t. bereikbaarheid, duurzaamheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Argumenten/afwegingen

De raad wil graag een vervolg geven aan de bespreking in de commissie van de notitie van GroenLinks en aan de slag met de input die is geleverd tijdens de expertmeeting. Groningen liep een tijdlang voorop wat betreft stadsdistributie, maar dat is al geruime tijd niet meer het geval. Er zijn zaken die goed lopen, m.n. de grote volumes, maar de indruk bestaat dat er op andere niveaus nog wel slagen te maken zijn. Zo zou 20% van het volume voor 80% van de vervoersbewegingen zorgen – een gegeven dat vraagt om een oplossing. Over de voorgestane oplossingsrichting verschillen betrokkenen behoorlijk van mening, maar de ervaringen uit andere gemeenten (zie inbreng Connekt) leren dat door middel van constructief overleg goede afspraken te maken zijn. Van verschillende kanten is daarom geopperd de bevoorradingscommissie nieuw leven in te blazen. Andere opties die genoemd zijn en om een afweging vragen:

- aansluiting bij het netwerk van Binnenstadservice
- maatwerk in overleg
- dagranddistributie
- aparte oplossingen voor horecabevoorrading
- beloning van schone voertuigen (privileges m.b.t. busbaan of venstertijden)
- aansluiting bij spelregelkader stedelijke distributie Groningen – Drenthe 2007
- extra venstertijd voor versproducten
- kentekenregistratie
- verbetering venstertijden
- aanpassing circulatieplan (tweerichtingverkeer tijdens venstertijden)

Het is belangrijk eerst de problemen goed te inventariseren en te analyseren, en vervolgens vooral voort te borduren op behaalde successen en reeds ontwikkeld beleid; waar dat nodig is kunnen aanpassingen worden overwogen in overleg met alle betrokkenen. Connekt heeft ervaring in het begeleiden van dergelijke processen. De vraag is wat in dezen de rol van de gemeentelijke overheid zou moeten zijn: regelend of juist regeldrukverminderend, regisserend of slechts faciliterend? Wat zijn de voor- en nadelen van de verschillende rollen, en welke behoefte wordt er in dezen gevoeld door betrokkenen? Voor de raad is het verder gewenst in kaart te brengen wat de effecten van de verschillende scenario's zijn op de bereikbaarheid van de stad, de duurzaamheid / leefbaarheid (in hoeverre is CO₂-reductie daadwerkelijk te bereiken?), verkeersveiligheid en efficiency, alsmede wat de effecten zijn voor de gemeentelijke begroting. Ook naar de handhaving moet gekeken worden: hoe zorgen we voor goede naleving van regels/venstertijden? Op basis daarvan kunnen politieke keuzes worden gemaakt.

Raadsvoorstel stadsdistributie

Maatschappelijk draagvlak/participatie

Uit de expertmeeting bleek duidelijk de behoefte aan een nieuwe impuls op het gebied van stedelijke distributie, hoe verschillend de denkrichtingen ook zijn. Het nieuw leven inblazen van de bevoorradsingscommissie werd in ieder geval breed gedragen. Bij het ontwikkelen van beleid in dezen is het betrekken van alle betrokkenen van groot belang.

Financiële consequenties

Dit voorstel zelf heeft geen financiële consequenties. De te ontwikkelen scenario's hebben dat uiteraard wel, en het verzoek aan het college is om deze helder in beeld te brengen. De wethouder heeft in de commissie bijvoorbeeld gezegd dat het opzetten van een ander systeem van stadsdistributie te duur is. Dit vraagt om nadere onderbouwing.

Realisering en evaluatie

Het is van belang de resultaten van het gevraagde onderzoek te kunnen bespreken vóór de begroting van 2013, zodat evt. consequenties van besluiten in dezen in de nieuwe begroting kunnen worden verwerkt.

Bijlage - Bespreekpunten PvdA gehandicaptenparkeren

Bespreekpunten PvdA

bij Beleidsregels Gehandicaptenparkeren

- De kwaliteit van de procedure, met name de wijze waarop de Gehandicaptenraad betrokken is
- De kosten van het gehandicaptenparkeren versus de inkomenspositie van de doelgroep
- De complexiteit van het voorgestelde systeem
- De technische mogelijkheden van het voorgestelde systeem voor iedereen in de doelgroep

Collegedebrief - Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2014

Bestuursdienst

Afdeling Verkeer & Vervoer
Steller N. de Jong
Onderwerp Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012 – 2022



De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 81 11 Bijlage(n) 1 Ons kenmerk RO11.2801705
Datum - 4 JUN 2012 Uw brief van - Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij ontvangt u de concept Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012 - 2022. Het College van B&W is voornemens de Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012 – 2022 op korte termijn vast te stellen. Het voorstel is dat burgers leges gaan betalen wanneer zij een gehandicaptenparkeerkaart of een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken aanvragen. Verder is in de beleidsregels opgenomen dat gehandicapten voortaan net als alle andere burgers gaan betalen voor parkeren op straat (middels parkeerkaartjes of belparkeren) en dat in gebieden waarvoor de gemeente parkeervergunningen afgeeft, burgers met een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken ook voor zo'n vergunning betalen. Het College van B&W stelt de gemeenteraad in de gelegenheid zijn wensen en bedenkingen ten aanzien van deze nota ter kennis van het college te brengen, alvorens het College van B&W de beleidsregels voor gehandicaptenparkeren vaststelt.

Aanleiding

Begin 2010 is de Parkeernota 'Parkeren in de stad – Duurzaam bereikbaar' 2010 – 2020 vastgesteld. De Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012 – 2022 zijn hier een uitwerking van.

Beoogd inhoudelijk resultaat

In de Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2022 is het gemeentelijke parkeerbeleid ten aanzien van gehandicapten opgenomen. Grondslag van dit parkeerbeleid is om de schaarse parkeerruimte te verdelen onder alle doelgroepen, waarbij wij extra voorzieningen en mogelijkheden bieden als de deelname van gehandicapten aan het maatschappelijke verkeer onder druk komt te staan.

De Gemeente Groningen wil gehandicapten de mogelijkheid bieden deel te nemen aan het maatschappelijk verkeer. Vaak zijn zij daarvoor afhankelijk van de auto. Andere vervoermiddelen, zoals de fiets, het openbaar vervoer en te voet zijn voor mensen met

Collegiebrief - Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2014

Volgvel 1

een beperking immers niet altijd een alternatief. Ons gehandicaptenparkeer-beleid is dan ook gericht op het bieden van parkeerfaciliteiten aan gehandicapten.

Gehandicapten zijn echter niet de enigen die gebruik willen maken van de schaarse parkeercapaciteit. Wij willen de beschikbare parkeerruimte dan ook zo optimaal mogelijk verdelen tussen alle verschillende doelgroepen. Daarbij maken wij uiteraard afwegingen over het nut en de noodzaak om een bepaalde doelgroep de mogelijkheid te bieden ergens te parkeren.

Beoogd financieel resultaat

Het beleid is er op gericht om fysieke barrières weg te nemen. In tegenstelling tot onze beleidslijn tot nu toe zijn wij van mening dat gehandicapten voor deze voorzieningen moeten betalen.

De kosten voor het gehandicaptenparkeren gemeentebreed zijn 229.000 euro.

We zijn voornemens de gehandicapten te laten betalen voor het straatparkeren door middel van parkeerkaartjes en parkeervergunningen.

Het gehandicaptenparkeerbeleid is met een voorgestelde bijdrage voor de gehandicaptenparkeerkaart, de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken en het betalen voor parkeren op straat gemeentebreed niet geheel kostendekkend, omdat kostendekkendheid een te groot beslag legt op de gehandicapten.

Met de voorgestelde maatregelen wordt het parkeerregime wel voor alle gebruikers gelijk getrokken,

Uitvoering geven aan het voorgestelde beleid betekent tevens dat wij volledig bijdragen aan de bezuinigingen waar we gemeentebreed voor staan, door middel van het vragen van een legesbijdrage á € 75,- voor de parkeerproducten voor gehandicapten. De legeskosten kunnen vanuit de bijzondere bijstand vergoed worden aan mensen met een minimum inkomen.

Overall resultaat

Met het gehandicaptenparkeerbeleid sluiten wij aan bij de principes die wij hanteren binnen de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo): mensen met een beperking moeten kunnen blijven deelnemen aan de samenleving. Kernbegrippen zijn eigen kracht en een informeel netwerk als basis; pas als dat niet lukt gebruik maken van collectieve in plaats van individuele voorzieningen. Deze kernbegrippen onderstrepen ook de veranderde werkwijze binnen de Wmo: van aanbodgericht naar vraaggericht; wat is, gegeven de persoonlijke situatie, de best passende voorziening?

Wij stellen beleid op om kaders te stellen, om duidelijk te maken hoe wij omgaan met een bepaald onderwerp. Dat geldt ook voor het gehandicaptenparkeerbeleid. Als wij constateren dat het beleid de deelname van gehandicapten aan het maatschappelijke verkeer belemmert, kunnen wij echter altijd besluiten om in bepaalde situaties maatwerk mogelijk te maken.

Collegiebrief - Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2014

Volgvel 2

Maatschappelijk draagvlak/participatie

Wij hebben de officiële consultatie van de adviesraad voor het gehandicaptenbeleid meegenomen in de procedure.

De adviesraad heeft onder andere aangegeven het niet eens te zijn met het voorstel om te moeten gaan betalen voor parkeren op straat met parkeerkaartjes uit de automaat. Dit omdat het betalen met de parkeerautomaat zorgt voor extra fysieke belasting (toename van de loopafstand).

Wij blijven voornemens om gehandicapten te gaan laten betalen, omdat de mogelijkheden om te betalen met behulp van de mobiele telefoon goed zijn.

Er zijn eenmalige en abonnementskosten verbonden aan de service van Parkline voor mobiel parkeren: € 10 eenmalig, € 2,50 per maand en € 0,15 (per gesprek of minuut).

De fysieke beperkingen zijn dan geen minpunt meer.

In ons antwoord aan de adviesraad (zie bijlage) hebben we puntsgewijs gereageerd op bovenstaande en de overige conclusies en adviezen van de adviesraad.

Vaak betreft het een nadere uitleg van onze werkwijze of toelichting op onze zienswijze.

Daar waar wij daar aanleiding toe zagen, hebben wij de Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012 – 2022 aangepast.

In die gevallen hebben we dit expliciet aangegeven in de brief.

Realisering en evaluatie

Naast de in de nota opgenomen maatregelen voor 2012 tot en met 2014 evalueren wij het gehandicaptenparkeerbeleid halverwege zijn levensduur (2017). Uiteraard letten wij op eerdere signalen dat het gehandicaptenparkeerbeleid aanpassing behoeft.

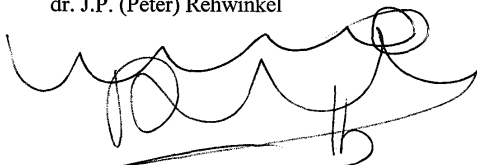
Tot slot

Wij nemen graag kennis van uw wensen en bedenkingen over de Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012 – 2022 voor wij overgaan tot vaststelling. Het vaststellen van de nota staat gepland na behandeling door uw raad.

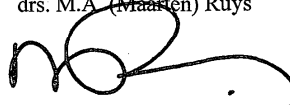
Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,
de burgemeester,

de secretaris,

dr. J.P. (Peter) Rehwinkel



drs. M.A. (Maarten) Ruys





BIJLAGE

Gemeente Groningen

**Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-
2022**

concept

Datum 14 mei 2012

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
2	Gehandicaptenparkeerkaart	3
2.1	Visie	3
2.2	Aanvragen.....	3
2.2.1	Wetgeving	3
2.2.2	Geldigheidsduur	6
2.2.3	Verlenging	6
2.2.4	Duplicaat	6
2.2.5	Financiën.....	6
2.2.6	Handhaving	7
2.3	Gebruik	8
2.3.1	Wetgeving	8
2.3.2	Financiën.....	8
2.3.3	Handhaving	8
2.4	Intrekken	10
2.4.1	Wetgeving	10
2.4.2	Financiën.....	11
2.4.3	Handhaving	11
3	Gehandicaptenparkeerplaats op kenteken	12
3.1	Visie	12
3.2	Aanvragen.....	12
3.2.1	Wettelijk kader.....	12
3.2.2	Criteria voor een gehandicaptenparkeerplaats bij het woonadres	13
3.2.3	Criteria voor een gehandicaptenparkeerplaats bij het werkadres	14
3.2.4	Geldigheidsduur	15
3.2.5	Financiën.....	15
3.3	Gebruik	16
3.3.1	Wetgeving	16
3.3.2	Criteria.....	16
3.3.3	Wijzigingen.....	16
3.3.4	Financiën.....	16
3.3.5	Handhaving	17
3.4	Opheffen	17
3.4.1	Wetgeving	17
3.4.2	Criteria.....	17
3.4.3	Financiën.....	17
3.4.4	Handhaving	17
4	Algemene gehandicaptenparkeerplaats	19
4.1	Visie	19
4.2	Aantal en ligging	19
4.2.1	Wetgeving	19

Collegedebrief - Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2014

4.2.2	Criteria.....	20
4.3	Maatvoering.....	21
4.4	Financiën.....	21
4.5	Handhaving.....	21
5	Gehandicaptenvoertuigen.....	22
5.1	Visie.....	22
5.2	Wettelijk kader.....	22
5.2.1	Gemotoriseerd gehandicaptenvoertuig.....	22
5.2.2	Brommobiel.....	22
6	Aandachtspunten.....	24
6.1	Communicatie.....	24
6.1.1	Informatievoorziening.....	24
6.1.2	Communicatiecampagne.....	25
6.2	Eén loket.....	25
6.3	Mantelzorg.....	25
6.4	Bouwontwikkelingen.....	25
6.5	Evenementen.....	26
6.6	Toegankelijkheid binnenstad.....	26
7	Maatregelen.....	27
7.1	Korte termijn.....	27
7.2	Middellange termijn.....	27

Collegiebrief - Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2014

1 Inleiding

In deze beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2014 is het gemeentelijke parkeerbeleid ten aanzien van gehandicapten opgenomen. Grondslag van dit parkeerbeleid is om de schaarse parkeerruimte te verdelen onder alle doelgroepen, waarbij wij extra voorzieningen en mogelijkheden bieden als de deelname van gehandicapten aan het maatschappelijke verkeer onder druk komt te staan.

Algemene visie

De gemeente Groningen wil gehandicapten de mogelijkheid bieden deel te nemen aan het maatschappelijk verkeer. Vaak zijn zij daarvoor afhankelijk van de auto. Andere vervoermiddelen, zoals de fiets, het openbaar vervoer en "de benenwagen" zijn voor mensen met een beperking immers niet altijd een alternatief. Ons gehandicaptenparkeerbeleid is dan ook gericht op het bieden van parkeerfaciliteiten aan gehandicapten. Zij zijn echter niet de enigen die gebruik willen maken van de schaarse parkeercapaciteit. Wij willen de beschikbare parkeerruimte dan ook zo optimaal mogelijk verdelen tussen alle verschillende doelgroepen. Daarbij maken wij uiteraard afwegingen over het nut en de noodzaak om een bepaalde doelgroep de mogelijkheid te bieden ergens te parkeren.

Met het gehandicaptenparkeerbeleid sluiten wij aan bij de principes die wij hanteren binnen de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo): mensen met een beperking moeten kunnen blijven deelnemen aan de samenleving. Kernbegrippen zijn eigen kracht en een informeel netwerk als basis; pas als dat niet lukt gebruik maken van collectieve in plaats van individuele voorzieningen. Deze kernbegrippen onderstrepen ook de veranderde werkwijze binnen de Wmo: van aanbodgericht naar vraaggericht; wat is, gegeven de persoonlijke situatie, de best passende voorziening?

Met het gehandicaptenparkeerbeleid willen wij gehandicapten de mogelijkheid bieden om mee te doen. Het beleid is er dan ook op gericht om fysieke barrières weg te nemen. In tegenstelling tot onze beleidslijn tot nu toe zijn wij van mening dat gehandicapten voor deze voorzieningen moeten betalen. Ook hier ligt een parallel met de Wmo: sinds 1 juli 2011 betalen inwoners van Groningen voor deze woon- en vervoersvoorzieningen een eigen bijdrage.

Wij stellen beleid op om kaders te stellen, om duidelijk te maken hoe wij omgaan met een bepaald onderwerp. Dat geldt ook voor het gehandicaptenparkeerbeleid. Als wij constateren dat het beleid de deelname van gehandicapten aan het maatschappelijke verkeer belemmert, kunnen wij echter altijd besluiten om in bepaalde situaties maatwerk mogelijk te maken.

Leeswijzer

Deze beleidsregels Gehandicaptenparkeren zijn opgebouwd rond de verschillende parkeervoorzieningen voor gehandicapten. In hoofdstuk 2 gaan wij in op het beleid rondom de gehandicaptenparkeerkaart. Het beleid rondom de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken is onderwerp van hoofdstuk 3, dat rondom de algemene

Collegedebrief - Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2014

gehandicaptenparkeerplaats van hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 besteden we aandacht aan gehandicaptenvoertuigen. Overige aandachtspunten met betrekking tot het parkeren door gehandicapten bespreken we in hoofdstuk 6. De maatregelen die voortvloeien uit deze beleidsregels zijn tenslotte in hoofdstuk 7 opgenomen.

2 Gehandicaptenparkeerkaart

In dit hoofdstuk staat het beleid rondom de gehandicaptenparkeerkaart centraal. Daartoe is allereerst in paragraaf 2.1 onze visie opgenomen. Vervolgens komt het beleid aan bod, samenhangend met de verschillende fasen rondom de gehandicaptenparkeerkaart: het aanvragen (paragraaf 2.2), het gebruik (paragraaf 2.3) en het intrekken (paragraaf 2.4) van de gehandicaptenparkeerkaart.

2.1 Visie

Een gehandicaptenparkeerkaart is bedoeld om gehandicapten de mogelijkheid te bieden algemene voorzieningen, zoals overheidsinstellingen, gezondheidszorginstellingen, publieke gebouwen en winkels, te bereiken. Een gehandicapte kan met een gehandicaptenparkeerkaart namelijk dicht bij de bestemming parkeren. Het beleid ten aanzien van de gehandicaptenparkeerkaart is hier dan ook op gericht, zonder ook de andere doelgroepen die gebruik willen maken van de schaarse parkeercapaciteit uit het oog te verliezen.

Een gemeente kan naast de Europese Gehandicaptenparkeerkaart ook een eigen gehandicaptenparkeerkaart uitgeven, bijvoorbeeld aan gehandicapten die niet aan de landelijke criteria voldoen (artikel 87, Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990). Deze gemeentelijke kaart is alleen in de eigen gemeente geldig. De gemeente Groningen maakt geen gebruik van deze mogelijkheid. Wij vinden dat de landelijke regelgeving, en daarmee de Europese Gehandicaptenparkeerkaart, voldoende mogelijkheden biedt om gehandicapten deel te laten nemen aan het maatschappelijke verkeer. Waar in de beleidsregels wordt gesproken over gehandicaptenparkeerkaart wordt dus de Europese Gehandicaptenparkeerkaart bedoeld.

2.2 Aanvragen

Het beleid met betrekking tot het aanvragen van een gehandicaptenparkeerkaart bespreken we aan de hand van de wetgeving gericht op het verstrekken van de kaart (paragraaf 2.2.1), de geldigheidsduur van de kaart (paragraaf 2.2.2), het, na afloop van de geldigheidsduur, verlengen van de kaart (paragraaf 2.2.3), het aanvragen van een duplicaat (paragraaf 2.2.4), financiën rondom de aanvraag (paragraaf 2.2.5) en handhaving rondom de aanvraag (paragraaf 2.2.6).

2.2.1 Wetgeving

De Regeling Gehandicaptenparkeerkaart¹ bevat de wettelijke regels voor het verstrekken van Europese Gehandicaptenparkeerkaarten. Deze regeling is gebaseerd op de Wegenverkeerswet (artikel 13, tweede lid),

¹ Regeling gehandicaptenparkeerkaart d.d. 2 juli 2001, laatstelijk gewijzigd d.d. 3 april 2008.

Collegiebrief - Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2014

het Besluit administratieve bepalingen (artikel 49 en 55) en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (artikel 85 en 86). De gemeente kan geen eigen, aanvullende criteria stellen.

Er zijn drie verschillende type kaarten:

- de bestuurderskaart voor degene die zelf autorijdt;
- de passagierskaart voor degene die vervoerd moet worden;
- een kaart voor instellingen die zorg leveren volgens de Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten (AWBZ).

Gehandicaptenparkeerkaart voor bestuurders

Bestuurders van motorvoertuigen op meer dan twee wielen en van brommobielen komen in aanmerking voor een gehandicaptenparkeerkaart als zij:

1. in de gemeentelijke basisadministratie ingeschreven staan;
2. in het bezit zijn van een geldig rijbewijs voor een personenauto of bromfiets;
3. ten gevolge van een aandoening of gebrek een aantoonbare loopbeperking van langdurige aard (tenminste 6 maanden) hebben, waardoor zij met de gebruikelijke loophulpmiddelen in redelijkheid niet in staat zijn zelfstandig een afstand van meer dan 100 meter aan één stuk te voet te overbruggen;
4. en/of permanent rolstoelgebonden zijn;
5. en/of ten gevolge van een aandoening of gebrek aantoonbare ernstige beperkingen, anders dan loopbeperkingen, hebben.

Een medisch advies moet duidelijk maken of een aanvrager aan een of meer criteria (3 tot met 5) voldoet. Dit geneeskundige onderzoek wordt verricht door een bevoegde keuringsinstantie. Wij verstrekken een gehandicaptenparkeerkaart voor bestuurders als de aanvrager voldoet aan criterium 1, criterium 2 en criterium 3, 4 en/of 5.

Het is niet vereist dat aanvragers van een gehandicaptenparkeerkaart voor bestuurders ook beschikken over een eigen motorvoertuig op meer dan 2 wielen of een brommobiel. Zij kunnen immers ook gebruik maken van bijvoorbeeld een huurauto of deelauto.

Gehandicaptenparkeerkaart voor passagiers

Passagiers van motorvoertuigen op meer dan twee wielen en van brommobielen komen in aanmerking voor een gehandicaptenparkeerkaart als zij:

1. in de gemeentelijke basisadministratie ingeschreven staan;
2. voor het vervoer van deur tot deur continu afhankelijk zijn van de hulp van de bestuurder;
3. ten gevolge van een aandoening of gebrek een aantoonbare loopbeperking van langdurige aard (tenminste 6 maanden) hebben, waardoor zij met de gebruikelijke loophulpmiddelen in redelijkheid niet in staat zijn zelfstandig een afstand van meer dan 100 meter aan één stuk te voet te overbruggen;
4. en/of permanent rolstoelgebonden zijn;
5. en/of ten gevolge van een aandoening of gebrek aantoonbare ernstige beperkingen, anders dan loopbeperkingen, hebben.

Collegiebrief - Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2014

Een medisch advies moet duidelijk maken of een aanvrager aan een of meer criteria (2 tot en met 5) voldoet. Dit geneeskundige onderzoek wordt verricht door een bevoegde keuringsinstantie. Wij verstrekken een gehandicaptenparkeerkaart voor passagiers als de aanvrager voldoet aan criterium 1, criterium 2 en criterium 3, 4 en/of 5.

Gehandicaptenparkeerkaart voor instellingen²

Instellingen waar gehandicapten verblijven, komen voor het vervoer van bewoners in aanmerking voor een gehandicaptenparkeerkaart als deze bewoners:

1. ten gevolge van een aandoening of gebrek een aantoonbare loopbeperking van langdurige aard (tenminste 6 maanden) hebben, waardoor zij met de gebruikelijke loophulpmiddelen in redelijkheid niet in staat zijn zelfstandig een afstand van meer dan 100 meter aan één stuk te voet te overbruggen en voor het vervoer van deur tot deur continu afhankelijk zijn van de hulp van de bestuurder;
2. en/of permanent rolstoelgebonden zijn;
3. en/of ten gevolge van een aandoening of gebrek aantoonbare ernstige beperkingen, anders dan loopbeperkingen, hebben.

Wij verstrekken een gehandicaptenparkeerkaart voor instellingen als een of meer bewoners van een instelling voldoen aan criterium 1, 2 en/of 3. Het gaat hierbij nadrukkelijk om instellingen die zijn toegelaten op grond van artikel 5, eerste lid van de Wet toelating zorginstellingen en die zorg verlenen als bedoeld in artikel 6 van de AWBZ. Dit zijn bijvoorbeeld instellingen voor gehandicapten en verzorgingstehuizen. Taxibedrijven, busbedrijven, vrijwilligers, Rode Kruis en dergelijke vallen hier niet onder. Zij kunnen wel gebruik maken van de gehandicaptenparkeerkaart van de instelling waarvoor zij vervoeren of van de gehandicaptenparkeerkaart van de passagier (niet zijnde een bestuurderskaart) die zij vervoeren.

Bij de aanvraag voor een gehandicaptenparkeerkaart dient de betreffende instelling onderbouwd aan te geven over hoeveel kaarten de instelling wenst te beschikken. Omdat de gehandicaptenparkeerkaart voor instellingen ook gebruikt mag worden voor individueel vervoer, kunnen dat meer kaarten zijn dan het aantal voertuigen dat de instelling tot haar beschikking heeft voor collectief vervoer. Wij verstrekken echter nooit meer kaarten dan het aantal bewoners dat voldoet aan criterium 1, 2 en/of 3.

² Waar mogelijk zijn de beleidsregels in de rest van dit hoofdstuk uniform beschreven voor elk type gehandicaptenparkeerkaart. De situatie rondom de kaart voor instellingen is echter in sommige gevallen dusdanig afwijkend dat bepaalde beleidsregels niet opgaan voor de gehandicaptenparkeerkaart voor instellingen. Omdat er nauwelijks gehandicaptenparkeerkaarten voor instellingen in omloop zijn (anno 2011 4 stuks), benoemen wij ten behoeve van de leesbaarheid van deze beleidsregels niet dat een bepaalde regel niet voor de kaart voor instellingen geldt. Ook benoemen wij niet welke regel dan wel geldt (over het algemeen is dit voldoende duidelijk), tenzij dit expliciet van belang is.

Collegiebrief - Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2014

2.2.2 Geldigheidsduur

Een gehandicaptenparkeerkaart is op grond van artikel 51 BABW vijf jaar geldig vanaf de dag van afgifte. Wij beperken de geldigheidsduur als volgens de keuringsarts verwacht mag worden dat binnen deze termijn verbetering optreedt waardoor de aanvrager niet meer aan de gestelde criteria voldoet.

Naar aanleiding van het geneeskundige onderzoek adviseert de keuringsarts over de geldigheidsduur.

2.2.3 Verlenging

Een gehandicapte is zelf verantwoordelijk voor de tijdige verlenging van zijn of haar gehandicaptenparkeerkaart. Als service informeren wij gehandicapten een half jaar van te voren over het verstrijken van de geldigheidsduur en de te volgen procedure.

De gemeente is bij de verlenging van een gehandicaptenparkeerkaart niet verplicht een geneeskundig onderzoek uit te voeren. Wanneer is te voorzien dat de gehandicapte ook in de toekomst blijft voldoen aan de criteria voor een gehandicaptenparkeerkaart, bijvoorbeeld in geval van een chronische handicap, neemt een keuringsarts dit in zijn adviesrapport op.

Bij een verlenging beoordeelt de keuringsarts op basis van het dossier of herkeuring wenselijk is. Daarbij weegt hij of zij ook mee of veranderingen in de medische wereld kunnen leiden tot een ander oordeel dan destijds is afgegeven. Bij deze beoordeling betreft de keuringsarts bijvoorbeeld ook eventuele gegevens uit het Wmo-dossier.

Wanneer een gehandicaptenparkeerkaart voor minder dan 5 jaar is afgegeven, volgt altijd een fysieke herkeuring. Een kortere geldigheidsduur duidt immers op de mogelijkheid dat verandering in de situatie is ontstaan.

2.2.4 Duplicaat

Een gehandicaptenparkeerkaart is persoonsgebonden en per aanvrager wordt slechts één kaart verstrekt. Alleen als een gehandicaptenparkeerkaart kwijtgeraakt, verloren of gestolen is, verstrekken wij een duplicaat. Hiervoor is wettelijk gezien geen proces-verbaal nodig. Wel laten wij de aanvrager een verklaring ondertekenen waarin de omstandigheden worden beschreven. Bij het verstrekken van een duplicaat wordt de geldigheidsduur niet aangepast; de oorspronkelijke vervaldatum blijft dus gehandhaafd. De kwijtgeraakte, verloren of gestolen kaart wordt tevens als ongeldig aangemerkt.

2.2.5 Financiën

De gemeente mag kosten in rekening brengen voor de aanvraag van een gehandicaptenparkeerkaart. De gemeente mag zelf de hoogte van de leges bepalen, zolang deze maar niet hoger zijn dan de daadwerkelijke kosten. Ook de kosten voor de medische keuring mogen voor rekening van de aanvrager komen, gemeenten zijn daarin vrij.

Bij het verstrekken van een gehandicaptenparkeerkaart zijn er 3 momenten waarop leges gevraagd kunnen worden: bij de eerste verlening, bij verlenging en bij het verstrekken van een duplicaat.

Collegebrief - Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2014

Eerste verlening

In tegenstelling tot onze beleidslijn tot nu toe gaan gehandicapten leges betalen voor hun gehandicaptenparkeerkaart als zij deze voor de eerste keer aanvragen. Het tarief bedraagt € 75,-. De daadwerkelijke kosten zijn opgenomen in tabel 2.1 (prijspeil 2011). Wij hanteren derhalve geen kostendekkende leges voor het verlenen van de gehandicaptenparkeerkaart, maar zien de leges als een tegemoetkoming in de kosten.

onderdeel	kosten
Medische advieskosten	€ 105,68
Kaartkosten	€ 10,00
Parkeerschijf	€ 1,74
Parkeerfolder	€ 1,09
Administratiekosten (1,5 uren loket medewerker à € 63,-)	€ 94,50
Totaal	€ 213,01

Tabel 2.1: Kosten aanvraag gehandicaptenparkeerkaart (prijspeil 2011)

Daarnaast betalen gehandicapten een borg voor de gehandicaptenparkeerkaart, net als voor de andere parkeerproducten. Deze borg stimuleert het inleveren van de gehandicaptenparkeerkaart als deze niet meer geldig of niet meer nodig is.

Verlenging

Het verlengen van een gehandicaptenparkeerkaart kan zowel een administratieve afhandeling zijn als een beoordeling die overeenkomt met de eerste verlening. De kosten voor het verlengen kunnen dan ook flink uiteen lopen. Wij vinden het onwenselijk om hier onderscheid in te maken, en verlengen elke gehandicaptenparkeerkaart dan ook kosteloos.

Duplicaat

Het verstrekken van een duplicaat is een administratieve handeling. Wij brengen hier voor geen kosten in rekening. Wel moet de gehandicapte opnieuw borg betalen voor de gehandicaptenparkeerkaart.

2.2.6 Handhaving

Bij de aanvraag van een gehandicaptenparkeerkaart moet minimaal één pasfoto worden ingeleverd. In de wet- en regelgeving is echter geen identificatieplicht opgenomen. De keurend arts kan bij twijfel de aanvrager verzoeken zich te legitimeren dan wel zijn twijfel melden aan de gemeente. Om discussies te voorkomen maakt identificatie standaard onderdeel uit van de werkwijze van de keuringsartsen. Deze taak wordt door de receptie van het Zorgloket uitgevoerd.

Collegedebrief - Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2014

2.3 Gebruik

Het beleid met betrekking tot het gebruik van een gehandicaptenparkeerkaart bespreken we aan de hand van de wetgeving (paragraaf 2.3.1), financiën (paragraaf 2.3.2) en handhaving (paragraaf 2.3.3).

2.3.1 Wetgeving

Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) bevat alle verkeersregels en verkeerstekens die in Nederland van toepassing zijn. Artikel 85 en 86 bevatten de bijzondere bepalingen ten behoeve van gehandicapten. Daarin worden een aantal verkeersregels niet of beperkt van toepassing verklaard voor motorvoertuigen op meer dan twee wielen waarin een gehandicaptenparkeerkaart is aangebracht.

Concreet betekent dit dat houders van een gehandicaptenparkeerkaart mogen parkeren:

- op een algemene gehandicaptenparkeerplaats;
- voor onbeperkte tijd in een parkeerschijfzone (ook buiten de vakken);
- met gebruik van een parkeerschijf en voor maximaal 3 uur:
 - o buiten de vakken in een woonerf;
 - o op plaatsen waar een parkeerverbod geldt;
 - o langs een gele onderbroken streep.

Deze verkeersregels gelden dus niet voor andere weggebruikers.

2.3.2 Financiën

Een gehandicaptenparkeerkaart geeft geen vrijstelling op het betalen van parkeergelden. Gemeenten zijn vrij om hier eigen beleid op te maken.

In tegenstelling tot onze beleidslijn tot nu toe gaan gehandicapten betalen voor straatparkeren, net als elke andere parkeerder. De gehandicapten moeten in het bezit zijn van een geldig parkeerbewijs (parkeerticket of parkeervergunning) wanneer zij parkeren binnen het gereguleerde gebied. Dit geldt niet alleen voor de reguliere gehandicaptenparkeerplaatsen, maar voor elk type parkeerplaats. Hierbij gelden de regels uit de gemeentelijke parkeerverordening.

2.3.3 Handhaving

Handhavers hebben verschillende mogelijkheden om te handhaven op het gebruik van de gehandicaptenparkeerkaart. Toch lopen zij ook tegen een paar onmogelijkheden aan.

Mogelijkheden

Misbruik van gehandicaptenparkeerkaarten kan niet worden beboet omdat in de wet de koppeling tussen de Regeling Gehandicaptenparkeerkaart met de sanctiebepalingen in de Wegenverkeerswet ontbreekt. Een gehandicaptenparkeerkaart intrekken (zie paragraaf 2.4) is de enige mogelijke sanctie.

Collegebrief - Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2014

Wij beboeten uiteraard wel onterechte parkeerhandelingen, zoals het langer dan 3 uur parkeren op plaatsen waar een parkeerverbod geldt of het zonder gehandicaptenparkeerkaart parkeren op een algemene parkeerplaats voor gehandicapten.

De gemeente Groningen heeft de uitgifte van gehandicaptenparkeerkaarten onlangs gedigitaliseerd. De handhaving op het gebruik van de gehandicaptenparkeerkaart gebeurt echter nog handmatig, in tegenstelling tot de handhaving op de andere parkeerproducten. Handmatig is echter niet vast te stellen of een gehandicaptenparkeerkaart voor het verstrijken van de geldigheidstermijn ongeldig is verklaard. Daarom gaan we verkennen welke mogelijkheden er zijn om digitaal te handhaven op de geldigheid van gehandicaptenparkeerkaarten.

Omdat de gemeente alleen gegevens heeft over kaarten die door haar zelf zijn uitgegeven, gaan we tevens verkennen of en op welke wijze aansluiting bij het registratiesysteem voor gehandicaptenparkeerkaarten van het Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten (SHPV) mogelijk is.³ Het SHPV heeft in samenwerking met de RDW dit registratiesysteem opgericht, omdat gehandicaptenparkeerkaarten regelmatig worden gestolen en vervolgens misbruikt. Aangesloten gemeenten kunnen op basis van het kaartnummer van de gehandicaptenparkeerkaart digitaal controleren of de betreffende kaart geldig of ongeldig is.

Onmogelijkheden

De gehandicaptenparkeerkaart is persoonsgebonden. Dit betekent dat de kaart in verschillende voertuigen mag worden gebruikt, maar dat de houder de gehandicaptenparkeerkaart niet door anderen mag laten gebruiken als het parkeren niet rechtstreeks verband houdt met het vervoer van de gehandicapte zelf. Op de gehandicaptenparkeerkaart is op de achterzijde een pasfoto van de houder aangebracht, wij kunnen hierop echter nauwelijks handhaven.

Bij een passagierskaart is de bestuurder van het motorvoertuig overigens verantwoordelijk voor het juiste gebruik en niet de passagier.

Aanvragers van een gehandicaptenparkeerkaart voor bestuurders hoeven niet in het bezit te zijn van een voertuig. Dit betekent dat, in strijd met de gebruiksvoorschriften, de gehandicaptenparkeerkaart voor bestuurders gebruikt kan worden als passagierskaart. Dit oneigenlijke gebruik wordt in de hand gewerkt doordat de criteria voor de aanvraag van een gehandicaptenparkeerkaart voor passagiers aanzienlijk strenger zijn dan voor bestuurders. Handhaving op dit oneigenlijke gebruik is echter nauwelijks mogelijk.

Extra informatie op de gehandicaptenparkeerkaart, bijvoorbeeld een of meerdere kentekens, zou misbruik kunnen tegen gaan. Op grond van de regelgeving mogen wij echter geen extra informatie, zoals een

³ Het SHPV is primair gericht op de ondersteuning van gemeenten in de uitvoering van hun parkeerbeleid. Wij moeten verkennen in hoeverre wij alleen gebruik kunnen maken van het registratiesysteem voor gehandicaptenparkeerkaarten. Wij willen de mogelijkheden benutten om misbruik tegen te gaan, maar wegen tevens mee dat vooralsnog geen enkele gemeente uit de drie noordelijke provincies is aangesloten bij het SHPV.

Collegiebrief - Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2014

kenteken, aanbrengen: de eigenaar van een gehandicaptenparkeerkaart moet deze kaart in elk willekeurig voertuig kunnen gebruiken.

Tot slot

Het gebruik van de gehandicaptenparkeerkaart brengt dus enkele onmogelijkheden voor de handhaving met zich mee. Het is goed om ons hiervan bewust te zijn. Waar mogelijk pakken wij uiteraard de kansen om misbruik tegen te gaan. Daarbij kijken wij wel wat redelijkerwijs mogelijk en wenselijk is, zowel vanuit het perspectief van de gemeente als vanuit de gehandicapte zelf. Daarbij wegen wij mee dat wij inschatten dat het vermeende misbruik niet dusdanig is dat de beschikbaarheid van parkeerruimte voor de gehandicapten of een van de andere doelgroepen onder druk komt te staan.

Wij, en met ons vele anderen, vinden dat de (Europese) regelgeving rondom de gehandicaptenparkeerkaart misbruik in de hand werkt en handhaving lastig maakt. Wij kunnen die regelgeving echter niet veranderen. Wel is het belangrijk om bij de VNG te blijven aandringen op agendering op Europees niveau. Het misbruik zet gehandicapten immers in een kwaad daglicht, en het maakt de kaart tot roofgoed.

2.4 Intrekken

Het beleid met betrekking tot het intrekken van een gehandicaptenparkeerkaart bespreken we aan de hand van de wetgeving (paragraaf 2.4.1), financiën (paragraaf 2.4.2) en handhaving (paragraaf 2.4.3).

2.4.1 Wetgeving

In artikel 53 van het BABW is geformuleerd wanneer de gehandicaptenparkeerkaart zijn geldigheid verliest. Dit betreft:

- het verstrijken van de geldigheidsduur;
- de afgifte van een nieuwe gehandicaptenparkeerkaart of een duplicaat gehandicaptenparkeerkaart;
- het onbevoegd aanbrengen van wijzigingen;
- het overlijden van de houder;
- ongeldigverklaring (zie toelichting hieronder).

Een kaart die zijn geldigheid heeft verloren, moet zo spoedig mogelijk worden ingeleverd (artikel 54 BABW). Overtreding hiervan is een strafbaar feit (artikel 59 BABW).

Ongeldigverklaring

In lid 2 en 3 van artikel 53 van het BABW zijn extra voorwaarden geformuleerd die het bevoegd gezag de mogelijkheid geven om een gehandicaptenparkeerkaart ongeldig te laten verklaren. Hiertoe zijn mogelijkheden indien de aanvrager onjuiste gegevens heeft verschaft en de kaart niet zou zijn afgegeven indien de onjuistheid van die gegevens ten tijde van de aanvraag bekend zou zijn geweest. Daarnaast is het mogelijk om de gehandicaptenparkeerkaart ongeldig te laten verklaren indien het gebruik van de gehandicaptenparkeerkaart geen verband houdt met het vervoer van de houder/passagier/instelling waaraan de vergunning is verstrekt.

Collegebrief - Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2014

2.4.2 Financiën

Aan het intrekken van de gehandicaptenparkeerkaart zijn voor de eigenaar van de kaart geen kosten verbonden.

2.4.3 Handhaving

Wanneer de gemeente constateert dat een gehandicaptenparkeerkaart zijn geldigheid heeft verloren, stuurt de gemeente een schriftelijk verzoek aan de betreffende persoon om deze voor een bepaalde datum in te leveren bij de gemeente.⁴ Wanneer aan dit verzoek geen gehoor wordt gegeven, volgt schriftelijk een tweede verzoek, waarin wij tevens wijzen op de gevolgen van het niet inleveren, namelijk het opmaken van een proces-verbaal door de politie en het in beslag nemen van de kaart door de politie. Wanneer ook geen gehoor wordt gegeven aan dit tweede verzoek, vraagt de gemeente aan de politie om daadwerkelijk proces-verbaal op te maken en de gehandicaptenparkeerkaart in beslag te nemen.

⁴ De gemeente informeert gehandicapten een half jaar van tevoren over het verstrijken van de geldigheidsduur en de te volgen procedure (zie paragraaf 2.2.3). In deze paragraaf wordt daarom alleen ingegaan op de handhaving in geval de gehandicaptenparkeerkaart zijn geldigheid heeft verloren ofwel handhaving gericht op het intrekken van de kaart.

3 Gehandicaptenparkeerplaats op kenteken

In dit hoofdstuk staat het beleid rondom de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken centraal. Daartoe is allereerst in paragraaf 3.1 onze visie opgenomen. Vervolgens komt het beleid aan bod, samenhangend met de verschillende fasen rondom de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken: het aanvragen (paragraaf 3.2), het gebruik (paragraaf 3.3) en het opheffen (paragraaf 3.4) van de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken.

3.1 Visie

Een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken is bedoeld om gehandicapten de mogelijkheid te bieden dicht bij de woning of het werkadres te parkeren. Het beleid ten aanzien van de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken is hier dan ook op gericht. Een zo optimaal mogelijke verdeling van de schaarse parkeerruimte onder de doelgroepen en een zo flexibel mogelijk te gebruiken parkeerareaal zijn daarbij wederom uitgangspunt.

Dit betekent dat de gemeente alleen een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken aanlegt als de gehandicapte beperkt is in de mogelijkheden om de afstand tussen parkeerplaats en bestemming zelfstandig te overbruggen en de kans op een vrije parkeerplaats op beperkte afstand van de bestemming klein is, bijvoorbeeld doordat het druk is met parkeren op straat. Dit betekent ook dat aan een gehandicapte geen gehandicaptenparkeerplaats op kenteken wordt toegewezen als hij kan beschikken over een eigen parkeerplaats, zoals een oprit.

Dit betekent echter niet dat wij op voorhand een maximum stellen aan het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken in een straat of een gebied. De parkeermogelijkheid voor gehandicapten prevaleert dan boven het minder flexibele gebruik van de beschikbare parkeerruimte voor anderen.

3.2 Aanvragen

Het beleid met betrekking tot het aanvragen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken bespreken we aan de hand van de wetgeving (paragraaf 3.2.1), de criteria voor het aanvragen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken bij het woonadres (paragraaf 3.2.2) en het werkadres (paragraaf 3.2.3), de geldigheidsduur (paragraaf 3.2.4) en de financiën (paragraaf 3.2.5).

3.2.1 Wettelijk kader

Er is geen wetgeving vanuit het Rijk ten aanzien van het toekennen van gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken. Gemeenten zijn derhalve vrij in het bepalen van de criteria die worden gehanteerd.

Collegiebrief - Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2014

Het aanwijzen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken gebeurt middels een Verkeersbesluit als bedoeld in artikel 12 van het BABW.

3.2.2 *Criteria voor een gehandicaptenparkeerplaats bij het woonadres*

Om in aanmerking te komen voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken bij het woonadres moet:

1. de aanvrager ingeschreven staan in de gemeentelijke basisadministratie en woonachtig zijn op het adres waarvoor de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken wordt aangevraagd;
2. de aanvrager beschikken over een geldig (minimaal 6 maanden)⁵ rijbewijs;
3. de aanvrager beschikken over een geldige (minimaal 6 maanden)⁵ gehandicaptenparkeerkaart Bestuurder;⁶
4. (het leasecontract van) de auto waarvoor de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken wordt aangevraagd op naam van de aanvrager staan;
5. de aanvrager niet over eigen parkeergelegenheid kunnen beschikken (zie toelichting);
6. de parkeerdruk in de directe omgeving 85% of hoger zijn (zie toelichting)
7. de aanleg technisch mogelijk zijn (zie toelichting).

Het college kan, overeenkomstig artikel 3, lid 7 van de gemeentelijke parkeerverordening, een brede belangenafweging maken en afwijken van bovenstaande criteria als toepassing van de criteria leidt tot strijdigheid met het beoogde resultaat.

Ad 5 – Eigen parkeergelegenheid

Wanneer een aanvrager over eigen parkeergelegenheid, zoals een oprit, kan beschikken, kennen wij een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken niet toe. Men wordt dan geacht om op eigen terrein te parkeren. Uit de 'berekenningsaantallen parkeervoorzieningen bij woningen met garage en/of oprit' uit de vigerende beleidsregels voor parkeernormen is af te leiden wat wij als eigen parkeergelegenheid beschouwen:

- een oprit;
- een garage met een oprit;
- een gereserveerde parkeerplaats op eigen erf;
- een losse garagebox.⁷

Een garage zonder oprit die bij de woning is gelegen, beschouwen wij dus niet als eigen parkeergelegenheid. Aanvullend op deze opsomming beschouwen wij ook een voor de aanvrager toegankelijk privéparkeerterrein, bijvoorbeeld achter een flat, als eigen parkeergelegenheid.

⁵ Hiermee voorkomen we dat de gehandicaptenparkeerplaats binnen een half jaar moet worden opgegeven omdat de aanvrager niet meer aan een van de gestelde criteria voldoet.

⁶ Daarmee is gewaarborgd dat een arts heeft verklaard dat aanvrager een loopbeperking met een permanent of progressief karakter heeft, waarbij de aanvrager zonder hulp van anderen en met de gebruikelijke loophulpmiddelen niet in staat is een afstand van meer dan 100 meter aan een stuk te voet te overbruggen.

⁷ Dit is een, los van de woning, gehuurde of gekochte garagebox. Uiteraard geldt dat deze garagebox alleen als eigen parkeergelegenheid wordt beschouwd als deze binnen een afstand van 100 meter van de woning ligt.

Collegedebrief - Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2014

Ad 6 – Hoge parkeerdruk

De aanvrager moet zijn auto nabij de woning, oftewel binnen 100 meter, kunnen parkeren. Wanneer de parkeerdruk laag is, zal men redelijkerwijs altijd een vrije parkeerplaats binnen deze afstand kunnen vinden. Het aanleggen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken is dan niet nodig. Als de parkeerdruk hoger dan of gelijk aan 85% is, kan het vinden van een vrije parkeerplaats lastig worden. De aanvrager loopt dan het risico om verder te moeten lopen voor een parkeerplaats dan de maximale afstand die hij/zij zelfstandig te voet en aan een stuk kan afleggen. Daarom hanteren wij het uitgangspunt dat een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken alleen wordt toegekend als de parkeerdruk binnen een straal van 70 meter⁸ rondom de woning hoger dan of gelijk aan 85% is. Om de hoogte van de parkeerdruk te bepalen maken wij gebruik van de parkeertellingen die structureel worden uitgevoerd.

Ad 7 – Technisch mogelijk

Een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken wordt afgewezen als:

1. daarvoor binnen een straal van 70 meter van de woning een nieuwe parkeerplaats aangelegd moet worden en dit technisch niet mogelijk is;
2. als de verkeersveiligheid in het geding komt;
3. als het doelmatig gebruik van de weg in het geding komt, bijvoorbeeld als de rijbaan niet meer voldoet aan de maatvoeringseisen of als de doorstroming van het verkeer wordt belemmerd.

3.2.3 *Criteria voor een gehandicaptenparkeerplaats bij het werkadres*

Om in aanmerking te komen voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken bij het werkadres moet:

1. de werknemer voor wie de plaats wordt aangevraagd, in dienst zijn bij het bedrijf dat de aanvraag doet;
2. het bedrijf dat de aanvraag doet, ingeschreven zijn bij de Kamer van Koophandel (KvK) en, blijkens een uittreksel van de KvK, gevestigd zijn op het adres waarvoor de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken wordt aangevraagd;
3. de werknemer beschikken over een geldig (minimaal 6 maanden) rijbewijs;
4. de werknemer beschikken over een geldige (minimaal 6 maanden) gehandicaptenparkeerkaart Bestuurder;
5. (het leasecontract van) de auto waarvoor de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken wordt aangevraagd op naam van de werknemer staan;
6. de vestiging van het bedrijf dat de aanvraag doet niet over eigen parkeergelegenheid kunnen beschikken (zie toelichting in paragraaf 3.2.2);
7. de parkeerdruk in de directe omgeving 85% of hoger zijn (zie toelichting in paragraaf 3.2.2)
8. de aanleg technisch mogelijk zijn (zie toelichting in paragraaf 3.2.2).

De werkgever vraagt de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken aan.

⁸ Een loopafstand van 100 meter blijkt over het algemeen overeen te komen met een straal van 70 meter.

Collegedebrief - Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2014

Een onderbord geeft het tijdvenster aan waarbinnen de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken beschikbaar is voor de werknemer. Buiten deze tijden kan iedereen op deze parkeerplaats parkeren.

Het college kan, overeenkomstig artikel 3, lid 7 van de gemeentelijke parkeerverordening, een brede belangenafweging maken en afwijken van bovenstaande criteria als toepassing van de criteria leidt tot strijdigheid met het beoogde resultaat.

3.2.4 Geldigheidsduur

Wij wijzen een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken toe voor de periode dat de gehandicaptenparkeerkaart van de aanvrager nog geldig is. Wanneer de geldigheidsduur van de gehandicaptenparkeerkaart wordt verlengd, verlengen wij automatisch de geldigheidsduur van de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Dit betekent ook dat wanneer een gehandicaptenparkeerkaart wordt ingetrokken, de geldigheid van de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken vervalt.

3.2.5 Financiën

Op grond van artikel 29 van het BABW mag een gemeente de kosten die voortvloeien uit de plaatsing van een verkeersbord waarmee een gehandicaptenparkeerplaats wordt aangegeven (E6) in rekening bij degene ten behoeve van wie het bord is geplaatst.

In tegenstelling tot onze beleidslijn tot nu toe gaan gehandicapten betalen voor de aanleg van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Het tarief van de leges bedraagt € 75,-. De daadwerkelijke kosten zijn opgenomen in tabel 3.2 (prijsspeil 2011). Wij hanteren derhalve geen kostendeckende leges voor de aanleg van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken, maar zien de leges als tegemoetkoming in de kosten.

onderdeel	kosten
Vooronderzoek	€ 36,18
Aanleggen plaats	€ 1,74
Parkeerfolder	€ 1,09
Administratiekosten (1,5 uren loket medewerker à € 63,-)	€ 94,50
Totaal	€ 133,51

Tabel 3.1: Kosten aanvraag gehandicaptenparkeerplaats op kenteken (prijsspeil 2011)

Het verlengen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken is een kleine administratieve handeling en is kosteloos.

Aanvragers van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken met een inkomen tot maximaal 120% van de geldende bijstandsnorm, kunnen voor de kosten van de parkeerplaats een aanvraag "bijzondere bijstand" indienen.

Collegiebrief - Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2014

3.3 Gebruik

Het beleid met betrekking tot het gebruik van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken bespreken we aan de hand van de wetgeving (paragraaf 3.3.1), de criteria die de gemeente stelt (paragraaf 3.3.2), de wijzigingen die kunnen optreden tijdens het gebruik (paragraaf 3.3.3), de financiën (paragraaf 3.3.4) en de handhaving (paragraaf 3.3.5).

3.3.1 Wetgeving

Er bestaat geen wetgeving ten aanzien van het gebruik van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken.

3.3.2 Criteria

Op een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken mag alleen een voertuig met het betreffende kenteken geparkeerd worden. In gebieden waar betaald parkeren is ingevoerd, moet tevens een geldige parkeervergunning in het voertuig zijn geplaatst. In gebieden waar per adres 1 parkeervergunning wordt uitgegeven, geldt deze parkeervergunning dus meteen als de enige parkeervergunning voor het betreffende adres. Beschikt het huishouden bij de aanvraag van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken al over een parkeervergunning voor een ander voertuig, dan wordt deze ingetrokken.

Als een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken wordt aangevraagd in een gebied waar een wachtlijst voor parkeervergunningen bestaat en het betreffende huishouden beschikt nog niet over een parkeervergunning, dan wijzen wij de parkeerplaats en de vergunning toch toe. Het belang om de gehandicapte tegemoet te komen in zijn of haar behoefte prevaleert in dat geval.

3.3.3 Wijzigingen

Wijzigingen in de omstandigheden leiden over het algemeen tot opheffing van de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken (zie paragraaf 3.4). Wanneer een gehandicapte verhuist of wanneer het bedrijf waar de gehandicapte werkt verhuist, moet voor het nieuwe adres een nieuwe aanvraag worden ingediend.

De enige situatie die niet leidt tot het opheffen van de parkeerplaats is wanneer de gehandicapte een nieuw voertuig aanschafft. De gehandicapte moet het nieuwe kenteken doorgeven, waarna op de parkeerplaats een nieuw onderbord wordt geplaatst.

3.3.4 Financiën

Aan het gebruik van de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken zijn voor de houder geen kosten verbonden. Ook het plaatsen van een nieuw onderbord vanwege een kentekenwijziging is kosteloos. Alleen als de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken in gereguleerd gebied is gelegen, maakt de houder kosten voor de parkeervergunning.

Collegiebrief - Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2014

3.3.5 *Handhaving*

De handhaving op het gebruik van de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken betreft de overeenkomst tussen het kenteken van het geparkeerde voertuig en het onderbord en, indien van toepassing, het beschikken over een geldige parkeervergunning.

Als op een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken een voertuig met een afwijkend kenteken geparkeerd staat, gaan wij direct over tot het in gang zetten van het wegslepen van het betreffende voertuig.

3.4 *Opheffen*

Het beleid met betrekking tot het opheffen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken bespreken we aan de hand van de wetgeving (paragraaf 3.4.1), de criteria die de gemeente stelt (paragraaf 3.4.2), de financiën (paragraaf 3.4.3) en de handhaving (paragraaf 3.4.4).

3.4.1 *Wetgeving*

Het opheffen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken gebeurt middels een Verkeersbesluit als bedoeld in artikel 12 van het BABW. De wetgeving benoemt geen gronden voor het opheffen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken.

3.4.2 *Criteria*

Een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken wordt opgeheven als een of meer van de volgende situaties van toepassing zijn:

- de houder van de parkeerplaats verhuist;
- het bedrijf dat de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken heeft aangevraagd, verhuist;
- de houder is niet meer in dienst bij het bedrijf dat de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken heeft aangevraagd;
- de houder van de parkeerplaats komt te overlijden;
- de houder heeft geen geldig rijbewijs meer;
- de houder heeft geen gehandicaptenparkeerkaart Bestuurder meer;
- de houder heeft geen voertuig meer op zijn naam staan.

3.4.3 *Financiën*

Aan het opheffen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken zijn voor de houder geen kosten verbonden.

3.4.4 *Handhaving*

De gehandicapte, de familie van de gehandicapte of het bedrijf waar de gehandicapte werkzaam is, is verantwoordelijk om aan te geven dat de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken kan worden opgeheven. Een periodieke check tussen de gegevens uit de gemeentelijke basisadministratie en de

Collegedebrief - Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2014

gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken brengt tevens een aantal situaties waarbij de
gehandicaptenparkeerplaats op kenteken moet worden opgeheven, zoals een verhuizing of overlijden, aan
het licht.

4 Algemene gehandicaptenparkeerplaats

In dit hoofdstuk staat het beleid rondom de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen centraal. Daartoe is allereerst in paragraaf 4.1 onze visie opgenomen. Vervolgens gaan we in op het aantal algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en hun ligging (paragraaf 4.2) en de maatvoering (paragraaf 4.3). De financiën (paragraaf 4.4) en de handhaving (paragraaf 4.5) komen vervolgens aan bod.

4.1 Visie

Een algemene gehandicaptenparkeerplaats is bestemd voor het parkeren van voertuigen met een gehandicaptenparkeerkaart voor bestuurders, passagiers of instellingen. Om gehandicapten te laten deelnemen aan het maatschappelijk verkeer moeten verspreid over de hele stad voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen beschikbaar zijn. Extra aandacht vragen specifieke bestemmingen, zoals de binnenstad, winkelvoorzieningen, dynamo's (station, stadion), publieke voorzieningen en zorgvoorzieningen. Ook buiten het gereguleerde gebied moeten algemene gehandicaptenparkeerplaatsen liggen.

Naast het bieden van voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen is het ook belangrijk dat deze parkeerplaatsen goed bruikbaar zijn. Dit betekent niet alleen dat de maatvoering ruimer moet zijn dan van reguliere parkeerplaatsen, maar ook dat het mogelijk moet zijn om uit te stappen, aan beide zijden en de achterkant van het voertuig, met of zonder rolstoel, et cetera.

Gehandicapten zijn zelf de beste ervaringsdeskundigen. Wij nemen signalen vanuit de doelgroep dan ook ter harte. Daar waar de parkeerruimte schaars is, wegen wij het nut en de noodzaak om een bepaalde doelgroep de mogelijkheid te bieden hier te parkeren af. Uitgangspunt blijft een zo optimaal mogelijke verdeling van de beschikbare parkeerruimte tussen alle verschillende doelgroepen.

4.2 Aantal en ligging

Het beleid met betrekking tot het aantal algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en hun ligging bespreken we aan de hand van de wetgeving (paragraaf 4.2.1) en de criteria die de gemeente stelt (paragraaf 4.2.2).

4.2.1 Wetgeving

Er is geen wetgeving ten aanzien van het aantal algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Gemeenten zijn derhalve vrij in het bepalen van de criteria die worden gehanteerd.

Het aanwijzen van een algemene gehandicaptenparkeerplaats gebeurt middels een Verkeersbesluit als bedoeld in artikel 12 van het BABW. Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen dienen aangeduid te worden met een wegmarkering en een bord (E6).

Collegiebrief - Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2014

4.2.2 Criteria

De criteria betrekking tot het aantal algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en hun ligging splitsen we uit naar algemene gehandicaptenparkeerplaatsen op straat en in parkeervoorzieningen.

Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen op straat

Een richtlijn van het CROW geeft aan dat bij publieke voorzieningen zoals een bibliotheek of een gemeentehuis 5% van het parkeeraanbod moet bestaan uit algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Naast ruimere afmetingen mogen ze maximaal op 100 meter afstand liggen tot de ingang van het gebouw.

Bij gebouwen die voor gehandicapten toegankelijk moeten zijn, zoals ziekenhuizen, is deze afstand idealiter minder dan 50 meter.

De gemeente Groningen voldoet momenteel niet aan deze CROW-richtlijn. Dit levert echter geen knelpunten op: zowel van gehandicapten zelf als van handhavers krijgen wij signalen dat er momenteel voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Wij hanteren dan ook de pragmatische insteek dat vraagvolgend voorzien wordt in algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Dit betekent dat als op een locatie de beschikbaarheid van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen onder druk staat, wordt voorzien in meer gehandicaptenparkeerplaatsen als dit de zo optimaal mogelijke verdeling van de schaarse parkeerruimte onder de verschillende doelgroepen niet ondermijnt. Wij hanteren dus geen criterium voor het aantal algemene gehandicaptenparkeerplaatsen op straat en hun ligging.

Algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in parkeervoorzieningen

In de NEN 2443⁹ staat de aanbeveling om 1% van de openbare parkeerplaatsen in een parkeervoorziening uit te voeren als algemene gehandicaptenparkeerplaats, met een minimum van 1 parkeervak. De NEN 2443 verwijst ook naar de NEN 1814¹⁰, die eisen geeft voor de toegankelijkheid met bijvoorbeeld een rolstoel of een taststok. Aandachtspunten voor de toegankelijkheid zijn bijvoorbeeld de plaatsing van bedieningselementen en de aanwezigheid van een lift. De NEN 1814 stelt dat minimaal 2% van de totale parkeercapaciteit als algemene gehandicaptenparkeerplaats moet zijn uitgevoerd. Ook het CROW hanteert de richtlijn van 1 algemene gehandicaptenparkeerplaats op 50 reguliere parkeerplaatsen (oftewel 2%) op parkeerterreinen en in parkeergarages.

De gemeente Groningen houdt de NEN 2443 als uitgangspunt aan, tenzij in de nabijheid een voorziening aanwezig is waar veel gehandicapten te verwachten zijn. In de praktijk blijkt dat minimaal 2% van het parkeerareaal uitvoeren als gehandicaptenparkeerplaats veel is, omdat gehandicapten over het algemeen de voorkeur geven aan parkeren op straat.

⁹ Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages.

¹⁰ Toegankelijkheid van buitenruimten, gebouwen en woningen.

Collegedebrief - Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2014

4.3 Maatvoering

Voor de maatvoering van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen sluiten wij aan bij de NEN 2443. Dit betekent dat een algemene gehandicaptenparkeerplaats minimaal 3,5 bij 5 meter is in geval van haaks parkeren. Dit type parkeerplaats heeft ook de voorkeur boven een langspaarkeerplaats vanwege het gebruiksgemak voor gehandicapten.

De maatvoering van een algemene gehandicaptenparkeerplaats is erop gericht dat gehandicapten vanuit de auto kunnen overstappen in een rolstoel. Gehandicapten die bijvoorbeeld gebruik maken van een rollator kunnen vaak prima gebruik maken van reguliere parkeerplaatsen. De rollator zelf komt meestal uit de achterbak.

Aanvullend op de wetgeving stelt de gemeente Groningen geen criteria op.

4.4 Financiën

Een gehandicaptenparkeerkaart geeft geen vrijstelling op het betalen van parkeergelden. Gemeenten zijn vrij om hier eigen beleid op te maken.

In tegenstelling tot onze beleidslijn tot nu toe moeten gehandicapten, net als elke andere parkeerder, in het bezit zijn van een geldig parkeerbewijs (parkeerticket of parkeervergunning) wanneer zij parkeren op een algemene gehandicaptenparkeerplaats binnen het gereguleerde gebied. Hierbij gelden de regels uit de gemeentelijke parkeerverordening

4.5 Handhaving

De handhaving op algemene gehandicaptenparkeerplaatsen betreft de aanwezigheid van een (geldige) gehandicaptenparkeerkaart en, indien van toepassing, een geldig parkeerbewijs (een parkeervergunning of een parkeerticket).

Als op een algemene gehandicaptenparkeerplaats een voertuig zonder gehandicaptenparkeerkaart staat en er in de directe omgeving geen vrije algemene gehandicaptenparkeerplaatsen beschikbaar zijn, gaat de handhaving direct over tot het in gang zetten van het wegslepen van het betreffende voertuig. Dit komt zeer sporadisch voor.

5 Gehandicaptenvoertuigen

In dit hoofdstuk staan de gehandicaptenvoertuigen centraal. Daartoe is allereerst in paragraaf 5.1 onze visie opgenomen. Vervolgens gaan we in op het wettelijk kader met betrekking tot deze voertuigen (paragraaf 5.2).

5.1 Visie

Gehandicapten kunnen aangepaste voertuigen, zogenaamde gehandicaptenvoertuigen, gebruiken om deel te nemen aan het maatschappelijk verkeer. In de wetgeving zijn regels ten aanzien van deze voertuigen opgenomen. Afgezien van deze regels formuleren we geen aanvullend beleid, omdat de wetgeving voldoet en de praktijk hier niet om vraagt.

5.2 Wettelijk kader

In de volksmond worden brommobielen en gemotoriseerde gehandicaptenvoertuigen aangeduid als gehandicaptenvoertuigen. Voor de Verkeerswet zijn het twee verschillende voertuigen met elk eigen regels voor het deelnemen aan het wegverkeer.

5.2.1 *Gemotoriseerd gehandicaptenvoertuig*

Gehandicaptenvoertuigen mogen niet breder zijn dan 1,1 meter, niet langer dan 3,5 meter en niet hoger dan 2,0 meter. Voorbeelden zijn elektrische rolstoelen, scootmobielen en gesloten gehandicaptenvoertuigen (zoals de Canta).

Een gehandicaptenvoertuig mag zich overal in het verkeer begeven waar een voetganger dat mag:

- op de stoep en in de voetgangerspassage van het winkelcentrum (qua rechtspositie gelijkgesteld aan de voetganger);
- op het fietspad (qua rechtspositie gelijkgesteld aan de fietser);
- op de rijbaan (qua rechtspositie gelijkgesteld aan de bromfietser), binnen en buiten de bebouwde kom, met uitzondering van autowegen en snelwegen.

Parkeren is overal mogelijk daar waar een voetganger toegang heeft.

5.2.2 *Brommobiel*

Voor het besturen van een brommobiel is een bromfietserijbewijs nodig, de bestuurder moet minimaal 16 jaar zijn. Daarnaast moet de brommobiel over een kentekenbewijs en kentekenplaat beschikken.

Een brommobiel is in de Europese wetgeving een bromfietserij met een gesloten carrosserie waarvan het gewicht minder is dan 350 kg en die een snelheid van 45 km per uur kan halen. Vanwege de breedte mag een brommobiel alleen op de rijbaan rijden (dus niet op het fietspad, de stoep of een weg die verboden is voor

Collegedebrief - Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2014

tractoren die 45 km/uur rijden) met uitzondering van autowegen en snelwegen. Parkeren met een brommobiel is alleen toegestaan op plaatsen waar ook reguliere motorvoertuigen mogen parkeren.

Voor een brommobiel gelden wettelijk gezien dus dezelfde parkeerregels als voor reguliere motorvoertuigen. Dit geldt voor alle auto's die zijn aangepast voor het vervoer van gehandicapten. Voor deze voertuigen voeren we derhalve geen apart beleid.

6 Aandachtspunten

In dit hoofdstuk bespreken we een aantal aandachtspunten met betrekking tot het parkeren door gehandicapten.

6.1 Communicatie

Het aandachtspunt communicatie valt uiteen in drie onderwerpen: informatievoorziening op de gemeentelijke website (paragraaf 6.1.1) en het opzetten van communicatiecampagne rondom de veranderingen in het gehandicaptenparkeerbeleid (paragraaf 6.1.2).

6.1.1 Informatievoorziening

Ons streefbeeld is dat de gemeentelijke website de volgende informatie bevat over het gehandicaptenparkeerbeleid:

- het aanvragen van een gehandicaptenparkeerkaart;
- het aanvragen van een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken;
- het parkeren met een gehandicaptenparkeerkaart;
- een kaartje met de locaties van de algemene gehandicaptenparkeerplaatsen;
- Informatie over het parkeren in de parkeergarages, waar ook algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn, ontbreekt.

De informatie op internet passen wij op basis van deze beleidsregels aan. Ook vullen wij ontbrekende informatie aan. De informatie over het gehandicaptenparkeerbeleid is nu gericht op het parkeren van de auto in de stad. Informatie over bijvoorbeeld parkeren op een van de P+R-terreinen, waar ook algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zijn ingericht, en doorreizen met de citybus wordt niet gegeven. Voor sommige gehandicapten kan dit echter een prima alternatief zijn.

Gehandicapten worden nu ook nog niet gewezen op alternatieven voor de auto. Zo is het openbaar vervoer in Groningen recent toegankelijk gemaakt voor mindervaliden. Ook hiervoor geldt dat dit niet voor iedereen, maar voor sommigen goed is om te weten.

Daarnaast gaan wij in samenspraak met de doelgroep bespreken aan welke aanvullende informatievoorziening behoefte is. Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan het verstrekken van informatiefolders op nader te bepalen locaties of de mogelijkheid om via internet een gehandicaptenparkeerkaart of gehandicaptenparkeerplaats op kenteken aan te vragen.

Collegedebrief - Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2014

6.1.2 *Communicatiecampagne*

Deze beleidsregels Gehandicaptenparkeren leiden tot enkele wezenlijke veranderingen in de beleidslijn die tot nu toe gevoerd is: gehandicapten gaan betalen voor de parkeerproducten (gehandicaptenparkeerkaart en gehandicaptenparkeerplaats op kenteken) en moeten, wanneer zij parkeren binnen het gereguleerde gebied, beschikken over een geldig parkeerticket of geldige parkeervergunning.

Wij zullen de gehandicapten, zowel inwoners uit Groningen als bezoekers van buiten de stad, wijzen op deze veranderingen middels een grootschalige communicatiecampagne.

6.2 **Eén loket**

Bij het gehandicaptenparkeerbeleid, en dan met name bij het proces rond het uitgeven van gehandicaptenparkeerkaarten, zijn twee gemeentelijke diensten betrokken, het Parkeerbedrijf (ROEZ) en het Zorgloket (HVD). Voor een gehandicapte kan het verwarrend zijn om de gehandicaptenparkeerkaart aan te vragen en op te halen bij het Parkeerbedrijf en tussendoor naar het Zorgloket te moeten voor de keuring. Beide diensten gaan daarom bespreken hoe de werkwijze vereenvoudigd kan worden. Idealiter ervaart de gehandicapte als het ware één loket. Dat betekent dat het in feite niet uitmaakt of de gehandicapte zich richt tot het Parkeerbedrijf vanuit een aanvraag voor een ander parkeerproduct, zoals een parkeervergunning, of tot het Zorgloket vanuit een aanvraag voor een andere Wmo-voorziening.

6.3 **Mantelzorg**

Mantelzorg is langdurige en niet-betaalde zorg voor chronisch zieken, gehandicapten en zorgbehoevenden door naasten (familie, vrienden, kennissen). Door mantelzorgers wordt het beroep van hulpbehoevenden op algemene voorzieningen beperkt of uitgesteld.

Gehandicapten hebben aangegeven behoefte te hebben aan een regeling om mantelzorgers financieel te ontlasten van parkeerkosten. Een dergelijke regeling speelt echter niet alleen op het vlak van gehandicapten. In deze beleidsregels hebben wij daarom geen regeling voor mantelzorgers uitgewerkt. Het Zorgloket gaat een onderzoek doen naar het nut en de noodzaak, mede in relatie tot de financiële haalbaarheid, als ware het een Wmo-voorziening.

6.4 **Bouwontwikkelingen**

Bij (nieuw)bouwontwikkelingen geven parkeernormen aan hoeveel parkeerplaatsen bij de ontwikkeling gerealiseerd moeten worden. Daarbij gelden geen richtlijnen voor het type parkeerplaats. Bij sommige ontwikkelingen, zoals zorginstellingen, zou een deel van het parkeeraanbod als algemene gehandicaptenparkeerplaats gerealiseerd moeten worden. Wij vinden het echter onwenselijk om voor deze zeer specifieke situaties harde criteria op te stellen, omdat het in de praktijk niet nodig blijkt te zijn om dit af te

Collegedebrief - Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2014

dwingen en omdat het onwenselijk is meer inflexibiliteit in de beleidsregels rondom parkeren bij (nieuw)bouwontwikkelingen aan te brengen.

Indien relevant wegen wij de richtlijnen met betrekking tot algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (aantal, ligging en maatvoering), zoals genoemd in paragraaf 4.2.2, wel mee in de parkeertoets over een (nieuw)bouwontwikkeling.

6.5 Evenementen

Bij evenementen is het essentieel om voldoende algemene gehandicaptenparkeerplaatsen beschikbaar te stellen. Juist dan is het extra belangrijk om gehandicapten deel te laten nemen aan het maatschappelijke verkeer. Zo worden tijdens voetbalwedstrijden in de Euroborg in de parkeergarage tijdelijk meer parkeerplaatsen gereserveerd voor gehandicapten met verplaatsbare bordjes.

Bij de aanvraag van een evenementenvergunning wordt nu al aandacht besteed aan de toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers en parkeren in algemene zin. Wij gaan de mogelijkheden verkennen om in de toelichting op de evenementenvergunning ook aandacht te vragen voor de manier waarop het parkeren voor gehandicapten is geregeld.

6.6 Toegankelijkheid binnenstad

De binnenstad van Groningen wordt steeds autolouwer: buiten de venstertijden is een deel van de binnenstad steeds minder toegankelijk met de auto. Voor gehandicapten betekent dit dat zij soms ver van hun bestemming moeten parkeren. Zeker op het moment dat de binnenstad fysiek wordt afgesloten met pollers (zakpalen) is de toegankelijkheid voor gehandicapten een aandachtspunt. Voorafgaand aan dat moment gaan wij dan ook verkennen welke mogelijkheden er dan zijn om de binnenstad autoluw te houden zonder de toegankelijkheid voor gehandicapten onder druk te zetten.

Collegiebrief - Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2014

7 Maatregelen

De maatregelen die voortvloeien uit deze beleidsregels kunnen worden opgesplitst naar maatregelen die op korte termijn moeten worden opgepakt en maatregelen die op middellange termijn kunnen worden opgepakt.

7.1 Korte termijn

De maatregelen die op korte termijn (in 2012) moeten worden opgepakt, zijn overwegend de maatregelen die voortvloeien uit de wijzigingen in de het gehandicaptenparkeerbeleid. In onderstaand overzicht zijn ze, onderverdeeld naar onderwerp, opgenomen.

maatregel	verantwoordelijke
Gehandicaptenparkeerkaart	
- geneeskundig onderzoek: identificatie van gehandicapte	Zorgloket (receptie)
- geneeskundig onderzoek: standaard in advies uitspraak doen over geldigheidsduur kaart	Zorgloket (keuringsarts)
- geneeskundig onderzoek: standaard in advies opnemen of herkeuring na geldigheidsduur administratief kan of niet	Zorgloket (keuringsarts)
- geldigheidsduur: half jaar voor aflopen geldigheid aanvrager informeren over te volgen procedure	Parkeerbedrijf
- verlenen: borg laten betalen voor gehandicaptenparkeerkaart	Parkeerbedrijf
- financiën: opnemen kosten voor gehandicaptenparkeerkaart in legesverordening	Parkeerbedrijf
- handhaving: inzage krijgen in gegevens over rijbewijs in GBA en automatisch melding krijgen als rijbewijs verlopen is	Parkeerbedrijf
Gehandicaptenparkeerplaats op kenteken	
- geldigheidsduur: half jaar voor aflopen geldigheid aanvrager informeren over te volgen procedure	Parkeerbedrijf
- financiën: opnemen kosten voor gehandicaptenparkeerplaats op kenteken in legesverordening	Parkeerbedrijf
- handhaving: inzage krijgen in gegevens over rijbewijs in GBA en automatisch melding krijgen als rijbewijs verlopen is	Parkeerbedrijf
Overig	
- actualiseren informatie op website	Parkeerbedrijf
- opzetten communicatiecampagne gericht op veranderingen	Parkeerbedrijf

Tabel 7.1: Maatregelen voor 2012

7.2 Middellange termijn

De maatregelen die niet per direct hoeven worden opgepakt, zijn de voorgenomen verkenningen uit deze beleidsregels Gehandicaptenparkeren. In onderstaand overzicht zijn ze, onderverdeeld naar onderwerp,

Collegedebat - Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2014

opgenomen. Daarbij is geen concrete planning, maar een prioriteit (1, 2 of 3) voor de periode 2012 tot en met 2014 aan de betreffende maatregelen gegeven.

maatregel	verantwoordelijke	prioriteit
Gehandicaptenparkeerkaart		
- handhaving: verkennen wenselijkheid om aan te sluiten bij registratiesysteem gehandicaptenparkeerkaarten van het SHPV	Parkeerbedrijf	1
- handhaving: verkennen digitaal handhaven gehandicaptenparkeerkaarten in plaats van visueel	Parkeerbedrijf	1
- mogelijkheden verkennen om binnenstad toegankelijk te houden ondanks (fysieke) afsluiting voor autoverkeer	Beleid en Programmering RO/EZ	1
Overig		
- behoefte aan informatie met doelgroep bespreken	Parkeerbedrijf	2
- mogelijkheden verkennen om voor gehandicapten als één loket te functioneren	Parkeerbedrijf en Zorgloket	2
- mogelijkheden verkennen om bij evenementenvergunning aandacht te vragen voor het parkeren voor gehandicapten	Beleid en Programmering RO/EZ	3

Tabel 7.2: Maatregelen voor 2012 tot en met 2014

Evaluatie

Naast bovengenoemde maatregelen voor 2012 tot en met 2014 evalueren wij het gehandicaptenparkeerbeleid halverwege zijn levensduur (2017). Uiteraard letten wij op eerdere signalen dat het gehandicaptenparkeerbeleid aanpassing behoeft.

Collegedebrief - Actieprogramma Ruimte voor de Binnenstad

.
. .
Bestuursdienst



Afdeling Projectmanagement
Steller R. Torenbosch/H. van Mulligen
Onderwerp Actieprogramma Ruimte voor de Binnenstad

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 81 11

Bijlage(n) - 2

Ons kenmerk RO12.3131704

Datum **21 JUN 2012**

Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Ruimte voor de Binnenstad. Aan u gepresenteerd op 28 september 2011 als een dynamisch discussiedocument over de toekomst van de binnenstad met haar vele gebruikers. In november van hetzelfde jaar gaven we u een tussenstand van de ervaringen en de resultaten.

Nu is het tijd voor een definitief programma, al is het woord definitief misschien niet geheel op z'n plaats. Want *Ruimte voor de Binnenstad* blijft wat ons betreft flexibel en veranderbaar om in te kunnen spelen op de vraagstukken die zich voordoen.

Ruimte voor de Binnenstad is bedoeld om de aantrekkingskracht van de binnenstad te vergroten. We willen een gastvrije binnenstad, waar met name ruimte is voor de voetganger. Terwijl we tegelijkertijd moeten voorkomen dat andere groepen zich niet meer welkom voelen. Dit heeft gevolgen voor het gebruik van de publieke ruimte. We constateren dat juist die publieke ruimte de laatste jaren uit balans is geraakt; met *Ruimte voor de Binnenstad* proberen we het evenwicht terug te brengen. Tevens willen we de aantrekkingskracht van ons stadscentrum in stand houden en versterken. We geven aandacht aan winkels en horeca, maar willen ook zorgen voor een leefbaar gebied voor (grote) werkgevers en bewoners.

Ruimte voor de Binnenstad wordt gekenmerkt door twee sporen. Aan de ene kant is *Ruimte voor de Binnenstad* te typeren als een actieprogramma. Daar waar zich in de binnenstad knelpunten of vraagstukken voordoen, snel reageren en actie ondernemen. Dat kan in de vorm van een experiment. Tijdens en na het experiment worden bevindingen en meningen geïnventariseerd en worden ondernemers, bewoners en gebruikers geïnterviewd. Als blijkt dat de maatregel voldoet, dan overwegen om de maatregel permanent te maken. Voldoet de maatregel niet, dan iets anders ontwikkelen en kijken of dat beter werkt.

Collegedebat - Actieprogramma Ruimte voor de Binnenstad

Volgvel 1

Zo hebben we in het kader van *Ruimte voor de Binnenstad* geëxperimenteerd met een fietsvrije Folkingerstraat op zaterdag en met een speelplek voor jonge kinderen in het hart van de binnenstad. Op dit moment loopt het experiment in de Gelkingestraat – Oosterstraat-Carolieweg-Hoogstraat.

U noemde in de raadsvergadering van 28 september de experiment-aanpak prikkelend, spannend en vernieuwend. Wij delen uw mening, maar merken ook dat het experiment en de daarbij afwijkende manier van communiceren spanning oproept, die verder gaat dan de spanning die inherent is aan een experiment. Zo hebben de ondernemers van de Folkingerstraat het experiment van de fietsvrije zaterdag als een overval ervaren. Daar hebben we van geleerd. Het experiment Gelkingestraat en omgeving hebben we meer in gezamenlijkheid met de ondernemers opgepakt. En deze gezamenlijkheid zoeken we ook bij toekomstige experimenten.

Aan de andere kant herbergt *Ruimte voor de Binnenstad* onderwerpen voor de langere termijn, waar studie en discussie voor nodig zijn. Zo hebt u zich onlangs gebogen over het Groningse model voor stadsdistributie, op de expertmeeting van 18 april jongstleden.

Daarnaast wordt de toekomst van de Grote Markt binnenkort onderwerp van discussie en gesprek. Als de nieuwe oostwand in 2017 gereed is, heeft dat consequenties voor hét centrale plein van de stad.

Samen met de GCC verdiepen we ons in de economische toekomst van de binnenstad. Het *Aanvalsplan Detailhandel* is daar een onderdeel van. En ook het vraagstuk rond fietsroutes en fietsparkeren heeft onze aandacht (*Groninger Fietsstandaard*). Bovendien willen we in het kader van *Ruimte voor de Binnenstad* een geactualiseerd kader opstellen voor terrassen.

Overigens lenen de onderwerpen 'fiets' en 'terras' zich deels voor de experimentele aanpak. We kunnen ons voorstellen dat we op sommige plekken in de binnenstad tijdelijke fietsparkeer-plekken uitproberen. Het experiment terrassen is op dit moment in de maak. We denken erover om een aantal horeca-gelegenheden onder bepaalde voorwaarden te laten experimenteren met schotten, parasols en terrasmeubilair.

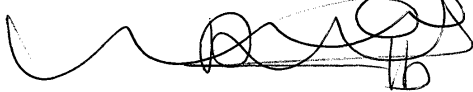
Op 28 september 2011 heeft uw raad een budget van €200.000 beschikbaar gesteld voor Ruimte voor de Binnenstad. De kosten worden gedekt uit de middelen voor de Diepenring. Vooralsnog zien wij geen mogelijkheden deze kosten te dekken uit reguliere budgetten. Om het programma Ruimte voor de Binnenstad te kunnen continueren is een aanvullend budget benodigd van €150.000. Bij de begroting 2013 komen wij hierop terug.

Collegbrief - Actieprogramma Ruimte voor de Binnenstad

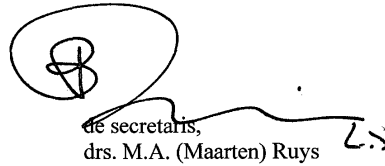
Volgvel 2

In de bijlagen vindt u de matrix van *Ruimte voor de Binnenstad* en een nadere uitwerking daarvan. U kunt daarin lezen dat een aantal zaken inmiddels zijn uitgevoerd, een aantal zaken in uitvoering zijn en dat de komende jaren genoeg onderwerpen uw en onze aandacht vragen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



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



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

Collegebrief - Actieprogramma Ruimte voor de Binnenstad



Sx

BIJLAGE

Volgvel 3

BIJLAGE I Matrix – Overzicht knelpunten en aanpak

Collegebrief - Actieprogramma Ruimte voor de Binnenstad

Kader	Kernwaarden	Maatregelen		
Aantrekkingskracht en leefbaarheid binnenstad	Kernwaarden Werkzaam en bovengevoeligen Er staan steeds meer winkels leeg	Maatregelen Het winkelruimteaanbod uitbreiden naar A.C. Heerestraat-Zuid, Praelstraat en Praelstraat-Zuid met vestigingsmogelijkheden in gebied voor detailhandel Een werkschap-concept, waarbij webwinkels de kans krijgen tegevoelende panden te gebruiken voor het opslaan van hun goederen, actief ondersteunen Het stimuleren van het gebruik van werkplekken als tijdelijke atelier ruimten Actief met makelaars op zoek gaan naar wenselijke winkels Wonen boven winkels onderzoeken en eventueel stimuleren Een ZPZ-hub-initiatief in Pentascope actief stimuleren en bekijken of dat initiatief kansrijk is op legitieme verdere stappen boven winkels Een plan opstellen voor Binnenstad-Oost (en Eiland/Oosterkade), waar we inzetten op uitvoeringsmaatregelen die meelitten op andere acties (tram, roefing) In Binnenstad-Oost vanuit de 'flankerend beleidsmaatregelen Jongerenhuisvesting' werken aan verbeteracties Tussen nu en 2016 de prostitutie bedrijven in het A-Kwartier Bedrijven of wijk gebieden kunnen aanwinnen waar we paradiematen gaan aanschrijven bij verbetering van hun woning Aan een nieuw bestemmingsplan voor de binnenstad werken, waarin de woonwettelijk, cultureel-historische waarden en meer flexibiliteit in de begane grondruimte mogelijk extra aandacht krijgen. Hiernaast het herstellen van monumentale winkelpuien (en winkelinrichting) stimuleren met monumentensubsidies.	\$1.1	
				Uitgevoerd
				Loopt
				Onderdeel van Aanpakplan Detailhandel
				Loopt
				Uitgevoerd
				Uitgevoerd
				Onderdeel van Perspectief Binnenstad-Oost
				\$1.5
				\$1.6
				\$1.7
				Loopt
				Loopt
				Uitgevoerd
				Loopt
			Loopt	
			Uitgevoerd	
			Uitgevoerd	
			Onderdeel van Handreikingprogramma directe Stadsbeziacht	
			Uitgevoerd	
			Loopt	
			Loopt	
			Loopt	
			Loopt	
			Loopt	
			Loopt	
			Loopt	
			Loopt	
			Loopt	
			Loopt	
			Loopt	
			Loopt	
			Loopt	
			Loopt	
			Loopt	
			Loopt	
			Loopt	
			Loopt	
			Loopt	
			Loopt	

Collegedebat - Actieprogramma Ruimte voor de Binnenstad

Ruimte voor de Binnenstad	
Kader	Maatregelen
<p>Kruispunten <i>Auto's in voor voetgangers bedoeld gebied</i> <i>Er zijn teveel auto's met ontheffingen</i></p>	<p>Een ander (groter, duidelijker) vignet bij ontheffingen invoeren, dat beter zichtbaar is voor handhaving Bekijken of de handhaving efficiënter georganiseerd kan worden: daarbij de optie bekijken om de Directie Statistiek een rol te geven (bestuurlijke boetes) Het aantal gemeentebus's, dat van een ontheffing om buiten de versterkte zone de binnenstad in te rijden gebruik mag maken fors beperken Een proef voor de Oosterstraat uitvoeren, waarbij per dag maximaal 5 ontheffingen worden verleend Particuliere initiatieven om het bouwverkeer beter te organiseren faciliteren Een apart bereikbaarheidsplan opstellen voor het bouwverkeer van grote bouwprojecten als Forum en tram</p>
<p><i>De fiets(er) in verkeersgebied</i> <i>Geparkeerde fietsen zorgen voor overlast her en der in de stad</i></p>	<p>Bekijken of bewoners kunnen worden verleid om meer binnen te parkeren. Ook bekijken of bij- buurtsitueringen als parkeerplaatsen gebruikt kunnen worden of panden Met de Rijksuniversiteit Groningen in gesprek gaan om het fietsparkeren op het Broerplein en omgeving. Uitverzekering te optimaliseren Bij de AH's Brugstraat en Zuiderdiep experimenteren met fietsparkeerwijken op straat Bij de Krombaars de mogelijkheid van tijdelijke fietsenstalling onderzoeken en het bodas aanpassen om doorstroming te bevorderen. Bedrijvinstellingen (m.u.v. GOC) in de binnenstad benaderen met de vraag of zij ruimte beschikbaar willen stellen voor het stallen van fietsen Op een aantal plekken wijkparkeerders hardhaven Winkels wettelijk in de hele binnenstad Onderzoeken of het mogelijk is het creëren van fietsparkeervoorzieningen te verplichten</p>
<p>Balans publieke ruimte</p>	<p>Onderdeel van de Groninger Fietsstandaard</p>
<p>Publiekvoorzienings/groen in openbare ruimte <i>Er zijn te weinig openbare toiletten</i> <i>Er zijn te weinig zitplaatsen in de (semi)openbare ruimte</i> <i>Er is behoefte aan groen in de binnenstad</i> <i>Er staan te veel verkeersborden in de binnenstad</i> <i>Kinderen van winkellende ouders hebben te weinig speelgelegenheden</i> <i>Het gebruik van de Grote Markt als huiskamer van de stad staat onder druk</i></p>	<p>Uitgevoerd. Per 1/1/2012 bij nieuwbouw verplicht</p> <p>Uitgevoerd</p> <p>Loopt</p> <p>Onderdeel van experimenteelzone Galkinge/Oosterstraat</p> <p>Uitgevoerd</p> <p>Onderdeel van Toekomst Grote Markt</p>
	<p>\$3.1</p> <p>\$3.2</p> <p>\$3.3</p> <p>\$3.4</p> <p>\$3.5</p> <p>\$3.6</p> <p>\$3.7</p>

BIJLAGE

Volgvel 4

BIJLAGE II Uitvoeringsprogramma Ruimte voor de Binnenstad

1 Aantrekkingskracht en leefbaarheid binnenstad

De binnenstad van Groningen is een economische dynamo van betekenis. Jaarlijks bezoeken circa 25 miljoen mensen de binnenstad van Groningen om te winkelen, te werken, een museum te bezoeken of met een ander doel. In 2011 werkten er circa 20.000 mensen in de binnenstad (ongeveer 15% van alle banen in de stad) en zijn er circa 2.500 bedrijven gevestigd.

Detailhandel en horeca zijn vanouds grote pijlers van zowel de aantrekkelijkheid als de werkgelegenheid in de binnenstad. Echter, met name de detailhandel staat landelijk onder grote druk. Door trends als internetshoppen, de vestiging van grootschalige winkels buiten de stad, problemen met bedrijfsopvolging en de huidige economische conjunctuur wordt het voortbestaan van een deel van het detailhandelsapparaat bedreigd. De effecten zijn met name zichtbaar in de straten rondom het kernwinkelgebied, waar veelal de zelfstandige of startende winkeliers zitten. Een gebrek aan uitstraling, bezoekersaantallen en daarmee omzet, is funest voor een deel van deze ondernemers. Leegstand is daarbij zowel oorzaak als gevolg. Tegelijkertijd wordt er in Groningen sterk geïnvesteerd in enkele majeure bouwprojecten die kansen bieden voor sommige van deze straten. Aan de andere kant is er de positieve trend dat consumenten de binnenstad steeds meer zien als een recreatieve bestemming: zij zijn op zoek naar vermaak, interessante winkels en gezellige horeca. De roep om meer (kwalitatief hoogwaardige) terrasruimte klinkt daarbij zowel vanuit de ondernemer als vanuit de consument. Deze trends zijn bedreigingen, maar ook kansen.

Collegedebrief - Actieprogramma Ruimte voor de Binnenstad

Volgvel 5

1.1 Winkelstraatmanagement uitbreiden

Het afgelopen jaar is het project Winkelstraatmanagement (WSM) actief geweest in de straten die op dit moment economisch minder goed functioneren. Het werkgebied van het WSM beslaat inmiddels ook het gebied Herestraat-Zuid, Poelestraat en Hoogstraat. Dat betekent dat de subsidieregelingen vanuit het WSM ook in deze straten van kracht zijn en dat de winkelstraatmanager samen met de ondernemers (bijvoorbeeld promotionele) acties opzet en uitvoert. Het winkelstraatmanagement is daarnaast in permanent overleg met eigenaren en makelaars om leegstand zoveel mogelijk te bestrijden. Hierbij blijkt dat bilaterale en pandsgewijze benadering beter werkt dan het oprichten van bijvoorbeeld een vastgoedplatform waar alle eigenaren bij elkaar komen.

1.2 Leegstandsbestrijding

Inmiddels zijn er verschillende initiatieven uitgewerkt om leegstaande panden tijdelijk in te vullen. Het commerciële initiatief 'Jonge Ondernemersplan Groningen', in samenwerking met Carex, is alweer een tijdje actief. Nieuw zijn de initiatieven van WSM, makelaars en een commercieel kunstbureau om in leegstaande panden tijdelijk kunstgalerieën in te richten, waar permanente verkoop en veilingen extra publiek de straat in moeten trekken. Hierbij blijkt verrassenderwijs dat het niet eenvoudig is een geschikt leegstaand pand te vinden. Hoewel er helaas voldoende leegstand is, is de dynamiek nog wel groot: panden worden tijdelijk verhuurd, zijn in verbouwing of worden verkocht.

Ook het Web&Shop-concept is inmiddels van start gegaan. Dit concept, dat door enkele ondernemers uitgewerkt is, slaat een brug tussen 'stenen winkels' en 'online winkels': enerzijds worden websites en applicaties ontwikkeld voor fysieke winkels; anderzijds worden 'web-only'-winkels verleid om tijdelijk te experimenteren met een fysieke winkel. Web&Shop biedt leegstaande winkelpanden aan, met kant-en-klare inrichting en direct beschikbaar verkooppersoneel (via UWV), om de drempel voor de webshop te verlagen. Wanneer de fysieke winkel bevalt, gaan Web&Shop en het WSM op zoek naar een geschikte permanente winkel. Op dit moment beheert Web&Shop één winkel (in de Folkingestraat), maar heeft de ambitie om haar concept vooral in de Oosterstraat uit te breiden.

1.3 Wonen boven winkels

Op dit moment zijn we niet actief betrokken bij het invullen van leegstaande ruimten boven winkels. Uit het verleden blijkt dat het voor de gemeente een complexe en kostbare aangelegenheid is om een actieve rol te spelen in het invullen van verdiepingen boven winkels als woonruimten. Daarnaast speelt het probleem dat, zeker op A-locaties, de ruimten op de begane grond dermate waardevol is, dat er vaak geen bereidheid is een eigen ingang voor de verdieping te creëren. Liever vult de pandeigenaar de verdieping in als opslag- of personeelsruimte.

Collegedebrief - Actieprogramma Ruimte voor de Binnenstad

Volgvel 6

1.4 ZZZP-incubator

De trend is dat de binnenstad steeds minder een plek wordt voor de grotere zakelijke dienstverleners, maar wel steeds meer een plek wordt waar de ambitieuze ZZZP'er zich graag beweegt. De binnenstad is bij uitstek een plek waar veel ZZZP'ers bij elkaar komen, waar genetwerkt kan worden; met horeca, dienstverleners, openbaar vervoer en andere faciliteiten binnen handbereik. Deze nieuwe trend biedt de stad een kans om de problemen van leegstaande kantoorruimte economisch duurzaam in te vullen. De eerste ZZZP-incubator is geopend, namelijk het 'YEAH! Launch Café' in het voormalige Pentascope-gebouw aan de Herebinnensingel. De gemeente heeft ter ondersteuning kennismakingsvouchers aangekocht die zij aan ZZZP'ers aan kan bieden om gratis één of enkele maanden het Launch Café uit te proberen. Ook zal zij zich inzetten voor specifieke evenementen die plaatshebben in het Launch Café. Naast dit initiatief is de gemeente met nog twee verschillende initiatiefnemers in gesprek, om nog twee ZZZP-incubators in de binnenstad te faciliteren en te realiseren.

1.5 Perspectief Binnenstad-Oost

Wij hebben de raad op 20 oktober geïnformeerd over het concept *Perspectief Binnenstad-Oost*. Hierin wordt geschetst hoe dit gebied er in 2020 uitziet. Daarbij wordt aandacht besteedt aan de consequenties van grote ontwikkelingen in het gebied zoals de komst van de tram, de uitbreiding van het UMCG en de ontwikkeling van het Ebbingekwartier. Ook is er aandacht voor de 'flankerende beleidsmaatregelen jongerenhuisvesting'. Tegelijkertijd hebben we een aantal uitvoeringszaken opgepakt en afgerond zoals de aanpak van het Schouwburgplein/Preadinius college, TORI Binnenstad-Oost en groenaanpak Achterom. En zijn we bezig met de aanpak Nieuweweg (zie onder 2.6) en aanpak Tuinstraat en omgeving. Het definitieve *Perspectief Binnenstad-Oost* wordt in juni 2012 aan de raad aangeboden.

Wij zijn bezig de leefbaarheid in het A-kwartier te verbeteren, zoals reeds bekend. Onderdeel van die aanpak is de beëindiging van de prostitutie per 1 januari 2016.

We zijn ook volop bezig met de aanpassing van het bestemmingsplan Binnenstad. Het nieuwe bestemmingsplan zal gezien de maatschappelijke ontwikkelingen –meer dan het vorige- gericht zijn op het beheer. Daarnaast dient het nieuwe bestemmingsplan rekening te houden met nieuwe vraagstukken:

- Een verschuiving van detailhandelbranches is waar te nemen, mede als gevolg van internet-winkelen.
- Binnensteden worden gezien als brandpunt, zij zijn de plek 'waar het allemaal gebeurt'. De binnenstad als totaalbeleving;
- Herstel van evenwicht en samenhang. Aandacht voor evenwicht in het winkelgebied en relaties met het UMCG en het stationsgebied en aandacht voor leef- en woonkwaliteit;
- Grote kantoren trekken weg uit het centrum. Daartegenover is een groei te zien van startende bedrijfjes, veelal zzzp-ers met eigen, vaak andere, behoeften;

Opgave is aan deze vraagstukken, voorzover juridisch mogelijk, tegemoet te komen in het nieuwe bestemmingsplan.

Collegedebrief - Actieprogramma Ruimte voor de Binnenstad

Volgvel 7

Opgave is om deze vraagstukken, daar waar juridisch mogelijk, een plek te geven in het nieuwe bestemmingsplan. Bedoeling is dat het bestemmingsplan Binnenstad in 2015 onherroepelijk is.

1.6 Acquisitie

Eén van onze doelen, geformuleerd in de *Structuurvisie Detailhandel*, is het actief meewerken aan werving van nieuwe en verrassende winkelformules voor de binnenstad. Dit zowel om leegstand te bestrijden als om Groningen als aantrekkelijke binnenstad nog beter op de kaart te zetten. Zoals toegezegd door ons college komen wij binnenkort met een *Aanvalsplan Detailhandel*, waarin wij afwegen wat de beste instrumenten zijn om deze werving te realiseren. Dit kan actieve acquisitie zijn, in verschillende vormen¹, maar vooral goede communicatie is essentieel. Zo hebben wij recent een aantrekkelijke digitale versie van onze *Structuurvisie Detailhandel* gepubliceerd en ook streven wij ernaar om in de juiste vakbladen de aantrekkelijkheid van ondernemen in Groningen neer te zetten.

1.7 4- en 5-sterrenhotels

Groningen wordt meer en meer een toeristische bestemming. In 2011 was er sprake van ruim 375.000 toeristische overnachtingen in de stad. Deze groei zit met name in toeristen die 'een weekendje weg' willen naar een stad, maar ook in het zakelijk segment, zoals congressen. Met name om deze laatste groep te bedienen klinkt steeds meer de behoefte aan meer 4-sterrenhotels en, indien mogelijk, een 5-sterrenhotel. De Prinsentuin wordt gerealiseerd. Wij blijven permanent in gesprek met grote hotelketens om hen te verleiden zich in Groningen te vestigen. Hierbij is zeer serieuze belangstelling van bekende ketens voor meerdere locaties, waaronder de nieuwe Oostwand van de Grote Markt en ook op het CIBOGA-terrein.

1.8 Diepenring herinrichting 1^e fase

Het project is gestart. De projectofferte is vastgesteld. De projectgroep werkt aan de parkeeroplossingen, de onderzoeken en de raming van de kosten. Als dat klaar is wordt gestart met de ontwerpfase. In deze fase wordt een bewonersavond gehouden en een klankbordgroep geformeerd die tijdens de ontwerpfase participeert.

1.9 Wonen op het water Diepenring/Noorderhaven

Er is een onderhoudsfonds ingesteld die bedoeld is als stimulans voor de verbetering van de beeldkwaliteit van woonboten. In overleg met het Woonschepen Comité Groningen wordt gewerkt aan de riolering voor de woonschepen in de Noorderhaven. De inrichting van de Noorderhaven maakt deel uit van de herinrichting 1^e fase.

¹ Hierbij willen wij al vermelden dat wij op dit moment van mening zijn dat een 'busreis met retailers door de stad' waarschijnlijk geen wenselijke optie is, vooral vanuit de positie van de betreffende detailhandel ondernemers.

Collegedebrief - Actieprogramma Ruimte voor de Binnenstad

Volgvel 8

1.10 Stegen Gelkingestraat

De stegen in de Gelkingestraat worden niet gereviseerd. De reden hiervoor is dat het beschikbare budget voor de *Aanpak Gelkingestraat* primair ten doel heeft investeringen te doen waar de ondernemers voorstander van zijn. De ondernemersvereniging heeft ons expliciet aangegeven dat zij geen meerwaarde zien in aanpak van de stegen. Daarentegen zien zij liever dat het geld besteed wordt aan andere zaken, zoals verfraaiing van de entree vanaf de Grote Markt en aanpak van de plaatsing van verkeersborden. Naar verwachting zal in het najaar een kunstwerk, te weten een interactief Delfts blauw tableau, op de blinde gevel van de Drie Gezusters geplaatst worden. Wat betreft de verkeersborden is inmiddels een plan van aanpak opgesteld dat binnenkort wordt uitgevoerd. Voor Gelkingestraat e.o. en de initiatieven daar voor experimenten zie 3.5.

1.11 Reclamenota

Ten aanzien van reclame uitingen zijn nieuwe ontwikkelingen gaande zoals de toepassing van LED-schermen. Het gebruik van banieren kan soms een route ruimtelijk en esthetisch versterken. Waar pas je die wel en niet toe en onder welke voorwaarden.

Daarnaast leiden juridische mazen tot ongewenste situaties, bijvoorbeeld het stallen van voertuigen met reclame uitingen op stoepen en straten. Deze zomer wordt geanalyseerd welke problemen en uitdagingen er zijn. De binnenstad kan worden beschouwd als het testveld voor nieuw reclamebeleid. Een nieuwe reclamenota is van toepassing op de gehele gemeente.

1.12 Terrasregels

Regels dienen up-to-date te zijn én helder, zodat ondernemers en handhavers binnen kaders kunnen werken. In overleg met ondernemers in de binnenstad, stedenbouwkundige en handhavers wordt nagegaan in hoeverre de regels nog voldoen en juist hoe terrassen kunnen bijdragen aan een stijlvolle aantrekkelijke stad. Dit resulteert in een handboek, waarbij in woord en beeld duidelijk wordt gemaakt wat met de Groningse terrasstandaard wordt beoogd.

1.13 Gastvrijheid tijdens bouwwerkzaamheden

Nu de bouwwerkzaamheden aan de Grote Markt oostzijde zijn, is het belangrijk dat de binnenstad haar gastvrije uitstraling behoudt. Het informatiecentrum - zo blijkt uit de hoge bezoekersaantallen - voorziet uitstekend in de behoefte aan informatie over de grote Groningse binnenstadsprojecten. Daarnaast is aan Marketing Groningen de opdracht gegeven een Evenementenplan Binnenstad uit te werken, zoals verwoord in de raadsbrief van 23 februari 2012.

Onderdeel van dit evenementenplan is een Gastvrijheidsprogramma: een serie acties die ervoor moet zorgen dat de consument naar Groningen blijft komen, zich hier op z'n gemak voelt en bestedingen doet in de winkels en in de horeca. Een voorbeeld is de Krasactie van december 2011, waarbij klanten een kraskaart kregen als ze een aankoop deden in de winkels in het oostzijde-gebied van de binnenstad. Met deze kraskaarten konden de klanten bijzondere prijzen winnen, zoals een diner in de

Collegedebat - Actieprogramma Ruimte voor de Binnenstad

Volgvel 9

Martinitoren. In 2012 staat een Lentefeest op het programma, kleinschalige activiteiten voor de koopzondagen, speciale ontbijten aan lange tafels in de winkelstraten én de ontwikkeling van een speciaal koekje: het Gronings doorbijtertje.

1.14 Gastheer/-vrouw

Bij gastvrijheid horen ook gastheren en -vrouwen. Het project City Stewards, waarin reïntegreerders aan de slag gaan als gastheer/gastvrouw in de binnenstad, loopt inmiddels al een aantal jaren. City Stewards lopen rond in de binnenstad en kunnen vragen beantwoorden. Ook helpen ze bij evenementen en zetelen ze in de zogenaamde Stadsgarderobe aan het begin van de Poelestraat, waar consumenten hun jas en tas kunnen stallen. In 2012 willen we het project een kwalitatieve én kwantitatieve impuls geven. Wat betreft instroom is het belangrijk dat het traject zo aantrekkelijk mogelijk wordt voor klanten, zodat er voldoende City Stewards opgeleid worden, die op drukke dagen ingezet kunnen worden. Deze City Stewards zullen in 2012, ook in het kader van het Gastvrijheidsprogramma acties uitvoeren als het uitdelen van ballonnen aan kinderen of het uitdelen van warme chocolademelk op koude dagen. Ervaring hiermee is opgedaan bij het schaatsen op de Diepenring begin februari 2012 en dit bleek een groot succes.

1.15 Toekomst van de Binnenstad

Op 29 maart 2011 hebben het college en het bestuur van de Groningen City Club samen gesproken over de toekomst van de binnenstad. Geïnspireerd door een externe inleider en dagvoorzitter hebben zij doorgesproken welke kansen en bedreigen er de komende 30 jaar op de binnenstad afkomen en wat de rol van gemeente en ondernemers(vereniging) is om hierbij als 'winnaar' uit de bus te komen. Door de toenemende globalisering moet een stad als Groningen zich blijven onderscheiden en daarbij gebruikmaken van locale kracht. Het blijkt dat er op dit vlak behoefte is aan visievorming. Afgesproken is dat er op korte termijn een denktank gevormd zal worden van gemeente, GCC en enkele aanvullende partijen om deze gedachte verder uit te werken tot een visiedocument.

Collegiebrief - Actieprogramma Ruimte voor de Binnenstad

Volgvel 10

2 Gastvrije binnenstad Extra aandacht voor de voetganger

2.1 Stadsdistributie

Op 18 april heeft een expertmeeting plaatsgevonden in de commissie Beheer en Verkeer over het onderwerp de toekomst van stedelijke distributie. Geconstateerd is dat er veel overtredingen plaatsvinden van de venstertijden en dat handhaving ervan moeizaam verloopt. Daarnaast zijn er landelijk veel ontwikkelingen zoals de komst van LZV's (Lange en Zware Vrachtwagens) en zijn er plaatselijk een aantal (groene) initiatieven. Hoe komen we tot een goede oplossing passend bij de maat en bestaande regelgeving van Groningen: zetten we in op bijvoorbeeld meer dag-rand-distributie, zorgen we voor een venster voor versdistributie?

Uit de expertmeeting komt ook naar voren dat het huidige beleid op het gebied van stedelijke distributie een plus kan gebruiken: wat hebben we al en waar kan verbetering plaatsvinden? Belanghebbenden moeten hierbij worden betrokken. De raadscommissie wil actief met het onderwerp aan de slag: zorgen voor goed gemeentelijk beleid en daarnaast goede initiatieven pushen en faciliteren. De voorbereidingscommissie van de raadscommissie doet voor de zomer 2012 een voorzet.

2.2 Parkeerroute Informatiesysteem (PRIS)

Eén van de onderdelen van de *Parkeernota*, door de raad vastgesteld in januari 2010, is het uitwerken van een nieuw Parkeerroute Informatiesysteem (PRIS). Om te komen tot een goed plan voor de invoering van PRIS is aan bureau ARANE gevraagd advies uit te brengen. Dit advies wordt in de raadsvergadering van juli 2012 gepresenteerd. Er is advies gevraagd over de verwijsstrategie: dus welke routes naar P-garages zijn van belang, wanneer worden deze routes gekozen en welke garage wordt gekozen bij een bepaalde bestemming. In het advies wordt uitgegaan van de totale reis die een bezoeker maakt: van thuis tot de bestemming en weer terug. Daarbij is ook de voetgangersbewegwijzering meegenomen: deze moet logisch en up to date zijn. Alle voetgangersbewegwijzering wordt gecheckt. Daarnaast is verwijzing de stad uit voor het autoverkeer van groot belang. In de voorbereiding van het advies zijn politie, GCC, UMCG en parkeerexploitanten betrokken.

2.3 Nieuwe Ebbingestraat en Boterdiepgarage

In de Nieuwe Ebbingestraat is door het winkelstraatmanagement een werkgroep *Groen en parkeren* opgericht, waarbij ondernemers en gemeente samenwerken. De gestelde ambities werden ondersteund in de raadsvergadering van 9 november 2011 met een aangenomen motie *Meer groen in de Ebbingestraat*. De focus bij deze plannen ligt vooral op het accentueren van de kruispunten met de zijstraten richting de parkeergarage Boterdiep, om zo de looproute tussen binnenstad en de garage aantrekkelijker te maken. Hiermee is de route Boterdiepgarage-Korenstraat-Nieuweweg pilot voor aantrekkelijker en duidelijker looproutes van en naar parkeergarages.

Collegiebrief - Actieprogramma Ruimte voor de Binnenstad

Volgvet 11

2.4 Parkeren in P-Garages

In de nota's *Parkeren met Perspectief* en *Perspectief op Garageparkeren*, die zijn vastgesteld in de raad van maart 2012, wordt ingegaan op het verbeteren van de bezettingsgraden van de gemeentelijke parkeergarages. De maatregelen genoemd in de nota *Perspectief op Garageparkeren* moeten daarnaast ook leiden tot een verhoging van de parkeerinkomsten, waaronder van die van de Boterdiepgarage. Met adviesbureau Sellsius is een plan van aanpak gemaakt. Dit plan wordt voor de zomer gepresenteerd aan de raad. Het streven is om in september 2012 met de uitvoering te starten.

2.5 Folkingsstraat op zaterdag de voetganger de ruimte

Bij wijze van experiment is de Folkingsstraat op vier zaterdagen in het najaar van 2011 afgesloten voor fietsverkeer. Tijdens en na het experiment zijn bevindingen en meningen geïnventariseerd en ondernemers, bewoners, gebruikers geïnterviewd. Het werd duidelijk dat het merendeel van de bewoners en ondernemers de frictie tussen voetganger en fietser op zaterdag als een probleem ervaart en dat het merendeel van de geïnterviewde voorbijgangers een Folkingsstraat zonder fietsers beter vindt, althans op zaterdag. Het college heeft een afweging gemaakt en besloten het experiment – een fietsvrije Folkingsstraat op zaterdag – om te zetten in een vaste maatregel en het besluit ter kennis te brengen aan de raad.

2.6 Nieuweweg

In het kader van het project Winkelstraatmanagement is in april 2012 in de openbare ruimte van de Nieuweweg geïnvesteerd. Dit op verzoek van en in overleg met de ondernemersvereniging Nieuweweg. Meest opvallende elementen zijn het aanbrengen van rode stenen, verplaatsing van (fiets)parkeren en het geschikt maken van de stoepen voor mindervaliden. Met deze investeringen hopen we een aantrekkelijker looproute te creëren van Damsterdiepgarage naar de Grote Markt en het toekomstige Forum, en daarmee het ondernemersklimaat in de straat te verbeteren.

2.7 Fietsroutes en fietsbruggen: Fietsnota 2014

In de voor 2014 geplande nieuwe Fietsnota vindt een inventarisatie plaats van alle bestaande fietsroutes. De consequenties worden in kaart gebracht van de diverse wijzigingen in de fietsroutes als gevolg van onder meer de komst van de tram en het omvormen van de Zuidelijke Ringweg. De noodzaak van nieuwe routes en mogelijk fietsbruggen zullen in het kader van deze nota worden onderzocht.

Collegedebat - Actieprogramma Ruimte voor de Binnenstad

Volgvel 12

3 Balans publieke ruimte Geef iedereen in de juiste mate de ruimte

In het voorgaande hoofdstuk staat beschreven hoe we de binnenstad beter bereikbaar willen maken. Eenmaal aangekomen blijkt de binnenstad van Groningen compact en levendig. Verschillende gebruikers van de publieke ruimte komen elkaar vaak tegen op dezelfde vierkante meter. We gaan voor een publieke ruimte die in balans is. Dat houdt in dat we op sommige plekken moeten reguleren, zodat de verscheidene gebruikers van de binnenstad in juiste mate de ruimte krijgen.

3.1 Ontheffingenbeleid

Naast het vele bevoorradend verkeer heeft de binnenstad te maken met voertuigen die met een dagontheffing het venstertijdgebied mogen inrijden en parkeren. Het gaat dan om noodzakelijke werkzaamheden in de binnenstad zoals de glaszetter, aannemers, schilders. Het aantal ontheffingen per straat kan soms fors oplopen wat overlast tot gevolg heeft. Geconstateerd is dat er soms verschillende voertuigen van één bouwbedrijf op dezelfde dagontheffing in de binnenstad parkeren. Daarnaast zijn er ook veel voertuigen te vinden die over geen ontheffing beschikken. Het zijn met name bestelbussen en vrachtwagens voor de bouw die buiten de venstertijden voor veel overlast zorgen: in het totaal heeft dit verkeer een aandeel van 71% van de voertuigen die zich buiten de venstertijden zonder (geldige) ontheffing in het centrum van de stad ophouden.

Naast ontwikkeling van een Gronings stadsdistributiemodel willen we in het najaar van 2012 aan de slag met het herzien van het ontheffingenbeleid voor zowel dagontheffingen als ontheffingen voor langere duur. Daarbij wordt ook betrokken de wens om een duidelijk zichtbaar ontheffingsvignet te voeren. Dit maakt het eenvoudiger voor handhavers om in één oogopslag te kunnen constateren of er sprake is van een overtreding. Daarnaast worden de ontheffingen voor het eigen gemeentelijk wagenpark (in kader van het goede voorbeeld geven) tegen het licht gehouden. Vuilnis kan bijvoorbeeld ook binnen de venstertijden worden opgehaald.

3.2 Bouwverkeer Binnenstad

De bouw van de grote projecten in de binnenstad zoals Forum, Oostwand en Regiotram geeft veel verkeersbewegingen. Aanvoer van bouwmaterialen en afvoer van uitkomende materialen.

De projecten zijn qua bouwroutes in grote lijnen op elkaar afgestemd.

Binnen elk project wordt het aspect van overlast van bouwverkeer meegenomen in de beoordeling van de inschrijvingen van de aannemers. Aan de aannemers wordt gevraagd hiervoor een plan in te dienen en een slimme oplossing levert extra punten op en dat vergroot de kans om de beste inschrijver te zijn.

De bereikbaarheid van de stad en ook die van de binnenstad wordt gemonitord door de projectorganisatie *Bereikbaarheid! Stad Groningen*. Dit is een samenwerkingsverband van gemeente, provincie en rijk. De raad wordt in een aparte notitie geïnformeerd over

Collegebrief - Actieprogramma Ruimte voor de Binnenstad

Volgvel 13

de werkwijze ten bate van het vergroten van de bereikbaarheid en het minimaliseren van hinder.

3.3 De Groninger Fietsstandaard

Eind vorig jaar heeft de raad kennis genomen van de pilots die in het kader van de Groninger Fietsstandaard zijn geprogrammeerd. Die pilots worden gedaan om nieuw op te stellen beleid in de praktijk te testen. Na de zomer wordt een voortgangsnotitie aan de raad aangeboden. Daarin wordt ondermeer ingegaan op de voorstellen die zijn gemaakt in overleg met de RUG om het fietsparkeren op het Broerplein en de omgeving van de Uurwerkersgang te optimaliseren. Daarnaast bevat het een beschrijving van een pilot in de Gelkingestraat en Oosterstraat. Die pilot is erop gericht dat de bewoners hun fiets in een fietsstalling zetten en dat de ruimte op straat voor de bezoekers van de binnenstad vrijkomt. Om dat te bereiken worden de fietsenrekken ('nietjes') verwijderd en fietsparkeervakken op de trottoirs aangebracht. Ook de situatie voor de Korenbeurs wordt daarin beschreven; veel van de fietsen worden daar neergezet, terwijl daar eigenlijk de ruimte ontbreekt. Er wordt daarom geëxperimenteerd met verschillende tijdelijke stallingen.

3.4 Terrassen Diepenring

In de zomer van 2012 wordt een voorstel gedaan aan de raad een aantal terrassen te plaatsen aan het water in de zone Diepenring. Het gaat hier bijvoorbeeld om café De Toeter en grand café Het Heerenhuis. Ook beraad de gemeente zich over de mogelijkheden voor terrassen op het water.

3.5 Experimenteerzone Gelkingestraat en Oosterstraat en omgeving

Recent heeft uw raad een collegebrief ontvangen waarin wij aangeven op korte termijn enkele experimenten op te starten om de aantrekkelijkheid van de Gelkingestraat te vergroten. Het gaat hierbij om het tijdelijk plaatsen van bloembakken en bankjes, het aanleggen en verbreden van zebrapaden; het verruimen van mogelijkheden voor terrassen en spandoeken en het plaatsen van fietsvakken in plaats van fietsbeugels. Dit alles gebeurt in een samenhangend plan dat ook de Oosterstraat, Hoogstraat en Carolieweg beslaat.

3.6 Speelgelegenheid in de binnenstad

Om een bezoek aan de binnenstad voor gezinnen nog aantrekkelijker te maken, kunnen we in de binnenstad speelgelegenheid creëren. Een mooi voorbeeld van gastvrijheid, waarmee in de praktijk op het Waagplein is geëxperimenteerd in het najaar van 2011. Met dit experiment is nagegaan of er behoefte is aan een speelvoorziening in de binnenstad, maar ook of het ruimtebeslag (te) storend is. Men werd gevraagd te reageren op de aanwezigheid van een speeltuin in de binnenstad.

Bezoekers blijken enthousiast over een speelgelegenheid in de binnenstad. Een speelgelegenheid is volgens de ouders, voor zowel de ouders als de kinderen, een aangename onderbreking van het winkelen. De nabijheid van een terras is een gunstige bijkomstigheid. De overlast bleek beperkt. Nader onderzoek moet het nog uitwijzen,

Collegedebat - Actieprogramma Ruimte voor de Binnenstad

Volgvel 14

maar wellicht is het plein in de Westerhaven of de ruimte tussen de Martinikerk en het gebouw van de DIA een geschikte locatie voor een definitieve speeltuin.

3.7 Toekomst Grote Markt

In het najaar van 2012 wordt een discussie gevoerd met de raad over de toekomst van de Grote Markt. Aanleiding is de komst van de regiotram, en de gevolgen daarvan voor fietsers.

Collegiebrief - Folkingestraat fietservrij van 11 00 tot 17 00 uur op zaterdagen

.
. .
Bestuursdienst



Afdeling Projectmanagement
Steller Kees Muller
Onderwerp Folkingestraat op zaterdagen 11-17 uur fietservrij

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 8111

Bijlage(n)

Ons kenmerk RO12.3029854

Datum **22 JUN 2012**

Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Op 28 november 2011 bent u per brief geïnformeerd over ons besluit de Folkingestraat op zaterdag tussen 11 en 17 uur af te sluiten voor fietsverkeer. Dit besluit wordt nu geformaliseerd in een verkeersbesluit.

Achtergrond

In het kader van *Ruimte voor de Binnenstad* is bij wijze van experiment de Folkingestraat op vier zaterdagen in het najaar van 2011 afgesloten voor fietsverkeer. Tijdens en na het experiment hebben we bevindingen en meningen geïnventariseerd en ondernemers, bewoners, gebruikers geïnterviewd.

Het werd duidelijk dat – in overeenstemming met de eerdere signalen – het merendeel van de bewoners en ondernemers de frictie tussen voetganger en fietser op zaterdag als een probleem ervaart. Het merendeel van de geïnterviewde voorbijgangers gaf te kennen een Folkingestraat zonder fietsers beter te vinden.

Over de beste oplossing voor het probleem zijn de ondernemers en de bewoners van de Folkingestraat verdeeld. Een straat met een shared space karakter en een straat met een andere, meer onderscheidende bestrating worden genoemd. Maar ook een voorkeur voor een fietsverbod op zaterdag of zelfs op iedere dag wordt aangehangen. De Fietsersbond is tegen een fietsverbod en geeft de voorkeur aan een goede befietsbare en bewegwijzerde alternatieve route.

Besluit

Wij hebben een afweging gemaakt en besloten het experiment – een fietsvrije Folkingestraat op zaterdag – om te zetten in een vaste maatregel en dit besluit ter kennis te brengen aan de raad. De maatregel draagt bij aan een verkeersveiliger en gastvriendelijker Folkingestraat. Doordeweeks is en blijft de Folkingestraat een belangrijke route in de fietshoofdstructuur. Op zaterdagen wordt de fietser omgeleid via een andere route. De venstertijden voor bevoorrading blijven van kracht.

Collegiebrief - Folkingestraat fietservrij van 11 00 tot 17 00 uur op zaterdagen

Volgvel 1

Het gebied dat afgesloten wordt, is iets groter dan tijdens het experiment. Mede op advies van de Adviescommissie Verkeer & Vervoer hebben wij besloten het stuk van de Folkingestraat voor de Korenbeurs ook af te sluiten op zaterdagmiddag.

Na het nemen van het verkeersbesluit, staan hiervoor de gebruikelijke wegen van bezwaar en beroep open.

Kader

Op 28 september 2011 heeft u het conceptprogramma *Ruimte voor de Binnenstad* vastgesteld. *Ruimte voor de Binnenstad* is het best te typeren als een actieprogramma. Dat betekent daar waar zich in de binnenstad knelpunten of vraagstukken voordoen, snel actie ondernemen in de vorm van een experiment. Tijdens en na het experiment worden bevindingen en meningen geïnventariseerd en worden ondernemers, bewoners, gebruikers geënuquêteerd. Als daaruit blijkt dat de maatregel voldoet, dan overwegen we om de maatregel permanent te maken. Dit gaat dan volgens de gebruikelijke regels, met de mogelijkheid van bezwaar en beroep.

Met het binnenstadsprogramma *Ruimte voor de Binnenstad* gaan we onder andere voor een verkeersveiliger en gastvriendelijker binnenstad, het besluit de Folkingestraat op zaterdagmiddag fietservrij te maken levert hier een bijdrage aan. De situatie tussen voetgangers en fietsers in de Folkingestraat wordt op zaterdag tussen 11.00 en 17.00 uur door de bezoekers als ongewenst ervaren, zo blijkt uit het experiment dat eind 2011 is uitgevoerd. Door op die uren de Folkingestraat voor fietsverkeer te verbieden, lossen we de frictie op door de voetganger dan de ruimte te geven.

Participatie en communicatie

Voor dit besluit hebben wij alle voors- en tegens afgewogen. We hebben de winkeliers en bewoners van de Folkingestraat e.o. geënuquêteerd, tijdens het experiment voorbijgangers naar hun mening gevraagd en de voorkeuren/adviezen van de Adviescommissie Verkeer & Vervoer, de Fietsersbond, de Ouderenbond, de Gehandicaptenraad, de GCC en de winkeliersvereniging Folkingestraat gevraagd. Dit gaf ons een breed beeld van de ernst van het probleem en het draagvlak voor de verschillende oplossingen. In de bijlage (die volgt) vindt u het overzicht van de (uitkomsten van de) diverse kanalen die zijn gebruikt als input voor de afwegingen.

De winkeliersvereniging Folkingestraat hebben wij zowel per brief als mondeling geïnformeerd over ons besluit. En een gesprek aangeboden mee te denken over de vormgeving van de uitvoering van het fietsverbod. Zij zouden hun mening kenbaar kunnen maken over zowel de fysieke uitvoering als de communicatie over het fietsverbod/ ruimte voor de voetganger.

Dit gesprek heeft d.d. 17 april 2012 plaatsgevonden: de winkeliersvereniging blijft bij haar standpunt dat een fietsverbod op zaterdagmiddag slecht is voor de ondernemers van de Folkingestraat en blijven pleiten voor de shared space oplossing.

Collegebrief - Folkingestraat fietservrij van 11 00 tot 17 00 uur op zaterdagen

Volgvel 2

De winkeliersvereniging heeft uw raad op 17 april jl uitgenodigd om op 28 april ter plaatse de situatie in ogenschouw te nemen.

De winkeliersvereniging heeft ons verteld dat zij een eigen enquête onder de winkeliers heeft afgenomen. We hebben herhaaldelijk verzocht ons de uitkomst schriftelijk aan te leveren zodat wij ook uw raad over deze uitkomst kunnen informeren. Tot op heden hebben wij niets ontvangen.

De Fietsersbond heeft in een brief aan uw raad gepleit voor een goed bewegwijzerde en befietsbare alternatieve route voor doorgaande fietsers en tegen het fietsverbod op zaterdag. Alhoewel wij de gedachte (niet dwingen maar verleiden) sympathiek vinden, verwachten wij dat in dit geval dwang nodig is omdat fietsers de route door de Folkingestraat uit vrije wil blijven kiezen. En dan wordt het doel: een verkeersveiliger en gastvriendelijker binnenstad, niet bereikt.

Op het moment dat het verkeersbesluit is genomen plaatsen we in de Gezinsbode een advertentie waarin wij informeren over het verkeersbesluit en de bijbehorende procedure. Hiernaast informeren we de bewoners en ondernemers van de Folkingestraat en omgeving (inclusief de winkeliersvereniging) per brief en attenderen wij hen op de mogelijkheid bezwaar te maken tegen het verkeersbesluit. Daarnaast gaan we fietsers op de veranderde situatie attenderen en wijzen wij hen op alternatieve routes (zie ook 'aanpak uitvoering').

Het besluit en andere publieke informatie publiceren we op de gemeentelijke website. Hiernaast zetten we het Twitteraccount @ruimtevdv weer in om te informeren en nodig vragen te beantwoorden.

Aanpak uitvoering

Om de fietsers vertrouwd te maken met de nieuwe situatie plaatsen we de eerste vier zaterdagen aan beide zijden van de Folkingestraat een klein hek. Een alternatief waarover wordt nagedacht is studenten van Academie Minerva een vriendelijkere belemmering te laten ontwerpen dan een hek. Na vier zaterdagen verdwijnt deze belemmering, is de nieuwe situatie op zaterdag naar verwachting enigszins bekend en duidt alleen het verkeersbord nog op het verbod. Tijdens de eerste vier zaterdagen zullen stadswachten meer dan normaal in de Folkingestraat zijn en fietsers attenderen op het fietsverbod.

Naast adverteren en een brief naar de belanghebbenden informeren wij ook op straat over het fietsverbod. Tussen de gevels van de Ebbingestraat bevestigen we een spandoek om de fietsers op tijd te informeren.

Collegebrief - Folkingerstraat fietservrij van 11 00 tot 17 00 uur op zaterdagen

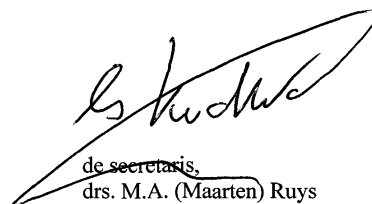
Volgvel 3

Ook hangen we een spandoek aan de zuidzijde van het Gedempte Zuiderdiep, zodat de fietsers vanuit de richting van het station al kunnen kiezen voor een andere route.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



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



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

Bijlage bij collegebrief Folkingerstraat fietsvrij

Deze bijlage is verzonden
af de raad op 27-06-2012.
Behorende bij brief RO 12.3029D54

BIJLAGE

Een samenvatting van de reacties die via verschillende kanalen (e-mail, enquêtes, twitter etc) zijn binnengekomen.

Experiment Folkingerstraat fietsvrij

De meeste e-mails (e-mailadres te vinden op groningen.nl/binnenstad) zijn in de week van de aankondiging van het experiment en de eerste week van het experiment binnengekomen. De mening dat de fietsers en voetgangers daar (eventueel pas na aanpassen inrichting) wel samengaan wordt door een aantal gedeeld. De overige meningen verschillen van elkaar. Via Twitter is ook veel gereageerd. Een meerderheid uit zich negatief over een fietsvrije Folkingerstraat op zaterdag. Meestal twittert men dat het in de Folkingerstraat zo beter is voor voetgangers, dat dit/er wel een goede route van/naar het station moet blijven en dat er moet worden gewerkt aan een duidelijker onderscheid tussen fiets- en voetgangersstrook.

De Adviescommissie Verkeer & Vervoer heeft ons haar advies gegeven. In het advies heeft de AV&V overwogen de Folkingerstraat niet af te sluiten op zaterdag omdat de straat deel uitmaakt van de fietshoofdstructuur. De fietshoofdstructuur geldt echter voor werkdagen. De AV&V vindt dat fietsers op zaterdag een alternatieve route kunnen nemen, bij voorkeur via A-Kerkhof en Munnikeholm of Schoolholm. De AV&V adviseert ook het verlengde van de Folkingerstraat, het gedeelte voor de Korenbeurs, op zaterdag voor fietsverkeer af te sluiten.

Bijna 400 voorbijgangers zijn op een zaterdag Folkingerstraat fietsvrij in de Folkingerstraat om hun mening gevraagd. Meer dan 8 van de 10 ondervraagden vindt de Folkingerstraat op zaterdag tussen 11.00 en 17.00 fietsvrij beter. Een derde van de ondervraagden fietst normaal wel door de Folkingerstraat. Fietsers die bij het zien van de "afzetting" direct omfietsen zijn niet geënquêteerd. Een ruime meerderheid (78%) van de voorbijgangers vindt het een goed idee dat op zaterdag winkeliers mogen uitstellen tot aan de rijbaan/ t/m de stoep.

Bij de bewoners en ondernemers in de Folkingerstraat is een enquête bezorgd om hun mening te horen. 27 Bewoners, 17 winkeliers en 2 horecaondernemers hebben gereageerd. Tweederde van hen vindt de situatie tussen fietser en voetganger op drukke momenten zoals op zaterdag een probleem. De meeste bewoners (52%) zegt dat de gemeente een duidelijk onderscheid moet maken tussen voet- en fietsstrook door een andere bestrating. Een meerderheid van de winkeliers (53%) vindt dat de fietser te gast is en een shared space-karakter moet worden benadrukt.

De Fietsersbond is tegen de maatregel waarbij de fietser op zaterdag wordt verboden in/door de Folkingerstraat te fietsen. De fietsersbond is voor een shared space.

De GCC sluit zich bij elk standpunt aan dat de winkeliersvereniging Folkingerstraat inneemt. De winkeliersvereniging stelt voor dat de gemeente met een shared space-expert de mogelijkheden voor een shared space onderzoekt.

De Ouderenbond heeft ons mondeling gemeld voor het afsluiten voor fietsverkeer te zijn.

De Gehandicaptenraad is tegen afsluiting; de voetgangers versperren voor hen de doorgang op het moment dat de straat voor fietsers is afgesloten.

De GIC en OOG TV kondigden op hun website het experiment Folkingerstraat fietsvrij aan en hebben lezers de mogelijkheid geboden op het artikel/de inhoud te reageren. Op beide websites vindt het merendeel van de mensen die reageren dat een duidelijke scheiding tussen voetpad en fietspad de oplossing is. Nu loopt de voetganger op het midden van de straat en wordt de fietser (ten onrechte) de dupe van een oplossing.

In het Dagblad van het Noorden heeft tijdens het experiment een poll gestaan om na te gaan wat men van het plan vindt. Een kleine meerderheid (54%) van de 1.880 respondenten is het oneens met de stelling dat 'de Folkingerstraat in Groningen voor altijd fietsvrij moet worden'. Wij plaatsen hier de volgende kanttekening bij: hier wordt niet gevraagd of men het eens is met een fietsvrije Folkingerstraat op zaterdag.

Bijlage bij collegebrief Folkingerstraat fietsvrij

Experiment speelplek in de binnenstad

Bij het speeltoestel op het Waagplein zijn in de eerste week van het experiment twee borden opgehangen met een omschrijving van het experiment en contactgegevens (@ruimtevdv en de website groningen.nl/binnenstad waar men het e-mailadres kan vinden). In de vier weken dat het toestel op het Waagplein stond hebben we in totaal 22 e-mails ontvangen. Allemaal positief over een speelplek in de binnenstad. De meesten zien het als een prettige onderbreking/pauze voor kinderen en winkelende ouders. Veel van hen is ook positief over de locatie, m.n. vanwege de mogelijkheid voor de ouders om direct naast de speelplek iets te gaan drinken.

Via Twitter ook veel reacties ontvangen op het speeltoestel, de meeste positief. Men twittert dat het druk bezocht wordt en dat er een definitieve speelplek moet komen.

Nog te verwachten reacties op experiment speelplek in de binnenstad:

Bij de bewoners en ondernemers in de directe omgeving van de speelvoorziening op het Waagplein is een enquêteformulier bezorgd en er volgt een gesprek met de GCC.

Collegedebrief - Motie 'Fietsenstallingen Werkmanbrug'

Bestuursdienst

Afdeling Beleid en Programmering
Steller Jaap Valkema
Onderwerp Motie 'Fietsenstallingen Werkmanbrug'



De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 81 11 Bijlage(n) 1 Ons kenmerk RO12.3016609
Datum **21 JUN 2012** Uw brief van - Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

In uw vergadering van 21 december jl. heeft u besloten de stallingscapaciteit aan de Achterweg en langs het Prof. H.C. van Hallpad uit te breiden met 440 plaatsen. Hiervoor heeft u € 165.000,- beschikbaar gesteld. Ook het gebied waar gehandhaafd wordt op te lang en/of foutgestalde fietsen wordt uitgebreid, zodat de twee nieuwe stallingslocaties hetzelfde parkeerregime krijgen als de rest van het stationsgebied.

In dezelfde vergadering van 21 december jl. heeft u ook de motie 'Fietsenstallingen Werkmanbrug' (nummer 4) van Student en Stad en GroenLinks aangenomen. In deze motie wordt verzocht een voorstel tot uitbreiding van de fietsenstallingen met betrekking tot de locatie Werkmanbrug en de kade hieromheen nader uit te werken en voor te leggen aan de raad. Deze brief vormt de uitwerking van deze motie.

Mogelijke uitbreiding langs het Verbindingskanaal

Gelet op de nog steeds toenemende vraag naar stallingsvoorzieningen in het stationsgebied is onderzocht op welke wijze het aantal fietsparkeerplaatsen langs het Verbindingskanaal kan worden uitgebreid. Daarvoor is gekeken naar de kade gelegen tussen de Emmabrug en de Werkmanbrug en het gedeelte van de kade direct ten oosten van de Werkmanbrug. De oostzijde is slechts beperkt beschikbaar, omdat zich hier de opstapplaats van de rondvaartboot en enkele ligplaatsen voor woonboten bevinden.

De uitbreiding van het aantal stallingsplaatsen in het stationsgebied is nodig, omdat verwacht mag worden dat de stallingsbehoefte ook in de komende jaren onverminderd blijft toenemen. In december hebben we aangegeven dat er tot 2015 jaarlijks ongeveer 500 extra stallingsplaatsen nodig zijn in het stationsgebied. In dit kader vormt een uitbreiding van de stallingscapaciteit langs het Verbindingskanaal een welkome aanvulling. Uiteraard blijven we de fietsparkeerdruk in het stationsgebied de komende tijd monitoren, zodat we op tijd kunnen inspelen op veranderende situaties.

Uit ons onderzoek is gebleken dat het aantal stallingsplaatsen langs de kade van het Verbindingskanaal op verschillende manieren kan worden uitgebreid, namelijk door:

Collegedebat - Motie 'Fietsenstallingen Werkmanbrug'

Volgvel 1

1. het uitbreiden van de bestaande stallingscapaciteit met 115 fietsparkeerplekken aan de oostzijde van de Werkmanbrug met behulp van dubbellaags fietsenrekken;
2. het creëren van 30 stallingsplaatsen enkellaags of 50 dubbellaags naast de Werkmanbrug;
3. het creëren van 175 stallingsplaatsen enkellaags of 325 dubbellaags langs het Verbindingskanaal.

De uitwerking van bovenstaande opties is opgenomen in de bijlage. Onderstaande matrix geeft samenvattend weer welke mogelijkheden er voor deze plek zijn en wat de kenmerken daarvan zijn.

Maatregel	Uitbreiding	Kosten	Ruimtelijke impact
Verdubbelen fietsenstalling oostzijde Werkmanbrug	115 plaatsen	€ 70.000,-	* Wand van 2.70 meter hoog blokkeert zicht op Groninger Museum en Verbindingskanaal (en vice versa). * Ruimte voor gebruik dubbellaags fietsenrekken is beperkt waardoor voetgangers op fietspad moeten lopen.
Uitbreiding enkellaags westzijde Werkmanbrug	30 plaatsen	€ 6.000,-	
Uitbreiding dubbellaags westzijde Werkmanbrug	50 plaatsen	€ 10.000,-	* Wand van 2.70 meter hoog blokkeert zicht op Groninger Museum en Verbindingskanaal (en vice versa). * Ruimte voor gebruik dubbellaags fietsenrekken is beperkt waardoor voetgangers op fietspad moeten lopen.
Uitbreiding enkellaags westzijde langs Verbindingskanaal	175 plaatsen	€ 410.000,-	* Versnippering van het relatief weinig aangetaste groene talud. * Overstekende voetgangers over de Stationsweg.
Uitbreiding dubbellaags westzijde langs Verbindingskanaal	325 plaatsen	€ 465.000,-	* Wand van 2.70 meter hoog blokkeert zicht op Groninger Museum en Verbindingskanaal (en vice versa). * Ruimte voor gebruik dubbellaags fietsenrekken is beperkt waardoor voetgangers op fietspad moeten lopen. * Versnippering van het relatief weinig aangetaste groene talud. * Overstekende voetgangers over de Stationsweg.
	Max. 490 plaatsen	Max. € 545.000,-	

Wij zijn net als u groot voorstander van het uitbreiden van de stallingscapaciteit in het stationsgebied. Echter niet langs het Verbindingskanaal, maar op een andere locatie. Vooral de aantasting van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied speelt daarbij een belangrijke rol. Maar ook een afname van de verkeersveiligheid en de relatief hoge investeringskosten per fietsparkeerplaats spelen mee.

Mogelijke uitbreiding van de bestaande fietsflat

Globaal onderzoek heeft uitgewezen dat een uitbreiding van de bestaande fietsflat met een extra verdieping ook ongeveer 400 extra stallingsplaatsen kan opleveren (zie figuur 1). Uit een voorlopige raming blijkt dat de kosten hiervoor ongeveer € 500.000,- bedragen, vergelijkbaar met die van de uitbreiding van het aantal stallingsplaatsen langs het Verbindingskanaal.

Collegedebat - Motie 'Fietsenstallingen Werkmanbrug'

Volgvel 2



Figuur 1: impressie van een extra laag op de fietsflat

Bouw van een nieuwe fietsflat

Om ook in de verdere toekomst over voldoende stallingsmogelijkheden te kunnen beschikken, valt het te overwegen om een tweede, of zelfs een geheel nieuwe, fietsflat te bouwen op de bestaande locatie (zie figuur 2). Daarmee zou de stallingscapaciteit in het stationsgebied in één klap kunnen worden uitgebreid met circa 2.000 plaatsen. We verwachten bovendien dat we tot 2015 over voldoende stallingscapaciteit in het stationsgebied beschikken. Een eerste uiterst globale berekening laat zien dat de kosten voor een dergelijke oplossing ongeveer € 2 miljoen bedragen.



Figuur 2: impressie van een volledig nieuwe fietsflat

Collegiebrief - Motie 'Fietsenstallingen Werkmanbrug'

Volgvel 3

Hoewel een eerste verkenning positief lijkt, is het op dit moment niet met volledige zekerheid te zeggen of de bouw van een tweede fietsflat ook daadwerkelijk mogelijk is. Er is voldoende ruimte voor een tweede fietsflat, maar in het gebied spelen verschillende belangen. In de eerste plaats vormt het parkeerterrein de toegang voor de P+R-voorziening van de Nederlandse Spoorwegen en het terrein en de parkeergarage van het KPN-gebouw. Daarnaast wordt dit gebied ook gebruikt als laad- en losplaats voor een aantal bedrijven dat gevestigd is in het monumentale stationsgebouw. Ten slotte bedragen de jaarlijkse parkeeropbrengsten van het openbare parkeerterrein ruim € 40.000,-.

Financiële consequenties

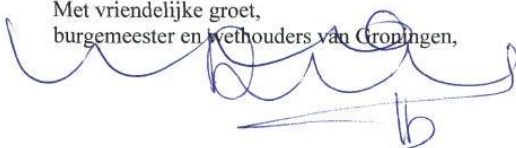
Voor een maximale uitbreiding van de stallingscapaciteit langs het Verbindingskanaal bedragen de totale kosten € 545.000,- (490 stallingsplaatsen extra). Een uitbreiding van de fietsflat met een extra verdieping kost globaal € 500.000,- (400 stallingsplaatsen extra), de bouw van een tweede of nieuwe fietsflat ongeveer € 2 miljoen (2.000 extra stallingsplaatsen). ProRail stelt in ieder geval een bijdrage beschikbaar van € 165.000,- voor de uitbreiding van de stallingscapaciteit in het stationsgebied.

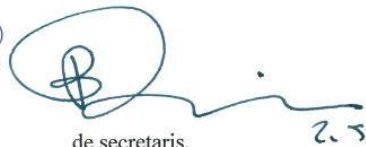
De resterende kosten kunnen ten laste worden gebracht van de exploitatie van het Parkeerbedrijf. Dit past binnen de door de raad op 27 januari 2010 vastgestelde parkeernota "Parkeren in de stad; duurzaam bereikbaar!" waarin € 2 miljoen is gereserveerd voor maatregelen in het stationsgebied. Ook de kosten voor het onlangs door uw raad genomen besluit om de stallingscapaciteit aan de Achterweg en langs het H.C. van Hallpad uit te breiden, komen ten laste van dit bedrag.

Advies

Wij ontraden u te besluiten om langs het Verbindingskanaal extra stallingsvoorzieningen aan te leggen, maar willen uw raad in overweging geven om verder onderzoek naar de uitbreidingsmogelijkheden van de fietsflat te laten uitvoeren.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,


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


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

Collegedebat - Motie 'Fietsenstallingen Werkmanbrug'

Volgvel 4

BIJLAGE

Het aantal stallingsplaatsen langs de kade van het Verbindingskanaal kan op drie verschillende manieren worden uitgebreid.

1. verdubbelen fietsenstalling aan de oostzijde van de Werkmanbrug, toename 115 fietsparkeerplekken

Aan de oostzijde van de Werkmanbrug bevinden zich in de huidige situatie 135 fietsparkeerplekken. Deze plaatsen worden over het algemeen goed gebruikt; tijdens de piekmomenten in het weekend staan de fietsklemmen vol. De bestaande fietsrekken kunnen worden vervangen door dubbellaags rekken (zie figuren 1 en 2). Daarmee neemt de capaciteit toe met 115 stallingsplaatsen. De totale kosten voor toepassing van dubbellaags fietsenrekken worden begroot op € 70.000,-.



Figuur 1: uitbreiding stallingscapaciteit aan de oostzijde van de Werkmanbrug (vanaf de Werkmanbrug)



Figuur 2: uitbreiding stallingscapaciteit aan de oostzijde van de Werkmanbrug (vanaf de Stationsweg)

Het grootste nadeel van deze capaciteitsuitbreiding is dat er een wand van 2.70 meter hoog van fietsen en staal ontstaat die het zicht blokkeert op het Groninger Museum en het Verbindingskanaal (en vice versa). Wanneer de stallingsplaatsen bezet zijn, kan er over deze wand niet meer heen gekeken worden. Een ander risico is dat voor gebruik van de bovenste laag van het systeem ongeveer 3.50 meter nodig is. Bij een bestaande breedte van 4.50 meter (incl. trottoir) bestaat de kans dat voetgangers op het fietspad gaan lopen als iemand bezig is zijn/haar fiets in het bovenste rek te plaatsen.

Collegedebat - Motie 'Fietsenstallingen Werkmanbrug'

Volgvel 5

2. creëren van 30 stallingsplaatsen enkellaags of 50 dubbellaags aan de westzijde van de Werkmanbrug

Meteen ten westen van de Werkmanbrug is ruimte om op een vrij eenvoudige manier de stallingscapaciteit met 30 plekken uit te breiden (zie figuur 3). Zonder de strook achter het hek te gebruiken kunnen hier namelijk 30 enkellaagse fietsparkeerplekken aangelegd worden. Daarnaast bestaat de mogelijkheid te kiezen voor dubbellaags fietsenrekken waardoor de capaciteitsuitbreiding 50 fietsparkeerplekken bedraagt. De kosten voor de uitbreiding met 50 stallingsplaatsen bedragen € 10.000,- en met 30 stallingsplaatsen € 6.000,-.



Figuur 3: uitbreiding stallingscapaciteit aan de westzijde van de Werkmanbrug

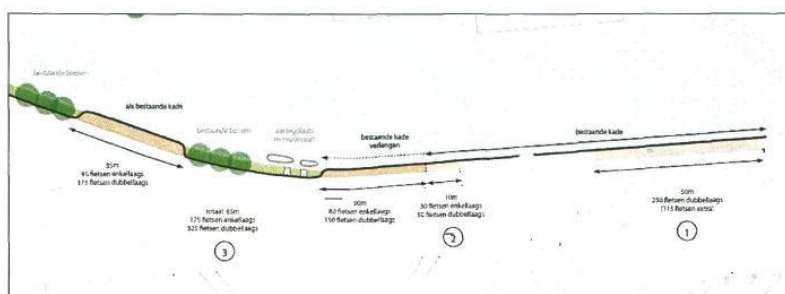
Ook voor deze plek geldt als nadeel dat het uitzicht geblokkeerd wordt door twee lagen fietsparkeren.

3. creëren van 175 stallingsplaatsen enkellaags of 325 dubbellaags langs het Verbindingskanaal

De kade langs het Verbindingskanaal biedt mogelijkheden om het aantal stallingsplaatsen voor fietsen verder uit te breiden (zie figuur 4). Daarbij dient echter wel rekening te worden gehouden met behoud van de aanwezige kwaliteiten zoals de bestaande bomen en de recent aangebrachte aanlegplaats voor de recreatievaart in het kader van het project 'Stimulering Vaartoerisme'. Bij de toepassing van normale fietsenrekken kan de stallingscapaciteit worden uitgebreid met 175 fietsparkeerplekken. In het geval gekozen wordt voor dubbellaags fietsenrekken is dit aantal zelfs 325.

Collegedebat - Motie 'Fietsenstallingen Werkmanbrug'

Volgvel 6

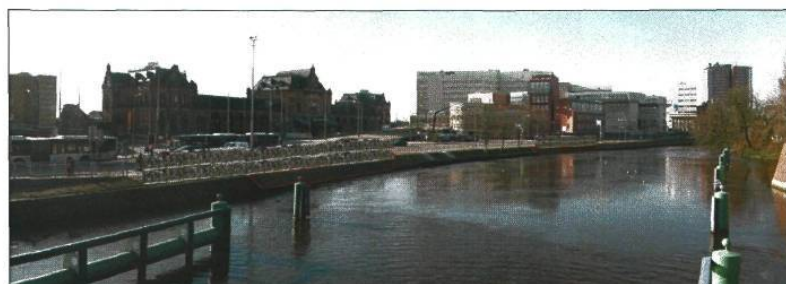


Figuur 4: mogelijke uitbreidingen stallingcapaciteit aan de westzijde van de Werkmanbrug

Uitgangspunt bij een eventuele uitbreiding van het aantal stallingsplaatsen langs het Verbindingskanaal vormt het doorzetten van de bestaande kade in materialisering en vormgeving (zie figuur 5). Daarbij wordt de bestaande damwandconstructie gewijzigd in een kademuur overeenkomstig het landhoofd van de Werkmanbrug. Hoewel de kade door de aanleg van fietsenstallingen versnipperd wordt, proberen we de eenheid langs het Verbindingskanaal toch zo veel mogelijk te behouden. Overigens zal de variant met dubbellaags fietsparkeren het zicht op het Groninger Museum en het Verbindingskanaal voor het overgrote deel blokkeren (zie figuur 6).



Figuur 5: aanpassingen aan de kade langs het Verbindingskanaal



Figuur 6: dubbellaags fietsenrekken aan de westzijde van de Werkmanbrug

Collegedebat - Motie 'Fietsenstallingen Werkmanbrug'

Volgvel 7

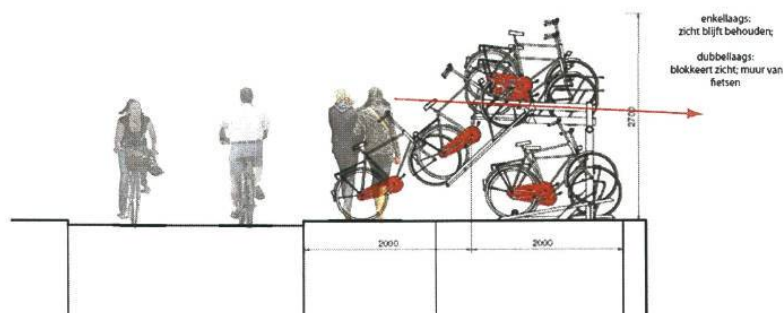
De kosten voor uitbreiding van de stallingscapaciteit langs het Verbindingskanaal bedragen minimaal € 410.000,- (enkellaags fietsenrekken) tot maximaal € 465.000,- (dubbellaags fietsenrekken).

Consequenties van de uitbreiding van de stallingscapaciteit langs het Verbindingskanaal

Het aantal stallingsplaatsen voor fietsen kan langs het Verbindingskanaal met maximaal 490 plekken worden uitgebreid. Daarmee kan de hoge fietsparkeerdruk in het stationsgebied voorlopig, althans voor één jaar, worden opgelost. Bovendien liggen de nieuwe stallingsplaatsen op een centrale en per fiets goed toegankelijke locatie. Uitbreiding van de stallingscapaciteit langs het Verbindingskanaal heeft echter ook nadelen. Daarbij spelen een afname van de verkeersveiligheid, de hoge investeringskosten en een slechtere ruimtelijke kwaliteit een rol.

Afname verkeersveiligheid

Het in twee richtingen bereden fietspad langs het Verbindingskanaal is onderdeel van het stedelijke hoofdfietsnetwerk. De plaatsing van dubbellaags fietsenrekken kan voor fietsers en voetgangers onveilige situaties opleveren. Dit heeft te maken met het feit dat bij gebruik van de bovenste fietsparkeerplekken voetgangers gedwongen worden gebruik te maken van het fietspad (zie figuur 7). Een ander nadeel is dat fietsers die gebruik maken van de stallingen langs het Verbindingskanaal de drukke Stationsweg over moeten steken. De plaatsing van fietsenrekken kan leiden tot ongewenste overstekbewegingen van fietsers die hun fiets gestald hebben en snel naar trein of bus willen.



Figuur 7: dubbellaags fietsenrekken

Hoge investeringskosten

De totale uitbreiding met 490 extra stallingsplaatsen kost € 545.000,-. Dit betekent dat een stallingsplaats voor één fiets maar liefst € 1.100,- kost. Normaliter wordt voor een stallingsplaats in de openbare ruimte gemiddeld zo'n € 300,- gerekend.

Collegedebat - Motie 'Fietsenstallingen Werkmanbrug'

Volgvet 8

Slechtere ruimtelijke kwaliteit

De huidige ruimtelijke kwaliteit van het stationsgebied neemt af met de aanleg van de noodzakelijke constructies die nodig zijn voor het realiseren van extra stallingsvoorzieningen langs het Verbindingskanaal. Deze constructies blokkeren de aanwezige zichtlijnen naar het Groninger Museum, maar ook richting het water, het hoofdstation en de groene walkant. Bovendien versnipperen de stallingen het nog relatief weinig aangetaste groene talud alhier. Deze plek is één van de meest gefotografeerde plekken van de stad. Het plaatsen van een fietsenstalling (enkel- of dubbellaags) doet deze kwaliteit sterk te niet.

Financiële consequenties

Voor de uitbreiding van de stallingscapaciteit aan de Achterweg en langs het Prof. H.C. van Hallpad heeft u in december € 165.000,- beschikbaar gesteld. Aangezien het stallingsprobleem in het stationsgebied ook een verantwoordelijkheid van ProRail is, heeft ProRail inmiddels aangegeven mee te willen financieren bij een verdere uitbreiding van de stallingscapaciteit, bijvoorbeeld langs het Verbindingskanaal. ProRail draagt 50% van de totale kosten bij, met een maximum van € 165.000,-. Afhankelijk van de gekozen variant voor uitbreiding van de stallingscapaciteit variëren de totale kosten van € 6.000,- tot maximaal € 465.000,-. Indien u alle varianten kiest, bedragen de totale kosten € 545.000,-. Het aantal stallingsplaatsen wordt in dat geval uitgebreid met 490 stallingsplaatsen. De gemeente Groningen dient zelf € 380.000,- bij te dragen, € 165.000,- komt voor rekening van ProRail.



Ondergrond Top10NL, TD/Kadaster

Gemeente Groningen, Dienst RO/EZ, afd. Geo-informatie. maart 2012

Ingekomen stukken

Lijst ingekomen stukken

Raadscommissie Beheer en Verkeer 11 juli 2012

Collegebrieven

1.	31 mei 2012	Motie 'Meer groen in de Nieuwe Ebbingestraat'
2.	31 mei 2012	Kappen rode beuk Naberpassage
3.	31 mei 2012	Uitspraak arbitrage Damsterdiep parkeergarage
4.	4 juni 2012	Voortgang moties en toezeggingen m.b.t. begroting 2013
5.	8 juni 2012	Toekomst Grote Markt
6.	8 juni 2012	Verkenning vervanging Herewegviaduct
7.	14 juni 2012	Uitnodiging toelichting visie Stationsgebied
8.	14 juni 2012	Verbindingspad Selwerderhof-Crematorium
9.	14 juni 2012	Medegebruik busbaan door verloskundigen
10.	14 juni 2012	Voortgangsrapportage DRIS
11.	14 juni 2012	Sleutelprojectenrapportage januari t/m april 2012
12.	18 juni 2012	Vragen plankosten Zuidelijke Ringweg
13.	21 juni 2012	EU-richtinglijn Omgevingslawaaï
14.	21 juni 2012	Voortgangsrapportage Toegankelijke bushaltes
15.	21 juni 2012	Tussenrapportage terugdringen gebruik wegwerp draagtasjes
16.	21 juni 2012	Groen- en ecologieparagraaf Berlagehof
17.	21 juni 2012	Meerjaren Uitvoeringsprogramma Structuurvisie 2012-2015, voortgang voorjaar 2012

Voorstel: nr. 4 voor bespreking aangevraagd door Partij voor de Dieren (motie windmolens), de nrs 11 en 17 bespreken in september, rest v.k.a.

Overige stukken

1.	5 juni 2012	Hr. Kamminga – De tram voorbij, naar een realistisch perspectief op de bereikbaarheid van Groningen
2.	7 juni 2012	Hr. Kamminga – Hoe houden we het openbaar vervoer op het platteland betaalbaar?
3.	25 juni 2012	Sted.Overleg Ouderenbonden Gn. – tramproject
4.	25 juni 2012	OR Qbuzz GD – openbaar vervoer in Groningen en Drenthe
5.		
6.		
7.		

Voorstel: de nrs 1 en 2 zijn voor bespreking aangevraagd door de Stadspartij, de rest v.k.a.

Verslag 14 juni

VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

Datum: 14 juni 2012
Plaats: Oude raadzaal
Tijd: 19.30 - 21.50 uur

Aanwezig: mw. H. Rademaker (voorzitter), dhr. A. de Rooij (PvdA), dhr. W. Moes (PvdA), dhr. J. Evenhuis (VVD), mw. S.A. Koebrugge (VVD), dhr. J.H. Luhoff (D66), mw. C.E.J. Copini-van der Meulen(D66), mw. A. Postma (GroenLinks), dhr. W.B. Leemhuis (GroenLinks), dhr. R.P. Prummel (Stadspartij), dhr. J.P. Dijk (SP), dhr. J. Seton (CDA), mw. I. Jongman-Mollema (ChristenUnie), dhr. J.P.A. van Rooij (Student & Stad), mw. R.M. Grijpstra (PvdD)

De wethouders: mw. J.A. Visscher en dhr. F. de Vries

Afwezig m.k.: wethouder mw. C.T. Dekker

Namens de griffie: mw. E.M. Wechgelaer (commissiegriffier)

Afwezig m.k.: dhr. J. Spakman (PvdA), M.T. Gijsbertsen (GroenLinks), dhr. K.S.K. van der Veen (GroenLinks), dhr. E. Eikenaar (SP), dhr. G.J.D. Offerman (Stadspartij).

Verslag: dhr. Z. Jeurig (Notuleerservice Nederland)

Insprekers:

dhr. Zweep (VBZO) bij agendapunt A5; dhr. Menger bij de agendapunten B3 en B6; dhr. Lettenga bij agendapunt B3.

A1. Opening en mededelingen

De voorzitter:

- Opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.
- Rondgelegd: brieven van wethouder Dekker en wethouder Visscher over de LTA en de inspraakreactie van dhr. Menger.

Wethouder De Vries:

- Verzoekt de commissie nog voor de zomer een infobijeenkomst te houden over ontwikkelingen wat betreft de Zuidelijke Ringweg.

De voorzitter:

- Stelt vast dat de commissie ermee instemt de infobijeenkomst voor de zomer te plannen.

Wethouder Visscher:

- Gebiedsplan De Wolstreek: de golfbaan is economisch niet haalbaar. Nieuwe opties worden bekeken, vooral op agrarisch gebied. De brief van de stuurgroep volgt.

A2. Vaststelling agenda

Op verzoek van GroenLinks en met steun van de PvdD gaat de commissie akkoord agendapunt B4, Evaluatie ecologisch beheer en Benutting biomassastromen uit gemeentelijk groenbeheer, door te schuiven naar een volgende vergadering.

Op verzoek van het college wordt een agendapunt toegevoegd: het raadsvoorstel Aanvullend plankostenkrediet Zuidelijke Ringweg. Dit wordt punt B6.

Wethouder De Vries doet aan het eind van de vergadering een vertrouwelijke mededeling.

De agenda wordt gewijzigd vastgesteld.

A3. Langetermijnagenda en lijst toezeggingen, initiatiefvoorstellen en moties

Dhr. Moes (PvdA):

- Verzoekt de collegebrief Gehandicaptenparkeren voor de zomer te agenderen.

A4. Conformstukken

a. Wijziging kongrens Europaweg en Winschoterweg

(raadsvoorstel 9 mei 2012)

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 20 juni 2012.

Verslag 14 juni

A5. Rondvraag

Inspreker dhr. Zweep (bestuurslid Vereniging Bedrijven Zuid-Oost) is binnen het bestuur van VBZO belast met infrastructuur. De vereniging overlegt met de gemeente over o.a. de Zuidelijke Ringweg. Spreker brengt de belangen van de bedrijven in het gebied naar voren. De mogelijke heroverweging van investeringen in de ZRG en misschien in de Sontbrug baart de vereniging grote zorgen. De Sontbrug is noodzakelijk en de gemeente mag haar bijdrage aan de ZRG niet terugschroeven. Bereikbaarheid is van levensbelang, waarbij de ondernemer kan bouwen op een stabiele overheid. De vereniging nodigt de commissie uit om een bezoek te brengen aan het gebied en van gedachten te wisselen.

De voorzitter stelt vast dat de commissie akkoord gaat met een bezoek aan de VBZO.

Dhr. Evenhuis (VVD):

- Vraagt of het OTB-Mer voor de ZRG op 31 december 2012 gereed is.

Wethouder De Vries:

- Zegt dat er thans geen reden is hieraan te twijfelen.

Inhoudelijk deel

B1. Visie op de ondergrond: ‘Stad Verdiept’ en Warmtevisie en -strategie ‘Groningen duurzaam en warm’

(raadsvoorstel 24 mei 2012)

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- Vindt deze notitie inhoudelijk geen bijdrage leveren. Er wordt geen relatie gelegd met Energy Valley en het innoverend vermogen van de stad. Het rapport Haskoning heeft geen realiteitswaarde.
- Aardwarmte benutten is nog niet rijp voor grootschalige inzet. De stad kan alleen een pilot opzetten als dit een relatie met een product heeft en er dus wordt samengewerkt met bedrijven.
- Een ondergronds park, een ondergrondse kerk en een buizenstraat onder de grond zijn in Groningen niet haalbaar.
- Het rapport heeft geen aandacht voor de motie van de raad over het Suiker Unie-terrein.
- Warmtepompen zijn technisch nog niet volmaakt. De stad mag dit daarom niet promoten bij huurders.

Dhr. Moes (PvdA):

- Vindt de stukken er goed uitzien. Het bouwt voort op de uitgangspunten voor duurzaamheid die de raad al heeft vastgesteld.
- Een verdiepingsslag is nodig voor projecten en thema's.
- Warmte: de stukken bevatten een goede visie over hoe de stad ermee om zou kunnen gaan.
- Verdergaande isolatie van woningen: heeft dit in de toekomst een negatief effect op de kapitaallast?
- Het rapport Haskoning is niet herkenbaar als gemeentelijk stuk.

Dhr. Leemhuis (GroenLinks):

- Is blij met de twee visies, het zijn goede analyses. Goed dat de gemeente de regie gaat nemen.
- Is iets over de kosten van ondergronds bouwen te zeggen?
- Hoe is de samenwerking met de provincie?
- Warmtevisie: goed om stappen te zetten. Spreker stelt vragen over beprijzing van water en verontreiniging van grondwater.

Dhr. Van Rooij (Student&Stad):

- Regie door de gemeente is belangrijk. Goed dat het college beseft dat partners nodig zijn.
- Duurzaamheid is de leidraad, de aansluiting bij G-kracht is prima.
- De visies bieden kansen voor lokale werkgelegenheid. De kennissector is het middel.

Dhr. Dijk (SP):

- Is tevreden over de visies. Gemeentelijke regie is goed. Hoe wordt dit werkende weg ingevuld?
- Een goede optie is het opvangen van restwarmte, zie Denemarken. Wat kan Groningen doen?

Verslag 14 juni

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Vindt het goed om de beschikbare aardwarmte in vooral nieuwe situaties te gebruiken. Het moeten goed werkende systemen zijn.
- Warmte-koudeopslag: goed letten op de risico's, vooral t.a.v. ecosystemen.
- Ondergronds bouwen: de mogelijkheden moeten goed worden bekeken.

Mw. Copini (D66):

- Vindt het heldere visies. De gemeentelijke regierol en de uitwerking via het groeimodel zijn positief. Hetzelfde geldt voor de samenwerking en het aansluiten van de visies bij het economisch beleid.
- Sluiten de visies aan op provinciale ontwikkelingen?
- Bestaat voldoende toegankelijkheid voor innovatieve ondernemers?
- Welke partijen hebben meegedaan bij de opstelling van de visies?

Mw. Koebrugge (VVD):

- De VVD was tegen het Masterplan Groningen energieneutraal, maar staat positief tegenover dit onderdeel.
- Regierol gemeente: als marktpartijen actief zijn, moet de gemeente faciliterend optreden. Eens met de vraag van D66 of er voldoende toegankelijkheid voor innovatieve ondernemers is.
- Geothermie: is aansluiting gezocht bij landelijk onderzoek?
- De fractie wacht de plannen af om te beoordelen of sprake is van kostenefficiency.
- Burgers moeten niet worden verplicht warmte af te nemen zolang kostenefficiency onduidelijk is.

Mw. Grijpstra (PvdD):

- Geeft complimenten voor de visies, goed dat er langetermijndoelstellingen zijn.
- Hoe verhouden de doelen zich tot de voorgenomen bezuinigingen op duurzaamheid?
- Wat is de status van de plannen om restwarmte bij het UMCG en het Martini Ziekenhuis meer te benutten?
- Kunnen rondom Groningen plas- en drasgebieden aangelegd worden?
- Eens met de opmerking van ChristenUnie over ecosystemen bij warmte-koudeopslag.

Dhr. Seton (CDA):

- Is enthousiast om de opties nader te bekijken en in een volgende fase op hun haalbaarheid te onderzoeken.
- In de uitwerking kan mogelijk de archeologie mee worden genomen.
- Investerings in warmte moeten door derden gebeuren. Dit is een afhankelijkheid die de gemeente zich moet realiseren.

Wethouder De Vries:

- De partners binnen Energy Valley hebben meegewerkt aan deze visies.
- Het klopt dat derden nodig zijn bij concrete activiteiten. Het gaat om kansen benutten, samen met bedrijven. Voor huurders gaat het om lagere woonlasten, dat is erg interessant.
- Bij geothermie is vooral lokaal onderzoek belangrijk.
- Regierol gemeente en activiteiten van derden: overheid kan via organisatie en afstemming voor verbreding zorgen. De wethouder noemt dit 'massaverzameling'.
- De weergegeven investeringsopgave slaat niet alleen op de overheid, derden zijn nodig.
- Het terrein van Suiker Unie staat genoemd.
- Plas- en drasgebieden: aan de westkant van de stad wordt eraan gewerkt.
- Conclusie: er zijn grote kansen, het is bedrijfseconomisch interessant. Er zijn financiële voordelen voor huurders en voor de overheid als vastgoedeigenaar.

Het voorstel gaat als besprekestuk naar de raad van 20 juni 2012.

B2. Ontwerpbegroting OV-bureau 2013

(collegebrief 10 mei 2012)

+

Hoofdlijnen en tarieven Dienstregeling 2013

(collegebrief 22 mei 2012)

Dhr. Seton (CDA) verlaat bij dit punt de vergadering.

Verslag 14 juni

Dhr. Dijk (SP):

- Het klopt dat de begroting op orde moet, maar de SP bezuinigt liever niet op openbaar vervoer.
- De ingrepen in de buslijnen zijn begrijpelijk.
- De SP heeft veel moeite met de tariefstijgingen, die zijn hoog. Dit heeft gevolgen voor reizigers en reizigersaantallen, waardoor in de toekomst nieuwe bezuinigingen dreigen. Graag een uitgebreide analyse van het college op dit punt. De SP vreest een negatieve spiraal.
- Tariefstijgingen: de fractie heeft grote moeite met de ouderenkorting en de korting op de abonnementen voor jongeren van 4-11 jaar.

Mw. Postma (GroenLinks):

- Heeft moeite met het wijzigen van de laatste vertrekmogelijkheid vanaf het station. Kan het latere tijdstip voor de donderdag, vrijdag en zaterdag blijven?
- Is blij met de oplossingen voor de situatie rond Kardinge en voor de scholen in Lewenborg.
- Heeft moeite met de tariefaanpassingen voor ouderen en jongeren en de tariefstijging bij de Eurokaartjes. Bij welke Eurokaartjes treedt vooral vraaguitval op?
- De fractie ziet enkele alternatieven voor de bezuinigingen. Ten eerste: de suggestie van de PvdA in de Staten aangaande lijn 11 en Zernike. Ten tweede: het Lenteakkoord. Ten derde: de rek in de dienstregeling. Ten vierde: het gedifferentieerd opbouwen van het weerstandsvermogen.
- Spreker hoopt dat de raad binnenkort positief besluit over het investeren in de tram om dit soort bezuinigingen in de toekomst te voorkomen.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- De gevolgen van het aanpassen van de dienstregeling in de stad zijn te overzien.
- Is onderzocht of mensen de trein nemen als een parallelle buslijn wordt geschrapt?
- Een aantal tariefmaatregelen zijn onzeker doordat zij afhankelijk zijn van landelijke besluitvorming. Hoe gaat het college hiermee om?
- Het aantal vluchten vanaf Eelde stijgt, waarom dan toch minder buslijnen naar Eelde?
- Tariefstelling kaartjes voor ouderen: spreker maakt zich zorgen over de gevolgen.
- Als de Eurokaartjes te duur worden, pakken de mensen de auto.

Dhr. De Rooij (PvdA):

- Er is een redelijke balans tussen het aanpassen en het schrappen van lijnen en het veranderen van de tariefstelling.
- Het aanpassen van de lijnen in de stad is akkoord.
- Tariefstelling: de stapeling is een punt van zorg, vooral bij ouderen en jongeren.
- De vraag is hoe geld kan worden gevonden als de raad bepaalde maatregelen niet zou willen nemen.
- Eens met de opmerking van mw. Postma over het nemen van een positief besluit over investeren in de tram.

Dhr. Evenhuis (VVD):

- De ombuigingen zijn fors, vooral wat betreft tariefstijgingen. Is een langzamer tempo mogelijk bij de tariefstijgingen? Spreker noemt de tekorten over 2011, 2012 en 2013 en de daarmee gepaard gaande ombuigingen. Gezond maken is één ding, maar het gaat ten koste van veel andere zaken.
- De fractie wil samen met de Statenfractie alternatieven aandragen om het voor de burger draaglijker te maken, vooral wat betreft de soms forse tariefstijgingen.
- De verwachting is dat de reizigersopbrengsten met 1% dalen. Waar blijven die reizigers?
- Het college wil 2 miljoen euro halen uit extra opbrengsten openbaar vervoer: op welke manier?
- De VVD hecht aan de tevredenheidsscore van 7.5 en de informatievoorziening bij werkzaamheden.
- Kan het OV-bureau kleiner?
- 50% van de reizigers is student. Bestaat het risico dat de inkomsten vanuit deze groep afnemen?

Verslag 14 juni

Dhr. Luhoff (D66):

- Staat achter de voorgenomen bezuinigingen en staat achter de vragen van GroenLinks over de stadsdienstregeling op donderdag-, vrijdag- en zaterdagavond.
- De tekorten werden deels veroorzaakt door de versterkingsritten. Is dit probleem wel voldoende aangepakt?
- De meerjarencijfers: is er voldoende flexibiliteit om bij tegenvallers snel te kunnen ingrijpen? Er is nauwelijks weerstandsvermogen.
- De centrale vraag is hoe de negatieve spiraal van de afgelopen jaren doorbroken wordt. Volgens spreker is het voorliggende pakket hiertoe onvoldoende.

Dhr. Van Rooij (Student&Stad):

- Er moet voldoende opvangcapaciteit c.q. weerstandsvermogen zijn om tekorten, zoals in de afgelopen jaren, te kunnen opvangen. De notitie over de totale risico-inventarisatie moet snel naar de commissie.
- I.v.m. afname van de BDU-gelden ontstaat een dekkingsprobleem. Op welke manier kan hier alvast rekening mee worden gehouden?
- Wat zijn de kosten van extra busritten tijdens de aanleg van de tramlijn?
- Hoe worden extra reizigersinkomsten gegenereerd?
- Eens met de PvdA dat de balans van de maatregelen goed is. Pijnlijke keuzes zijn noodzakelijk gezien het tekort aan beschikbare middelen.

Mw. Grijpstra (PvdD):

- Ziet het liefst dat het openbaar vervoer gratis wordt. Dat is nu niet haalbaar, maar de bezuinigingen leiden wel tot minder reizigers.
- Is bekend dat reizen met de OV-chipkaart voor 9.00 uur soms duurder is dan reizen met een kaartje?
- De fractie vindt de tariefstijgingen onbegrijpelijk, de mensen gaan voor de auto kiezen.

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- Hoe kan een dalend gebruik van het openbaar vervoer worden gerijmd met de plannen om een tram aan te leggen?
- De fractie staat niet achter de tariefstijging. Spreker noemt enkele voorbeelden van absurde prijsverhogingen. Zo wordt de neerwaartse spiraal versterkt.
- Voor scholieren is het openbaar vervoer erg belangrijk.
- De laatste bus moet aansluiten op de laatste trein.
- De gemeente moet bekijken of op het OV-bureau zelf kan worden bezuinigd.

Wethouder De Vries:

- Deelt de opvatting dat geen neerwaartse spiraal mag ontstaan. Het college wil de achterliggende problematiek bij het openbaar vervoer in de regio de komende tijd goed in kaart brengen. De wethouder zegt toe het DB van het OV-bureau te vragen de raad de benodigde toelichting te geven, mede in het licht van de meerjarenramingen.
- Maatregelen hoeven niet altijd tot minder reizigers te leiden, zie 2011. Een goede efficiencymaatregel is het opheffen van de lijn Zuidbroek-Groningen omdat mensen de trein kunnen nemen.
- Eurokaartje: dit wordt bijna even duur als de OV-chip. Bedoeling is de overstap naar de OV-chip te vergemakkelijken.
- Het OV-bureau gaat de suggesties over lijn 11 en de laatste bus vanaf het station bekijken.
- De laatste trein komt om 2.00 uur aan op het station, de laatste bus vertrekt anderhalf uur eerder.
- In het Lenteakkoord zit een verhoging van de BDU-gelden. De wethouder legt uit waarom hiermee de begroting van het OV-bureau niet zomaar sluitend kan worden gemaakt. Het wachten is nog op de provincie, die uitsluitel moet geven over de extra gelden en een nog door te voeren korting.
- Bezuinigen in een lager tempo kan volgens het college niet, een sluitende begroting is nodig.
- De door de VVD genoemde 2 miljoen bestaat uit de optelsom van bezuinigingsmaatregelen.
- In 2011 is al bezuinigd op het OV-bureau.
- Er worden geen lijnen uitgedund op het traject naar Eelde.

Verslag 14 juni

- De versterkingsritten zitten in deze begroting, er zijn geen problemen te verwachten.
- Op een vraag van **dhr. De Rooij (PvdA)**: het college heeft weinig speelruimte om de begroting aan te passen. De twee al genoemde suggesties worden bekeken, evenals het punt van de extra BDU-middelen.

De collegebrieven gaan als besprekstukken naar de raad van 20 juni 2012.

B3. Groningen Bereikbaar!

(collegebrief 15 mei 2012)

Inspreker dhr. Menger zegt dat de nieuwe systemen erg wielgebonden zijn. Op de route Europaparkstation-UMCG zitten drie knelpunten vanwege het werk aan de Zuidelijke Ringweg. Spreker geeft een toelichting op de relatie tussen beide en schetst twee nieuwe opties. Vooral de oplossing bovenlangs moet goed worden bekeken.

Inspreker dhr. Lettenga spreekt zijn zorg uit over de gemeentelijke financiën. Het weerstandsvermogen bestaat voor de helft uit Enexis-aandelen die niet kunnen worden meegeteld. Er zijn twee megategenvallers en er resteert nog een bezuiniging van 25 miljoen van vorig jaar. Maatregelen zijn nodig. Een investering in de tram is een brug te ver.

Dhr. Moes (PvdA):

- Is blij met het voorstel, een goede planning is noodzakelijk.
- De kosten zijn 10 miljoen euro voor de periode 2012-2020. Worden die door alle deelnemers opgebracht?
- Een suggestie: stadsdistributie kan de druk op de stad verminderen.

Dhr. Seton (CDA):

- Mist in het stuk een bredere kijk waardoor ook de autobereikbaarheid van de stad blijvend wordt gegarandeerd. Dezelfde bredere kijk ontbreekt voor de periode na de verbouwingen.
- Kan de werkgroep echt zorgen dat concrete voorstellen voor autobereikbaarheid worden gedaan?

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Een manco van het voorstel is dat de financiering pas in het najaar wordt geregeld.
- De organisatie moet regie voeren, maar wie heeft echt doorzettingsmacht?
- Bereikbaarheid staat voorop, festivals en glossy verschijningen zijn niet nodig.

Dhr. Dijk (SP):

- Is positief over het voorstel.
- Klopt het dat de organisatie al is opgestart? Zo ja, hoe wordt dit gefinancierd?
- Kan de dekking worden gehaald uit de projecten die in het voorstel worden genoemd?

Dhr. Luhoff (D66):

- Vindt het een prachtig plan, het voldoet geheel aan de door de raad aangenomen D66-motie.
- Hoe kan deze opzet een duurzaam karakter worden gegeven?

Mw. Grijpstra (PvdD):

- Vindt de opzet goed maar vraagt zich af of het project wordt uitgevoerd zoals het is beschreven.
- Reizigers en weggebruikers moeten ruim van tevoren worden geïnformeerd als wegomleidingen, vertragingen en dergelijke aan de orde zijn.

Dhr. Van Rooij Student&Stad):

- Kan zich vinden in de opzet van de organisatie.
- Eens met de vraag van de SP over de dekking.
- Wordt een nieuw informatiecentrum beoogd? Het is beter het bestaande op de Grote Markt te benutten.
- Rondje Ring is een goed initiatief.

Mw. Koebrugge (VVD):

- Heeft moeite met het onderdeel gedragsbeïnvloeding. Een gemeente moet zich hier niet mee bezighouden.

Wethouder De Vries:

- Legt uit waarom een krachtenbundeling van meerdere lokale overheden met andere partners nodig is.

Verslag 14 juni

- De organisatie krijgt via de directeur de nodige doorzettingsmacht.
- Het kan wenselijk zijn na afloop van de grote projecten de organisatie en de samenwerking voort te zetten. Het kan vruchtbaar zijn een dergelijke organisatie als vervoersautoriteit voort te zetten.
- Het college komt in het najaar met het dekkingsvoorstel. Het ligt voor de hand dat alle partners en alle projecten meebetalen
- Het ligt voor de hand het bestaande informatiecentrum te gebruiken.
- Bij de organisatie zijn nog geen mensen aan het werk.

B4. Evaluatie ecologisch beheer

(collegebrief 23 februari 2012)

+

Benutting biomassastromen uit gemeentelijk groenbeheer

(collegebrief 24 mei 2012)

Op verzoek van GroenLinks en met steun van de PvdD is dit agendapunt doorgeschoven naar de volgende vergadering.

B5. Alternatief ontwerp trambrug

(raadsvoorstel 30 mei 2012)

Dhr. De Rooij (PvdA):

- Gaat akkoord met het voorstel, het is een prima aanpassing.

Mw. Postma (GroenLinks):

- Vindt het een goed voorstel, een echte win-winsituatie. Graag extra aandacht voor de watermolen, de ecologische verbinding en de doorstroming.

Dhr. Dijk (SP), mw. Grijpstra (PvdD) en dhr. Prummel (Stadspartij):

- Zijn het eens met dhr. De Rooij.

Dhr. Seton (CDA):

- Vindt het een goed voorstel. Waarom is gekozen voor een 50-50-verdeling en niet voor een andere?

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Is het eens met mw. Postma.

Dhr. Van Rooij Student&Stad):

- Vindt het een prima voorstel.

Dhr. Luhoff (D66):

- Is tevreden met het voorstel.

Dhr. Evenhuis (VVD):

- Is tegen dit voorstel omdat de fractie tegen de tram is.

Wethouder De Vries:

- De 50-50-verdeling leek het college het beste. Elke andere verdeling was mogelijk.
- De winst zit in het versterken van de groenstructuur vanuit het CIBOGA-gebied.

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 20 juni 2012.

B6. Aanvullend plankostenkrediet Zuidelijke Ringweg.

(raadsvoorstel 8 juni 2012)

Inspreker dhr. Menger zegt dat het college niet goed lobbyt wat betreft de ZRG. Spreker twijfelt aan de verkeerscalculaties van projectteams en wijst op het knooppunt Julianaplein-Vondellaan. De commissie moet extra druk op het college en uitvoerende instanties houden.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Vindt de gang van zaken erg bijzonder. Waarom is het punt zo laat geagendeerd?
- Het college had veel eerder kunnen zien dat in de zomer 2012 extra plankostenkrediet nodig zou zijn. Waarom is dit niet gebeurd?

Dhr. Luhoff (D66):

- Verzoekt om een toelichting op waarom het punt zo laat is geagendeerd.
- Waarom wordt de planologische procedure deze keer op kosten van de gemeente gevoerd?

Verslag 14 juni

Dhr. Seton (CDA):

- Vindt de toelichting op de vraag waarom naast de projectorganisatie extra begeleiding is georganiseerd vaag. Is die extra begeleiding gezien de kosten wel noodzakelijk?
- Stelt voor de dekking uit de dienstresultaten 2012 te doen en niet uit de vrijval kapitaallasten. Deze laatste zijn namelijk onzeker.

Wethouder De Vries zegt toe de raad uiterlijk maandag per brief nader te informeren over het volgende:

- De vraag van D66 over de planprocedure: aangegeven zal worden waarom dit destijds bij de bestuursovereenkomst ZRG is afgesproken.
- Het college zal uitleg geven over wat de reden was voor de late agendering. De vraag van mw. Jongman wordt hierbij meegenomen.
- De dekking wordt nader onderbouwd.

Het voorstel gaat als stuk met 1-minuutinterventie naar de raad van 20 juni 2012.

C1. Ingekomen stukken

Mw. Koebrugge (VVD):

- Verzoekt de brief van 4 mei 2012 van de VWH voor de commissie te agenderen.

Dhr. Luhoff (D66):

- Verzoekt de brief Regionaal voedselbeleid te agenderen. Deze brief stond als ingekomen stuk bij de commissie F&V.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Sluit zich aan bij het verzoek van de VVD.

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- Stemt in met het verzoek van D66.

De voorzitter:

- De PvdD zal per mail berichten welke moties zij m.b.t. de Begroting 2013 wil agenderen.

C2. Vaststelling verslag 16 mei 2012

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering om 21.50 uur.