

## Voorlopige agenda van de commissie Beheer en Verkeer van 15 mei 2013

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

Datum: woensdag 15 mei 2013  
Aanvang: 16:30 uur  
Locatie: Oude raadzaal  
Voorzitter: dhr. J.P.A. van Rooij  
Griffier: dhr. W.T. Meijer

Opening

[Bijlage - 20130515BV-uitn](#) (pdf)

### A Algemeen deel

A1. Opening en mededelingen

A2. Vaststelling agenda

a. Voorgesteld zal worden om agendapunt B4 te behandelen tussen B1 en B2

A3. Afspraken en planning

[Bijlage - Besluitenlijst 10 april](#) (pdf)

[Bijlage - LTA B&V mei 2013](#) (pdf)

[Bijlage - IM lijst B&V voor mei 2013 - afgehandeld](#) (pdf)

[Bijlage - IM lijst B&V mei 2013 - niet afgehandeld](#) (pdf)

A4. Conformstukken

a. Wijziging legesverordening voor het heffen van leges voor de aanvraag van een gehandicaptenparkeerkaart en een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken (raadsvoorstel 15 maart 2013)

[Raadsvoorstel - Wijziging legesverordening voor het heffen van leges voor de aanvraag van een gehandicaptenparkeerkaart en een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. rv](#) (pdf)

b. Parkeerverordening autodelen autodate (raadsvoorstel 21 maart 2013)

[Raadsvoorstel - Parkeerverordening autodelen en autodate](#) (pdf)

c. Aankoop Eikenlaan 206 en 230 (raadsvoorstel 21 maart 2013)

[Raadsvoorstel - Aankoop Eikenlaan 206 en 230](#) (pdf)

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

- d. Toegankelijke bushaltes fase IV  
(raadsvoorstel 3 april 2013)  
[Raadsvoorstel - Toegankelijke bushaltes fase IV](#) (pdf)
- e. Aanleg fietspad De Verbetering  
(raadsvoorstel 26 april 2013)  
[Raadsvoorstel - Aanleg fietspad De Verbetering](#) (pdf)
- f. Uitvoeringskrediet organisatie Groningen Bereikbaar!  
(raadsvoorstel 26 april 2013)  
[Raadsvoorstel - Uitvoeringskrediet organisatie Groningen Bereikbaar!](#)  
(pdf)
- g. Ontwerp-actieplan wegverkeerslawaaï voor wensen en bedenkingen  
(collegebrief 18 april 2013)  
[Collegebrief - Ontwerp actieplan wegverkeerslawaaï voor wensen en bedenkingen](#) (pdf)
- h. Ontwerpbegroting 2014  
(ingekomen stuk 19 april 2013)  
+  
Hoofdpijnen tarieven en dienstregeling 2014  
(collegebrief 26 april 2013)  
[Collegebrief - Ontwerpbegroting 2014 OV-bureau Groningen Drenthe](#) (pdf)  
[Collegebrief - Hoofdpijnen tarieven en dienstregeling 2014](#) (pdf)

### A5. Rondvraag

## B Inhoudelijk deel

- B1. Collegebesluit locatiekeuze Helperzoomtunnel.  
(collegebrief 4 april 2013)  
[Collegebrief - Collegebesluit locatiekeuze Helperzoomtunnel](#) (pdf)
- B2. Jaarverslag Parkeerbedrijf 2012  
(collegebrief 26 april 2013)  
+  
Beter benutten - Fietsparkeren Stad Groningen.  
(raadsvoorstel 26 april 2013)  
[Collegebrief - Jaarverslag Parkeerbedrijf 2012](#) (pdf)  
[Bijlage - Jaarverslag zonder geheime delen Parkeerbedr](#) (pdf)  
[Raadsvoorstel - Beter Benutten - Fietsparkeren Stad Groningen](#) (pdf)
- B3. Staat V  
(collegebrief 26 april 2013)

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

+

Sleutelprojectenrapportage sep-dec 2012 / voortgang grondexploitaties  
(collegebrief 11 april 2013)

- alleen verkeersprojecten

**Collegebrief - Staat V 2012** (pdf)

**Collegebrief - Sleutelprojectenrapportage sep-dec 2012, voortgang grondexploitaties** (pdf)

**Bijlage - Sleutelprojectenrapportage** (pdf)

**Bijlage - Gronings bod facts & figures** (pdf)

**Bijlage - Motie Tijdelijk Gebruik** (pdf)

**Motie tijdelijk gebruik informatie uitvoering motie en voortgang programma**

**Intense Verbouw** (pdf)

**B4.** Vervolgevaluatie vandalismebestendige abri's

(collegebrief 26 april 2013)

- op verzoek van ChristenUnie

VOORGESTELD ZAL WORDEN DIT PUNT TE BEHANDELEN TUSSEN B1 EN B2

**Collegebrief - Informatie vervolgevaluatie vandalismebestendige abri's** (pdf)

**Bijlage - Bespreekpunten van de ChristenUnie** (pdf)

### C Huishoudelijk deel

**C1.** Ingekomen stukken

**Ingekomen stukken B&V mei** (pdf)

**C2.** Vaststelling verslag 10 april 2013

**Verslag B&V 10 april** (pdf)

Sluiting

Bij commissievergaderingen kunt u gebruik maken van het spreekrecht bij de inhoudelijke agendapunten (inclusief de conformstukken onder A) en de rondvraag. U krijgt dan drie minuten de gelegenheid de commissieleden te vertellen hoe u over een onderwerp denkt. Voor aanmelding en informatie kunt u terecht bij de commissiegriffier. De agenda's zijn onder voorbehoud. De definitieve agenda's worden in de vergadering vastgesteld.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Onderwerp Uitnodiging commissievergadering 15 mei a.s.

Leden raadscommissie B&V

Telefoon (050) 367 77 26	Bijlage(n)	Ons kenmerk
Datum 2 mei 2013	Uw brief van	Uw kenmerk

Geachte commissieleden,

Namens uw plaatsvervangend voorzitter, de heer J.P.A. van Rooij, nodig ik u uit voor de vergadering van de raadscommissie Beheer en Verkeer op woensdag 15 mei 2013 om 16.30 uur in de Oude Raadzaal op het Stadhuis.

### **Vooraf**

Er ligt een enorme hoeveelheid stukken voor uw commissie. Daarnaast zijn er nog stukken uit de afgelopen maanden door fracties geagendeerd. Doorschuiven naar juni lijkt geen optie omdat er dan weer heel veel stukken worden verwacht. Daarom is besloten om zoveel mogelijk nu wel af te handelen, en dan maar langer door te gaan. De commissie W&I die voor 's avonds gepland stond, gaat zeer waarschijnlijk niet door, dus daar hoeft geen rekening mee te worden gehouden. Het is de bedoeling om tot uiterlijk 20.00 uur door te gaan, waarbij voor broodjes wordt gezorgd.

### **Afspraken en planning**

#### Besluitenlijst

De toezeggingen zijn nog niet gehonoreerd

#### LTA

Van de aangekondigde stukken voor 15 mei zijn nog niet ontvangen:

- Strategische visie groene grondstoffen / biomassa
- Parkeerplan Oosterpark/Korrewegwijk, info over voortgang en planning
- Beantwoording motie Meatfree Monday
- Uitwerking motie vleesconsumptie



- Herziening beleid Drafbaan (het voorstel zal worden gedaan om dit item te verhuizen naar R&W, is inmiddels portefeuille wethouder Van der Schaaf)
- Evaluatie Damsterdiepparage incl. notitie risicoafbakening bij parkeergarages
- Bevindingen aula Selwerderhof
- Nadere informatie waterhuishouding Oosterpark
- OTB/MER Zuidelijke Ringweg + Gezondheid Effect Screening
- Raadsbehandelplannen Bereikbaarheid, Zuidelijke Ringweg en Duurzaamheid

#### Conformstukken

**Een hele serie conformstukken dit keer. Met het oog op het vlot laten verlopen van de vergadering verzoekt uw voorzitter om evt. vragen en opmerkingen hierbij zoveel mogelijk vooraf mondeling of schriftelijk aan het college te stellen. Mocht u toch een woordmelding hebben, dan graag ruim van tevoren melden bij voorzitter en/of commissiegriffier**

Het gehandicaptenparkeren is al een paar keer eerder aan de orde geweest. Het college doet nu een voorstel dat zoveel mogelijk aan de wensen van de raad tegemoet komt.

Het aanpassen van de parkeerverordening op het punt van autodelen en autodate is nodig gebleken om ongewenst gebruik van parkeervergunningen tegen te gaan en tegelijk het particulier gedeeld autogebruik te stimuleren.

De aankoop van enkele panden aan de Eikenlaan vloeit voort uit verplichtingen die zijn aangegaan t.b.v. de realisatie van de regiotram. Hoewel de tram niet doorgaat is de aankoop nodig om een schadeclaim van Nijestee te voorkomen.

Het project Toegankelijke bushaltes gaat fase IV in, en daarbij hoort een nieuwe kredietaanvraag.

De kredietaanvraag voor het project Groningen Bereikbaar! is conform het in februari jl. door de raad vastgestelde Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer.

Verder krijgt u gelegenheid om wensen en bedenkingen in te dienen bij het ontwerp-actieplan wegverkeerslawaaai en bij de ontwerpbegroting van het OV-bureau i.c.m. hoofdlijnen tarieven en dienstregeling 2014. Als u daarvan gebruik wilt maken, wilt u uw **wensen en bedenkingen dan voor vrijdag 10 mei a.s. indienen bij de griffie?**

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Bladzijde 3 van 3  
Onderwerp



### **Helperzoomtunnel**

Begin maart bent u geïnformeerd over het rapport van Grontmij t.a.v. de mogelijke locatie voor de Helperzoomtunnel. Begin april heeft het college n.a.v. dit rapport het besluit genomen om de Helperzoomtunnel aan te leggen in het verlengde van de Helper Brink. In het presidium is n.a.v. dit besluit gevraagd in hoeverre dit besluit definitief is, aangezien de verwachting is gewekt dat de raad nog wensen en bedenkingen zou mogen uitspreken. Op 10 april meldt de gemeentesecretaris het presidium dat de raad nog in de gelegenheid wordt gesteld wensen en bedenkingen te formuleren alvorens het college definitief besluit. Vandaar dat het nu op de agenda staat.

### **Parkeerbedrijf + Fietsparkeren**

Vanwege het grote aantal stukken hebben we deze twee stukken maar gecombineerd, omdat ze beide met parkeren te maken hebben.

### **Staat V i.c.m. Sleutelprojectenrapportage (verkeersprojecten)**

Omdat de sleutelprojectenrapportage gaat over de laatste periode van 2012, en daarmee al haast achterhaald is, heeft uw voorzitter besloten deze niet apart te agenderen maar i.c.m. Staat V.

### **Agenderingen op verzoek**

Drie fracties hebben een verzoek ingediend voor agendering van een collegestuk:

- ChristenUnie – evaluatie vandalismebestendige abri's
- Partij voor de Dieren – eventuele bouw megastal in Stad
- GroenLinks – evaluatie ecologisch beheer

Van de ChristenUnie zijn bespreekpunten ontvangen, deze zijn aan de agenda gehangen (punt B4).

De Partij voor de Dieren stelt de agendering van de eventuele bouw megastal een maand uit en GroenLinks ziet af van agendering.

Met vriendelijke groet,  
namens de plv. voorzitter,

Wolbert Meijer  
Commissiegriffier

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

### BESLUITENLIJST RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

Datum: 10 april 2013  
Plaats: Oude Raadzaal  
Tijd: 20.00 – 22.30 uur

#### 1. AGENDAPUNTEN VOOR DE RAAD

- Collegebrief Voortgang uitvoeringsprogramma energie
  - Als 1-minuutinterventie naar raad van 24 april a.s.
    - PvdA en GL overwegen motie over Gronings bod windenergie aan provincie
    - Stadspartij overweegt motie over elektrische taxi's

#### 2. TOEZEGGINGEN

- Wethouder Seton
  - Zal bij Suikerunie navraag doen naar resultaten m.b.t. onderzoek naar restwarmte
  - Komt met tijdpad voortgang energieprogramma

#### 3. LTA, MOTIES/TOEZEGGINGEN, INGEKOMEN STUKKEN

- Besluitenlijst vorige vergadering
  - Toezeggingen kunnen op LTA
    - Drafbaan > juni
    - Rest van Seton > mei
    - Items Van Keulen > p.m.
- LTA/IM
  - Afvoeren: 2013-298 en -299
  - Mei: visie op biomassa / strategische visie groene grondstoffen
  - Juni: beleidskader wind
  - Juni: raadsvoorstel Esco
  - Juni: eerste verkenning n.a.v. motie Groene Stroom 24/7
  - Sept: nota over WKO-beleid
  - Motie Centrale inkoop duurzame energie kan op 'afgehandeld'
- Ingekomen stukken
  - Geen agenderingen

#### 4. VERSLAG(EN)

- Verslag 13 maart jl. conform vastgesteld

#### 5. VERGADERINGEN, WERKBEZOEKEN E.D.

- 3<sup>e</sup> workshop Zuidelijke Ringweg op 16 april, 17.00 uur > projectbureau (opgeven!)

#### 6. AFSPRAKEN

- N.v.t.

Lange Termijn Agenda per 26-04-2013.xls

J

maand/ kwartaal	nummer	cie	onderwerp	vorm document	vraag voor raad	portefeuille	progr	opmerkingen
PM	2012-2	B&V	Zodra er verder nagedacht wordt over auto-ontsluiting over Oosterhamrikade of busbaan wordt suggestie 'afsluitbare dam' meegenomen in afweging	pm	pm	v. Keulen	7	Toezegging 21-09-2012
PM	2012-3	B&V	Bomenstructuurplan	voorstel	besluiten	Seton	9	In motiebrief begroting geeft oude college nieuwe college in overweging raad te informeren over ontwikkeling
PM	2012-5	B&V	College komt terug op indicatoren DRIS en reijsijden ring	brief	kennis nemen	v. Keulen	7	bereikbaarheidsthermometer
PM	2012-6	B&V	Dynamisch VerkeersManagement (DVM): plan van aanpak (incl. vernieuwing PRIS)	brief	kennis nemen	v. Keulen	7	in afwachting van financiering
PM	2012-7	B&V	Regionale vervoersautoriteit	brief	kennis nemen	v. Keulen	7	nieuwe oriëntatie nodig
PM	2012-9	B&V	Kadernota Evenementenbeleid	voorstel	besluiten	Visscher	6	nota Feesten in balans nog erg recent, in 2013 bezien of er aanleiding is de nota na vier/jaar te herzien
PM	2012-12	B&V	Weth. Informeert raad als er zich aanbestedingsvoorstel voordoet mbt Sontwegbrug (zal dan worden ingezet voor duurzaamheids-aspecten)	brief	kennis nemen	v. Keulen	7	
PM	2013-220	B&V	Weth. Houdt commissie op de hoogte over voortgang gesprekken met bewoners en ondernemers over kwestie 30-km zone Engelbert/Middelbert.	brief	kennis nemen	v. Keulen	7	Toezegging 12-12-12
PM	2013-241	B&V	Meer duidelijkheid over Groningen Bereikbaar	brief	kennis nemen	v. Keulen		Toezegging weth. v. Keulen 13-2-13
PM	2013-304	B&V	Kabelbaan / Fly-over			v. Keulen	7	afhankelijke van aanlevering door stichting Fly-over
8-mei-13	2013-85	R&W/ B&V	VGR Wonen op het water/diepening Noorderhaven	brief	kennis nemen	v. der Schaaf	8	
15-mei-13	2013-322	B&V	Beleidsnotitie 'schoon en duurzaam vervoer'	voorstel	besluiten	Seton	2	duurzaamheidscommissie
15-mei-13	2013-52	B&V	Strategische visie groene grondstoffen. biomassa	brief	kennis nemen	v. Keulen	7	afpraak LTA-overleg maart
15-mei-13	2013-114	B&V	Parkeerplan Oosterpark/Korrewegwijk, informatie over voortgang en planning	brief	kennis nemen	Seton	9	afpraak LTA-overleg maart
15-mei-13	2013-48	B&V	Beantwoording motie Meatfree Monday	brief	kennis nemen	Seton	9	afpraak LTA-overleg maart
15-mei-13	2013-53	B&V	Uitwerking motie vleesconsumptie	brief	kennis nemen	Seton	9	afpraak LTA-overleg maart

Legenda:  
 rode tekst + vet = strategische agenda / raadsbehandelplan  
 geel accenting = belangrijke politieke beslissingen bv kadernota's



Lange Termijn Agenda per 26-04-2013.xls

J

maand/ kwartaal	nummer	cie	onderwerp	vorm document	vraag voor raad	portefeuille	opmerkingen	progr
15-mei-13	2013-222	B&V	Herziening beleid Dratbaan	voorstel	besluiten	Visscher	cie. 13-3-13, waarschijnlijk mei weth. Seton checkt	6
15-mei-13	2013-239	B&V	Nieuw voorstel gehandicaptenparkeren	voorstel	besluiten	Keulen	afpraak LTA-overleg maar	
15-mei-13	2013-246	B&V	Informatie over onderzoek naar verbetering handhaving verplichting informeren omwonenden bij evenementen	brief	kennis nemen	Visscher	gemeld cie. 13-3-13	
15-mei-13	2013-240	B&V	Meer nieuws over VRI Boerhaave-rotonde	brief	kennis nemen	v. Keulen	afpraak LTA-overleg maar	
15-mei-13	2013-123	B&V	College komt schriftelijk terug op vraag VVD inzake autodelen n.a.v. e-mail burger	brief	kennis nemen	v. Keulen	afpraak LTA-overleg maar	7
15-mei-13	2013-124	B&V	Jaarverslag Parkeerbedrijf 2012 (inc. Motie Parkeerimpuls garages) + cijfers meerjareprognose	brief	kennis nemen	v. Keulen	i.c.m. gemeenterekening, afpraak LTA-overleg maar	7
15-mei-13	2013-125	B&V	Evaluatie Damsterdiepparage incl. notitie risicoafbakening bij parkeergarages	brief	bespreken	v. Keulen	afpraak LTA-overleg maar	7
15-mei-13	2013-130	B&V	Stand van zaken dierenwelzijn	brief	kennis nemen	Seton	afpraak LTA-overleg maar	9
15-mei-13	2013-131	B&V	Bevindingen aula Selwerdherhof	brief	kennis nemen	Seton	afpraak LTA-overleg maar	9
15-mei-13	2013-132	B&V	Nadere informatie waterhuishouding Oosterpark	brief	kennis nemen	Seton	afpraak LTA-overleg maar	9
15-mei-13	2013-228	B&V	Gebruik busbaan door verloskundigen, met nadruk op vraag op welke wijze en onder welke voorwaarden dit wel gerealiseerd kan worden	brief	kennis nemen	v. Keulen	afpraak LTA-overleg maar	7
15-mei-13	2013-136	B&V / R&W	OTB/MER Zuidelijke Ringweg + Gezondheid Effect Screening	brief	wensen en bedenkingen	v. der Schaaf/ v. Keulen	afpraak LTA-overleg maar	7
15-mei-13	2013-300	B&V	Evaluatie hufferproof abri's	brief	kennis nemen	Seton	toezegging 13-3-13	9
15-mei-13	2013-301	B&V	Raadsbehandelplan Bereikbaarheid	brief	bespreken	v. Keulen	afpraak LTA-overleg maar	7
15-mei-13	2013-302	B&V	Raadsbehandelplan Zuidelijke Ringweg	brief	bespreken	v. Keulen	afpraak LTA-overleg maar	7
15-mei-13	2013-303	B&V	Raadsbehandelplan Duurzaamheid	brief	bespreken	Seton	afpraak LTA-overleg maar	9
15-mei-13	2013-309	B&V	Locatie Helperzoomtunnel	brief	kennis nemen	v. der Schaaf/ v. Keulen	Afspraak workshop ZFW 19-3-13	7
5-jun-13	2013-119	B&V	Raadsvoorstel Energy Service Company (ESco)	voorstel	besluiten	Seton	Duurzaamheidscommissie, zie LTA-brief weth. Seton 13-2-13	2
5-jun-13	2012-40	B&V	Beleidskader windenergie	brief	kennis nemen	Seton	duurzaamheidscommissie	2

Legenda:  
 rode tekst + vet = strategische agenda / raadsbehandelplan  
 geel accent = belangrijke politieke beleidsstukken  
 bv kadernoties

Lange Termijn Agenda per 26-04-2013.xls

J

maand/ kwartaal	nummer	cie	onderwerp	vorm document	vraag voor raad	portefeuille	progr	opmerkingen
5-jun-13	2012-41	B&V	Eerste verkenning n.a.v. motie Groene Stroom 24/7	brief	kennis nemen	Seton	2	duurzaamheidscommissie
5-jun-13	2013-323	B&V	Visie kinderboerderijen					
5-jun-13	2013-47	B&V	Parkeerplan Oranjebuurt en Noorderplantsoenbuurt	brief	wensen en bedenkingen	v. Keulen	7	afpraak LTA-overleg maart
5-jun-13	2013-113	B&V	Onderzoek stadsdistributie	brief	bedenkingen	v. Keulen	2	afpraak LTA-overleg maart
5-jun-13	2013-126	B&V	Evaluatie tramtraject	brief	bespreken	v. Keulen	7	afpraak LTA-overleg maart
5-jun-13	2013-135	B&V	Afsluiting project Westrand	brief	kennis nemen	Seton	9	afpraak LTA-overleg maart
5-jun-13	2013-229	B&V	Eerste bespreking Nieuw pakket aanpak bereikbaarheidsprobleem / integrale verkeers- en vervoersvisie	voorstel	besluiten	v. Keulen	7	afpraak LTA-overleg maart
5-jun-13	2013-310	B&V	Ontwerp inrichtingsplannen onderliggend wegennet Zuidelijke Ringweg	brief	kennis nemen	v. der Schaaf/ v. Keulen	7	Afspraak workshop ZRW 19-3-13
5-jun-13	2013-311	B&V	Inspraakversie OTB/MER Zuidelijke Ringweg	brief	kennis nemen	v. der Schaaf/ v. Keulen	7	Afspraak workshop ZRW 19-3-13
5-jun-13	2013-224	B&V	Evaluatie meldingen evenementen	brief	kennis nemen	Visscher	6	LTA-brief weth. Visscher 21-12-12
2e kw '13	2013-94	B&V	Standplaatsenbeleid	brief	kennis nemen	Visscher	2	LTA-brief weth. Visscher 21-12-12
2e kw '13	2013-238	B&V	College komt in het voorjaar met voorstel waarbij de vergunning voor de dratbaan in lijn met de uitgangspunten van Feesten in Balans II wordt gebracht.	voorstel	besluiten	Visscher	6	Toezegging raad 30-1-13
2e kw '13	2013-88	R&W/ B&V	Ontwikkelvisie Stationsgebied incl. ontwikkelingsstrategie en inclusief reactie op motie fiets toegang traverse	voorstel	besluiten	v. der Schaaf / v. Keulen	7	Nieuwe oriëntatie nodig na wegvallen tram. Zie Cbrf. 30-1-2013 nw. planning i.o.m. beg. Cte.stationsgebied (vervolg 7 mei?)
2e kw. '13	2013-192	alle	uitwerking LTA 3e kwartaal 2013 per maand			voorzitters en port.h.		
11-sep-13	2013-55	B&V	Nota WKO-beleid	brief	kennis nemen	Seton	9	Duurzaamheidscommissie, zie LTA-brief weth. Seton 13-2-13
11-sep-13	2013-128	B&V	Discussienotitie koerswijziging parkeernormen	brief	wensen en bedenkingen	v. Keulen	7	i.c.m. parkeerbalans, afspraak LTA-overleg maart

Legenda:  
 rode tekst + vet = strategische agenda /  
 raadsbehandelplan  
 geel accent = belangrijke politieke beslissingen  
 bv kadernoties

Lange Termijn Agenda per 26-04-2013.xls

J

maand/ kwartaal	nummer	cie	onderwerp	vorm document	vraag voor raad	portefeuille	progr	opmerkingen
11-sep-13	2013-227	B&V	Parkeerbalkans, incl. kwestie bewondersparkeren i.r.t. parkeergarages	brief	wensen en bedenkingen	v. Keulen	7	afpraak LTA-overleg maart
3e kw '13	2013-193	B&V	Beleidsplan warmte koude opslag	voorstel	besluiten	Seton	9	Toezegging collegebrief 13-11-12 over begrotingscommissies
3e kw '13	2013-242	B&V	College komt terug op motie Parkeerpuls garages, onder medeneming van opmerkingen en vragen commissie en uitslag enquête in de buurt			v. Keulen		Toezegging weth. v. Keulen 13-2-13
3e kw '13	2013-134	B&V	Vaststelling actieplan Geluid op de kaart	brief	wensen en bedenkingen	Seton	7	afpraak LTA-overleg maart
3e kw '13	2013-127	W&I/ B&V	Visualisering en update toekomst Grote Markt, met extra aandacht communicatieparagraaf	brief	kennis nemen	v. Keulen	2	afpraak LTA-overleg maart
3e kw '13	2013-197	alle	uitwerking LTA 4e kwartaal 2013 per maand			voorzitters en port.h.		
11-dec-14	2013-247	B&V	Rapport over ecologische effecten van verruiging	brief	kennis nemen	Seton		Zie collegebrief "verruiging" 14-2-13
4e kw '13	2013-129	B&V	Boomeffectanalyse Meedenpad	brief	kennis nemen	Seton	9	afpraak LTA-overleg maart
4e kw '13	2012-10	B&V	Kadernota Rioleringsplan	voorstel	besluiten	Seton	9	nieuw plan moet in werking treden in 2014, voorbereidende werkzaamheden starten in 2012, nota moet in 2013 worden vastgesteld
4e kw '13	2013-198	B&V / R&W	TB Zuidelijke Ringweg	brief	wensen en bedenkingen	vd Schaaf / vKeulen	8	
4e kw '13	2013-202	alle	uitwerking LTA 1e kwartaal 2014 per maand			voorzitters en port.h.		
1e kw '14	2014-1	B&V	Geactualiseerd kader terrassen ikv Ruimte voor binnenstad	voorstel	besluiten	v. Keulen	2	
1e kw '14	2014-3	alle	uitwerking LTA 2e kwartaal 2014 per maand			voorzitters en port.h.		

Legenda:  
 rode tekst + vet = strategische agenda /  
 raadsbehandelplan  
 geel accenting = belangrijke politieke beslissingen  
 bv kadernota's

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Mnd	Indiëners	Titel	Dictum	Cie	Geplande afhandeling / opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Porte- feuille houder
2009-01	11 GL	Klimaattop	<b>verzoekt het college:</b> 1. binnen een half jaar een Klimaattop te organiseren voor ondernemers waardoor de gemeente beter inzicht krijgt in wat er speelt, en waar ondernemers afspraken kunnen maken over samenwerking. 1. te onderzoeken in hoeverre het haalbaar is om tijdens de Meiskermis naast het kindertoeleefje op de Grote Markt ook extra kinderattracties te plaatsen op de Ossenenmarkt als aanvulling op de huidige familiekermissen, en deze kermis uit te breiden met het Guyoplein, met speciale aandacht voor de financiële en veiligheidsaspecten 2. in het kader van dit onderzoek tijdens de Meiskermis 2012 bij wijze van pilot, het Guyoplein bij de kermis Ossenenmarkt te betrekken als locatie voor kleine (traditionele) attracties en bijpassende culturele activiteiten 3. 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 Ossenenmarkt-Guyoplein	B&V	Monitbrief 11/10/12 klimaatconferentie 8 november 2012	Afgehandeld	motie	Begroting	v. Keulen
2011-05	11 D66	Kinderkermissen Ossenenmarkt – Guyoplein		B&V	sep-12	Afgehandeld	Initiatief voorstel		Visser
2011-09	12 PvdD	Einde gratis draagtas	1. een onderzoek te verrichten naar de mogelijkheden om het gebruik van wegwerp draagtassen in de gemeente terug te dringen en de uitkomsten van dit onderzoek voor te leggen aan de raad	B&V	LTA-brief 19-10-12: eind 2012 krijgt raad uitkomsten onderzoek.	Afgehandeld	Initiatief voorstel		Visser
2011-53	7 Allen minus CDA	Fietsvoorziening traverse	1. de toegankelijkheid van het fietsverkeer van de stationstraverse nog niet uit te sluiten; 2. de mogelijkheden van de doorgaande fietsverbinding over de traverse nader te onderzoeken en de raad over de resultaten te informeren.	B&V	Zie ook sluiterapportage mei-augustus. Toezegging weth. De Vries in R&W 4/7: reactie komt in oktober '12	Afgehandeld	motie	Stations-gebied	v. Keulen
2011-69	11 Stadspartij	Experimenteren met parkeertarieven		B&V		Afgehandeld	motie	Begroting	v. Keulen
2011-73	11 D66, GL, PvdA, SP	Bereikbaarheids plan		B&V		Afgehandeld	motie	Begroting	v. Keulen
2011-74	11 D66, CU, GL, PvdA	Extra impuls voor Groen Gas uit afval	1. een plan op te stellen, i.s.m. Energy Valley, om zoveel mogelijk GFT-afval en andere organische afvalstromen aan te bieden aan Altero en de SuikerUnie om hieruit groen gas te winnen en dit vervolgens aan te bieden aan de gebruikers in de gemeente Groningen 2. hierbij berekenen welke kostenbesparing dit voor gebruikers op kan leveren 3. onderzoeken in hoeverre lokaal duurzaam energiebedrijf partner kan zijn 4. vóór 1 mei plan bij raad	B&V	Voor 1 mei 2012 Brief moties 1/12: in mei 2012 komt inventarisatiestudie naar beschikbaarheid groene grondstoffen en verwerkingsmethode in oktober 2012	Afgehandeld	motie	Begroting	Seton

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mind Indiëners	Titel	Dictum verzoekt het college:	Cie	Geplande afronding / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Porte- feuille houder
2011- 80	11 GL, CDA, CU, SP, PvdD, D66, Stadspartij, PvdA	Meer groen in de Nieuwe Ebbingestraat	1. 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	B&V	Motiebrief 4/6/12: in juni volgt brief	Afgehandeld	motie	Begroting	Seton
2011- 84	11 PvdD, CDA, CU	Warme Stad		B&V		Afgehandeld	motie	Begroting	Seton
2011- 91	12 S&S, GL	Fietsenstallingen Werkmanbrug	1. een voorstel tot uitbreiding fietsenstallingen mbi locatie Werkmanbrug en kade hieromheen uit te werken en in februari voor te leggen aan raad	B&V	Cie. 16/5: kan in eie. juli worden besproken	Afgehandeld	motie	Fiets-parkeren Stations-gebied	v. Keulen
2012- 01	1 PvdA, CU, CDA, S&S, VVD, Stadspartij	Van urn tot graf	1. een onderzoek uit te voeren naar de mogelijkheid een direct verbindingsspad te maken tussen het crematorium en de begraafplaats Selwerdthof voor voegangers, fietsers en incidenteel gemotoriseerd verkeer (rouwauto's, catering) en de uitkomsten van het onderzoek voor het zomerreces aan de raad voor te leggen	B&V	jul-12	Afgehandeld	motie	Begraven	v. Keulen
2012- 01	4 Stadspartij	Proef met snelheidsdisplays - deel 2	1. om nog een aantal snelheidsdisplays aan te schaffen en deze door de verkeersdeskundigen van de gemeente Groningen op aanbevelenswaardige locaties te plaatsen en deze displays met enige regelmaat te verplaatsen.	B&V		Afgehandeld	Initiatief voorstel		v. Keulen
2012- 13	3 PvdA, SP, CDA, CU	Onderhoud speeltoestellen	1. te onderzoeken of het inschakelen van iederz positief kan bijdragen aan het onderhoud van speeltoestellen in de openbare ruimte	B&V	Beantwoord in brief 22/5	Afgehandeld	motie	MJP vervangingsinv.	Visser
2012- 16	3 PvdA, SP, CU, GL, S&S, PvdD	Parkeerimpuls garages	1. Actief werk te maken van acquisitie van (collectieve) huurovereenkomsten voor het parkeren in parkeergarages door buurtbewoners 2. 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 3. De raad over de resultaten te informeren bij het jaarverslag parkeerbedrijf 2012	B&V		Afgehandeld	motie	Parkeren met Perspectief	v. Keulen
2012- 19	5 PvdA, CU, SP, D66	Wachttijd- voorspelers	1. Een structurele en duurzame oplossing te vinden waarbij uiterlijk 1 januari 2013 alle wachttijdvoorspelers zodanig zijn ingesteld dat ze, tussen het eerste rood en het eerste groen dat fietsers krijgen gelijkmatig teruglopen 2. De raad uiterlijk 1 februari 2013 over de stand van zaken te informeren	B&V	1-2-2013 toezegging in raad: na de zomer '12 stand van zaken	Afgehandeld	motie	Rekening	v. Keulen
2012- 28	5 PvdA	Onderzoek hondenpark	1. Onderzoek te doen naar de mogelijkheden voor het realiseren van een hondenpark; 2. de raad uiterlijk 1 december 2012 over de resultaten van het onderzoek te informeren	B&V	Afgehandeld d.m.v. brief 22/11/12 cie. wens bespreking	Afgehandeld	motie	Evaluatie hondenbel	Seton

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Mnd Nr	Mind Indiëners	Titel	Dictum	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Porte- feuille houder
2012- 29	5 PvdA, GL	Van hondenpoep naar energie	1. 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 2. bij het onderzoek de mogelijkheden voor het opwekken van energie mee te nemen 3. bij het onderzoek rekening te houden met de mogelijkheid van een gebiedsspecifieke introductie van een dergelijk systeem 4. de raad uiterlijk 1 december 2012 over de resultaten van het onderzoek te informeren	B&V	Afgehandeld d.m.v. brief 22/11/12 bie. wenst bespreking	Afgehandeld	motie	Evaluatie hondenbel.	Seton
2012- 32	6 SP, PvdA, GL	Tarieven Openbaar Vervoer	1. het OV-bureau te vragen in de begroting voor 2013 ruimte te zoeken om (een deel van) de voorgestelde korting op de tarieven voor ouderen en jongeren ongedaan te maken (bedoeld zal zijn: "de voorgestelde bezuinigingen op de korting.")	B&V		Afgehandeld	motie	OV-bureau	v. Keulen
2012- 39	6 CDA, VVD	Regiotram	1. dat bij de huidige stand van de gemeentelijke financiën de Regiotram niet door kan gaan	B&V		Afgehandeld	motie	Voorjaars-brief	v. Keulen
2012- 48	6 CU	Fietsstakels	1. de raad inzicht te geven in de oplossingsrichtingen van de problematiek van de fietsstakels en advies te geven over een straf- dan wel bestuursrechtelijke handhaving voor de begroting van 2013 geld te reserveren voor verkeersmaatregelen aan de Eemsgolaan.	B&V	Beantwoord in brief 22 nov 2012	Afgehandeld	motie	Voorjaars-brief	v. Keulen
2012- 53	9 VVD, CU	Verkeersveiligheid Eemsgolaan	de lopende aanbesteding van de RegioTram in overleg met de Provincie zo spoedig mogelijk doch uiterlijk binnen één maand stop te zetten.	B&V		Afgehandeld	motie	Brf. Vereniging Wijkbouw Hoogkerk	v. Keulen
2012- 57	10 SP, D66	Stoppen lopende aanbesteding RegioTram binnen één maand	bij dienstreezen per taxi gebruik te maken van voertuigen die voldoen aan de dezelfde eisen die gesteld worden aan het eigen wagenpark en die dus rijden op schone brandstoffen zoals bijvoorbeeld aardgas en elektriciteit en minimale uitstoot hebben (EVV).	B&V		Afgehandeld	motie	Voorname tot besluit stopzeten lopende aanbesteding RegioTram	v. Keulen
2012- 59	11 PvdA	Schone taxi's voor collegeleden	in aanloop naar het treffen van verdere maatregelen het foutparkeren van struikelfietsen op blindegeleidpaden streng te gaan handhaven.	B&V	afgehandeld d.m.v. motiebief 30/11	Afgehandeld	motie	Gemeentebegroting 2013	Seton
2012- 66	11 CDA, Stadspartij	Struikelfietsen	de effecten van de verschillende varianten voor het wegnemen rond de ringweg te onderzoeken en de burgers daarbij te betrekken en de raad daarover begin 2013 te berichten.	B&V	Motiebief 30/11: wordt betrokken bij Handhavingsprogr '13 (febr. 13)	Afgehandeld	motie	Gemeentebegroting 2013	v. Keulen
2012- 67	11 CDA, PvdA, S&S	Effecten Zuidelijke ringweg op onderliggend wegennet		B&V	begin 2013	Afgehandeld	motie	Gemeentebegroting 2013	v. Keulen

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Mnd Nr	Mnd Indieners	Titel	Dictum verzoekt het college:	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Porte- feuille houder
2012- 69	11 CU, PvdA	Tegelijk groen	om duidelijkheid te geven over de voorrangregels bij tegelijk groen voor fietsers en deze duidelijk te communiceren aan de fietsers.	B&V	Motiebrief 30/11: in januari 2013 nadere info	Afgehandeld	motie	Gemeentebegroting 2013	v. Keulen
2012- 70	11 CU, PvdA, GL	Fietspad Peizerweg-Johan van Zwedenlaan	om in de eerstvolgende commissie Beheer & Verkeer te rapporteren over de kosten van de aanleg van een fietspad Peizerweg-Johan van Zwedenlaan en mogelijkheden voor dekking van dit bedrag voor te leggen aan de raad.	B&V	cie B&V 12/12/12: uitwerking volgt in MJP V&V in januari	Afgehandeld	motie	Gemeentebegroting 2013	v. Keulen
2012- 74	11 PvdD	Poepcontainers	meer afvalbakken te plaatsen bij plekken waar honden worden uitgelaten.	B&V	Afgehandeld d.m.v. brief 22/11 / cie. wenst bespreking	Afgehandeld	motie	Gemeentebegroting 2013	Seton

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mind Indieners	Titel	Dictum verzoekt het college:	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Porte- feuille houder
2009- 02	11 GL	Windmolens	1. mogelijkheden onderzoeken om, ondanks tegenwerking Provincie Groningen, hoge windmolens te plaatsen binnen grenzen van gemeente Groningen. Hierbij kijken naar zowel plaatsing van 3 windmolens op Miltseuboulevard, mogelijke andere locaties binnen gemeentegrenzen als naar mogelijkheden om in samenwerking met omliggende gemeenten een groot windpark van 100 MW of meer te ontwikkelen	B&V	Monitriebrief 4/6/12: eind 2012 beeld van vervolgstappen		motie	Begroting	Seton
2010- 01	10 GL	Park Selwerd	1. in te stemmen met de herinrichting van het park Selwerd volgens bovengenoemde lijn 2. het park Selwerd op te nemen in het eerstvolgende programma ecologisch beheer 3. te onderzoeken of er budget beschikbaar gesteld kan worden, bijv. uit het budget voor de SES-gebieden 4. 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	B&V	LTA-brief 19-10-12: rapportage wordt meegenomen bij evaluatie ecologisch beheer maart 2013		Initiatief voorstel		Seton
2010- 02	11 PvdD	Vleesconsumptie	1. 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	B&V	LTA-brief 19-10-12: wordt meegenomen bij uitvoering voedselvisie, info voor eind 2012		motie	Begroting	Seton
2011- 44	6 PvdD	Meatfree Monday	1. Een voorstel voor de Groningse Meatfree Monday-campagne voor te leggen aan de gemeenteraad.	B&V	LTA-brief 19-10-12: wordt meegenomen bij uitvoering voedselvisie, info voor eind 2012		motie	Voorjaars-brief	Seton
2012- 08	2 CDA, SP	Verlooskundigen bij spoed over busbaan	1. bij de uitwerking van de kadernota 'Samen gezond in Stad' de mogelijkheid voor verlooskundigen op bij spoed de busbaan te gebruiken mee te nemen	B&V	Collegebrief 14 juni 2012 wordt geagendeerd voor cie. O&W 5 sept.		motie	Samen gezond	Viasscher
2012- 11	2 CU	Uitbreiding statiegeldregeling	1. een dringend beroep te doen op de regering om al het mogelijke te doen om een uitbreiding van het statiegeldsysteem met kleine plastic flesjes en blikjes mogelijk te maken, en het college te verzoeken deze motie te zenden aan de regering, met afschriften aan de 2 <sup>e</sup> en 1 <sup>e</sup> Kamer der Staten-Generaal	B&V			motie	Vreemd aan de orde	Seton



commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mind Indieners	Titel	Dicium verzoekt het college:	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld Soort	Agenda-punt / Thema	Porte- feuille houder
2012- 38	6 PvdA, GL, PvdD, S&S, CU, D66	<b>Groene Stroom 24/7 – experiment opslag lokaal opgewekte zonnestroom</b>	1. in overleg te treden met partijen als Grunneger Power, KEMA, Energy Academy Europe en Energy Valley over de haalbaarheid van een experiment dat tot doel heeft lokaal opgewekte zonnestroom op te slaan en de opgeslagen energie op piekmomenten weer in te zetten; 2. hiervoor zo nodig 3 a 4 hectare grond ter beschikking te stellen waarop zonnepanelen geplaatst kunnen worden; 3. de raad uiterlijk 31 december 2012 over de voortgang te informeren	B&V	Uiterlijk 31 december 2012. Motiebrief 11/10/12 overgedragen aan nieuw college	motie	Voorjaars-brief	Seton
2012- 54	9 S&S, Stadspartij	<b>Prioritering budget kleine verkeers- maatregelen</b>	een systematiek te onderzoeken waarmee een prioritering kan worden gemaakt voor maatregelen binnen het budget kleine verkeersmaatregelen.	B&V		motie	Brf. Vereniging Wijkpouw Hoogkerk	v. Keulen
2012- 60	11 PvdA, D66	<b>Centrale inkoop duurzame energie</b>	1. te onderzoeken welke (financiële) voordelen te behalen zijn met een volledig gecentraliseerde inkoop van energie voor gemeentelijke gebouwen; 2. te onderzoeken of er (financiële) nadelen kleven aan de inkoop van energie die afkomstig is uit duurzame energiebronnen; 3. te onderzoeken welke kansen de inkoop van duurzame energie bij lokale not-for-profitinstellingen biedt voor de betrokkenheid van burgers en instellingen bij het lokaal duurzaamheidsbeleid en welke mogelijke belemmeringen er zijn (m.n. in wet- en regelgeving); 4. de raad hierover uiterlijk 1 maart 2013 te informeren.	B&V	uiterlijk 1 maart 2013	motie	Gemeentebegroting 2013	Seton
2012- 68	11 CDA, GL, PvdD	<b>Elektrische laadpalen</b>	1. om in samenwerking met diverse expertisecentra elektrische laadpunten te installeren in de parkeergarages van het Parkeerbedrijf en P&R-terreinen; 2. de installatie van elektrische laadpalen in commerciële garages te stimuleren.	B&V	Motiebrief 30/11: wordt meegenomen in notitie Schone Mobiliteit (mei 2013)	motie	Gemeentebegroting 2013	Seton
2012- 82	12 PvdA en Stadspartij	<b>Leefbaarheid Woonschepenhaven</b>	De raad uiterlijk 1 mei te informeren welke vervangingsinvesteringen en onderhoudswerkzaamheden voor de Woonschepenhaven mogelijk niet uitgevoerd worden en daarbij een onderscheid maken tussen wenselijke en noodzakelijke werkzaamheden. In ieder geval de noodzakelijke werkzaamheden voor de Woonschepenhaven die niet gerealiseerd worden in de integrale aanpak, alsnog te betrekken bij het totaal van de afwegingen in het meerjarenplan 2012-2016.	B&V/ R&W	uiterlijk 1 mei 2013	motie	Krediet- aanvraag 2013 vervangings- investeringen en aanvullen langcyclisch onderhoud openbare ruimte.	Seton

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mind Indiëners	Titel	Dicium verzoekt het college:	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Porte- feuille houder
2012- 83	12 PvdA	<b>Doe mee met straatverlichting oké</b>	1. middels een goed getimede voorlichtingscampagne inwoners van Groningen op te roepen actief bij te dragen aan de sociale veiligheid in de stad en storingen aan straatverlichting te melden bij de gemeente Groningen; 2. hetzelfde te doen richting professionals die in dienst zijn van de overheid en die in de avond en nacht werkzaamheden verrichten in de openbare ruimte.	B&V			<i>motie</i>	Krediet- aanvraag 2013 vervangings- aanvullen langcyclisch onderhoud openbare ruimte.	Seton
2013- 3	1 Stads partij, CU, PvdD, CDA en GL	<b>Overlast feestten in balans II</b>	de problemen voldoende in kaart te brengen en aan de raad kenbaar te maken.	B&V			<i>motie</i>	Beantwoording schriftelijke vragen Stadspartij over geluidsoverlast evenementen	Rehwinkel
2013- 4	1 SP, GL, Stadspartij en S&S	<b>In gesprek met organisatoren</b>	in gesprek te gaan met de organisatoren om te kijken of er een mogelijkheid is de vraag naar bijzondere feestlocaties meer in overeenstemming te brengen met gemeentelijk beleid en de wensen van de inwoners van de stad.	B&V			<i>motie</i>	Beantwoording schriftelijke vragen Stadspartij over geluidsoverlast evenementen	Rehwinkel
2013- 7	1 GL, PvdD, CU en PvdA	<b>Motie Energie- landschappen</b>	om voor de zomer aan de raad voor te leggen wat de mogelijkheden zijn voor het aanleggen van energielandschappen op de bij de gemeente in bezit zijnde gronden.	B&V			<i>motie</i>	Vaststelling herziening aantal grote grond- exploitatie	v. der Schaaf
2013- 13	4 PvdD	<b>Ballonnen</b>	bij evenementen en festiviteiten het oplaten van ballonnen te ontmoedigen.	B&V			<i>motie</i>	Collegiebrief voorgang uitvoerings- programma Energie	Seton
2013- 14	4 PvdA, GL, D66, CU, S&S en SP	<b>Windenergie, een Gronings bod</b>	1. aan het Provinciebestuur over te brengen dat de Stad graag bereid is bij te dragen aan de 850 MW windvermogen in 2020 en daarin ook verantwoordelijkheid wil nemen; 2. aan het Provinciebestuur het bod te doen om 70 MW in 2020 aan wind-energie (ca. 20 turbines van 3.4 MW) te realiseren binnen de gemeente Groningen; 3. hierbij voorrang te geven aan eigen burgerinitiatieven en/of lokale energie-coöperaties.	B&V			<i>motie</i>	Collegiebrief voorgang uitvoerings- programma Energie	Seton

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

**Raadsvoorstel**



Datum raadsvergadering 24 april 2013  
Raadscommissie B&V  
Datum raadscommissie 10 april 2013  
Bijlagen Div.

Registratienr. RO 13.3554246  
Datum B&W besluit 11 maart 2013  
Portefeuillehouder van Keulen  
Steller N de Jong  
Telefoon 36781 11  
E-mail [niejonlr@groningen.nl](mailto:niejonlr@groningen.nl)

**Onderwerp**

Wijziging legesverordening voor het heffen van leges voor de aanvraag van een gehandicaptenparkeerkaart en een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken

**Concept raadsbesluit**

De raad besluit:

- I. de verordening tot wijziging van de Legesverordening vast te stellen;
- II. dit besluit bekend te maken door plaatsing in het elektronische gemeenteblad.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

2

### **(Publieks-)samenvatting**

---

Het college van B&W heeft op 27 november 2012 de definitieve "Beleidsregels Gehandicapten-parkeren" 2012-2016 vastgesteld. Het college van B&W wil leges in rekening gaan brengen voor de aanvragen van een gehandicaptenparkeerkaart en voor de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken. Om leges te kunnen heffen, dient de Legesverordening hierop aangepast te worden. Met voorliggend raadsvoorstel vraagt het College van B&W de gemeenteraad te besluiten de Legesverordening aan te passen.

Het gaat om:

- € 95,- per aanvraag voor nieuwe gehandicaptenparkeerkaarten en voor duplicaten van gehandicaptenparkeerkaarten;
- € 85,- per aanvraag voor verlengingen met een fysieke medische herkeuring (gehandicapten met kans op fysieke verbetering);
- € 45,- voor verlengingen met een administratieve medische herkeuring (gehandicapten zonder zicht op fysieke verbetering);
- € 75,- per aanvraag voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken.

De legeskosten kunnen vanuit de bijzondere bijstand vergoed worden aan mensen met een minimum inkomen.

### **Inleiding**

---

*Eerdere besluitvorming.*

In de raadscommissie Beheer & Verkeer van 16 januari 2013 heeft uw raad het toen hiertoe voorliggende raadsvoorstel tot aanpassing van de bijbehorende legesverordening besproken.

Tijdens uw bespreking heeft u het college van B&W verzocht om *de mogelijkheden tot een nadere differentiatie van de legestarieven voor verlengingsaanvragen te onderzoeken.*

Het gaat om een onderscheid tussen het legestarfief voor verlengingen waarbij een fysieke medische herkeuring nodig is en verlengingen waarbij bekend is dat een administratieve medische herkeuring voldoende is.

In het nu voorliggend raadsvoorstel zijn de legestarieven voor verlengingen op uw voorstel nader gedifferentieerd en lichten wij toe op welke manier de gedifferentieerde legestarieven doorgevoerd kunnen worden.

### **Beoogd resultaat**

---

Via het heffen van leges kunnen wij de door u op 28 maart 2012 vastgestelde maatregel uit de nota "Parkeren met Perspectief" (GR 12.2979679) doorvoeren, te weten: *"voor de kosten van het gehandicaptenparkeren een bijdrage vragen aan gehandicapten die aan inkomsten €75.000,- genereert"*.

Het heffen van leges voor duplicaten draagt bij in het voorkomen van misbruik, wat de initiële aanleiding was om leges te gaan heffen. Bij invoering per 1 juli 2013 kan in 2013 de helft van € 75.000,- gegenereerd worden.

### **Kader**

---

- parkeernota "Parkeren in de Stad – Duurzaam bereikbaar" 2010 – 2020 (GR 09.2122241);
- vaststellingsnota "Parkeren met perspectief" (GR 12.2979679);
- Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo)-beleid.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

3

### Argumenten/afwegingen

---

#### *Waarom leges voor alle aanvragen.*

Het is noodzakelijk om leges voor alle aanvragen te heffen. Zie **Financiële consequenties**.

#### *Waarom verschillende legestarieven.*

Door de leges te differentiëren is een voor de gehandicaptenparkeerders verklaarbare, simpele en fysiek gemakkelijke systematiek ontstaan.

#### *Waarom geen kostendekkende leges.*

De leges die we willen gaan heffen, zijn niet kostendekkend voor alle kosten die de gemeente maakt, maar zijn een tegemoetkoming in die kosten. Kostendekkende leges zouden uitkomen op een bedrag van meer dan € 220,- per aanvraag, wat het college van B&W en uw raad te hoog hebben bevonden en wat niet vergelijkbaar is met leges voor gehandicaptenparkeerproducten in andere gemeentes.

#### *Waarom geen gespreide betaling.*

De leges die de aanvrager moet betalen, worden in 1 keer betaald. Gemeentebreed wordt op dit moment niet gespreid betaald voor leges, vanwege de kans op een stornoboeking (het terugdraaien van een automatische incasso) en de administratieve kosten die gepaard gaan met gespreid factureren.

Uw raad bespreekt - onder andere - de wijze van betalen dit jaar in een gemeentebrede discussie over de legestarieven, die gepland staat voor de zomer van 2013.

### Maatschappelijk draagvlak/participatie

---

#### *Rol van de Gehandicaptenadviesraad in het proces.*

In oktober 2011 zijn de voorgenomen beleidswijzigingen om gehandicapten (meer) te gaan laten betalen voor hun parkeerproducten voorgelegd aan de vergadering van de Gehandicaptenadviesraad. De meningen over het voornemen waren verdeeld. Enerzijds gaven de leden van het platform aan geen uitzonderingspositie te willen innemen en zo veel als mogelijk gelijk behandeld te worden. Anderzijds gaf men aan voor meer kosten te staan dan mensen zonder een lichamelijke beperking. Met deze input zijn wij aan de slag gegaan.

Tijdens de raadscommissie Beheer & Verkeer van 16 januari 2013 heeft de Gehandicaptenadviesraad ingesproken op het agendapunt en het verzoek gedaan om nogmaals te kijken naar de legestarieven voor verlengingsaanvragen en daarbij onderscheid te maken tussen de aanvragen van gehandicapten met en zonder kans op fysieke verbetering. Dit verzoek is overgenomen door uw raadscommissie Beheer & Verkeer en verwerkt in voorliggend voorstel.

### Financiële consequenties

---

De inkomsten uit leges zijn noodzakelijk om de door u op 28 maart 2012 vastgestelde maatregel uit de nota "Parkeren met Perspectief" (GR 12.2979679) te kunnen doorvoeren, te weten: "voor de kosten van het gehandicaptenparkeren een bijdrage vragen aan gehandicapten die aan inkomsten € 75.000,- genereert". Zie tabel 1.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

4

Inkomsten op jaarbasis	Totaal bedrag €
Leges nieuwe GPK (á € 95,-)	28.500
Leges duplicaat GPK (á € 95,-)	2.850
Leges verlengen met fysieke herkeuring GPK (á € 85,-)	31.875
Leges verlengen met administratieve herkeuring GPK (á € 45,-)	16.875
Leges GPP	7.500
Af: Kosten bijzondere bijstand	-4.000
<b>Totaal</b>	<b>83.600</b>

Tabel 1. Inkomsten uit leges op jaarbasis (GPK = gehandicaptenparkeerkaart, GPP = gehandicaptenparkeerplaats op kenteken)

Met de voorgestelde legestarieven komen de geraamde totaalopbrengsten € 8.600,- uit boven de taakstellende bezuiniging.

Dit achten wij verstandig en verdedigbaar omdat de berekening een uitspraak moet doen over het aantal toekomstige aanvragen als er wél leges geheven worden, terwijl deze berekening is gebaseerd op aannames uit de periode dat wij géén kosten in rekening brachten.

### Realisering en evaluatie

#### Realisering.

Sinds de digitalisering van het gehandicaptenparkeren (eind 2010) wordt bij de advisering van de keuringsarts gerapporteerd door hem/haar of een fysieke medische herkeuring bij de verlengingsaanvragen wel of niet noodzakelijk is. Dit is afhankelijk van of iemand chronisch gehandicapt zal blijven of dat er kans is op fysieke verbetering.

Dit betekent dat tot 2015 bij een deel van de gehandicapten dossiers deze informatie (de verlengingen zijn maximaal voor 5 jaar) nog ontbreekt.

Bij het in behandeling nemen van de verlengingsaanvraag moet echter duidelijk zijn of er een fysieke danwel medische herkeuring nodig is, om zo het juiste legestarf van € 85,- of € 45,- te kunnen vragen.

Wij lossen dit op door in de periode voor de oproep en de daaropvolgende verlengingsafpraak voor het betreffende, per dossier na te gaan of voor de klant een fysieke danwel administratieve herkeuring nodig is. De inzet die hiermee gemoeid gaat, is in te passen in de bestaande werkvoorraad.

#### Evaluatie.

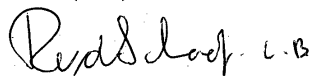
Naast de in de nota opgenomen maatregelen voor 2012 tot en met 2014 evalueren wij het gehandicaptenparkeerbeleid halverwege zijn levensduur (2014). Wij letten op eerdere signalen dat het gehandicaptenparkeerbeleid aanpassing behoeft. Uiteraard betrekken wij u en de adviesraad voor het gehandicaptenbeleid bij de evaluatie.

#### Effectuering.

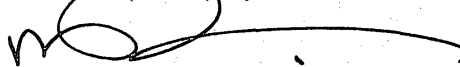
Effectuering van het heffen van leges, geschiedt door de legesverordening als volgt hierop aan te passen.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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



## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

-Ontwerp-

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN;

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

Gelet op artikel 229, eerste lid, aanhef en onderdeel b, van de Gemeentewet;

HEEFT BESLOTEN:

vast te stellen de verordening tot wijziging van de Legesverordening.

### Artikel I

Na vernummering van onderdeel 1.16.1.4 in 1.16.1.5 in de bij de Legesverordening behorende tarieventabel worden drie nieuwe onderdelen, te weten 1.16.1.4 en 1.16.1.5 1.16.1.6. ingevoegd, luidend als volgt:

- |           |   |         |
|-----------|---|---------|
| 1.16.1.4  | het in behandeling nemen van een eerste aanvraag voor een gehandicaptenparkeerkaart of een aanvraag tot het verstrekken van een duplicaat van een gehandicaptenparkeerkaart als bedoeld in artikel 49 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) | € 95,-- |
| 1.16.1.5  | het in behandeling nemen van een aanvraag tot verlenging met fysieke medische herkeuring als bedoeld in artikel 49 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer   | € 85,-- |
| 1.16.1.6. | het in behandeling nemen van een aanvraag tot verlenging met administratieve medische herkeuring als bedoeld in artikel 49 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW)  | € 45,-- |
| 1.16.1.7  | het in behandeling nemen van een aanvraag voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken als bedoeld in artikel 29 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW)   | € 75,-- |

**commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013**

2

Artikel II

Deze verordening treedt in werking met ingang van de dag na die van de bekendmaking.

Gedaan te Groningen in de openbare raadsvergadering van

De griffier,

De voorzitter,

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

dr. J.P. (Peter) Rehwinkel.





# stad

## bekendmakingen

Gemeentebladnummer: 2013 – XX

Datum bekendmaking:	Projectomschrijving:	Registratienummer:
XX XX 2013	Aanpassen legesverordening voor effectuering 'Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2016'	RO12.3384368 en RO12.3384371

### **Aanpassen legesverordening voor effectuering 'Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2016'**

#### **De gemeenteraad van Groningen maakt bekend:**

dat het in zijn vergadering van 27 november 2012, besluitnummer XX, de 'Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2016' heeft vastgesteld.

Uitgangspunt bij de 'Beleidsregels Gehandicaptenparkeren' is dat de gemeente Groningen gehandicapten de mogelijkheid wil bieden om deel te nemen aan het maatschappelijk verkeer. Vaak zijn zij daarbij afhankelijk van de auto. Het 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. De gemeente wil daarom de beschikbare parkeerruimte zo optimaal mogelijk verdelen tussen de verschillende doelgroepen. Waarbij extra voorzieningen en mogelijkheden worden geboden als de deelname van gehandicapten aan het maatschappelijk verkeer onder druk komt te staan. Wij willen fysieke barrières weg nemen. In tegenstelling tot onze beleidslijn tot nu toe zijn wij van mening dat gehandicapten voor deze voorzieningen moeten betalen. De gehandicapten kennen fysieke beperkingen, maar zitten niet per definitie in een slechtere economische situatie.

Nieuwe maatregelen uit de beleidsregels zijn de invoering van betalen van leges voor de aanvragen van de gehandicaptenparkeerkaart en de invoering van betalen van leges voor de aanvragen van de gehandicaptenparkeerplaats op kenteken;

Het gaat om leges van:

- € 95,- per aanvraag voor nieuwe gehandicaptenparkeerkaarten en voor duplicaten van gehandicaptenparkeerkaarten;
- € 85,- per aanvraag voor verlengingen met een medische keuring;
- € 45,- per aanvraag voor verlengingen zonder medische keuring;
- € 75,- per aanvraag voor een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken.

Veelal worden de gehandicaptenparkeerproducten voor 5 jaar verleend. Deze periode kan korter zijn in het geval de keurend arts voorziet dat er binnen 5 jaar herstel zou kunnen optreden.

De legeskosten kunnen vanuit de bijzondere bijstand vergoed worden aan mensen met een minimum inkomen.

Om deze maatregelen te kunnen effectueren, wordt de Legesverordening aangepast.



**stad**

## bekendmakingen

### **Inwerkingtreding en inzage**

Dit raadsbesluit treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking.

Dit raadsbesluit ligt vanaf vandaag voor iedereen ter inzage en is kosteloos verkrijgbaar bij het Gemeentelijk Informatie Centrum (GIC), Kreupelstraat 1 (De Prefectenhof) te Groningen: open op maandag van 13.00-16.00 uur, dinsdag tot en met vrijdag van 9.00-16.00 uur, op donderdag ook van 18.00- 20.00 uur.



**stad**

## bekendmakingen

Jaar: 2012    Nummer: XX    Besluit: Raad XX-XX-2012, nr. XX    **Gemeenteblad**

**AANPASSEN LEGESVERORDENING VOOR EFFECTUERING BELEIDSREGELS  
GEHANDICAPTENPARKEREN 2012-2016**

DE GEMEENTERAAD VAN GRONINGEN;

gezien het voorstel van XX XX 2012;

gezien de Regeling Gehandicaptenparkeerkaart die gebaseerd is op de Wegenverkeerswet (artikel 13, tweede lid), het Besluit administratieve bepalingen (artikel 29, 49 en 55) en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (artikel 85 en 86).

HEEFT BESLOTEN:

de legesverordening aan te passen voor de effectuering van de 'Beleidsregels Gehandicaptenparkeren 2012-2016'.

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

**Raadsvoorstel**



Datum raadsvergadering	24 April 2013	Registratienr.	RO 13.3542920
Raadscommissie	Beheer & Verkeer	Datum B&W besluit	19 maart 2013
Datum raadscommissie	10 april 2013	Portefeuillehouder	van Keulen
Bijlagen	2	Steller	Gerd Boerema
		Telefoon	06-51270136
		E-mail	gerd.boerema@groningen.nl

**Onderwerp**

Parkeerverordening autodelen en autodate

**Concept raadsbesluit**

De raad besluit:

- I. kennis te nemen van de Nadere Regel tot wijziging van de Nadere Regels parkeren op belanghebbenden- en parkeerapparatuurplaatsen;
- II. de verordening tot wijziging van de Parkeerverordening vast te stellen en bekend te maken door plaatsing in het elektronische gemeenteblad;
- III. dit besluit in werking te laten treden één dag na bekendmaking.

Burgemeester	Handtek	Datum
Gemeentesecretaris	Handtek	Datum
Afgehandeld en naar archief	Paraaf	Datum
		Classificatienr.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

2

### **(Publieks-)samenvatting**

---

De Parkeerverordening 1998 en de bijhorende Nadere Regels parkeren op belanghebbenden- en parkeerapparatuurplaatsen is op de onderdelen gedeeld autogebruik en autodate aangepast. Onlangs bleek dat de Nadere Regels ongewenst gebruik van de parkeervergunning autodate mogelijk maakt. Deze omissie is nu gecorrigeerd. Verder heeft ons college een onderzoek gelast naar de mogelijkheden om gedeeld autogebruik te stimuleren.

De resultaten van dit onderzoek zijn verwerkt in de Parkeerverordening en de Nadere Regels.

### **Inleiding**

---

Er zijn twee redenen om de Parkeerverordening (Pv) 1998 met bijhorende Nadere Regels (NR) op dit moment aan te passen:

1. in onze brief van 6 december 2012 hebben wij een onderzoek aangekondigd naar de mogelijkheden om het particulier gedeeld autogebruik te stimuleren. Dit omdat steeds meer mensen een auto delen;
2. verder heeft ons college op 5 februari 2013 besloten om, voor wat betreft het onderdeel autodate, de Nadere Regels parkeren op belanghebbenden- en parkeerapparatuurplaatsen in te trekken, omdat ongewenst gebruik om de hoek kwam kijken. Dit was echter een tijdelijke oplossing. De aangepaste regelgeving voorziet in een permanente oplossing.

Deze onderwerpen staan op uw LTA voor april geagendeerd.

### **Beoogd resultaat**

---

Een juridisch kloppende en praktisch hanteerbare regeling inzake autodelen en autodate.

### **Kader**

---

Het parkeerbeleid is beschreven in de nota Parkeerbeleid gemeente Groningen 2010-2020.

### **Argumenten/afwegingen**

---

#### *Verskil tussen gedeeld autogebruik en autodate.*

In de huidige regelgeving is geen onderscheid gemaakt tussen gedeeld autogebruik en autodate. Dit onderscheid is wel gewenst omdat het twee verschillende zaken zijn. Met gedeeld autogebruik wordt bedoeld dat meerdere particulieren één privéauto delen waarbij de autogebruikers niet in hetzelfde betaald parkeren gebied wonen. De auto kan in gezamenlijk eigendom zijn. Bovendien heeft een deelauto geen vaste (aangewezen) parkeerplaats.

Er zijn twee vormen van autodate: een commercieel bedrijf dat meerdere auto's aanbiedt of een particulier die zijn auto verhuurt op momenten dat hij zelf de auto niet nodig heeft. Wij zien reden om deze twee vormen van autodate verschillend te behandelen. Een commercieel bedrijf (bijvoorbeeld GreenWheels) moet kunnen beschikken over een aangewezen parkeerplaats, terwijl een particulier die zijn auto verhuurt dit niet hoeft. Een particulier heeft immers al een bewonersparkeervergunning, terwijl er wat ons betreft onvoldoende reden is om een (schaarse) parkeerplaats voor een particulier te reserveren die incidenteel zijn auto verhuurt. Om deze reden laten we een particuliere autodateaanbieder buiten de definitie van autodate.

Uiteraard staat het particulieren vrij om hun auto te verhuren, waarbij de particulier gebruik kan maken van een bewonersparkeervergunning indien hij/zij daar recht op heeft volgens het geldende parkeerbeleid. Een commercieel bedrijf 'woont' niet in de buurt van zijn doelgroep en heeft daarom een aangewezen parkeerplaats nodig.

*Gedeeld autogebruik (particulier).*

In uw commissievergadering Beheer en Verkeer van 19 september 2012 heeft mevrouw Koebrugge vragen gesteld over de spelregels voor het gedeeld autogebruik. Naar aanleiding van deze vraag hebben wij onderzocht welke mogelijkheden er zijn om gedeeld autogebruik te stimuleren. Wij zien mogelijkheden om het gedeeld autogebruik verder te stimuleren. Wij hebben besloten om de eis voor verplichte inschrijving bij de Stichting voor Gedeeld Autogebruik te laten vervallen. Dit scheelt iedere aanvrager 20 euro. Ook een notariële verklaring voor het in gezamenlijk eigendom hebben van een auto is komen te vervallen. Verder hebben we mogelijk gemaakt dat de Nadere Regels voorzien in een mogelijkheid om voor één auto meerdere bewonersvergunningen te verlenen. Met de vorenstaande maatregelen denken we het gedeeld autogebruik een impuls te geven. De genoemde stimulerende maatregelen kunnen wij kostenneutraal realiseren.

Uw raad heeft de wens uitgesproken om het autodelen te stimuleren door slechts voor één bewonersvergunning leges in rekening te brengen. Wij kiezen hier echter niet voor omdat het verlenen van vergunningen kostendekkend moet zijn. Voor het verlenen van elke parkeervergunning zijn werkzaamheden nodig die bekostigd moeten worden. Verder krijgen de gebruikers de mogelijkheid om op meerdere plaatsen (afhankelijk van het aantal autodelers) in de stad te parkeren. Om deze reden worden leges geheven voor elke bewonersparkeervergunning die wordt aangevraagd. Het autodelen zorgt er sowieso voor dat de gebruikers al een aanzienlijk financieel voordeel hebben. De kosten voor de auto (verzekering, wegenbelasting, onderhoud, etc.) worden al gedeeld.

*Autodate.*

Ons college heeft op 5 februari 2013 besloten om de regelgeving met betrekking tot autodate in te trekken omdat deze regels niet meer op alle ontwikkelingen van deze tijd een antwoord gaven. De ingetrokken regeling bracht het risico met zich mee dat oneigenlijk, dan wel een ongewenste wijze van gebruik om de hoek kwam kijken. Iedere bewoner die geen recht had op een bewonersparkeervergunning, zou via een omweg toch een parkeervergunning kunnen krijgen. Om deze tijdelijke oplossing om te zetten in een permanente stellen we het volgende voor.

Met onderstaande wijzigingen van de regelgeving kunnen ongewenste ontwikkelingen (particulieren die gebruik maken van de spelregels die horen bij commerciële aanbieders) worden voorkomen. Door de voorgestelde wijzigingen gaan we er van uit dat een particulier niet meer op een ongewenste wijze een parkeervergunning kan krijgen waarop hij volgens het vastgestelde beleid geen recht heeft.

Om bovenstaande uitgangspunten inzake autodate juridisch te verankeren, worden u de volgende wijzigingen voorgesteld:

- I. Artikel 1 onder j van de Parkeerverordening wordt als volgt gewijzigd:  
*j. autodate: het herhaald en opeenvolgend gezamenlijk gebruik van motorvoertuigen op grond van een overeenkomst tussen natuurlijke personen en een aanbieder;*
- II. Artikel 1 onder k van de Parkeerverordening wordt als volgt gewijzigd:  
*k. aanbieder: de rechtspersoon die meerdere motorvoertuigen voor autodate ter beschikking stelt en is aangesloten bij de Stichting voor Gedeeld Autogebruik.*

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

4

Voor een parkeervergunning autodate (aanbiedersvergunning) blijft de eis gelden dat inschrijving bij de Stichting voor Gedeeld Autogebruik vereist is. Het gaat hierbij om de inschrijving voor commerciële autodate aanbieders en niet om inschrijving voor particuliere autodate. De stichting toetst commerciële aanbieders aan een aantal criteria die wij ook van belang vinden. Het gaat hierbij om:

1. de auto is voor deelnemers dag en nacht beschikbaar;
2. het ophalen en terugbrengen van de auto is makkelijk en dicht in de buurt;
3. het systeem draagt bij aan een bewust en selectief autogebruik;
4. de afspraken tussen aanbieder en deelnemers zijn van langere duur (dus niet incidenteel);
5. de (technische) kwaliteit en service bij ongevallen en storingen is goed.

Zoals hiervoor opgemerkt heeft een commerciële aanbieder van autodate recht op een gereserveerde parkeerplaats.

### Maatschappelijk draagvlak/participatie

In de Parkeerverordening alsmede de Nadere Regels zijn alleen zaken gewijzigd die beleidsmatig al waren vastgesteld.

### Financiële consequenties


Het wijzigen van de Parkeerverordening en de Nadere Regels heeft geen financiële gevolgen.

### Realisering en evaluatie

De aanpassingen aan de Parkeerverordening en Nadere Regels worden verwerkt in de werkprocessen van het Parkeerbedrijf.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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



## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

- ontwerp -

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN;

Gezien het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van ... 2013;

Gelet op artikelen 149 en 225 van de Gemeentewet;

HEEFT BESLOTEN:

Vast te stellen de verordening tot wijziging van de Parkeerverordening gemeente Groningen 1998.

### **Artikel I**

Artikel 1 onder j wordt als volgt gewijzigd:

- j. autodate: het herhaald en opeenvolgend gezamenlijk gebruik van motorvoertuigen op grond van een overeenkomst tussen natuurlijke personen en een aanbieder;

### **Artikel II**

Artikel 1 onder k wordt als volgt gewijzigd:

- k. aanbieder: de rechtspersoon die meerdere motorvoertuigen voor autodate ter beschikking stelt en is aangesloten bij de Stichting voor Gedeeld Autogebruik;

### **Artikel III Inwerkingtreding**

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na die van de bekendmaking.

Gedaan te Groningen ter openbare raadsvergadering van 24.

De griffier,

De voorzitter,

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

dr. J.P. (Peter) Rehwinkel.



## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

- ontwerp -

HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN GRONINGEN,

HEEFT BESLOTEN:

De Nadere Regels parkeren op belanghebbenden- en parkeerapparatuurplaatsen als volgt te wijzigen:

### **Artikel I**

Artikel 2 lid 3 onder c wordt als volgt gewijzigd:

c. degene die middels een verklaring kan aantonen dat hij met één of meerdere bewoners van de gemeente Groningen gezamenlijk eigenaar of structureel gezamenlijk gebruiker is van een motorvoertuig.

Toelichting: in dit sublid stond opgenomen dat een particulier die zijn auto deelt, dit dient aan te tonen door middel van een notariële akte. Dit is echter een dure aangelegenheid, terwijl bovendien deze eis in onbruik was geraakt. In plaats daarvan verlangde men in de praktijk dat men zich liet inschrijven bij de Stichting voor gedeeld autogebruik. Deze inschrijving kost 20 euro per inschrijver. Wij hebben besloten om ook deze eis te laten vervallen en te vervangen door een verklaring van de kentekenhouder dat hij/zij zijn auto duurzaam deelt met iemand anders. Dat scheelt de autodelers 20 euro per persoon. De eigendom van de auto vinden we hiermee niet van belang. De bewonersparkeervergunning is slechts voor één auto geldig (op kenteken). Om voor één auto meerdere bewonersvergunningen te kunnen aanvragen, dienen de gebruikers naast de algemene vereisten uit de regelgeving ingeschreven te staan in het GBA op een adres in het betaald parkeren gebied waarvoor de vergunning wordt aangevraagd.

### **Artikel II**

Aan artikel 3 (Binnenstad binnen de diepenring) wordt een nieuw vierde lid toegevoegd, dat als volgt luidt:

4. De eigenaar of gebruiker van een motorvoertuig als bedoeld in artikel 2 derde lid onder c kunnen voor dat motorvoertuig een of meer bewonersvergunningen die geldig zijn in andere schilwijken en/of de binnenstad aanvragen.

De daarop volgende leden worden vernummerd tot de leden 5 t/m 7.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

2

**Toelichting:** door deze toevoeging kunnen voor een en hetzelfde motorvoertuig meerdere bewonersvergunningen worden aangevraagd. Dit houdt dus in dat voor één auto twee (of meer) bewonersvergunningen kunnen worden aangevraagd die elk geldig zijn in een ander betaald parkeren gebied (schilwijk).

### **Artikel III**

Aan het eerste lid van artikel 4 (vergunningen in de schilwijken) wordt de volgende volzin toegevoegd:

De houders van een motorvoertuig als bedoeld in artikel 2 derde lid onder c kunnen voor dat motorvoertuig vergunningen aanvragen die geldig zijn in andere schilwijken of in de binnenstad.

Toelichting: zie onder II

### **Artikel IV**

Aan artikel 4 wordt een elfde lid toegevoegd dat als volgt luidt:

Een parkeervergunning ex artikel 3 lid 3 sub d en f wordt op aanvraag verstrekt aan aanbieders van autodate. De vergunning is geldig voor het parkeren in de gehele gemeente en op de hiertoe aangewezen autodateplaatsen.

### **Inwerkingtreding**

Dit besluit treedt in werking op de dag na bekendmaking.

Gedaan te Groningen in de collegevergadering van .

De burgemeester,      De secretaris,

dr. J.P. (Peter) Rehwinkel.

drs. M.A. (Maarten) Ruys.

2



stad.

## bekendmakingen

**Gemeentebladnummer:**

**Datum bekendmaking:**

**Projectomschrijving:**

**Registratienummer:**

Parkeerverordening gemeente Groningen 1998 RO 12.  
GR

---

### **Verordening tot wijziging van de Parkeerverordening gemeente Groningen 1998**

#### **De raad van de gemeente Groningen maakt bekend:**

dat hij in zijn vergadering van , besluitnummer , besloten heeft de verordening tot wijziging van de Parkeerverordening gemeente Groningen 1998 vast te stellen.

#### **Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen maakt bekend:**

dat het in zijn vergadering van , besluitnummer , besloten heeft om de Nadere Regels parkeren op belanghebbenden- en parkeerapparatuurplaatsen voor wat betreft de onderdelen autodelen en autodate te wijzigen.

#### **Toelichting**

De Parkeerverordening 1998 en de bijhorende Nadere Regels parkeren op belanghebbenden- en parkeerapparatuurplaatsen is op de onderdelen gedeeld autogebruik en autodate aangepast. Onlangs bleek dat de regelgeving ongewenst gebruik van de parkeervergunning autodate mogelijk maakt. Deze omissie is nu gecorrigeerd. Verder heeft ons college een onderzoek gelast naar de mogelijkheden om gedeeld autogebruik te stimuleren. De resultaten van dit onderzoek zijn verwerkt in de Parkeerverordening en de Nadere Regels.

#### **Inwerkingtreding en inzage**

Deze besluiten treden in werking op de dag na die van de bekendmaking.

Deze besluiten liggen vanaf vandaag voor iedereen ter inzage en zijn kosteloos verkrijgbaar bij het Gemeentelijk Informatie Centrum (GIC), Kreupelstraat 1 (De Prefectenhof) te Groningen: open op maandag van 13.00-16.00 uur, dinsdag tot en met vrijdag van 9.00-16.00 uur, op donderdag ook van 18.00- 20.00 uur.

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

**Raadsvoorstel**



Datum raadsvergadering	24-04-2013	Registratienr.	RO 13.3587539
Raadscommissie	R&W	Datum B&W besluit	19-03-2013
Datum raadscommissie	03-04-2013	Portefeuillehouder	Van Keulen
Bijlagen	2	Steller	K. Drijfholt
		Telefoon	3678349
		E-mail	kees.drijfholt@groningen.nl

**Onderwerp**

Aankoop Eikenlaan 206 en 230

**Concept raadsbesluit**

De raad besluit:

- I. Eikenlaan 206 en 230 aan te kopen en daarvoor een krediet van € 236.670,-- beschikbaar te stellen;
- II. het krediet ten laste te brengen van het inmiddels gestopte project RegioTram;
- III. de gemeentebegroting 2013 dienovereenkomstig te wijzigen.

Burgemeester	Handtek	Datum
Gemeentesecretaris	Handtek	Datum
Afgehandeld en naar archief	Paraaf	Datum
		Classificatienr.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

2

### **(Publieks-)samenvatting**

---

Ten behoeve van de realisatie van de tram (lijn 1) was het noodzakelijk 24 appartementsrechten aan de Eikenlaan te kopen en vervolgens te slopen. Tot medio 2011 zijn er 22 appartementsrechten aangekocht en ten laste gebracht van een op 27 januari 2010 door de raad beschikbaar gesteld krediet.

Voorgesteld wordt de laatste twee appartementen overeenkomstig de met Nijestee gemaakte afspraken aan te kopen en de raad te vragen hiervoor een krediet beschikbaar te stellen. Hiermee komt een aaneengesloten complex van 24 appartementen in eigendom van de gemeente en wordt voorkomen dat de woningstichting Nijestee een schadeclaim bij de gemeente indient. Alle appartementen kunnen marktconform worden verhuurd waarmee de rentelasten worden gedekt. In principe is het de bedoeling de appartementen op termijn weer te verkopen.

### **Inleiding**

---

Ten behoeve van de realisatie van de tram (lijn 1) was het noodzakelijk 24 appartementsrechten aan de Eikenlaan aan te kopen. Tot medio 2011 zijn er 22 appartementsrechten aangekocht en ten laste gebracht van het op 27 januari 2010 door uw raad beschikbaar gestelde krediet.

Op 15 juni 2012 is er met Stichting Nijestee schriftelijk overeenstemming bereikt over de aankoop van de laatste twee benodigde appartementsrechten. Hiervoor zou door het projectbureau een aanvullend krediet worden aangevraagd. Gelet op de daarop volgende politieke discussie is dit krediet niet meer aangevraagd en uiteindelijk is het project RegioTram gestopt. Dit betekent dat er geen aankoopbesluit genomen kan worden aangezien er geen krediet beschikbaar is. Nijestee was eigenaar van 8 van de 24 appartementen aan de Eikenlaan. Met Nijestee zijn goede werkafspraken gemaakt hoe om te gaan met het huurvrij maken van deze appartementen. Op het moment dat een huurder de huur beëindigde werd de gemeente in de gelegenheid gesteld de woning tegen taxatiewaarde aan te kopen. Dit gold ook voor de appartementen Eikenlaan 206 en 230. Het niet doorgaan van de tram neemt niet weg dat de gemeente gebonden is aan de aankoop van de appartementen van Nijestee.

Op basis van afspraken en aangegane verplichtingen kan Nijestee de gemeente in gebreke stellen, nakoming eisen en een schadeclaim indienen, indien van aankoop alsnog wordt afgezien.

Bijkomend voordeel van de aankoop van deze laatste twee appartementen is, dat de gemeente 24 appartementen aaneengesloten in eigendom heeft, waardoor er efficiënt beheerd kan worden. De appartementen worden marktconform verhuurd.

### **Beoogd resultaat**

---

Door aankoop van de appartementsrechten verkrijgt de gemeente een totaal en aaneengesloten complex in handen van 24 appartementen, waardoor er efficiënt beheerd kan worden.

### **Kader**

---

Met de aankoop wordt uitvoering gegeven aan gemaakte afspraken met Stichting Nijestee. Bij niet aankopen kan Stichting Nijestee nakoming gerechtelijk afdwingen en daarnaast kan een schadeclaim worden ingediend met betrekking tot huurdering en andere beheer- en onderhoudskosten. Dit zal in ieder geval afbreuk doen aan de goede werkverhouding met de woningstichting en de betrouwbaarheid van de gemeente. Bovendien zullen de kosten van nakoming, bijbehorende schaden en eventuele proceskosten hoger uitvallen dan enkel de normale aankoopkosten.

### **Argumenten/afwegingen**

---

Met de aankoop wordt uitvoering gegeven aan een gesloten koopovereenkomst en worden mogelijke aanvullende schadeclaims voorkomen. De appartementen worden voorlopig marktconform verhuurd en kunnen eventueel op termijn vrij van huur rechten op de markt worden aangeboden. Op dit moment is de toekomst van de aangekochte appartementen nog onzeker.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

3

### Maatschappelijk draagvlak/participatie

Eigenaren/bewoners, verenigd in een vereniging van eigenaren, zijn van 2010 tot 2012 door het projectbureau RegioTram op de hoogte gesteld omtrent de voortgang en de beëindiging van het project.

### Financiële consequenties

Nijestee heeft conform gemaakte afspraken al vanaf augustus 2012 beide woningen huurvrij ter beschikking van de gemeente. Om de afspraken met Nijestee na te komen stellen wij voor de aankoop- en bijkomende kosten ten laste van een door uw raad beschikbaar te stellen krediet te brengen.

De aankoop- en bijkomende kosten worden geraamd op € 236.670,--.

Nijestee heeft ten behoeve van de verkoop een extern taxatierapport laten opstellen door Pandomo Makelaars uit Groningen. De waarde voor Eikenlaan 206 is vastgesteld op € 106.000,-- en de waarde voor Eikenlaan 230 op € 108.000,--, samen € 214.000,--.

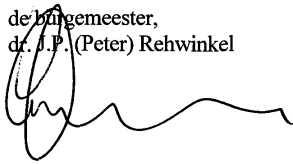
Bij een eventuele verkoop is de verwachting dat de opbrengst gelijk zal zijn aan de taxatiewaarde. Het financieel risico blijft beperkt tot de bijkomende kosten en marktschommelingen.

Aangezien de aankoop voortvloeit uit de aankoopopdracht ten behoeve van de tram, wordt voorgesteld om ook deze aankopen mee te nemen in de financiële afwikkeling van het project RegioTram.

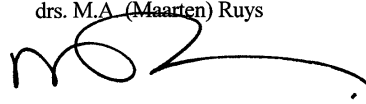
<b>Begrotingswijziging voor investeringskrediet</b>				
<b>Aankoop Eikenlaan 206 en 230</b>				
Betrokken dienst(en)		ROEZ		
Soort wijziging		uittrekken investeringskrediet		
Tijdsplanning krediet		2013		
Dienst	Financiële begrotingswijziging	Uitgaven	Inkomsten	Saldo
ROEZ	02.5 Overig economie en werkgelegenheid	237		-237
				0
	<b>Totalen begrotingswijziging</b>	<b>237</b>	<b>0</b>	<b>-237</b>

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

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

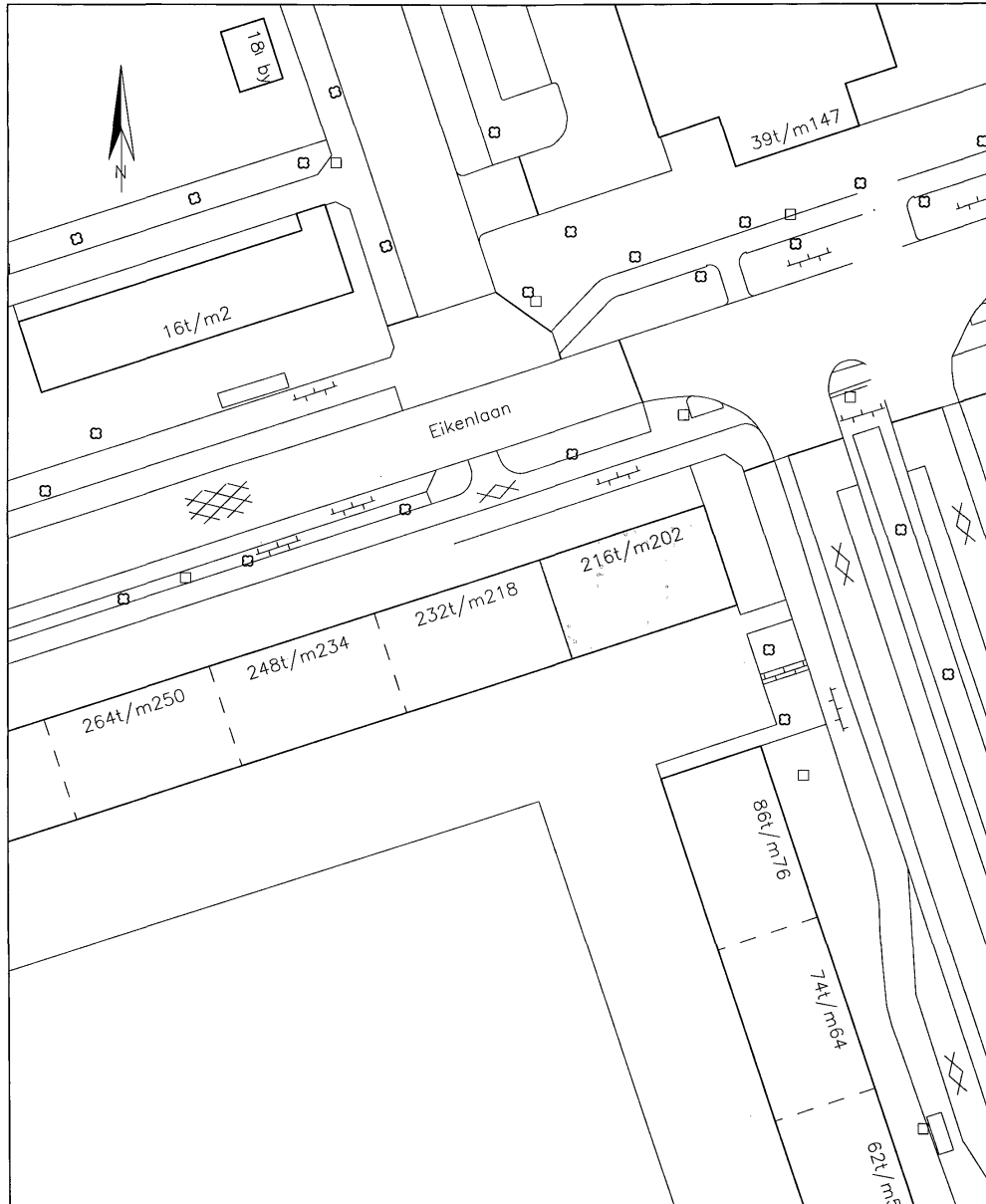


de secretaris,  
drs. M.A. (Maarten) Ruys



commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

BIJLAGE



aan te kopen  
 1e - aan de gegevens betreffende de infrastructuur c.s. aangegeven bebouwing kunnen geen rechten worden ontleend.  
 2e - de kadastrale uitmeting is bepalend voor hetgeen in eigendom / erfpacht wordt overgedragen.

kad. gem. Groningen, sectie L

Gemeente  
**Groningen**  
 DIENST RO/EZ  
 Geo-Informatie  
 Oostersingel Zuiderdiep 98  
 9711 HL Groningen  
 tel 050 - 3679111  
**stad.**

Grondtransactietekening met Nijestee

Eikenlaan 206

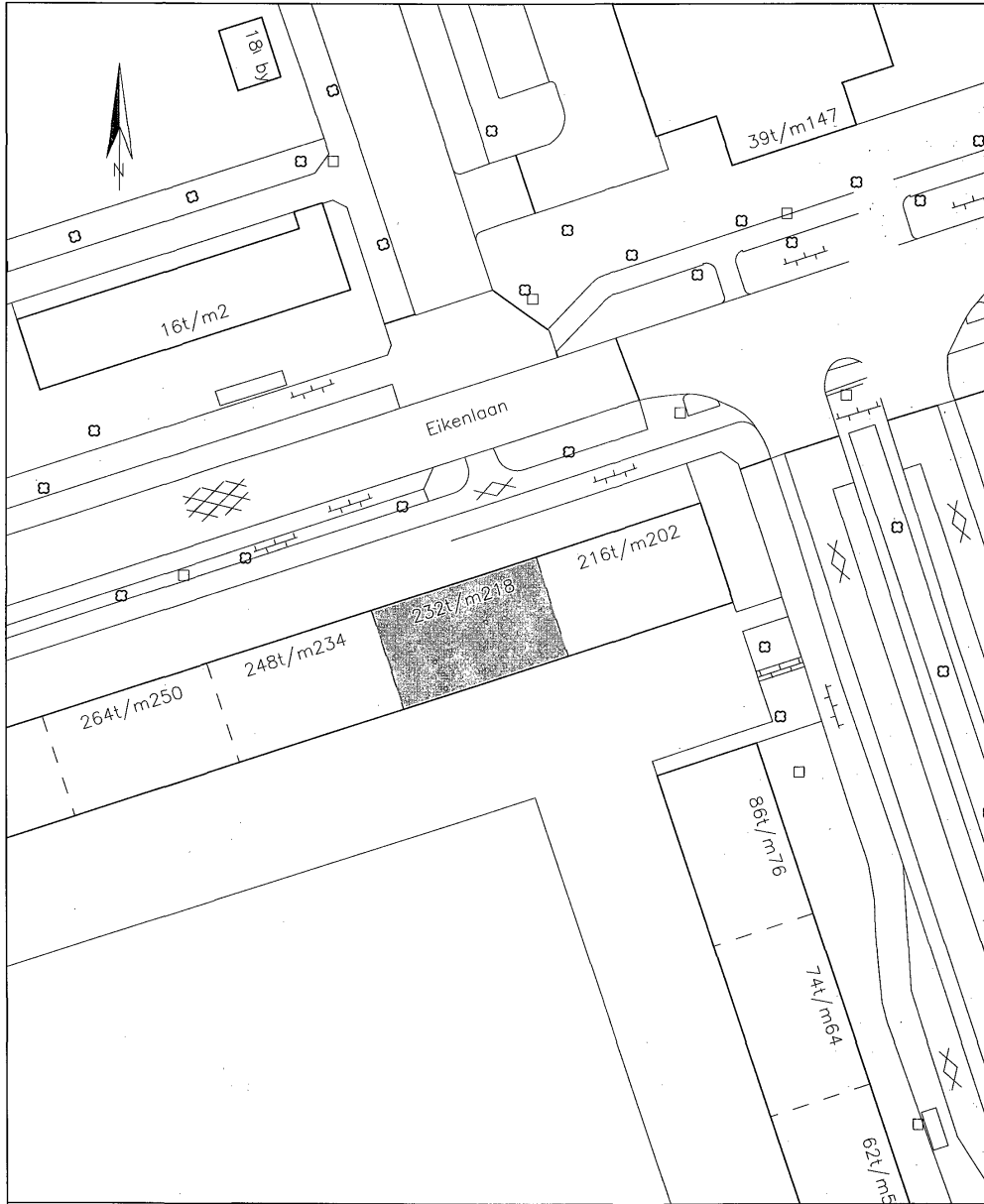
schaal 1 : 500


naam: HvdP

datum: 29-05-2012

tek. nr.: L8-59

BIJLAGE



 aan te kopen

1e - aan de gegevens betreffende de infrastructuur c.a. aangegeven bebouwing kunnen geen rechten worden ontleend.  
2e - de kadastrale uitmeting is bepalend voor hetgeen in eigendom / erfpacht wordt overgedragen.

kad. gem. Groningen, sectie L

Gemeente  
**Groningen**  
DIENST RO/EZ  
Geo-Informatie  
Gedempte Zuikerdiep 98  
9711 HL Groningen  
tel 050 - 3679111  
**stad.**

Grondtransactietekening met Nijestee  
Eikenlaan 230  
school 1 : 500

naam:	HvdP
datum:	30-05-2012
tek. nr.:	L8-60



commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Raadsvoorstel

GEWIJZIGD RAADSVORSTEL



Datum raadsvergadering	24-04-2013	Registratienr	RO 13.3557857
Raadscommissie	Beheer & Verkeer	Datum B&W besluit	19-03-2013
Datum raadscommissie	10-04-2013	Portefeuillehouder	J. van Keulen
Bijlagen	1	Steller	C.J. Munneke
		Telefoon	06 52 310 855
		E-mail	chris.munneke@groningen.nl

Onderwerp

Toegankelijke Bushaltes fase IV

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. kennis te nemen van de stand van zaken van het project Toegankelijke Bushaltes;
- II. de totale kosten van het toegankelijk maken van 420 bushaltes te bepalen op € 3.061.065,-;
- III. het investeringsplan fase IV vast te stellen;
- IV. voor 2013 (fase IV) een aanvullend krediet beschikbaar te stellen van € 830.000,- voor het toegankelijk maken van 85 haltes. Het totaal beschikbaar gestelde krediet komt daarmee uit op € 2.549.400,- van de totale geraamde kosten van € 3.061.065,-;
- V. het uitvoeringskrediet ad € 830.000,- voor fase IV 100% te dekken uit de BDU-subsidie;
- VI. de gemeentebegroting 2013 overeenkomstig te wijzigen.



\*3603462\*

Burgemeester	Handtek	Datum
Gemeentesecretaris	Handtek	Datum
Afgehandeld en naar archief	Paraaf	Datum
		Classificatienr

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

2

### (Publieks-)samenvatting

Met het toegankelijk maken van bushaltes wordt een belangrijke stap gezet in het verbeteren van de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer. Hierdoor wordt het voor mensen met een lichamelijke of een visuele functiebeperking eenvoudiger om zonder hulp van anderen met het openbaar vervoer te reizen. Dit stimuleert zelfstandigheid en maakt het openbaar vervoer aantrekkelijker. Het toegankelijk maken van het openbaar vervoer komt voort uit de Wet Gelijke Behandeling waarbij het streven is om zoveel mogelijk mensen de mogelijkheid te bieden zelfstandig met het openbaar vervoer te laten reizen. Door de provincie is dit op basis van een door ons opgetekend voorstel vertaald naar een opgave voor de stad om 420 van de ongeveer 600 bushaltes vóór 2015 toegankelijk te hebben gemaakt. In de periode tot en met 2012 hebben wij in totaal al 250 bushaltes toegankelijk gemaakt. In 2013 en 2014 willen wij in totaal nog 170 haltes toegankelijk maken (per jaar 85 haltes). De provincie Groningen heeft voor het toegankelijk maken van bushaltes per halte subsidie beschikbaar gesteld.

### Inleiding

Dit raadsvoorstel geeft de stand van zaken van het project Toegankelijke Bushaltes aan en geeft zicht op het voorgenomen investeringsplan fase IV (2013) met een daarbij behorende kredietaanvraag. In het investeringsplan is aangegeven welke haltes in deze fase toegankelijk worden gemaakt.

Zoals u in de Voortgangsrapportage Toegankelijke Bushaltes van 21 juni 2012 (RO 12.3114346) hebt kunnen lezen zijn we al geruime tijd bezig met het toegankelijk maken van bushaltes in de stad. Met het toegankelijk maken van bushaltes wordt het openbaar vervoer toegankelijker en neemt de vraag naar collectief vraagafhankelijk vervoer af. Het toegankelijk maken van een bushalte bestaat onder meer uit het verhogen van de halte zodat een gelijkvloerse in- en uitstap ontstaat en uit het aanleggen van geleidelijnen voor blinden en slechtzienden. Voor mensen met een lichamelijke en/of visuele beperking wordt het hierdoor eenvoudiger om met de bus te reizen. Daarnaast wordt het openbaar vervoer in het algemeen aantrekkelijker voor reizigers.

#### *Stand van zaken.*

In het raadsvoorstel van 16 december 2009 bent u reeds geïnformeerd over een globaal stappenplan voor het toegankelijk maken van bushaltes.

Bushaltes worden op drie manieren toegankelijk gemaakt:

1. Jaarlijks wordt in het kader van het programma Beheer en Onderhoud door "werk met werk" enkele bushaltes toegankelijk gemaakt.
2. Binnen projecten (Sontweg, Europaweg, Europapark, etc.) worden bestaande en nieuwe bushaltes toegankelijk aangelegd.
3. De resterende haltes worden in het kader van het project Toegankelijke Bushaltes toegankelijk gemaakt.

We hebben de verplichting om 420 van de ongeveer 600 bushaltes vóór 2015 toegankelijk te maken. Om al deze 420 haltes toegankelijk te maken zijn de kosten begroot op € 3.061.065,--. Dit is exclusief de haltes die binnen projecten en onderhoud zijn of worden aangepakt. De overige haltes worden binnen het project Toegankelijke Bushaltes aangepakt.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

3

Tot 1 januari 2013 zijn inmiddels 250 van de 420 bushaltes toegankelijk gemaakt. Dat betekent dat tot 1 januari 2015 nog 170 bushaltes toegankelijk moeten worden gemaakt. In 2013 pakken we binnen het project Toegankelijke Bushaltes 85 haltes op. We liggen daarmee op schema.

Fase	Jaar uitvoering	Aantal bushaltes	Locaties
I	Tot 2011	100	o a lijn 5, Grote Markt, Zuiderdiep en winkelcentrum Paddepoel
II	2011	61	o a lijn 4, 7 <sup>1</sup> en 8
III	2012	89	o a Beijum, Lewenborg en Europaweg
IV	2013	85	o a belangrijke haltes voor WMO-gebruikers en langs hoofdinvalswegen
V	2014	85	Nog te bepalen
<b>TOTAAL</b>		<b>420</b>	

### Beoogd resultaat

We moeten vóór 2015 in totaal 420 bushaltes toegankelijk hebben gemaakt.

### Kader

Het toegankelijk maken van het openbaar vervoer komt voort uit de Wet Gelijke Behandeling Chronisch Ziekten en Gehandicapten uit 2003. Daarin is opgenomen dat zoveel mogelijk mensen de mogelijkheid geboden moet worden om zelfstandig met het openbaar vervoer te reizen. Dit betekent dat reizigers zo goed als gelijkvloers en bijna drempelloos moeten kunnen in- en uitstappen.

Het toegankelijk maken van het busvervoer is tweeledig:

1. inzet van lagevloerbussen;
2. aanleg van toegankelijke bushaltes.

Al enkele jaren rijden in Groningen alleen nog maar lagevloerbussen. Conform het provinciale halteplan is met de provincie Groningen afgesproken dat vóór 2015 in totaal 420 bushaltes in Groningen toegankelijk zijn gemaakt. Op grond hiervan is in 2008 een provinciale subsidie van € 2.276.245,- verleend.

Het toegankelijk maken van de bushaltes past in de doelstellingen van de gemeentelijke nota "Zorgen voor Morgen", "Duurzame Mobiliteit" en de Wmo-kadernota "Samen Sterk in Stad".

### Argumenten/afwegingen

#### Investeringsplan fase IV.

Uitgangspunt is zoveel als mogelijk "werk met werk maken" en haltes mee te laten liften bij onderhoudswerkzaamheden, herinrichtingsprojecten en de plaatsing van de DRIS<sup>2</sup>-panelen. We constateren echter dat het aantal "werk met werk" haltes afneemt; de resterende haltes die nog toegankelijk moeten worden gemaakt vragen om grootschaligere en/of ingewikkeldere ingrepen.

De bushaltes zijn geselecteerd op aspecten als aantal in- en uitstappers, doelgroepen (zoals ouderen) en de ligging ten opzichte van voorzieningen en winkelcentra. Haltes in het buitengebied of weinig gebruikte haltes maken we daarom niet toegankelijk.

Voor 2013 zijn de haltes als volgt geprioriteerd:

- belangrijke haltes voor Wmo-gebruikers;
- haltes langs invalswegen;
- overige drukke haltes.

In overleg met een klankbordgroep is een prioriteitenlijst opgesteld. Dit heeft in het verleden ertoe geleid dat de meeste haltes langs de lijnen 4, 5, 7 en 8 toegankelijk zijn gemaakt. In 2013 worden de overige haltes van de Wmo-prioriteitenlijst toegankelijk gemaakt (13 stuks).

Daarnaast worden haltes langs de invalswegen aangepakt (32 stuks). Op deze wegen vindt een

<sup>1</sup> Lijn 7 is in december 2012 komen te vervallen en grotendeels overgenomen door lijn 3 en andere streeklijnen

<sup>2</sup> Dynamisch reizigersinformatiesysteem

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

4

bundeling van buslijnen plaats waardoor het gebruik ervan hoog ligt. Daarnaast worden de drukke haltes van o.a. lijn 1, 6, 35/39 en 65/165 aangepakt (40 stuks). In de bijlage is de lijst opgenomen met de 85 haltes die in fase IV toegankelijk worden gemaakt. De haltes op lijst kunnen in principe aangepakt worden. Als in de nadere technische uitwerking echter blijkt dat het onmogelijk is een halte toegankelijk te maken, dan wordt deze vervangen door een halte uit de reservelijst.

Door in te stemmen met het voorstel kunnen de gemaakte afspraken met de provincie worden nageleefd en worden in 2013 85 bushaltes binnen het project Toegankelijke Bushaltes toegankelijk gemaakt.

### *RegioTram.*

De opgave om 420 bushaltes toegankelijk te maken is inclusief de 38 bushaltes die door de tram zouden verdwijnen en vervangen worden door toegankelijke tramhaltes. In de dekking van zowel het project RegioTram als het project Toegankelijke Bushaltes is dit destijds als uitgangspunt genomen.

Op basis van een globale inschatting hebben we vorig jaar (bij raadsbrief RO 12.3328941, 17 oktober 2012) aangekondigd dat we binnen het programma "openbaar vervoer investeringen" zouden onderzoeken of en wanneer de haltes alsnog toegankelijk gemaakt zouden worden. Naar nu blijkt is het budget van het project Toegankelijke Bushaltes ontoereikend om deze 38 extra haltes in 2014 te financieren. De opgave in 2013 is om middelen te vinden voor de dekking van de aanpak van deze 38 bushaltes in 2014, als onderdeel van de laatste 85 haltes. Deze kunnen niet langer gedekt worden uit de middelen van de RegioTram. Onze inzet is deze opgave te betrekken bij het maatregelenpakket van de netwerkanalyse. Onbekend is hoe hoog de kosten zijn maar rekening gehouden moet worden dat deze kunnen oplopen tussen 6 tot 8 ton.

### **Maatschappelijk draagvlak/participatie**

---

Na het toegankelijk maken van buslijn 5 is een uitgebreide communicatie- en promotiecampagne gehouden onder ouderen en pashouders van de WMO-taxi. **Uit de evaluatie hiervan bleek dat 300 WMO-gebruikers en 65-plussers extra met de bus zijn gaan reizen.** Inmiddels is ook aan burgers in de omgeving van buslijnen 4, 7 en 8 die 65 jaar en ouder zijn of met de WMO-taxi reizen een informatiepakket verspreid waarmee we proberen om deze doelgroepen te **stimuleren met** het openbaar vervoer te reizen. Deze informatie is ook te verkrijgen bij de dertien Stip-informatiepunten in Groningen. **Net als voorgaande jaren brengen we de toegankelijk gemaakte haltes onder de aandacht bij de dertien Stip-informatiepunten.**

Wanneer de halte niet op dezelfde locatie toegankelijk kan worden gemaakt (bijvoorbeeld omdat een boom midden op de halte staat) wordt gekeken naar een alternatief in de directe nabijheid. Voor een verplaatsing van een halte is een verkeersbesluit benodigd. Dit verkeersbesluit wordt tijdig gepubliceerd en hierop kan gedurende zes weken bezwaar op gemaakt worden.

### **Financiële consequenties**

---

De totale kosten voor het hele project (fase I t/m V) ad € 3.061.065,- worden gedekt uit:

€ 2.276.245,-	BDU-subsidie
€ 52.410,-	OV-reserve
€ 175.000,-	OV-voorziening
€ 257.410,-	Wmo-reserve
€ 200.000,-	Wmo-post individuele voorzieningen
€ 100.000,-	Wmo-budget 2009 (concernstelpost)

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

5

In 2009 en 2011 heeft uw raad reeds € 1.719.400,- aan kredieten voor het toegankelijk maken van bushaltes beschikbaar gesteld<sup>3</sup>. De kosten, die ten laste komen van het budget Toegankelijke Bushaltes voor de 85 haltes die in 2013 aangepakt worden, zijn geraamd op € 830.000,-. Het totaal beschikbaar gestelde krediet komt daarmee uit op € 2.549.400,- van de totale geraamde kosten ad € 3.061.065,-.

Daarnaast zijn en worden haltes toegankelijk gemaakt vanuit andere projecten of vanuit onderhoudswerkzaamheden. De kosten van deze aanpassingen komen ten laste van de hiervoor beschikbaar gestelde kredieten of budgetten.

### *Risico.*

Vooruitlopend op het beschikbaar te stellen krediet door de raad wordt ondertussen voorbereidende werkzaamheden getroffen om de 85 haltes van fase IV (2014) toegankelijk te maken.

Deze voorbereidingskosten passen binnen het lopende krediet voor Toegankelijke Bushaltes en daarmee is het financiële risico laag. Voor fase V (2014) is realisatie van de totale 85 bushaltes een risico in verband met het vinden van aanvullende dekking voor de voormalige tramhaltes.

### *Subsidie*

Voor het gehele project is door de provincie Groningen een bedrag van maximaal € 2.276.245,- aan BDU-subsidie<sup>4</sup> beschikbaar gesteld mits de haltes voldoen aan de gestelde eisen.

In eerdere raadsbesluiten<sup>5</sup> is reeds voor € 934.580,- subsidie opgenomen. Voor het totale project is daarmee nog een bedrag van € 1.341.665,- provinciale subsidie beschikbaar. Omdat de eigen middelen inmiddels zijn ingezet voor fase I t/m III worden de kosten voor fase IV voor 100% gedekt uit de BDU-subsidie.

### *Begrotingswijziging*

<b>Begrotingswijziging voor investeringskrediet</b>			
<b>Toegankelijke bushaltes fase IV</b>			
Betrokken dienst(en)	RO/EZ		
Soort wijziging	uittrekken investeringskrediet		
Tijdsplanning krediet	2013-2014		
<b>Financiële begrotingswijziging</b>	<b>Uitgaven</b>	<b>Inkomsten</b>	<b>Saldo</b>
7 2 - Openbaar Vervoer	830	830	0
<b>Totale begrotingswijziging</b>	<b>830</b>	<b>830</b>	<b>0</b>

<sup>3</sup> Zie raadsbesluit 16-12-2009, 6h (€ 909 700,-) en raadsbesluit 30-11-2001, 6a (€ 809 700,-)

<sup>4</sup> Door de provincie Groningen is voor 379 haltes een bedrag van € 5 630,- BDU-subsidie beschikbaar gesteld en voor de eerste 41 haltes een bedrag van € 3 475,-. In totaal wordt maximaal € 2 276 245,- BDU-subsidie beschikbaar gesteld

<sup>5</sup> Zie raadsbesluit 16-12-2009, 6h en raadsbesluit 30-11-2001, 6a. Per besluit is een bedrag van € 467 290,- provinciale subsidie opgenomen

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

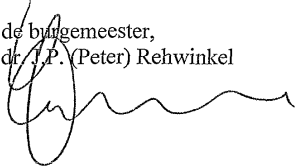
6

### Realisering en evaluatie

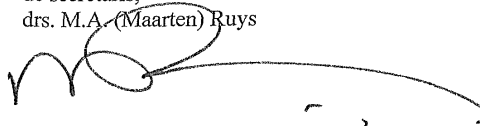
Vóór 2015 moeten we in totaal 420 bushaltes toegankelijk hebben gemaakt. Om dit doel te bereiken dienen we in 2013 85 haltes en in 2014 nog eens 85 haltes (inclusief de voormalige tramhaltes) aan te passen. Binnen het project Toegankelijk Bushaltes kunnen we per jaar 85 bushaltes aanpassen. Dat is haalbaar. We liggen qua uitvoering op schema. Voor fase V zijn we afhankelijk of er dekking gevonden wordt voor de 38 voormalige tramhaltes en daarmee voor de realisatie van de totale opgave van 420 bushaltes. Na realisatie wordt met betrokken partijen geëvalueerd.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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



# commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013



## BIJLAGE 1: Opgave fase IV (2013) 85 toegankelijk te maken bushaltes (ovb)

Wmo-haltes	Haltnr.	Naam halte	Richting	DRIS-halte
1 Lijn 1 Korreweg	340	Cursacostraat, Korreweg	Stad - In	nee
2 Lijn 1 Korreweg	339	Cursacostraat, Korreweg	Noorderstation	nee
3 Vondell/Braillew /Hoomsediep	418	Parkbrug, Roverenbuurt	Stad - uit	nee
4 Vondell/Braillew /Hoomsediep	541	Jan Luykenstraat	Stad - uit	nee
5 Vondell/Braillew /Hoomsediep	539	Jan Luykenstraat	Stad - In	nee
6 Lijn 1 De Weljert Zuid	617	Vestdijklaan	Stad - In (zuidzijde)	ja
7 Lijn 1 De Weljert Zuid	618	Vestdijklaan	Stad - uit (noordzijde)	ja
8 Lijn 6 Hoomsemeer	538	Palmelaan	Eindpunt Hoomseplas	ja
9 Lijn 6 Hoomsemeer	537	Palmelaan	Stad - In	ja
10 Lijn 35/39	471	Opaalstraat	Stad - In	nee
11 Lijn 35/40	472	Opaalstraat	Stad - uit	nee
12 Lijn 5 Noorderstation	470	Elzenlaan / Maluslaan	keerlus, worden 2 aparte	nee
13 Lijn 5 Noorderstation	470	Elzenlaan / Maluslaan	keerlus, worden 2 aparte	nee
<b>Invalswegen</b>				
14 Hereweg	535	V Ketwich Verschuurlaan	Stad - uit	ja
15 Hereweg	536	V Ketwich Verschuurlaan	Stad -In	ja
16 Hereweg	498	Thomsonstraat	Stad-uit	nee
17 Hereweg	499	Thomsonstraat	Stad-in	nee
18 Paterswoldseweg	110	Concourlaan	Stad-uit	ja
19 Paterswoldseweg	424	Laan v d Vrede	Stad-in	nee
20 Paterswoldseweg	425	Laan v.d. Vrede	Uit	nee
21 Paterswoldseweg	422	Hippocrateslaan	Uit	nee
22 Paterswoldseweg	423	Hippocrateslaan	In	nee
23 Paterswoldseweg	360	Lepelaar	Uit	nee
24 Paterswoldseweg	361	Lepelaar	In	nee
25 Paterswoldseweg	249	Hoomseplas	Uit	ja
26 Paterswoldseweg	250	Hoomseplas	In	ja
27 LCDH / Ketwich Verschuurlaan	111	Corpus den Hoom Zuid	Richting oost	nee
28 LCDH / Ketwich Verschuurlaan	600	V K Verschuurburg	Richting west	ja
29 LCDH / Ketwich Verschuurlaan	601	V K Verschuurburg	Richting zuid	ja
30 LCDH / Ketwich Verschuurlaan	603	V K Verschuurburg	Richting oost	ja
31 LCDH / Ketwich Verschuurlaan	506	Spiegelstraat	Richting oost	nee
32 LCDH / Ketwich Verschuurlaan	507	Spiegelstraat	Richting west	nee
33 LCDH / Ketwich Verschuurlaan	271	H Siccamasingel	Richting west	nee
34 LCDH / Ketwich Verschuurlaan	272	H Siccamasingel	Richting oost	nee
35 Rijksweg / Dansterdiep	805	Ringweg Oost	Stad-in	nee
36 Korreweg	284	Floresplein	Oost	ja
37 Korreweg	285	Floresplein	West	ja
38 Prinsesseweg / Wilhelminakade	448	Stadhouderslaan	Uit	nee
39 Prinsesseweg / Wilhelminakade	449	Stadhouderslaan	In	nee
40 Prinsesseweg / Wilhelminakade	343	Nassauplein	In	ja
41 Prinsesseweg / Wilhelminakade	344	Nassauplein	Uit	ja
42 Prinsesseweg / Wilhelminakade	563	Regentessestraat	In	nee
43 Prinsesseweg / Wilhelminakade	564	Regentessestraat	Uit	nee
44 Prinsesseweg / Wilhelminakade	561	Oranjielaan	In	nee
45 Prinsesseweg / Wilhelminakade	562	Oranjielaan	Uit	nee
<b>Overige drukke haltes</b>				
46 Lijn 6 Beijum	56	Scheltensheerd	Uit	nee
47 Lijn 6 Beijum	490	Winkelcentrum West, Beijum	Stad - In	ja
48 Lijn 8 Beijum	491	Winkelcentrum West, Beijum	Eindpunt Beijum	ja
49 Lijn 3 Vinkhuizen	60	Westerhaven	Uit	ja
50 Lijn 3 Vinkhuizen	334	Goudlaan	In	nee
51 Lijn 3 Vinkhuizen	335	Goudlaan	Uit	nee
52 Lijn 3 Vinkhuizen	146	Metaallaan / Diamantlaan	Stad - In	ja
53 Lijn 3 Hoomsemeer	347	Nieuwe Veerweg / Ronde Martini Ziekenhuis	Uit	nee
54 Lijn 3 Hoomsemeer	557	Wichmanstraat	In	nee
55 Lijn 6 Hoomsemeer	558	Wichmanstraat	Uit	nee
56 Lijn 6 Hoomsemeer	409	Den Uylstraat	Richting noord	nee
57 Lijn 8 Hoogkerk	631	Jan Ensinghlaan	Richting noord	nee
58 Lijn 8 Hoogkerk	632	Bernhardlaan	Richting zuid	nee
59 Lijn 8 Hoogkerk	633	Bernhardlaan	Richting noord	nee
60 Lijn 8 Hoogkerk	649	Kerkstraat	Richting zuid	nee
61 Lijn 8 Hoogkerk	650	UT Delfiaweg-West	Stad-In	nee
62 Lijn 8 Hoogkerk	651	UT Delfiaweg-West	P+R Hoogkerk	nee
63 Lijn 1 Korreweg	139	Floresstraat	Zuid	ja
64 Lijn 1 Korreweg	383	St. Eustasiusstraat	West	nee
65 Lijn 1 Korreweg	76	Poortstraat	Zuid	nee
66 Lijn 1 Korreweg	77	Poortstraat	Noord	nee
67 Lijn 1 Korreweg	380	Arubastraat	Oost	nee
68 Lijn 1 Korreweg	381	Arubastraat	West	nee
69 Lijn 1 Korreweg	384	Sunnamestraat	West	nee
70 Lijn 1 Korreweg	385	Surinamestraat	Oost	nee
71 Lijn 5 Martiniziekenhuis	329	Palmslag	Zuid (stad-uit)	nee
72 Lijn 5 Martiniziekenhuis	332	Palmslag	Noord (stad-in)	nee
73 Lijn 5 Martiniziekenhuis	330	Meeuwerderbaan	Uit	nee
74 Lijn 5 Martiniziekenhuis	181	Meeuwerderbaan	In	nee
75 Lijn 3 Paddepoel (v/s 9 dec 2012)	446	Voermeestraat	Vinkhuizen	nee
76 Lijn 3 Paddepoel (v/s 9 dec 2012)	597	Winkelcentrum Paddepoel / Pleidenlaan	Vinkhuizen	nee
77 Lijn 65/165	83	V Esterenlaan	In	nee
78 Lijn 65/165	84	V Esterenlaan	Uit	nee
79 Lijn 65/165	81	Granpre Moliereweg	In	nee
80 Lijn 65/165	82	Granpre Moliereweg	Uit	nee
81 Lijn 35/39	233	Het Roeye Bos	In	nee
82 Lijn 35/39	234	Het Roeye Bos	Uit	nee
83 Lijn 8 Noorderstation	518	V. Oldebarneveldlaan	Oost	nee
84 Lijn 8 Noorderstation	517	V. Oldebarneveldlaan	West	nee
85 Lijn 8 Noorderstation	173	Iepenlaan	Oost	nee

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

### Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering	29 mei 2013	Registratienr.	RO 13.3513210
Raadscommissie	Beheer en Verkeer	Datum B&W besluit	23 april 2013
Datum raadscommissie	15 mei 2013	Portefeuillehouder	Joost van Keulen
Bijlagen	0	Steller	Jaap Valkema
		Telefoon	367 89 80
		E-mail	jaap.valkema@groningen.nl

### Onderwerp

Aanleg fietspad De Verbetering

### Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de totale kosten (inclusief plankosten) voor het project aanleg fietspad De Verbetering te bepalen op € 570.000,--;
- II. de kosten te dekken uit:
  - bijdrage BDU: € 210.000,--
  - bijdrage structureel beleid 2014 = risicobuffer 2014: € 360.000,-- (kapitaallasten € 21.000,--);
- III. voor het project aanleg fietspad De Verbetering voor de jaren 2013 en 2014 een uitvoeringskrediet van € 570.000,-- beschikbaar te stellen;
- IV. de gemeentebegroting 2013 te wijzigen.



**(Publieks-)samenvatting**

---

Het fietspad door de polder De Verbetering (Hoogkerk) is een ontbrekende schakel in ons fietsnetwerk. Deze fietsverbinding zorgt voor een snelle, directe fietsverbinding tussen Hoogkerk en Groningen. De route is niet alleen voor forenzen en scholieren interessant, maar zeker ook voor recreanten vanwege de weidse en landelijke omgeving waar het fietspad doorheen loopt. De kosten van dit fietspad bedragen € 570.000,-.

**Inleiding**

---

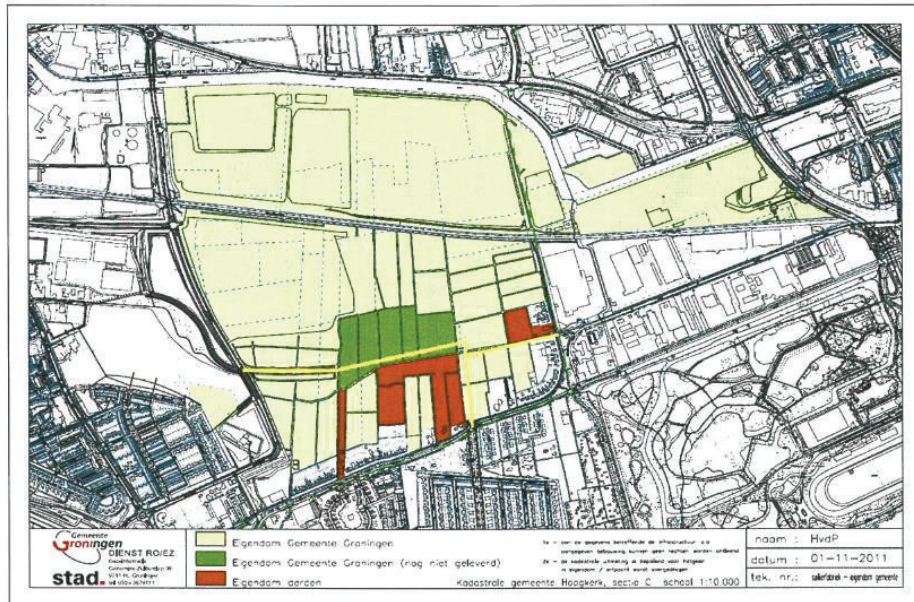
In de Beleidsnota Fietsverkeer 2000 hebben we het fietspad door de polder De Verbetering (Hoogkerk) opgenomen als ontbrekende schakel in ons fietsnetwerk. Het fietspad was ooit onderdeel van de plannen voor de ontsluiting van Hoogkerk en zou in 2003 gerealiseerd worden als onderdeel van de Noordzuidroute. Vanwege problemen met grondverwerving heeft de uitvoering vervolgens lang op zich laten wachten. Inmiddels is er overeenstemming en uitzicht op afronding van de aankoop van de gronden. In de begroting 2013 is voorgesteld het fietspad niet meer aan te leggen en de resterende middelen in te zetten voor de dekking van de begroting 2013. Vervolgens heeft uw raad op 14 november 2012 een motie aangenomen waarin het college gevraagd werd alsnog financiële dekking te vinden voor de aanleg van het fietspad.

**Beoogd resultaat**

---

Op dit moment bestaan er twee hoofd fietsroutes tussen Hoogkerk en Groningen. De ene route voert via het Hoendiep, de andere via de Peizerweg. Een rechtstreekse fietsverbinding tussen het centrum van Hoogkerk, de wijk Ruskenveen en Groningen ontbreekt echter. Met de aanleg van een fietspad in de vrijgekomen ruimte op het terrein van de voormalige Suikerfabriek ontstaat een snelle, directe fietsverbinding tussen Hoogkerk en Groningen. Deze verbinding is zowel voor forenzen en scholieren als voor recreanten interessant, onder meer vanwege de weidse en landelijke omgeving die tot voor kort niet toegankelijk was voor het publiek.

Het beoogde tracé van het fietspad De Verbetering is door middel van een gele lijn weergegeven op de hierna volgende kaart.



Figuur: locatie fietspad De Verbetering

#### Kader

In de motie die uw raad op 14 november 2012 heeft aangenomen, vroeg u het college financiën te vinden voor de aanleg van het fietspad De Verbetering. Inmiddels zijn in het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2013-2016, dat u op 27 februari 2013 heeft vastgesteld, de benodigde middelen voor aanleg van dit fietspad gevonden.

Het fietspad De Verbetering krijgt een breedte van 3.50 meter, zodat fietsverkeer in twee richtingen elkaar veilig kan passeren. Uitgangspunt is bovendien een beton- of asfaltverharding waardoor de kwaliteit gewaarborgd wordt.

Voor de aanleg van een fietspad is op grond van de wegenverkeerswetgeving (WVV) een verkeersbesluit nodig. Hierbij geldt de gebruikelijke procedure van inspraak en beroep, na voorafgaande publicatie.

#### Argumenten/afwegingen

Het nieuw te realiseren fietspad De Verbetering sluit in het westen aan op het fietspad langs de Johan van Zwedenlaan. De infrastructuur voor deze aansluiting is deels gereed. In het oosten sluit het fietspad aan op de Peizerweg. Tussen het fietspad De Verbetering en de Hunsingolaan dient een nieuw stuk fietspad te worden aangelegd, zodat er ook een verbinding mogelijk is met de wijk Kranenburg en het Stadspark.

Naast het belang als ontbrekende schakel tussen Hoogkerk, de wijk Ruskenveen en Groningen is het fietspad De Verbetering van belang voor de gebiedsontwikkeling van het Suikerfabriek-terrein. De ontwikkeling van het zestig hectare grote Suikerfabriek-terrein ten zuiden van de spoorlijn Groningen-Leeuwarden zal daardoor wellicht eenvoudiger zijn.

**Maatschappelijk draagvlak/participatie**

In de directe omgeving van het aan te leggen fietspad De Verbetering staan weinig woningen. De omwonenden die in de directe omgeving van het fietspad wonen, bijvoorbeeld de bewoners van de Peizerweg en de Campinglaan, worden actief betrokken bij de totstandkoming van het fietspad. Dit geldt voor alle relevante (belangen)organisaties zoals de Vereniging Wijkopbouw Hoogkerk (VWH) en de lokale Fietsersbond. In overleg met alle betrokkenen wordt een definitief ontwerp opgesteld. Samen met een gedegen kostenraming wordt dit ontwerp uiteindelijk ter besluitvorming voorgelegd aan het college en de gemeenteraad.

**Financiële consequenties**

Inmiddels is er een nieuwe kostenraming gemaakt voor de aanleg van het fietspad De Verbetering. De totale kosten hiervoor zijn geraamd op € 570.000,--. Door een verschuiving in de inzet van middelen hebben voor dit project de benodigde middelen gevonden. We financieren € 360.000,-- (kapi-taallasten € 21.000,--) met eigen geld dat vrijvalt door het financieren van een deel van de kosten van de Sontwegverbinding met BDU-geld. Het resterende bedrag (€ 210.000,--) komt uit BDU-geld dat is vrijgevallen omdat we bij de begroting 2013 een aantal projecten hebben moeten afblazen in verband met de noodzaak tot bezuinigen. In onderstaand overzicht is de begrotingswijziging hier-voor opgenomen:

**Begrotingswijziging voor investeringskrediet**

**Aanleg fietspad de Verbetering**

Betrokken dienst(en)	RO EZ
Soort wijziging	uitrekken investeringskrediet
Tijdsplanning krediet	2013-2014

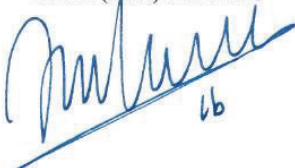
<b>Financiële begrotingswijziging</b>	<b>Uitgaven</b>	<b>Inkomsten</b>	<b>Saldo</b>
7.1 Fiets	570	570	0
			0
<b>Totalen begrotingswijziging</b>	<b>570</b>	<b>570</b>	<b>0</b>

**Realisering en evaluatie**

Na besluitvorming zal een startaanvraag worden opgesteld en wordt begonnen met de planvorming en het ontwerp voor het te realiseren fietspad De Verbetering. We verwachten u het definitieve ontwerp voor te kunnen leggen eind 2013/begin 2014. De uitvoering zal naar verwachting plaatsvinden in 2014.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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



## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

### Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering	29 mei 2013	Registratienr.	RO 13.3635816
Raadscommissie	Beheer en Verkeer	Datum B&W besluit	23 april 2013
Datum raadscommissie	15 mei 2013	Portefeuillehouder	Joost van Keulen
Bijlagen	1	Steller	Jeanet Halsema
		Telefoon	367 88 65
		E-mail	jeanet.halsema@groningen.nl

### Onderwerp

Uitvoeringskrediet organisatie Groningen Bereikbaar!

### Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. voor de organisatie Groningen Bereikbaar! een uitvoeringskrediet van € 1.000.000,-- beschikbaar te stellen;
- II. het uitvoeringskrediet ad € 1.000.000,-- te dekken uit structureel nieuw beleid risicobuffer 2014;
- III. de gemeentebegroting 2013 dienovereenkomstig te wijzigen.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

2

### **(Publieks-)samenvatting**

---

In de periode 2012-2020 zijn er veel infrastructuur- en bouwprojecten in uitvoering. De bereikbaarheid van stad en regio komt daardoor onder druk te staan. Om de stad en haar directe omgeving tijdens de uitvoering van deze projecten in de periode van nu tot 2020 bereikbaar te houden is de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar! opgericht. Groningen Bereikbaar! is een samenwerking van beheerders van weg en spoor (Rijk, provincie, gemeente en Prorail), regio Groningen-Assen en werkgevers. Groningen Bereikbaar! heeft financiering nodig voor organisatie, uitvoering en maatregelen. Voor de periode tot 2020 is naar verwachting 10 miljoen euro nodig, waarvan 3,3 miljoen euro tot en met 2015. Deze 3,3 miljoen euro wordt gefinancierd door gemeente, provincie, Rijk en regio Groningen-Assen. Wij vragen de bijdrage van de gemeente Groningen van 1 miljoen euro beschikbaar te stellen volgens het dekkingsvoorstel in het door u vastgestelde Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2013-2016.

### **Inleiding**

---

Om de stad bereikbaar te houden tot 2020 is Groningen Bereikbaar! in 2012 van start gegaan om projecten op elkaar af te stemmen en zo nodig te prioriteren, eenduidige en project overstijgende communicatie te regisseren en gecoördineerd inzet van mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement te coördineren. Op 30 mei 2012 heeft u kennis genomen van de collegebrief (d.d. 15 mei 2012) met het projectplan van Groningen Bereikbaar! "Grip op Bereikbaarheid". Eerder, op 28 maart 2012, heeft de raad een voorbereidingskrediet van 100.000 euro ter beschikking gesteld. In het door de raad vastgestelde Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2013-2016 (27 februari 2013) is de dekking voor de benodigde gemeentelijke bijdrage voor Groningen Bereikbaar! ad 1 miljoen euro opgenomen. Met dit raadsvoorstel vragen wij het uitvoeringskrediet Groningen Bereikbaar! aan voor deze bijdrage. Ook in de Staten wordt in mei gevraagd de provinciale bijdrage van 1 miljoen euro beschikbaar te stellen.

Actuele situatie is dat Groningen Bereikbaar op stoom is gekomen, grip krijgt op de planning van de talrijke infra- en openbaar vervoerprojecten in de stad, belangrijke voorwaardenscheppende maatregelen aanjaagt, werkt aan een monitoringsprogramma (bereikbaarheidsthermometer) waarmee de te verwachten verkeershinder in beeld gebracht en gemanaged moet worden en werkt aan communicatie-instrumenten en een app om reizigers goed te informeren.

### **Beoogd resultaat**

---

Een door de raad beschikbaar gesteld uitvoeringskrediet voor de gemeentelijke bijdrage aan de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar!.

Een nadere toelichting van de doelen van Groningen Bereikbaar! en de actuele situatie is opgenomen in bijlage 1.

### **Kader**

---

Het plan van aanpak "Grip op bereikbaarheid" is voor de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar! het belangrijkste kader. Andere kaders zijn het coalitieakkoord en Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2013-2016.

### **Argumenten/afwegingen**

---

#### **Kostenbegroting Groningen Bereikbaar!**

Voor de periode 2012-2020 zijn de kosten van de samenwerkingsorganisatie geraamd op € 10 mln. De kostenbegroting is opgesteld op basis van het Projectplan "Grip op Bereikbaarheid".

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

3

Het kostenoverzicht voor deze periode ziet er als volgt uit:

Kosten	2012	Jaarlijks 2013-2016	Jaarlijks 2017-2020 *	Totaal 2012 - 2020
Organisatie	€ 380.000 **	€ 507.000	€ 380.000	€ 3.928.000
Uitvoering	€ 388.000 ***	€ 275.000	€ 206.000	€ 2.312.000
Maatregelen	€ 250.000 ****	€ 500.000	€ 375.000	€ 3.750.000
<b>Totaal</b>	<b>€ 1.018.000</b>	<b>€ 1.282.000</b>	<b>€ 961.000</b>	<b>€ 9.990.000</b>

\* De reële verwachting is dat de inzet voor afstemming etc. na 2016 kan afnemen, omdat instrumenten en werkwijzen dan ontwikkeld en ingeburgerd zijn en dan alleen de Aankoop Ring Zuid als groot project bekend is. Uitgegaan is van 75% van de jaarlijkse kosten

\*\* 75% van de jaarlijkse organisatiekosten

\*\*\* eenmalige ontwikkelingskosten en 50% van de jaarlijkse kosten voor uitvoering

\*\*\*\* 50% van de jaarlijkse kosten voor maatregelen

Het begrote bedrag voor 2012 is niet uitgegeven in 2012. Op 31 december 2012 was 250.000 euro besteed. Deze kosten worden doorgeschoven naar 2013 en verder. Groningen Bereikbaar! werkt nu aan een nieuwe begroting.

### Nadere toelichting kosten

#### Organisatiekosten

Voor de samenwerkingsorganisatie is de invulling van onderstaande functies benodigd. De kosten daarvan zijn als volgt bepaald:

Functie	Fte
Directeur Bereikbaarheid	0,4
Projectleider monitoring en planning	0,6
Secretaris adviescommissie	0,1
Verkeersmanager	0,3
Mobiliteitsmanager	0,3
Communicatiemanager	0,2
Communicatiemedewerker	0,6
Secretariële ondersteuning	0,5
<b>Totaal</b>	<b>3,0</b>

De kosten van deze bezetting zijn geraamd op € 507.000,- per jaar in de periode 2013-2016. Bovenbedoelde bedragen kunnen ook "in natura" worden ingebracht door detachering vanuit de moederorganisaties.

Naast deze bezetting van de samenwerkingsorganisatie wordt van zowel de moederorganisaties als de projecten verwacht dat zij capaciteit leveren voor overleg, afstemming en uitvoering van maatregelen. Dit wordt gezien als regulier werk van de betreffende organisaties en projecten.

#### Uitvoeringskosten

Onder de directe uitvoeringskosten vallen de ontwikkeling en toepassing van de bereikbaarheids-thermometer en de communicatie. Voor de thermometer wordt een dynamisch rekeninstrument ontwikkeld voor het monitoren van de bereikbaarheid. Dit rekenmodel moet worden onderhouden, bijgewerkt en natuurlijk worden toegepast.

Onder de communicatie wordt verstaan de ontwikkeling van een projectvormgeving, het uitbrengen van een bereikbaarheidskrant en een internetportaal opzetten en actueel houden. Daarnaast wordt rekening gehouden met promotionele activiteiten om het onderwerp bereikbaarheid op positieve wijze onder de aandacht te brengen.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

4

### *Kosten maatregelen (excl. Basispakket Verkeersmanagement en Taskforce Mobiliteitsmanagement)*

Er is nog geen concreet zicht op de in te zetten maatregelen (bijvoorbeeld: informatieborden op straat, extra bussen, beïnvloeding reisgedrag, verplaatsbare dynamische informatiepanelen, spitsmijden, etc.). Er is daarom eerst een jaarlijkse stelpost opgenomen in het kostenoverzicht. Dit betreft een werkbudget, dat in aanvulling op de binnen projecten beschikbare budgetten, overkoepelend ingezet kan worden. Uit nadere uitwerking en evaluatie moet blijken wat de reëel benodigde omvang zal zijn en in hoeverre deze inschatting dus juist is. Vooralsnog is rekening gehouden met een jaarlijks bedrag van € 500.000,- voor maatregelen in de periode 2013-2016.

Daar bovenop komt de uitwerking van het Basispakket Verkeersmanagement en de doorzetting van de Taskforce Mobiliteitsmanagement (regio Groningen-Assen). Voor het Basispakket Verkeersmanagement ontvangt u een apart voorstel.

### **Dekking kosten Groningen Bereikbaar!**

Als u en Provinciale Staten in mei hebben ingestemd dan is er tot en met 2015 voor de plankosten Groningen Bereikbaar in totaal 3,3 mln euro beschikbaar:

<b>Dekking</b>	<b>Bedrag</b>
1. Gemeente Groningen (meerjarenprogramma verkeer 2013-2016)	€ 1.000.000
2. Provincie Groningen (provinciaal MIT)	€ 1.000.000
3. Rijksprogramma Beter Benutten (t/m 2014)	€ 550.000
4. Regiofondsen	€ 750.000
<b>Totaal</b>	<b>€ 3.300.000</b>

De bijdragen Beter Benutten en Regiofondsen zijn inmiddels toegezegd onder voorwaarde van de eigen cofinanciering door gemeente en provincie.

Voor de resterende 6,7 miljoen euro (na 2015) is aanvullende financiering nodig en is onder andere bijdrage mogelijk uit de diverse projecten. De opdracht voor het vinden van deze middelen ligt bij de projectdirecteur Groningen Bereikbaar!. De huidige raming is gebaseerd op verwachtingen. Op basis van monitoring en evaluatie zal in 2015 een nieuwe begroting worden opgesteld voor de periode tot 2020.

### **Maatschappelijk draagvlak/participatie**

De bereikbaarheid van de stad tijdens "de verbouwing" is van essentieel belang voor het economisch functioneren van de stad. Daarom heeft het bedrijfsleven een belangrijke rol in de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar! in de vorm van een adviescommissie. In deze adviescommissie zitten een aantal grote werkgevers en onderwijsinstellingen in de stad en VNO/NCW voert het secretariaat. De voorzitter van de adviescommissie zit in de stuurgroep Groningen Bereikbaar!.

### **Financiële consequenties**

In het door u vastgestelde Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2013-2016 is structureel nieuw beleid risicobuffer 2014 als dekking van gemeentelijke bijdrage van 1 miljoen euro aan Groningen Bereikbaar! opgenomen. Deze middelen worden verkregen door een deel van de kosten van de Sontwegverbinding met BDU-geld 2013 te financieren, waardoor 1 miljoen euro structureel nieuw beleid risicobuffer 2014 vrij kan vallen. In de komende periode zal u een besluit worden voorgelegd door het college waarin een ruil van structurele middelen met incidentele middelen wordt voorgesteld. De ruil van de structurele middelen risicobuffer 2014 met BDU middelen zal hier onderdeel van uitmaken. In dit voorstel worden tevens de voorfinancieringskosten betrokken, aangezien de risicobuffer in 2014 beschikbaar is.

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

5

De gemeente Groningen heeft 100.000 euro aan voorbereidingskrediet bijgedragen (besluit 28 maart 2012), voorgefinancierd uit de bedrijfsvoeringsreserve RO/EZ. Met dit voorstel wordt het definitieve krediet beschikbaar gesteld, waarmee deze voorfinanciering wordt ingelost. Met de onderstaande begrotingswijziging wordt de 100.000 euro weer toegevoegd aan de algemene egaliseringsreserve (bedrijfsvoeringsreserve RO/EZ is in 2013 overgeheveld naar de algemene egaliseringsreserve). De provincie had destijds 150.000 euro beschikbaar gesteld.

**Begrotingswijziging**

Begrotingswijziging voor investeringskrediet			
Beter benutten fietsparkeren stad Groningen			
Betrokken dienst(en)	RO/EZ		
Soort wijziging	Investering		
Incidenteel / Structureel	Incidenteel		
Tijdsplanning krediet	2013-2014		
<b>Financiële begrotingswijziging:</b>	<b>Uitgaven</b>	<b>Inkomsten</b>	<b>Saldo</b>
7.3 Auto	1.000	1.000	0
			0
<b>Totalen begrotingswijziging</b>	<b>1.000</b>	<b>1.000</b>	<b>0</b>

Begrotingswijziging 2013 (raad)						
Voorbereidingskrediet Bereikbaarheid Stad						
Betrokken dienst(en)	RO/EZ - BSD					
Naam voorstel	hossen voorbereidingskrediet, en toevoegen aan AER besluit 28 maart 2012					
Besluitvorming (orgaan + datum)						
Incidenteel / Structureel	I					
Soort wijziging	Exploitatie					
<b>Financiële begrotingswijziging:</b>	<i>Bedragen x 1.000 euro</i>			<b>Toevoeging</b>	<b>Onttrekking</b>	
<b>Toevoeging aan AER</b>	<b>Lasten</b>	<b>Baten</b>	<b>Saldo</b>	<b>reserve</b>	<b>reserve</b>	<b>Saldo</b>
7.3 Auto		100	100	0		100
13.1 College, Raad en overig				100		-100
<b>TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

**Realisering en evaluatie**

De inschatting van kosten voor organisatie, uitvoering en maatregelen zijn gebaseerd op verwachtingen en ervaringen elders. Op basis van monitoring en evaluatie wordt voor de resterende 6,7 miljoen euro bepaald hoeveel geld er daadwerkelijk nodig is in de periode 2016-2020. Hiervan wordt u op de hoogte gehouden.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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





## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

### Bijlage 1 Toelichting Groningen Bereikbaar!

Groningen is in de periode 2013 - 2020 het toneel van tientallen projecten met gevolgen voor de bereikbaarheid van de stad: werkzaamheden aan de infrastructuur, of werkzaamheden die beslag leggen op deze infrastructuur. Stuk voor stuk hebben ze tot doel de stad en de regio gereed te maken voor de toekomst. En stuk voor stuk beperken ze tijdens de uitvoering de bereikbaarheid die ze uiteindelijk juist beter moeten maken.

In het projectplan 'Grip op Bereikbaarheid' is vastgesteld dat de regie op en verantwoordelijkheid voor het bereikbaar houden van de stad en regio, op dit moment niet expliciet is belegd. Terwijl dit gezien de impact, complexiteit en samenhang van de werkzaamheden wel noodzakelijk is. Om conflicterende belangen tijdig te onderkennen en in te kunnen grijpen voordat dit een te grote impact heeft op planning en financiën heeft, is netwerkregie noodzakelijk. Netwerkregie kan ook voorkomen dat onsamenhangende communicatie richting burgers en reizigers ontstaat en flankerende maatregelen inefficiënt worden ingezet. Groningen Bereikbaar ontleent zijn bestaan aan bovenstaande probleemschets, waarbij netwerkregie het volgende betekent voor Groningen Bereikbaar:

- Het afstemmen en zo nodig prioriteren van projecten om daarmee de bereikbaarheid van de stad, tijdens de diverse werkzaamheden te waarborgen;
- Eenduidige en projectoverstijgende projectcommunicatie richting burgers en reizigers;
- Het gecoördineerd inzetten van flankerende maatregelen.

De samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar is verantwoordelijk voor het bereikbaar houden van stad en regio in de periode tot 2020, waarbij er ook aandacht is voor de bereikbaarheid in de huidige situatie. Dit wordt gedaan door uitvoering van projecten goed op elkaar af te stemmen, maatregelen te coördineren en hier eenduidig en laagdrempelig over te communiceren. Om dit goed te kunnen doen is het essentieel dat Groningen Bereikbaar 'in control' komt op thema's als communicatie, mobiliteitsmanagement en planning & monitoring. In Control betekent niet dat Groningen Bereikbaar de organisatie op deze thema's over neemt, maar wel betrokken is bij afspraken die op deze thema's worden gemaakt. Op deze wijze kan effectief worden gestuurd op resultaten en wordt voorkomen dat acties dubbel en onwetend van elkaar worden gedaan.

Groningen Bereikbaar staat onder leiding van een Stuurgroep waarin gemeente, provincies, Rijkswaterstaat, ProRail en werkgevers deelnemen. De organisatie van Groningen Bereikbaar is geschraagd op vier beleidsmatige sporen: planning en monitoring, verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en communicatie.

De actuele situatie is dat de sporen nader zijn uitgewerkt in plan van aanpakken en Groningen Bereikbaar! is de afgelopen maanden al zeer actief. Om een beeld te krijgen van de huidige werkzaamheden, onderstaand een greep uit de huidige activiteiten per spoor:

- Planning en monitoring:
  - Planningen van projecten in de stad zijn in beeld. Knelpunten tussen de projecten zijn in beeld gebracht. Groningen Bereikbaar! brengt de projecten met elkaar in gesprek en jaagt voorwaardenschepende maatregelen aan.
  - Er wordt gewerkt aan de bereikbaarheidsthermometer (monitoringsprogramma), waarmee de te verwachten verkeershinder in beeld gebracht wordt.
- Verkeersmanagement:
  - Er is een basispakket Verkeersmanagement opgesteld. Met daarin maatregelen die moeten bijdragen aan de bereikbaarheid van de stad, zoals slimme verkeerslichten, nieuw Parkeer Verwijssysteem, informatiepanelen en incidentmanagement. In het najaar krijgt u het basispakket ter besluitvorming voorgelegd.
- Mobiliteitsmanagement
  - Themadag Onderwijs is georganiseerd en was een groot succes.
  - Een pilot voor de gebiedsgerichte aanpak zuidwest Groningen is opgestart.
- Communicatie
  - De website Groningen Bereikbaar! gaat 20 april online.
  - De bereikbaarheidskrant wordt voor de zomer uitgebracht afgestemd op het moment dat het OTB/MER van Aanpak Ring Zuid wordt gepubliceerd.

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Bestuursdienst



Onderwerp Ontwerp-actieplan wegverkeerslawaaï voor wensen en bedenkingen

Steller W. de Boer

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 86 74 Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO13.3615794

Datum 18 APR 2013 Uw brief van

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Bij onze brief van 31 januari 2013, nr. RO13.3441197 hebben wij u het 'Voorontwerp-actieplan wegverkeerslawaaï 2013-2018 gemeente Groningen' c.a. toegestuurd.

Dit Voorontwerp-actieplan heeft van 7 februari tot 29 maart ter inzage gelegen. In deze inspraakperiode zijn zeven zienswijzen binnengekomen op het actieplan.

Wij doen u hierbij het Ontwerp-actieplan toekomen. In hoofdstuk 5 van het Ontwerp-actieplan staan de zienswijzen mét onze reactie daarop.

Wij hebben naar aanleiding van de zienswijzen één wijziging aangebracht in het actieplan: op een deel van de Kerkstraat in Hoogkerk zal de maximum snelheid eind 2014 worden teruggebracht van 50 naar 30 km/uur (in plaats van hiermee te wachten tot de aanleg van de Noord-Zuidroute door De Held III). Voor het overige is het voorliggende Ontwerp-actieplan inhoudelijk gelijk aan het eerder uitgebrachte Voorontwerp-actieplan.

Voor een verdere toelichting op het actieplan verwijzen wij graag naar onze brief van 31 januari 2013 over dit onderwerp.

Bij de voorbereiding van het actieplan moet onder meer artikel 11.14 van de Wet milieubeheer in acht worden genomen. Dit artikel bepaalt dat een ieder zienswijzen naar voren kan brengen over het actieplan en dat wij het actieplan niet vaststellen dan nadat uw raad in de gelegenheid is gesteld zijn wensen en bedenkingen over het Ontwerp-actieplan aan ons mee te geven.

Tegen deze achtergrond leggen wij hierbij het 'Ontwerp-actieplan wegverkeerslawaaï 2013-2018 gemeente Groningen' aan u voor met het verzoek aan uw raad om zijn wensen en bedenkingen bij het Ontwerp-actieplan in te dienen.

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Bladzijde 2



Op basis hiervan zullen wij het 'Actieplan wegverkeerslawaaï 2013-2018 gemeente Groningen' definitief vaststellen en dit op tijd indienen bij de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

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

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

BIJLAGE



Burgemeester en Wethouders van de gemeente Groningen

Nummer: RO13.3615797

Datum: 16 april 2013



## Ontwerp-actieplan wegverkeerslawaaï



Gemeente Groningen  
April 2013



## SAMENVATTING

### *I. Nieuwe wettelijke taken omgevingslawaai: geluidkaarten en actieplan*

Omgevingslawaai doet afbreuk aan de leefomgevingskwaliteit en soms ook aan de volksgezondheid. De EU-richtlijn Omgevingslawaai schrijft daarom voor, dat gemeenten met 100.000 inwoners of meer iedere vijf jaar geluidkaarten en een actieplan voor omgevingslawaai moeten vaststellen. Op de geluidkaarten is aan de hand van kleuren te zien hoe hoog de geluidbelasting is. In het actieplan staat wat de gemeente hieraan de komende vijf jaar kan en wil doen.

In Groningen zijn drie bronnen van omgevingslawaai relevant: wegverkeers-, spoorweg- en industrielawaai. Aan de 'ontvangerkant' gaat het om woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen, zoals onderwijsgebouwen en ziekenhuizen.

Wij hebben de 'geluidkaarten 2011 gemeente Groningen' in juni 2012 vastgesteld en ingediend bij de minister van Infrastructuur en Milieu. Deze bundelt alle geluidkaarten binnen Nederland en rapporteert hierover aan Brussel.

Op basis van onze geluidkaarten hebben wij het voorliggende Ontwerp-actieplan opgesteld. Het actieplan richt zich alleen op wegverkeerslawaai omdat er in Groningen geen knelpunten zijn met industrielawaai en ProRail verantwoordelijk is voor de aanpak van spoorweglawaai.

De EU-richtlijn geeft de gemeente de vrije hand om zelf het ambitieniveau van het actieplan te bepalen. Dit hangt samen met het feit, dat de gemeente ook zelf verantwoordelijk is voor de financiering van het actieplan.

Het actieplan heeft een looptijd van vijf jaar. Hierna volgt een nieuwe cyclus van geluidkaarten en actieplan. De maatregelen van dit eerste actieplan staan verderop in een **tekstkader**.

### *II. Waarom dit actieplan en wat willen we ermee bereiken?*

Intensief wegverkeer heeft een negatieve invloed op de stedelijke leefomgevingskwaliteit. Wegverkeerslawaai is de belangrijkste milieufactor die de tevredenheid over de woonomgeving bepaalt en kan daardoor de huizenprijzen beïnvloeden. Bij langdurige blootstelling kan verkeerslawaai ook nadelige effecten hebben op de volksgezondheid. Zo leidt blootstelling aan ongewenst lawaai tot (ernstige) hinder en slaapverstoring. Bij hoge niveaus van geluidbelasting kan het risico op een hoge bloeddruk en hart- en vaatziekten toenemen.

De EU-richtlijn Omgevingslawaai bevat geen norm voor de toelaatbare geluidbelasting, maar laat de keus hierover nadrukkelijk over aan de decentrale overheden en andere instanties die een actieplan moeten vaststellen. Deze moeten in hun actieplan één of meerdere plandrempels vastleggen. Hiermee geven zij aan wat de ambitie is van het actieplan en/of boven welke geluidwaarde (in dB) er volgens hen mogelijk sprake is van een knelpunt vanwege de hoge geluidbelasting. Vervolgens moet in het actieplan worden aangegeven welke maatregelen worden overwogen of in uitvoering zijn om overschrijdingen van de betrokken plandrempel te voorkomen of ongedaan te maken.

In Groningen staan ruim 4.000 woningen (= 4,3%) bloot aan een geluidbelasting door wegverkeerslawaai van 65 dB of hoger, waarvan 925 (= 1%) aan een geluidbelasting van 68-72 dB. Volgens de GES-methode krijgen deze woningen uit oogpunt van gezondheid een score van 'onvoldoende' respectievelijk 'ruim onvoldoende'.

Uit oogpunt van gezondheid is het dus wenselijk om primair de situatie te verbeteren bij woningen met een geluidbelasting op de gevel van 65 dB of hoger.



Bij het formuleren van het doel en de plandrempels is tevens het volgende van belang:

- De Wet geluidhinder staat nieuwbouw van woningen in binnenstedelijk gebied toe tot 68 dB. Maar dit kan alleen als de betrokken woningen van extra gevelisolatie worden voorzien om een goed akoestisch binnenklimaat te waarborgen. Probleem is, dat bij hoogbelaste woningen die voor 1986 zijn gebouwd de gevelisolatie onvoldoende kan zijn waardoor een goed akoestisch binnenklimaat niet is gewaarborgd. Afgezien hiervan kan een relatief hoge gevelbelasting ook beperkingen geven aan het woongenot, doordat bewoners minder vaak de ramen open kunnen hebben of 'rustig' op het balkon of in de tuin kunnen zitten.
- Wegverkeerslawaaï geldt bij uitstek als een oud en hardnekkig milieuprobleem. Makkelijke oplossingen liggen om technische, verkeerskundige of financiële redenen niet binnen handbereik. De aanpak van wegverkeerslawaaï vergt een lange adem en brede inzet. Om het op termijn 'stiller te krijgen' is het zaak om stelselmatig kansen te benutten om het wegverkeerslawaaï te beperken door 'werk met werk te maken'.

Het doel van dit Ontwerp-actieplan is om de leefomgevingskwaliteit in Groningen te verbeteren. Wij hanteren hiertoe in het actieplan drie **plandrempels** (in  $L_{den}$ ):

- **62 dB:** bij groot onderhoud worden hoofdontsluitingswegen  $\geq 62$  dB voorzien van stil(ler) asfalt;
- **65 dB:** met stil asfalt en/of verkeersmaatregelen worden overschrijdingen bij woningen  $\geq 65$  dB zoveel mogelijk ongedaan gemaakt of voorkomen;
- **68 dB:** woningen  $\geq 68$  dB komen waar nodig en mogelijk in aanmerking voor extra gevelisolatie.

*De inspanningsverplichting is om dit doel te halen binnen 5-10 jaar (= uiterlijk binnen twee planperiodes).*

In het tekstkader hierna staat welke maatregelen wij hiervoor zullen nemen.

### **III. Informatie en communicatie over omgevingslawaaï/wegverkeerslawaaï**

Wij vinden het belangrijk om de inwoners goed te informeren over omgevingslawaaï/wegverkeerslawaaï en hen te betrekken bij de aanpak daarvan. De geluidkaarten staan daarom op internet: [www.groningen.nl/geluid](http://www.groningen.nl/geluid) Op deze kaarten is aan de hand van kleuren te zien hoe hoog de geluidbelasting op een bepaalde locatie is in klassen van 5 dB.

Het Voorontwerp-actieplan heeft van 7 februari tot 29 maart 2013 ter inzage gelegen. In deze inspraakperiode kon een ieder reageren op het Voorontwerp-actieplan. Op 14 februari is er van 19.30-21.00 uur bij de dienst RO/EZ een inloopbijeenkomst geweest voor Stadgers met vragen of opmerkingen over het Voorontwerp-actieplan. Het inspraakproces heeft zeven zienswijzen opgeleverd. De zienswijzen en onze reactie daarop zijn te vinden in hoofdstuk 5 van het actieplan (zie tabel 9). Het voorliggende Ontwerp-actieplan zal in mei worden voorgelegd aan de raad van Groningen met het verzoek om hierover zijn wensen bedenkingen in te dienen. Vervolgens zullen wij het actieplan definitief vaststellen.

Tegen het vastgestelde actieplan staat geen beroep open. Het actieplan bevat namelijk alleen beleidsvoornemens en voorgenomen maatregelen en is niet gericht op een direct rechtsgevolg. Het actieplan zal binnen vier weken na vaststelling op de gebruikelijke wijze ter inzage worden gelegd en op internet worden geplaatst.



## Actieplan wegverkeerslawaai 2013-2018 - overzicht van de maatregelen-

### **Actieplan gaat over het verbeteren van de bestaande situatie in 2011**

De geluidkaarten geven de geluidbelasting in 2011 weer. Doel van het actieplan is om bestaande situaties met een hoge geluidbelasting te verbeteren. Het actieplan gaat dus niet over nieuwe ontwikkelingen, zoals de ombouw van de Zuidelijke Ringweg en wijzigingen aan het onderliggende wegennet. Hierbij moeten de procedures en normen van de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer in acht worden genomen. Om te voorkomen dat de geluidbelasting toeneemt, passen wij bij nieuwe ontwikkelingen op een zorgvuldige manier de Wet geluidhinder toe.

### **Uitgangspunt voor dit actieplan = 'werk met werk maken'**

Waar nodig en mogelijk zullen verkeersmaatregelen, groot wegonderhoud en/of nieuwe ontwikkelingen worden aangegrepen om het wegverkeerslawaai te beperken.

### **Aanpak wegverkeerslawaai via drie sporen:**

- I. **Verkeersmaatregelen:** waar mogelijk het beperken van wegverkeerslawaai (en luchtverontreiniging) primair bij woningen met een gevelbelasting van 65 dB of hoger. Omdat er ook bij een lagere geluidbelasting sprake kan zijn van (ernstige) hinder, zullen ook eventuele kansen worden benut om woningen in de geluidklasse van 55-65 dB te ontlasten.
- II. Het toepassen van **stiller asfalt** op hoofdontsluitingswegen met een geluidbelasting van 62 dB of hoger op een cluster van woningen.
- III. Het bevorderen van maatregelen ten behoeve van 'saneringswoningen'.

### **Ad I. Verkeersmaatregelen**

In de structuurvisie "Stad op Scherp" kiezen we voor een verdere ontwikkeling van de economische centrumfunctie van Groningen met z'n topvoorzieningen en kennisinstellingen. Een goede bereikbaarheid is hiervoor noodzakelijk. Maar net zo belangrijk is een aangename, veilige en gezonde leefomgeving. Voor de gemeente Groningen is dit het eerste actieplan om het wegverkeerslawaai aan te pakken. Maar met ons ruimtelijke en verkeersbeleid werken wij al jaren aan een stad met minder verkeerslawaai en minder luchtverontreiniging. Zonder dit jarenlange gevoerde beleid zou de leefbaarheid in de stad er nu een stuk slechter voor staan. Door consequent op deze weg door te gaan, kunnen we ook voor de toekomst een duidelijk verschil maken.

In ons huidige verkeersbeleid dragen diverse maatregelen bij aan het doel van dit actieplan, zoals:

- een betere doorstroming op de Oostelijke Ringweg door ongelijkvloerse kruisingen;
- het stimuleren van P+R (= binnenstadsparkeren op afstand);
- het verder stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer;
- het bevorderen van stadsdistributie, elektrisch rijden en auto delen en het gebruik van stille banden op eigen voertuigen.

Daarnaast staan grootschalige ingrepen in de infrastructuur op stapel. De aanleg van een deels verdiepte Zuidelijke Ringweg met drie deksels en bijbehorende aanpassingen in de stedelijke verkeersstructuur doet de bereikbaarheid én de leefbaarheid verbeteren.

In aansluiting op ons huidige verkeersbeleid zetten wij met dit actieplan in op vijf specifieke actiepunten voor de aanpak van wegverkeerslawaai.





**Specifieke actiepunten voor aanpak wegverkeerslawaaï:**

- a. Algemeen: het benutten van kansen om bij relevante verkeers- en inrichtingsplannen een bijdrage te leveren aan het beperken van wegverkeerslawaaï.
- b. Het meewegen van het aspect leefbaarheid (op basis van de geluidkaarten) bij het ontwikkelen van plannen in het kader van 'Groningen Bereikbaar!'.  
c. Bij het verbeteren van de ontsluitingsstructuur van het UMCG en het noordoosten van de stad tevens overwegen hoe de situatie bij de hoogbelaste woningen  $\geq 65$  dB in dit deel van de stad zo veel mogelijk kan worden verbeterd.
- d. Bij ontwikkelingen die relevant zijn voor de Diepenring tevens maatregelen overwegen om het wegverkeerslawaaï te beperken.
- e. Bij het zoeken naar een antwoord op de bereikbaarheidsopgave tevens meewegen hoe het aantal hoogbelaste woningen  $\geq 65$  dB kan worden verminderd.

**Ad II. Stil of stiller asfalt**

Voor stiller asfalt komen hoofdontsluitingswegen in aanmerking met een geluidbelasting van 62 dB of hoger op een cluster van woningen. Stil asfalt met een geluidreductie van 3,5 dB is minder sterk dan 'gewoon' asfalt, gaat dus minder lang mee en kost daardoor € 1,15 extra per m<sup>2</sup>/jaar. Dit soort asfalt is niet sterk genoeg voor kruispunten en (andere) wegvakken met wringend en/of zwaar verkeer. Daarom wordt op dit soort wegvakken in principe een asfaltsoort toegepast die wel enige geluidreductie geeft maar net zo lang meegaat als 'gewoon' asfalt. De planning voor stil asfalt sluit aan op de planning van groot wegonderhoud of nieuwe ontwikkelingen. Gemiddeld komen per jaar twee à drie hoofdontsluitingswegen in aanmerking voor stil asfalt. Voor de dekking van de meerkosten is structureel € 35.000,- per jaar beschikbaar.

**Ad III. Bevorderen aanpak 'saneringswoningen'**

Woningen die in 1986 blootstonden aan een hoge geluidbelasting, staan op een landelijke saneringslijst. Er bestaat een grote mate van overlap tussen de lijst van 'saneringswoningen' (o.b.v. de situatie in 1986) en de lijst van hoogbelaste woningen op basis van de geluidkaarten 2011. Voor de aanpak van 'saneringswoningen' stelt het ministerie van Infrastructuur & Milieu subsidie beschikbaar. Probleem hierbij is, dat er sprake is van een lange, landelijke wachtlijst voor relatief dure gevelisolatiemaatregelen. Voor (relatief goedkope) bronmaatregelen kan in principe wel op korte termijn subsidie worden verkregen. Zo kunnen jaarlijks voor 1 februari programma's worden ingediend om de geluidbelasting op 'saneringswoningen' te verminderen met stil asfalt of verkeersmaatregelen (zoals het herinrichten van een weg tot een 30-km gebied). In dit actieplan staat hoe we de situatie bij de resterende 2.434 'saneringswoningen' in Groningen (op termijn) willen verbeteren. Het gros van deze woningen staat ook nu nog bloot aan een hoge geluidbelasting van 65 dB of meer. Dit biedt dus kansen om 'werk met werk' te maken.

**Uitwerking van de maatregelen per weg/woningen**

Met de genoemde maatregelen gaan wij de komende jaren primair de situatie verbeteren bij woningen die door wegverkeerslawaaï blootstaan aan een geluidbelasting van 65 dB of hoger. Het overzicht van de maatregelen of kansen per weg en bijbehorende woningen staat in bijlage 2 (tabel 10).



## INHOUDSOPGAVE

Leeswijzer en disclaimer.....	9
<b>I. Inleiding actieplan.....</b>	<b>11</b>
<b>2. Waarom een actieplan en wat willen we hiermee bereiken?.....</b>	<b>13</b>
2.1. Inleiding .....	13
2.2. Omgevingslawaai en gezondheid.....	14
2.3. Akoestische kwaliteit in Groningen uit oogpunt van gezondheid .....	16
2.4. Samenhang tussen wegverkeerslawaai en luchtverontreiniging .....	18
2.5. Doel en plandrempels van dit actieplan .....	19
2.6. Voortgangsbewaking en monitoring .....	20
<b>3. Waar zijn maatregelen wenselijk? .....</b>	<b>21</b>
3.1. Inleiding .....	21
3.2. Woningen waarop dit actieplan betrekking heeft.....	21
3.3. Beleidsinzet per categorie woningen/wegvakken.....	27
<b>4. Maatregelen.....</b>	<b>28</b>
4.1. Inleiding .....	29
4.2. Voorkomen (toename) van omgevingslawaai.....	29
4.3. Aanpak wegverkeerslawaai vraagt lange adem en brede inzet.....	30
4.4. Verkeersbeleid en -maatregelen.....	31
4.5. Stil of stiller asfalt .....	34
4.6. Aanpak van 'saneringswoningen' .....	39
4.7. Kosten en baten van het actieplan .....	42
<b>5. Beschrijving inspraakproces.....</b>	<b>43</b>
5.1. Informatie en communicatie over omgevingslawaai/wegverkeerslawaai.....	43
5.2. Verslag inspraakproces.....	44
Ontwerp-actieplan wegverkeerslawaai	7



<b>BIJLAGEN .....</b>	<b>51</b>
1. Bijdrage van huidige verkeersbeleid aan actieplan .....	53
2. Maatregelen of kansen per weg .....	57

## Leeswijzer

### **Actieplan wegverkeerslawaai**

Dit actieplan bestaat uit vijf hoofdstukken. Deze beginnen steeds met een **tekst kader** waarin de hoofdlijnen van het betrokken hoofdstuk zijn samengevat.

Het overzicht van de voorgenomen maatregelen of kansen per weg staat in bijlage 2 (tabel 10).

### **Geluidkaarten 2011 gemeente Groningen**

De geluidkaarten geven aan hoe hoog de geluidbelasting is door omgevingslawaai (waaronder wegverkeerslawaai) op de gevels van woningen. De geluidkaarten staan op internet.

In een aparte notitie wordt tekst en uitleg gegeven over de geluidkaarten: wat ze weergeven, hoe ze tot stand zijn gekomen en hoe het is gesteld met de akoestische kwaliteit in de stad Groningen. Zie hiervoor de notitie 'Geluidkaarten 2011 gemeente Groningen' en de bijlagen.

### **Verslag luchtkwaliteit 2011 gemeente Groningen**

Naast het wegverkeerslawaai is ook de luchtverontreiniging door het verkeer in kaart gebracht.

Zie hiervoor het 'Verslag luchtkwaliteit 2011 gemeente Groningen' en de bijbehorende luchtkwaliteitskaart (die op internet staat).

Het 'Verslag luchtkwaliteit' geeft alleen een beschrijving van de huidige situatie. Dit actieplan voor wegverkeerslawaai is mede gericht op verkeersmaatregelen die óók een bijdrage leveren aan een verbetering van de luchtkwaliteit.

### **Geluidkaarten en luchtkwaliteitskaart staan op internet**

Om een goed beeld te krijgen van de geluidbelasting of luchtkwaliteit op een bepaalde locatie, is het noodzakelijk om in te zoomen op de kaarten. Daarom zijn deze kaarten alleen goed in te zien via internet.

Zie hiervoor: [www.groningen.nl/geluid](http://www.groningen.nl/geluid)  
en: [www.groningen.nl/luchtkwaliteit](http://www.groningen.nl/luchtkwaliteit)

## Disclaimer

De EU-richtlijn bevat geen norm voor de maximaal toelaatbare geluidbelasting.

De plandrempels in dit actieplan zijn ambitiewaarden. Het streven is om de geluidbelasting boven de plandrempels zo veel mogelijk te beperken.

Dit betekent dat aan dit actieplan geen rechten kunnen worden ontleend.

Om dezelfde reden kan er geen bezwaar of beroep worden ingesteld tegen het actieplan.





## I. Inleiding actieplan

### Hoofdpijnen:

1. De EU-richtlijn Omgevingslawaai schrijft voor dat o.a. grote gemeenten zoals Groningen geluidkaarten en een actieplan moeten maken en hierover moeten communiceren met de burgers.
2. Wij hebben op 19 juni 2012 de akoestische gegevens op basis van de '*Geluidkaarten 2011 gemeente Groningen*' vastgesteld en ingediend bij de minister van Infrastructuur en Milieu. Zij bundelt alle akoestische gegevens voor haar rapportage aan Brussel.
3. Verkeerslawaai en luchtverontreiniging door het verkeer zijn twee kanten van dezelfde medaille. Daarom wordt in dit actieplan een relatie gelegd met de luchtkwaliteit. Hierbij worden beide milieufactoren beoordeeld uit oogpunt van gezondheid met behulp van de *gezondheidsscores* van de GES-methode.

### *EU-richtlijn Omgevingslawaai*

De Europese Commissie heeft in de jaren '90 onderzoek laten uitvoeren naar de blootstelling aan omgevingslawaai. Hieruit bleek, dat veel mensen (ernstige) hinder ondervinden van omgevingslawaai. Op veel plaatsen heeft de hoge geluidbelasting een negatieve invloed op de leefomgevingskwaliteit en soms ook op de volksgezondheid. Naar aanleiding hiervan heeft de Europese Unie als doelstelling vastgelegd dat '*niemand mag worden blootgesteld aan geluidsniveaus die de gezondheid en de kwaliteit van het bestaan in gevaar brengen*'. Om meer aandacht voor dit onderwerp te krijgen en om overheden te stimuleren maatregelen te nemen, is de Europese richtlijn Omgevingslawaai vastgesteld. Deze verplicht grote gemeenten - zoals Groningen - geluidkaarten en een actieplan vast te stellen en hierover te communiceren met de burgers. Deze verplichting geldt eveneens voor de beheerders van spoorwegen en drukke wegen, zoals ProRail, Rijkswaterstaat en de provincies.

### *Omgevingslawaai in Groningen in kaart gebracht*

Wij hebben op 19 juni 2012 de gegevens op basis van de '*Geluidkaarten 2011 gemeente Groningen*' vastgesteld en ingediend bij de minister van Infrastructuur en Milieu. Deze bundelt alle akoestische gegevens voor de rapportage aan Brussel, waar deze informatie kan worden gebruikt voor het formuleren van Europees bronbeleid (stillere motoren en banden). De geluidkaarten van Groningen staan op internet: [www.groningen.nl/geluid](http://www.groningen.nl/geluid)  
Voor de gemeente Groningen zijn drie bronnen van omgevingslawaai relevant: wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industriellawaai. Aan de 'ontvangerkant' gaat het om geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen, onderwijsgebouwen en ziekenhuizen. Op de geluidkaarten is aan de hand van kleuren te zien hoe hoog de geluidbelasting is in klassen van 5 dB. Er zijn aparte geluidkaarten gemaakt voor wegverkeer-, spoorweg- en industriellawaai én ook voor de geluidbelasting in de nachtperiode.  
In Groningen bestaat het omgevingslawaai vrijwel geheel uit wegverkeerslawaai. De blootstelling aan spoorweg- en industriellawaai is op stedelijk niveau heel beperkt. Voor meer informatie over de geluidkaarten wordt verwezen naar onze notitie '*Geluidkaarten 2011 gemeente Groningen*'. Hierin wordt uitgelegd wat geluidkaarten zijn, hoe ze tot stand zijn gekomen en hoe het is gesteld met de akoestische kwaliteit in Groningen.



**Ontwerp-actieplan wegverkeerslawaai**

Het voorliggende Ontwerp-actieplan is gebaseerd op de geluidkaarten. In het actieplan staat hoe de gemeente situaties wil aanpakken waar sprake is van een hoge geluidbelasting door wegverkeerslawaai. Er zijn hier geen knelpunten door industrielawaai. ProRail moet een actieplan maken voor spoorweglawaai.

**Relatie met luchtkwaliteit**

Verkeer op drukke wegen veroorzaakt zowel lawaai als luchtverontreiniging. Een langdurige blootstelling aan wegverkeerslawaai of luchtverontreiniging kan ten koste aan van een prettig en gezond woon- en leefklimaat. Daarom hebben we ook de luchtkwaliteit in kaart gebracht: zie hiervoor het '*Verlag luchtkwaliteit 2011 gemeente Groningen*'. Hieruit blijkt, dat wegverkeerslawaai in Groningen uit oogpunt van gezondheid een groter probleem is dan luchtverontreiniging. Zo komen in Groningen geen wegen voor waar luchtkwaliteit wél en wegverkeerslawaai géén probleem is. Daarom wordt in dit actieplan uitgegaan van wegverkeerslawaai. Bij de aanpak hiervan zetten wij zoveel mogelijk in op verkeersmaatregelen, omdat deze ook een bijdrage leveren aan het verminderen van de luchtverontreiniging.

**Beoordeling akoestische kwaliteit en luchtkwaliteit aan de hand van de GES-scores**

Blootstelling aan hoge niveaus van milieubelasting kan leiden tot gezondheidsproblemen. Vanuit de medische milieukunde is de zogenoemde GES-methode ontwikkeld om dergelijke gezondheidseffecten in kaart te brengen. Met deze methode kunnen op basis van de plaatselijke geluidbelasting en luchtkwaliteit gezondheidsscores worden toegekend aan het leefmilieu bij woningen. Deze GES-scores zeggen dus iets over de 'milieugezondheidskwaliteit' bij woningen.

**De opbouw van het Ontwerp-actieplan wegverkeerslawaai is als volgt:**

In **hoofdstuk 2** wordt uitgelegd waarom verkeerslawaai (uit oogpunt van gezondheid) een probleem is. Met plandrempels wordt aangegeven wat het ambitieniveau is van het actieplan en/of boven welke geluidbelasting (dB-waarde) maatregelen wenselijk zijn. Hiermee wordt het doel van het actieplan vastgelegd.

In **hoofdstuk 3** wordt ingegaan op de woningen die blootstaan aan een relatief hoge geluidbelasting en wordt op hoofdlijnen aangegeven wat de beleidsinzet is om de situatie bij deze woningen op termijn te verbeteren.

In **hoofdstuk 4** staan de maatregelen om het doel van het actieplan te halen. Dit gebeurt via drie sporen: verkeersmaatregelen, stiller asfalt en de aanpak van 'saneringswoningen'. In een samenvattend overzicht (zie bijlage 2, tabel 10) staan de voorgenomen maatregelen of kansen per weg.

Tot slot wordt in **hoofdstuk 5** het inspraakproces beschreven.



## 2. Waarom een actieplan en wat willen we hiermee bereiken?

### Hoofdpijnen:

- Wegverkeerslawaaai doet afbreuk aan het woongenot en kan bij langdurige blootstelling ook nadelige effecten hebben op de gezondheid.
- In Groningen staat 4,3% van de woningen bloot aan een geluidbelasting door wegverkeerslawaaai van 65 dB of hoger. De akoestische kwaliteit bij deze woningen moet uit oogpunt van gezondheid als (ruim) **onvoldoende** worden beoordeeld.
- Wegverkeerslawaaai heeft in Groningen een grotere impact op de leefomgevingskwaliteit dan luchtverontreiniging door uitlaatgassen.
- Wegverkeerslawaaai staat te boek als een oud en hardnekkig milieuprobleem. Makkelijke oplossingen liggen om technische, verkeerskundige of financiële redenen bijna nooit binnen handbereik. De aanpak van wegverkeerslawaaai vergt daarom een lange adem en brede inzet.
- Tegen deze achtergrond willen we met dit actieplan op termijn het volgende **doel** bereiken:

*Het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit in Groningen op basis van drie plandrempels:*

*\* 62 dB: bij groot onderhoud worden hoofdontsluitingswegen  $\geq 62$  dB voorzien van stil(ler) asfalt;*

*\* 65 dB: met stil asfalt en/of verkeersmaatregelen worden overschrijdingen bij woningen  $\geq 65$  dB zoveel mogelijk ongedaan gemaakt of voorkomen;*

*\* 68 dB: woningen  $\geq 68$  dB komen waar nodig en mogelijk in aanmerking voor extra gevelisolatie.*

*De inspanningsverplichting is om dit doel te halen binnen 5-10 jaar (= uiterlijk binnen twee planperiodes).*

### 2.1. Inleiding

Intensief wegverkeer heeft een negatieve invloed op de lokale en stedelijke leefomgevingskwaliteit. Wegverkeerslawaaai is de belangrijkste milieufactor die de tevredenheid over de woonomgeving bepaalt en kan daardoor de huizenprijzen beïnvloeden. Bij langdurige blootstelling kan verkeerslawaaai ook nadelige effecten hebben op de volksgezondheid. In paragraaf 2.2. staat wat de effecten zijn van een langdurige blootstelling aan wegverkeerslawaaai.

Paragraaf 2.3. schetst een globaal beeld van de akoestische kwaliteit (in relatie tot wegverkeerslawaaai) aan de hand van de zgn. gezondheidseffectcores (GES-scores). Druk wegverkeer veroorzaakt niet alleen verkeerslawaaai maar ook luchtverontreiniging. Daarom wordt in paragraaf 2.4. een relatie gelegd met het 'Verslag luchtkwaliteit 2011 gemeente Groningen'.

Wij willen met ons gezondheidsbeleid een bijdrage leveren aan een gezonde leefomgeving. In paragraaf 2.5. staat wat dit betekent voor dit actieplan en wat we hiermee willen bereiken. Dit doen we door het formuleren van het doel en de plandrempels van het actieplan.





## 2.2. Omgevingslawaai en gezondheid

Een langdurige blootstelling aan hoge niveaus van omgevingslawaai kan een nadelig effect hebben op de gezondheid. De EU-richtlijn Omgevingslawaai gaat ervan uit dat deze negatieve effecten kunnen optreden vanaf 55 dB. Vandaar dat de EU-richtlijn alleen betrekking heeft op situaties met een geluidbelasting van 55 dB  $L_{den}$  of hoger.

De belangrijkste effecten van blootstelling aan ongewenst lawaai zijn (ernstige) hinder en slaapverstoring. Bij langdurige blootstelling aan zeer hoge niveaus van geluidbelasting kan ook het risico op een hoge bloeddruk en hart- en vaatziekten toenemen. Deze gezondheidseffecten kunnen zich ook voordoen in situaties waarbij wordt voldaan aan de normen van de Wet geluidhinder.

Rust is onontbeerlijk voor de herstelfunctie en heeft een positief effect op de gezondheid van mensen. Daarom is het belangrijk dat mensen in hun directe woonomgeving voldoende stilte kunnen vinden. Bijvoorbeeld doordat de woning ook een geluidluwe zijde heeft met een balkon of tuin. In een drukke stad kunnen ook publiek toegankelijke stille plekken in een park of een hofje in de buurt nuttige rustpunten zijn.

Het RIVM heeft een rangschikking gemaakt van milieufactoren en hun effect op de volksgezondheid. Momenteel heeft luchtverontreiniging nog een iets groter negatief effect op de gezondheid. Door de toename van de mobiliteit en de 24-uurs economie verwachten deskundigen dat de gezondheidseffecten van omgevingslawaai in de toekomst groter zullen zijn dan die van luchtverontreiniging.

### a. (Ernstige) hinder door omgevingslawaai

Veel mensen ondervinden hinder door een vaak voorkomende blootstelling aan lawaai. Geluidhinder is een verzamelterm voor onprettige ervaringen en gevoelens zoals ergernis, ontevredenheid, boosheid, teleurstelling, zich terug getrokken voelen, hulpeloosheid, neerslachtigheid, ongerustheid, verwarring, het zich uitgeput voelen en agitatie (*GGD themablad geluid, november 2011*).

Dit soort negatieve gevoelens kunnen stress veroorzaken. Hierdoor kan geluidhinder indirect leiden tot een toename van het risico op een hoge bloeddruk en hart- en vaatziekten. Hoewel er al hinder kan optreden vanaf circa 40 dB, gaat de EU-richtlijn omgevingslawaai uit van een ondergrens van 55 dB (= geluidbelasting op de gevel).

Binnenshuis kan er al hinder optreden vanaf 35 dB (= geluidbelasting in de woning).

De mate waarin geluid/lawaai als hinder wordt ervaren, hangt echter niet alleen af van de hoogte van het geluidniveau. De geluidbelasting (uitgedrukt in dB) is wel de belangrijkste hinderbepalende factor. Maar daarnaast spelen hierbij ook niet-akoestische factoren een rol, zoals vrijwilligheid, geluidgevoeligheid, beheersbaarheid, verwachtingen, ergernis over het gedrag van de veroorzaker en/of angst voor de bron. Zo is bijvoorbeeld lawaai dat angstgevoelens oproept veel hinderlijker dan lawaai dat mensen zelf menen te kunnen beïnvloeden. Op basis van een groot aantal hinderenquêtes en belevingsonderzoeken zijn dosis-effectrelaties opgesteld. Deze geven het statistische verband aan tussen een bepaalde geluidbelasting én de mate van hinder, ernstige hinder en slaapverstoring. De dosis-effect relaties laten zien dat bij een hogere geluidbelasting meer mensen (ernstige) geluidhinder ondervinden (meer informatie hierover is te vinden in de notitie 'Geluidkaarten 2011 gemeente Groningen').

#### Statistisch verband

Er is niet een één-op-één relatie tussen de geluidbelasting (het dB-getal) en het wel/niet optreden van hinder. Een deel van de bevolking zal al hinder ervaren bij een geluidbelasting < 55 dB. Daarentegen zijn relatief veel mensen ongevoelig voor lawaai. Een deel van de bevolking zal dan ook vrijwel nooit hinder ervaren door lawaai, zelfs niet bij een geluidbelasting > 70 dB. Statistisch is er wel een duidelijk verband tussen de geluidbelasting en de mate van (ernstige) hinder: hoe hoger de geluidbelasting des te meer mensen zullen (ernstige) hinder ervaren.



**b. Slaapverstoring**

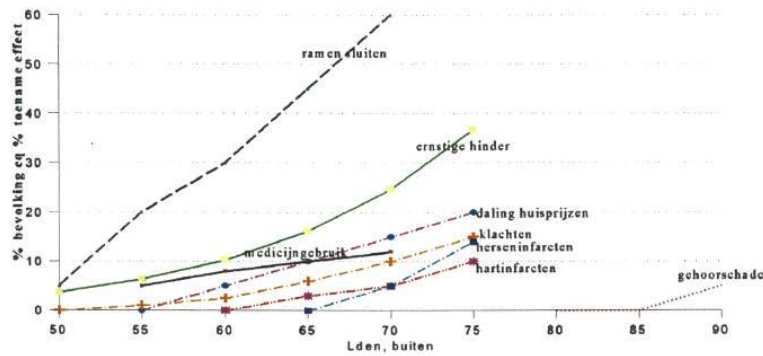
Een specifieke vorm van hinder is slaapverstoring. Hierbij treden effecten op zoals een verlenging van de inslaaptijd, het tussentijds wakker worden, de overgang van een diepe naar een minder diepe slaap, verhoogde motorische activiteit tijdens de slaap en het vervroegd wakker worden. Onder slaapverstoring worden ook de secundaire effecten verstaan die de volgende dag op kunnen treden na een verstoorde slaap. Denk hierbij aan een slechter humeur, vermoeidheid en een verminderd prestatievermogen. Uit landelijk onderzoek blijkt dat veel mensen de slaapkamerramen dichtdoen bij een geluidbelasting van 55 dB of hoger. Bij dichte ramen kunnen echter gezondheidsklachten ontstaan door slechte ventilatie in geval de woning/slaapkamers niet beschikken over een alternatieve vorm van ventilatie (Gezondheidsraad, 2004).

**c. Toename risico op hoge bloeddruk en hart- en vaatziekten**

De World Health Organization (WHO) heeft studie laten doen naar de relatie tussen wegverkeerslawaai en het risico op klinische effecten zoals hart- en vaatziekten. Hieruit is de conclusie getrokken, dat bij een langdurige blootstelling aan wegverkeerslawaai vanaf 62 dB L<sub>den</sub> het risico op een verhoogde bloeddruk en daarmee op hart- en vaatziekten toeneemt (Babisch, 2006). Hierbij is zo goed mogelijk gecorrigeerd voor het effect van luchtverontreiniging op deze aandoening. Voor dit directe effect van langdurig lawaai en/of vaak voorkomende lawaaipeiken op de gezondheid legde de Gezondheidsraad in 1999 de grens bij 65-70 dB. Niet uitgesloten wordt dat bij gevoelige personen op basis van het stressmechanisme al effecten optreden bij lagere niveaus (PBL, Milieubalans 2008).

Samenvattend geeft de onderstaande figuur aan wat de mogelijke effecten zijn van de blootstelling aan wegverkeerslawaai (bron: Ministerie van I&M, normering geluid, december 2011).

Dosis-effect relaties wegverkeerslawaai





### 2.3. Akoestische kwaliteit in Groningen uit oogpunt van gezondheid

#### *Gezondheid Effect Screening ofwel GES-methode*

Blootstelling aan hoge niveaus van milieubelasting kan direct en indirect leiden tot gezondheidsproblemen. Vanuit de medische milieukunde is de GES-methode ontwikkeld om dergelijke gezondheidseffecten in kaart te brengen. Met deze methode kunnen bijvoorbeeld op basis van de plaatselijke geluidbelasting en luchtkwaliteit gezondheidsscores worden toegekend aan het leefmilieu bij woningen. De GES-score zegt dus iets over de 'milieugezondheidskwaliteit' bij een woning. De scores hiervoor lopen van goed (score 0) tot zeer onvoldoende (score 8):

- GES-score 0-1 → een goede 'milieugezondheidskwaliteit'
- GES-score 2 t/m 5 → redelijk (2) tot zeer matig (5)
- GES-score: 6 t/m 8 → onvoldoende (6) tot zeer onvoldoende (8)

Bij een GES-score van 6 en hoger is er sprake van een onvoldoende 'milieugezondheidskwaliteit'. Vooral bij deze scores kunnen gezondheidseffecten optreden als gevolg van blootstelling aan een milieufactor. Hoe hoger de geluidbelasting, hoe groter de kans op negatieve effecten (zie figuur op vorige bladzijde).

Eenzijds kan met de GES-methode een relatief objectieve uitspraak worden gedaan over de milieukwaliteit in termen van gezondheid. Anderzijds is de werkelijkheid te complex om zich in een enkel getal te laten vangen. Zo houden de GES-scores geen rekening met de gevoeligheid of levensstijl van mensen. En bijvoorbeeld ook niet met de aanwezigheid van extra gevelisolatie, waardoor in woningen met een hoge gevelbelasting toch sprake kan zijn van een goed akoestisch binnenklimaat. Daarom kan en mag geen absolute waarde worden toegekend aan de GES-scores. Wel kunnen ze worden gebruikt om mogelijke knelpunten in kaart te brengen en bij het maken van beleidsmatige keuzes.

Op grond van het hiervoor beschreven risico op een hoge bloeddruk en hart- en vaatziekten geeft de GGD Nederland in de GES-methode aan een geluidbelasting van 63-67 dB een score van 'onvoldoende'<sup>1</sup>. Bij een geluidbelasting van 68-72 dB is de gezondheidsscore 'ruim onvoldoende' en bij 73 dB of hoger 'zeer onvoldoende'. Een overzicht van de GES-scores voor wegverkeerslawaai staat op de volgende bladzijde.

De GES-scores geven een indicatie van de kwaliteit van de leefomgeving uit oogpunt van gezondheid. Hierbij is het mogelijk om de effecten van wegverkeerslawaai en luchtverontreiniging door uitlaatgassen onder één noemer te brengen en te vergelijken. Tabel 1 geeft een beeld van de akoestische kwaliteit in Groningen in relatie tot wegverkeerslawaai. Tabel 2 geeft de samenhang aan tussen wegverkeerslawaai en luchtverontreiniging in de stad Groningen.

1. Bij de indeling in de 5-dB klassen van de EU-Richtlijn Omgevingslawaai ligt de ondergrens voor een onvoldoende gezondheidsscore bij 65 dB.



Tabel 1 Akoestische kwaliteit in Groningen in verband met wegverkeerslawaai					
Geluidbelasting op de gevels van woningen	GES-score		Aantal woningen		Toelichting
	< 55 dB	0 - 3	(zeer) goed, redelijk of vrij matig	54.697	
55 – 59 dB	4	matig	21.202	22,2%	
60 – 64 dB	5	zeer matig	15.713	16,4%	
65 – 67 dB	6	onvoldoende	3.151	3,3%	De EU-geluidklassen van 65-69 dB en van 70 dB en hoger zijn nader uitgesplitst volgens de GES-scores.
68 – 72 dB	7	ruim onvoldoende	925	1%	
> 72 dB	8	zeer onvoldoende	0	0%	Deze situatie komt niet voor in Groningen en wordt verder buiten beschouwing gelaten.
			95.688	100%	

**Opmerking:**

De GES-scores van de GGD Nederland lopen niet helemaal gelijk op met de geluidklassen van 5 dB uit de EU-richtlijn Omgevingslawaai. De GGD Nederland adviseert om in deze context de GES-scores af te stemmen op de EU-geluidklassen. Omdat het hierbij gaat om kleine aanpassingen van maximaal 2 dB doet dit niks af aan de strekking van de GES-scores. Om onderscheid te kunnen maken tussen een score van 'onvoldoende' en 'ruim onvoldoende' is de geluidklasse van 65-69 dB uit de EU-richtlijn wel opgesplitst conform de GES-scores. Volgens de GES-methode krijgt een geluidbelasting van 65-67 dB op de gevels van woningen uit oogpunt van gezondheid een score van 'onvoldoende'. Een geluidbelasting van 68-72 dB krijgt een score van 'ruim onvoldoende' en een geluidbelasting van 72 dB of hoger een score van 'zeer onvoldoende'.

**Nuancering van een kwalificatie op basis van GES-scores**

De GES-scores hebben betrekking op de gevelbelasting en houden geen rekening met de aanwezigheid van extra gevelisolatie. Dankzij een adequate gevelisolatie zal ook bij een hoge gevelbelasting vaak toch een goed akoestisch binnenklimaat zijn gewaarborgd. De Wet geluidhinder staat nieuwbouw toe tot een gevelbelasting van maximaal 68-73 dB mits de woningen beschikken over voldoende gevelisolatie om een goed akoestisch binnenklimaat te waarborgen bij gesloten ramen.



#### 2.4. Samenhang tussen wegverkeerslawaaï en luchtverontreiniging

Intensief wegverkeer veroorzaakt niet alleen verkeerslawaaï maar ook luchtverontreiniging door de uitstoot van uitlaatgassen. Beide kunnen nadelige effecten hebben op de volksgezondheid. Een actueel beeld van de luchtkwaliteit in de stad is te vinden in het 'Verslag luchtkwaliteit 2011 gemeente Groningen' (januari 2013) en op de bijbehorende luchtkwaliteitskaart. Beide zijn te vinden op internet: [www.groningen.nl/luchtkwaliteit](http://www.groningen.nl/luchtkwaliteit)  
Hieronder staat een globale vergelijking tussen wegverkeerslawaaï en luchtverontreiniging in Groningen op basis van de GES-scores.

Tabel 2 Wegverkeerslawaaï en luchtverontreiniging in Groningen een vergelijking op basis van de GES-scores			
type weg	wegverkeerslawaaï	luchtverontreiniging	toelichting
ringwegen	matig tot zeer matig	matig	Dankzij de geluidschermen en/of afstand tot woningen zijn hier weinig knelpunten met verkeerslawaaï. Deze factoren zijn ook gunstig voor de luchtkwaliteit.
stedelijke hoofdwegen	matig tot ruim onvoldoende	matig tot zeer matig	Langs deze wegen hebben relatief veel woningen door verkeerslawaaï een score van (ruim) onvoldoende.
erftoegangswegen	(vrij) matig tot onvoldoende	vrij matig tot matig	Langs 30 km-wegen staan woningen soms toch bloot aan een hoge geluidbelasting door verkeerslawaaï.

*Hoe lichter de kleur, hoe lager de milieubelasting*

#### Opmerkingen/conclusies:

1. Bij wegverkeerslawaaï zijn de verschillen tussen een lage en hoge blootstelling veel groter dan bij luchtverontreiniging (waarbij geen uitschieters voorkomen).
2. Uit oogpunt van gezondheid heeft wegverkeerslawaaï een grotere impact dan luchtverontreiniging. Er zijn geen wegen waar luchtverontreiniging wél en wegverkeerslawaaï geen probleem is.
3. De luchtkwaliteit in Groningen heeft een GES-score van 'vrij matig' tot 'zeer matig'. Er is dus reden om maatregelen te nemen die óók een bijdrage leveren aan een verbetering van de luchtkwaliteit.
4. Met verkeersmaatregelen is het mogelijk om meerdere vliegen in één klap te slaan: aanpak wegverkeerslawaaï + verbetering luchtkwaliteit + vergroten leefbaarheid (verkeersveiligheid e.d.).



### 2.5. Doel en plandrempels van dit actieplan

De gemeente Groningen wil met zijn gezondheidsbeleid een bijdrage leveren aan een gezonde leefomgeving. De vorige paragrafen laten zien, dat de leefomgevingskwaliteit uit oogpunt van gezondheid over het algemeen voor verbetering vatbaar is. Met de aanpak van wegverkeerslawaaï en luchtverontreiniging kan verdere gezondheidswinst worden gerealiseerd. 'Verdere winst' omdat de gemeente hieraan al stelselmatig werkt via met name het RO- en verkeersbeleid. Dankzij het jarenlang gevoerde beleid is in Groningen al veel bereikt en is er een goede basis aanwezig voor verdere maatregelen.

De EU-richtlijn omgevingslawaaï bevat geen norm voor de toelaatbare geluidbelasting, maar laat de keus hierover nadrukkelijk over aan de decentrale overheden en andere instanties die een actieplan moeten vaststellen. De betrokken overheden of instanties moeten hiertoe in hun actieplan één of meerdere plandrempels vastleggen. Met deze plandrempe(l)s geven zij aan wat het ambitieniveau is van het actieplan en/of boven welke geluidbelasting (in dB) er sprake is van een situatie die onwenselijk is. Vervolgens moeten in het actieplan maatregelen worden overwogen om de situatie te verbeteren bij woningen met een geluidbelasting boven de plandrempe(l).

Uit oogpunt van gezondheid is het wenselijk om primair de situatie te verbeteren bij woningen met een geluidbelasting op de gevel van 65 dB  $L_{den}$  of hoger.

Bij het formuleren van het doel en de plandrempels moet tevens het volgende worden bedacht.

Ten eerste:

De Wet geluidhinder staat nieuwbouw van woningen in binnenstedelijk gebied toe tot 68 dB (en sommige gevallen zelfs tot 73 dB)<sup>2</sup>. Maar dit kan alleen als de betrokken woningen (of andere geluidgevoelige gebouwen) van extra gevelisolatie worden voorzien om een goed akoestisch binnenklimaat te waarborgen.

Deze bepalingen van de Wet geluidhinder zijn in 1986 van kracht geworden. Een probleem kan zijn, dat bij woningen die vóór 1986 zijn gebouwd onvoldoende gevelisolatie is aangebracht waardoor een goed akoestisch binnenklimaat niet is gewaarborgd. Daarom is uit oogpunt van gezondheid speciale aandacht nodig voor woningen met een gevelbelasting  $\geq 68$  dB.

Ten tweede:

Wegverkeerslawaaï staat te boek als een oud en hardnekkig milieuprobleem. Makkelijke oplossingen liggen om technische, verkeerskundige of financiële redenen bijna nooit binnen handbereik. De aanpak van wegverkeerslawaaï vergt daarom een lange adem en brede inzet. Om het op termijn 'stiller te krijgen' is het zaak om stelselmatig kansen te benutten om het wegverkeerslawaaï te beperken door 'werk met werk te maken' (zie verder hoofdstuk 4).

Tegen deze achtergrond is het actieplan gericht op het volgende doel en plandrempels:

---

2. De verwachting is dat in de nabije toekomst de norm voor nieuwbouw van woningen langs wegen in de bebouwde kom wordt gesteld op 68 dB, met uitzondering van rijkswegen waarvoor waarschijnlijk een norm van 60 dB gaat gelden.



### Doel van het actieplan wegverkeerslawaai

Het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit in Groningen op basis van drie **plandrempels** (in  $L_{den}$ ):

- **62 dB:** bij groot onderhoud worden hoofdontsluitingswegen  $\geq 62$  dB voorzien van stil(ler) asfalt;
- **65 dB:** met stil asfalt en/of verkeersmaatregelen worden overschrijdingen bij woningen  $\geq 65$  dB zoveel mogelijk ongedaan gemaakt of voorkomen;
- **68 dB:** woningen  $\geq 68$  dB komen waar nodig en mogelijk in aanmerking voor extra gevelisolatie.

De inspanningsverplichting is om dit doel te halen binnen 5-10 jaar (= uiterlijk binnen twee planperiodes).

### 2.6. Voortgangsbewaking en monitoring

#### ***In 2015 een tussentijdse evaluatie op basis van de uitvoering van maatregelen***

Dit actieplan heeft een looptijd van vijf jaar: medio 2013 – medio 2018. Wij zullen in 2015 de stand van zaken opmaken omtrent de uitvoering van de maatregelen in dit actieplan. Dit kan aanleiding geven om de uitvoering van het actieplan tussentijds bij te stellen.

#### ***In 2017/2018 wordt opnieuw de balans opgemaakt***

Wij maken om de vijf jaar op basis van een actueel verkeersmodel nieuwe geluidkaarten + verschilkaarten + een nieuwe luchtkwaliteitskaart. Hiermee kan worden vastgesteld in hoeverre de akoestische kwaliteit is verbeterd in termen van het aantal Stadgers met (ernstige) hinder en slaapverstoring. En ook in hoeverre de concentraties van luchtverontreiniging zijn gedaald.

De nieuwe geluidkaarten + verschilkaarten + nieuwe luchtkwaliteitskaart verschijnen in 2017. Op basis hiervan zullen wij voor medio 2018 een aangepast of nieuw actieplan vaststellen voor de periode 2018-2023.



### 3. Waar zijn maatregelen wenselijk?

**Hoofdpijnen:**

- a. In Groningen staan ruim 4.000 woningen (= 4,3%) bloot aan een relatief hoge geluidbelasting door wegverkeerslawaai van 65 dB of meer. Hiervan staan 925 woningen (= 1%) bloot aan een geluidbelasting van 68-72 dB.
- b. Rijkswaterstaat en de provincie moeten een actieplan maken voor 'hun' eigen wegen. Volgens hun eigen opgave liggen aan deze wegen 7 + 54 = 61 woningen met een geluidbelasting van 65 dB of hoger.
- c. Dit actieplan richt zich op de woningen die blootstaan aan een hoge geluidbelasting door gemeentelijke wegen. Bij deze woningen zijn bronmaatregelen wenselijk om de geluidbelasting op de gevels te verminderen. Dit kan door verkeersmaatregelen of door het toepassen van stiller asfalt. Hierdoor zal de gevelbelasting lager worden en zal het akoestisch binnenklimaat verbeteren.
- d. Vooral de hoogbelaste woningen  $\geq 68$  dB moeten beschikken over voldoende extra gevelisolatie om een goed akoestisch binnenklimaat te waarborgen. Uit een nadere analyse blijkt, dat dit bij veel woningen al het geval is. Maar anno 2011 is bij circa 500 woningen de gevelisolatie mogelijk nog onvoldoende en zijn extra bron- en wellicht ook gevelmaatregelen wenselijk.

#### 3.1. Inleiding

Paragraaf 3.2. gaat in op de woningen met een relatief hoge geluidbelasting van 65 dB of meer. Hierbij worden met name de woningen  $\geq 68$  dB onder de loep genomen. In paragraaf 3.3. staat wat onze beleidsinzet is om de situatie bij de verschillende categorieën van woningen te verbeteren teneinde het doel van dit actieplan zo goed mogelijk te realiseren.

#### 3.2. Woningen waarop dit actieplan betrekking heeft

Volgens de geluidkaarten staan in Groningen circa 4.000 woningen bloot aan een geluidbelasting door wegverkeerslawaai van 65 dB tot maximaal 72 dB. De gemeente heeft geen zeggenschap over de ring- en autosnelwegen in of nabij de stad. Voor deze wegen maken de andere wegbeheerders geluidkaarten en zondig een actieplan. Rijkswaterstaat gaat over de A7 en A28 inclusief de Zuidelijke Ringweg en de provincie Groningen over de andere ringwegen en provinciale wegen. ProRail maakt een actieplan om eventuele knelpunten vanwege spoorweglawaai aan te pakken. Op de geluidkaarten van de gemeente Groningen staan ook de woningen met een geluidbelasting van 55 dB of hoger vanwege de rijks- of provinciale wegen (waaronder de ringwegen). Maar dit actieplan gaat over de gemeentelijke wegen. Omdat een deel van de Stadgers ook hinder ondervindt vanwege de ringwegen wordt daaraan wel zijdelings aandacht besteed.





**Tabel 3**  
**Woningen waarop dit actieplan betrekking heeft**

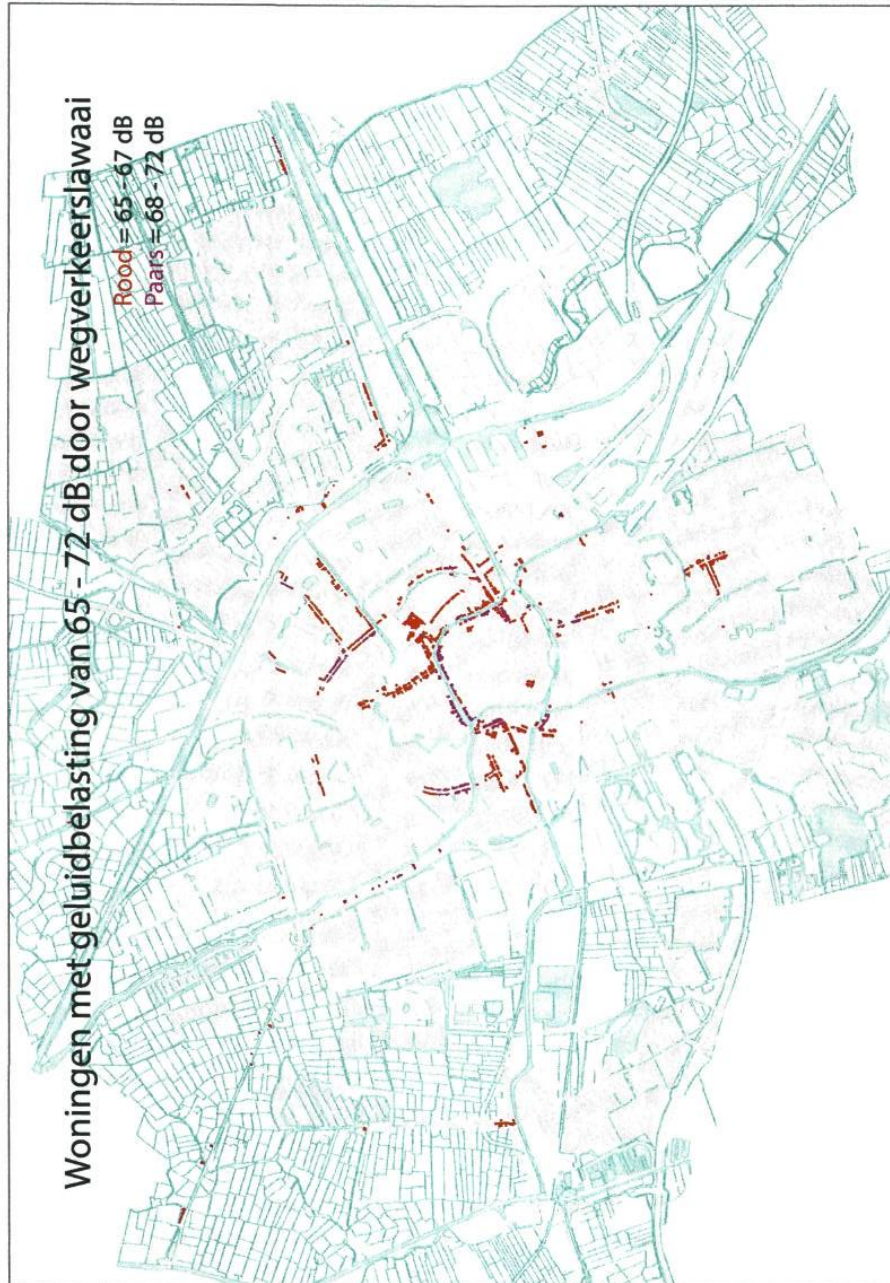
Categorieën van woningen	Aantal woningen per geluidklasse		Toelichting
	65-69 dB	70-72 dB	
Hoogbelaste woningen o.b.v. formele opgave geluidkaarten	3.927	35	Dit zijn de aantallen woningen met een geluidbelasting van 65 dB of hoger volgens de geluidkaarten, die in juni 2012 zijn vastgesteld en ingediend bij het ministerie. Hieronder wordt uitgelegd op hoeveel woningen dit actieplan betrekking heeft.
Hoogbelaste woningen vanwege rijkswegen	- 32 <sup>3</sup>	0	Mede dankzij de geluidschermen zijn er weinig hoogbelaste woningen langs de Zuidelijke Ringweg. Voor de aanpak van deze woningen is Rijkswaterstaat verantwoordelijk. Zie verder paragraaf 4.6: aanpak 'saneringswoningen'.
Hoogbelaste woningen vanwege provinciale wegen	- 61 <sup>4</sup>	- 2	De provincie maakt een actieplan voor de provinciale wegen. Door de Westelijke Ringweg ondervinden 36 woningen in de stad een geluidbelasting $\geq$ 65 dB. Deze zal rond 2020 ongelijkvloers worden gemaakt. Met een betere doorstroming en stil asfalt zal de geluidbelasting langs de Westelijke Ringweg dan aanzienlijk lager worden.
Correcties op de geluidkaarten	+ 114	-	Uit een nadere analyse blijkt, dat het aantal woningen $\geq$ 65 dB iets hoger is dan het zich in juni 2012 liet aanzien. De definitieve geluidkaarten zijn hiervoor gecorrigeerd.
<b>Hoogbelaste woningen vanwege gemeentelijke wegen</b>	<b>Totaal: 3.948</b>	<b>Totaal: 33</b>	Het gros van de hoogbelaste woningen ligt aan gemeentelijke wegen: in totaal zijn dit er 3.981. <b>Dit actieplan is gericht op deze 3.981 woningen.</b> In bijlage 2 (tabel 10) staat aan welke wegen deze woningen zijn gelegen.

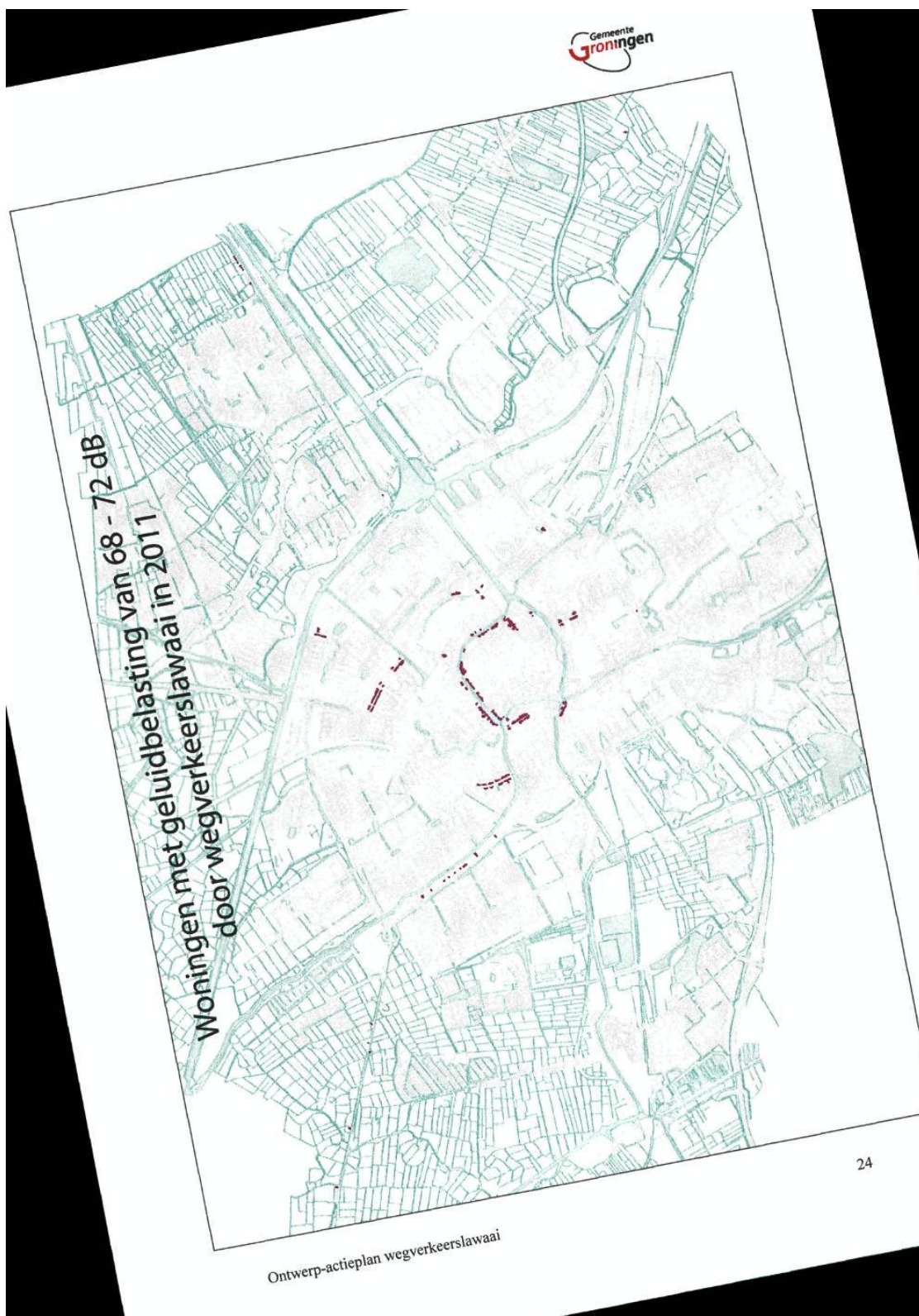
Op basis van de GES-scores wordt in dit actieplan onderscheid gemaakt tussen hoogbelaste woningen in de geluidklassen van 65–67 dB en 68–72 dB. Dit resulteert in de volgende aantallen hoogbelaste woningen langs gemeentelijke wegen:  
 \* geluidklasse 65-67 dB : 3.089  
 \* geluidklasse 68-72 dB : 892 +  
**Totaal: 3.981 woningen**

Hierna staan twee kaartjes.  
 Op het eerste kaartje staan alle (3.981 + 32 + 63 =) 4.076 woningen in de stad met een geluidbelasting van 65 dB of hoger.  
 Op het tweede kaartje staan alleen de woningen met een geluidbelasting van 68-72 dB: dit zijn er 892 (langs gemeentelijke wegen) + 33 (langs rijks- en provinciale wegen: zie blz. 26).

In bijlage 2 (tabel 10) staat een overzicht van de hoogbelaste woningen per weg.

3. Volgens de geluidkaart van RWS zijn er 7 woningen met een geluidbelasting  $\geq$  65 dB vanwege de Zuidelijke Ringweg.
4. Volgens de geluidkaart van de provincie Groningen zijn er in de stad in totaal 54 woningen met een geluidbelasting  $\geq$  65 dB vanwege provinciale wegen.







**Bronmaatregelen wenselijk bij woningen  $\geq 65$  dB**

Bij deze woningen zijn bronmaatregelen wenselijk om de geluidbelasting op de gevels te verminderen. Dit kan door verkeersmaatregelen of door het toepassen van stiller asfalt. Hierdoor zal de gevelbelasting lager worden waardoor het akoestisch binnenklimaat zal verbeteren.

In de praktijk is het alleen mogelijk en/of doelmatig om deze bronmaatregelen toe te passen ten behoeve van een cluster van woningen. Zie voor de aanpak van deze woningen: paragraaf 4.4. (verkeersmaatregelen), paragraaf 4.5. (stiller asfalt), paragraaf 4.6. (saneringsregeling) en bijlage 2 (tabel 10) met een overzicht van maatregelen of kansen per weg.

**Extra bron- en/of gevelmaatregelen wenselijk bij woningen  $\geq 68$  dB**

Vooraf bij woningen met een gevelbelasting  $\geq 68$  dB is het belangrijk dat ze beschikken over voldoende extra gevelisolatie om een goed akoestisch binnenklimaat te waarborgen. Uit een nadere analyse blijkt, dat veel van deze hoogbelaste woningen al over voldoende gevelisolatie beschikken:

- Bij woningen die ná 1986 zijn gebouwd of grondig zijn gerenoveerd is de gevelisolatie conform de Wet geluidhinder en/of het Bouwbesluit afgestemd op de gevelbelasting. Conform deze wetgeving moet de gevelisolatie bij nieuw- of verbouw voldoende zijn om een akoestisch binnenklimaat van 33 dB te waarborgen. Omdat hierbij wordt uitgegaan van de cumulatieve gevelbelasting zijn deze woningen in principe voorzien van een adequate gevelisolatie. Ook als er sinds de bouw sprake is geweest van een autonome verkeerstoename zal het akoestisch binnenklimaat zeker voldoen aan de 'norm' voor bestaande woningen van 43 dB (zie volgende bullit).
- Volgens de Wet geluidhinder komen 'saneringswoningen' in aanmerking voor extra gevelisolatie als de geluidbelasting binnenshuis hoger is dan 43 dB. In de loop der jaren zijn veel (sanerings)woningen voorzien van extra gevelisolatie. Deze maatregelen zijn er op gericht geweest om een akoestisch binnenklimaat van 38-43 dB te waarborgen.

Uit de nadere analyse blijkt, dat anno 2011 bij circa 500 woningen  $\geq 68$  dB de gevelisolatie mogelijk nog onvoldoende is. Bij deze woningen zijn dus extra maatregelen wenselijk. Bij voorkeur vergaande bronmaatregelen om de gevelbelasting (op termijn) zodanig te verlagen dat de reeds aanwezige gevelisolatie toereikend is. Als dat niet haalbaar is, is het wenselijk dat de betrokken woningen worden voorzien van extra gevelisolatie.

Een totaaloverzicht staat in tabel 4.



Tabel 4 Aanpak voor 892 woningen $\geq$ 68 dB		
	Aantal woningen	Beleid/maatregelen
Hoogbelaste woningen die eerder zijn gesaneerd	325	Gevelmaatregelen zijn hier niet meer nodig. Zo mogelijk wel bronmaatregelen treffen om de gevelbelasting te verminderen.
Gebouwd na 1986	54	Idem
'Saneringswoningen' waar nog geen maatregelen zijn getroffen	417	Op grond van de saneringsregeling van de Wet geluidhinder komen deze woningen zonnig alsnog in aanmerking voor extra gevelisolatie met subsidie van het ministerie. Zie verder par. 4.6.
Woningen die niet op de saneringslijst staan met mogelijk onvoldoende gevelisolatie	96	Bij deze woningen zijn extra bronmaatregelen wenselijk om een akoestisch binnenklimaat van 43 dB te waarborgen. Zie verder par. 4.4. (verkeersmaatregelen), par. 4.5. (stil asfalt) en bijlage 2 (overzicht maatregelen of kansen per weg).
RWS en provincie	2 + 31	Overleg met Rijkswaterstaat en provincie.
<b>Totaal aantal woningen <math>\geq</math> 68 dB</b>	<b>892 + 33</b>	

**Toelichting:**

- Het meest doeltreffend en doelmatig is om de gevelbelasting zoveel mogelijk te beperken met bronmaatregelen. Alleen in geval dat niet voldoende is om een goed akoestisch binnenklimaat te waarborgen, verdient het overweging om extra gevelisolatie aan te brengen.
- In dit verband is het belangrijk om te antiperen op toekomstige ontwikkelingen. Want als het op termijn mogelijk is om de gevelbelasting verder te beperken, is het niet doelmatig om al eerder dure gevelmaatregelen te treffen.
- Bij woningen van voor 1986 in de geluidklasse 68-72 dB is er een grote kans dat bronmaatregelen niet toereikend zullen zijn en dat extra gevelisolatie wenselijk is.
- Ook woningen van voor 1986 met een geluidbelasting van 65-67 dB beschikken mogelijk over onvoldoende gevelisolatie. Maar dit tekort aan gevelisolatie kan op termijn wellicht worden 'opgelost' door generiek bronbeleid (stillere motoren/banden) en andere bronmaatregelen.



### 3.3. Beleidsinzet per categorie woningen/wegvakken

Om het doel van dit actieplan te halen, kiezen wij voor de volgende beleidsinzet.

Tabel 5 Beleidsinzet bij aanpak wegverkeerslawaaï		
Woningen met gevelbelasting	Aantal woningen	Eventuele maatregelen
55 – 64 dB	circa 37.000	Deze woningen beschikken in principe over voldoende gevelisolatie. Maar ook bij deze geluidbelasting op de gevels van woningen kan sprake zijn van (ernstige) hinder of slaapverstoring.  <b>Beleidsinzet =</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• het benutten van kansen om de geluidbelasting met bronmaatregelen te verminderen;</li> <li>• op asfaltwegen vanaf 62 dB stiller of stil asfalt toepassen.</li> </ul>
65 – 67 dB	3.089	Bij deze woningen <b>kan</b> sprake zijn van onvoldoende gevelisolatie. Uit oogpunt van doelmatigheid ligt het in de rede om bij deze woningen het 'tekort' aan gevelisolatie te verhelpen door de gevelbelasting te verminderen met bronmaatregelen.  <b>Beleidsinzet =</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bij deze woningen/wegen waar mogelijk bronmaatregelen toepassen (= stil asfalt of verkeersmaatregelen).</li> </ul>
68 - 72 dB	892	Zonder vergaande bronmaatregelen is bij deze woningen <b>extra</b> gevelisolatie nodig om een adequaat akoestisch binnenklimaat te waarborgen. Vaak is die extra gevelisolatie al aanwezig → zie dan bij de categorie 65-67 dB.  <b>Beleidsinzet als de bestaande gevelisolatie onvoldoende is → gemeente neemt inspanningsverplichting op zich om:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• extra bronmaatregelen te treffen;</li> <li>• en/of te bevorderen dat er zonnig extra gevelisolatie wordt aangebracht.</li> </ul>

**Toelichting op de tabel:**

De gevelwering moet minimaal het verschil overbruggen tussen de gevelbelasting en 43 dB. Ofwel: **de vereiste gevelwering = gevelbelasting – 43 dB.**

De standaard gevelisolatie bij woningen van vóór 1986 = circa 18-20 dB. Bij woningen die zijn gebouwd na maart 1986 is de gevelisolatie beter naarmate de gevelbelasting hoger is. Deze woningen beschikken in principe over voldoende gevelisolatie om een akoestisch binnenklimaat van 33 dB (voor nieuwe woningen) te waarborgen en zullen zeker voldoen aan de 'norm' van 43 dB voor bestaande woningen.

## 4. Maatregelen

### **Vooraf:**

Wegverkeerslawaaï is een oud en hardnekkig milieuprobleem. Een grote tekortkoming van de Wet geluidhinder is, dat deze nauwelijks mogelijkheden biedt om een sluipende toename van verkeerslawaaï door volumegroei te voorkomen. Ook technisch is het vaak moeilijk om het wegverkeerslawaaï substantieel te verminderen. Zo levert een halvering van de verkeersintensiteit 'slechts' een reductie op van 3 dB. Omdat stil asfalt minder sterk is, moet dit vaker worden vervangen waardoor dit aanzienlijk duurder is dan 'gewoon' asfalt. Makkelijke en snelle oplossingen voor wegverkeerslawaaï zijn er vaak niet. De aanpak van wegverkeerslawaaï is bij uitstek een zaak van lange adem en brede inzet. Het uitgangspunt van dit actieplan is daarom het benutten van kansen door 'werk met werk te maken'.

### **Maatregelen volgens drie sporen:**

#### **I. Verkeersmaatregelen**

In ons huidige verkeersbeleid dragen diverse maatregelen bij aan het voorkomen of verminderen van wegverkeerslawaaï. Aan sommige maatregelen wordt al jaren gewerkt, zoals het stimuleren van het fietsgebruik en openbaar vervoer, het verbeteren van de doorstroming, het stimuleren van P+R etc. De komende jaren staan grote infrastructurele plannen op stapel voor de ombouw van de Zuidelijke Ringweg met een deels verdiepte ligging en overkluizing met drie deksels. Het geheel van deze maatregelen levert op termijn een belangrijke bijdrage aan het halen van het doel van dit actieplan. In aansluiting op ons huidige verkeersbeleid gaan wij aan de hand van vijf specifieke actiepunten mogelijkheden aangrijpen om de situatie bij de hoogbelaste woningen (verder) te verbeteren.

#### **II. Stil of stiller asfalt**

Voor stiller asfalt komen hoofdontsluitingswegen in aanmerking met een geluidbelasting van 62 dB of hoger op een cluster van woningen. Waar nodig en mogelijk wordt stil asfalt toegepast met een geluidreductie van 3,5 dB. Anders wordt een asfaltsoort toegepast die wel enige geluidreductie geeft maar net zo robuust is als 'gewoon' asfalt. Voor de dekking van de meerkosten van stil asfalt is € 35.000,- per jaar beschikbaar.

#### **III. Aanpak 'saneringswoningen'**

Woningen die in 1986 blootstonden aan een hoge geluidbelasting vallen onder de saneringsregeling van de Wet geluidhinder. Het ministerie van I&M stelt subsidie beschikbaar om de situatie bij deze woningen waar nodig te verbeteren. Taak van de gemeente is om hiervoor saneringsprogramma's in te dienen. Complicatie hierbij is, dat er een lange, landelijke wachtlijst is voor het verkrijgen van subsidie voor (relatief dure) gevelisolatiemaatregelen. In principe kan voor bronmaatregelen (die relatief goedkoop zijn) wel met succes subsidie worden aangevraagd. In dit actieplan staat onze aanpak voor de resterende 2.434 'saneringswoningen' in Groningen. Het gros van deze woningen staat ook nu nog bloot aan een hoge geluidbelasting van 65 dB of meer. Dit biedt dus kansen om 'werk met werk' te maken.

Deze drie sporen worden in dit hoofdstuk beschreven en toegelicht. In bijlage 2 (tabel 10) staat een samenvattend overzicht van de voorgenomen maatregelen of kansen om het wegverkeerslawaaï (op termijn) per weg aan te pakken.



#### 4.1. Inleiding

In hoofdstuk 2 staat het doel van dit actieplan, namelijk:

*Het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit in Groningen op basis van drie plandrempels:*

- **62 dB:** bij groot onderhoud worden hoofdontsluitingswegen  $\geq 62$  dB voorzien van stil(ler) asfalt;
- **65 dB:** met stil asfalt en/of verkeersmaatregelen worden overschrijdingen bij woningen  $\geq 65$  dB zoveel mogelijk ongedaan gemaakt of voorkomen;
- **68 dB:** woningen  $\geq 68$  dB komen waar nodig en mogelijk in aanmerking voor extra gevelisolatie.

*De inspanningsverplichting is om dit doel te halen binnen 5-10 jaar (= uiterlijk binnen twee planperioden).*

In hoofdstuk 3 staan de situaties (i.c. woningen of wegvakken) met een relatief hoge geluidbelasting waar maatregelen wenselijk zijn.

In dit hoofdstuk 4 staan de maatregelen om de akoestische kwaliteit (en de luchtkwaliteit) in de stad Groningen te verbeteren. De opbouw van dit hoofdstuk is als volgt.

In paragraaf 4.2. wordt uitgelegd dat de EU-richtlijn en dit actieplan gaan over het verbeteren van de bestaande situatie. Om een toename van omgevingslawaai te voorkomen, moeten bij nieuwe ontwikkelingen de procedures en normen van de Wet geluidhinder c.a. in acht worden genomen.

Paragraaf 4.3. beschrijft de context van het actieplan. Wegverkeerslawaai is bij uitstek een oud en hardnekkig milieuprobleem waarvan de aanpak een kwestie van lange adem is.

Paragraaf 4.4. gaat in op ons verkeersbeleid en -maatregelen. Deze paragraaf begint met een korte beschrijving van het huidige verkeersbeleid en grote verkeersprojecten die reeds een belangrijke bijdrage leveren aan het voorkomen of beperken van verkeerslawaai en luchtverontreiniging. Hiermee legt het huidige verkeersbeleid een prima basis voor dit actieplan. Vervolgens benoemen we vijf specifieke actiepunten om de akoestische kwaliteit bij de hoogbelaste woningen verder te verbeteren.

In paragraaf 4.5. staat ons beleid voor de toepassing van stil asfalt.

In paragraaf 4.6. staat hoe wij de situatie bij de resterende 'saneringswoningen' willen verbeteren met subsidie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Tot slot wordt in paragraaf 4.7. kort ingegaan op de kosten en baten van het actieplan.

#### 4.2. Voorkomen (toename) van omgevingslawaai

De EU-richtlijn Omgevingslawaai gaat over de bestaande situatie. Zo geven de geluidkaarten de situatie in 2011 weer en staat in dit actieplan wat de gemeente gaat doen om de bestaande situatie te verbeteren.

##### **Geluidkaarten**

De geluidkaarten geven de actuele geluidbelasting weer. Deze kan door een autonome verkeersgroei hoger zijn dan de geldende voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Dit actieplan is gericht op woningen die momenteel blootstaan aan een geluidbelasting boven de plandrempel. De plandrempel is geen wettelijke norm op grond van de Wet geluidhinder, maar een door de gemeente gekozen ambitiewaarde.

Bij nieuwe ontwikkelingen moet de Wet geluidhinder worden toegepast. Hierin staan normen waaraan de toekomstige situatie moet voldoen. De preventieve werking van de Wet geluidhinder is een belangrijk instrument om te voorkomen dat het omgevingslawaai in de toekomst zal toenemen.

De Wet geluidhinder geldt voor drie vormen van omgevingslawaai: wegverkeers-, spoorweg- en industriellawaai. De Wet geluidhinder bevat normen voor de maximaal toelaatbare geluidbelasting op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen.

De procedures en normen van de Wet geluidhinder moeten onder meer in acht worden genomen bij wijzigingen aan 50 km-wegen. Deze wet schrijft





voor, dat zo'n wijziging in principe niet mag leiden tot een toename van de geluidbelasting op woningen. Als dit niet mogelijk, niet doeltreffend of niet doelmatig is, dan kan op grond van de Wet geluidhinder onder voorwaarden een hogere geluidbelasting op de gevels worden toegestaan. Maar in dat geval moeten de betrokken woningen zonnig op kosten van de overheid worden voorzien van extra gevelisolatie om een goed akoestisch binnenklimaat van 33 dB te waarborgen (dit is de maximale geluidbelasting in de woning bij gesloten ramen en deuren). Hiervoor kan geen ontheffing worden verleend. Naast het verbeteren van situaties met te veel omgevingslawaai is het vooral ook belangrijk om relatief stille/rustige plekken te behouden. Daarom passen wij onder meer op een zorgvuldige manier de Wet geluidhinder toe bij nieuwe ontwikkelingen en bij de voorbereiding van ruimtelijke en verkeersplannen.

#### 4.3. Aanpak wegverkeerslawaai vraagt lange adem en brede inzet

Klachten over verkeerslawaai komen al voor sinds het begin van onze jaartelling. Weliswaar is de vorm en de impact ervan op het dagelijks leven veranderd, maar opgelost is het probleem allerminst. In het laatste Nationaal Milieubeleidsplan IV (dat in juni 2001 onder minister Pronk is uitgebracht) staat dat 'geluidhinder en met name wegverkeerslawaai nog steeds als een urgent probleem moet worden gezien'. Achteraf blijkt, dat de NMP-IV doelen voor 2010 niet zijn gehaald. Voorbeelden: 'in 2010 staan geen woningen meer bloot aan een geluidbelasting > 68 dB' en 'in 2010 is de akoestische kwaliteit in het stedelijk gebied fors verbeterd'. De vraag is of de ambities voor 2030 zullen worden gehaald: 'in alle gebieden is sprake van een goede akoestische kwaliteit' en 'om slaapverstoring te voorkomen mag het geluidniveau in de slaapkamer niet hoger zijn dan 33 dB'.

Weliswaar worden motorvoertuigen dankzij de aanscherping van Europese eisen in de loop van de tijd iets stiller, maar dit positieve effect wordt teniet gedaan door de sluipende toename van de automobilititeit (en daarbij het aandeel van bestelbussen e.d.), het effect van de 24-uurs economie en de recent

ingevoerde snelheidsverhogingen. Hierbij komt, dat de Wet geluidhinder geen mogelijkheden biedt om een toename van verkeerslawaai door volumegroei te voorkomen, zolang er geen sprake is van een fysieke wijziging aan een weg (ofwel een wegconstructie).

Ook technisch is het vaak moeilijk om het wegverkeerslawaai substantieel te verminderen. Zo levert een halvering van de verkeersintensiteit 'slechts' een geluidreductie op van 3 dB. De

geluidreductie door stil asfalt wordt na verloop van jaren aanzienlijk minder doordat dit asfalt minder sterk is. Kortom: makkelijke en snelle oplossingen voor verkeerslawaai zijn er vaak niet. De aanpak van wegverkeerslawaai is bij uitstek een zaak van lange adem.

##### Verkeerslawaai in Rome

"Hier in Rome gaan veel zieken dood aan slaapgebrek. Herrie houdt ze wakker. Welke huurwoning vergunt het je te slapen? In deze stad slapen alleen de rijken. De oorzaak van deze ziekte: het ratelen van de karren in de nauwe kronkelstraten en het gescheld van de wagenaanvoerders in opstoppingen, wat nog een dove van zijn slaap zou beroven".

*Juvenalis, dichter rond 100 na Chr.*

##### Maatregelen:

Maatregelen:	Reductie:
Halvering verkeersintensiteit	: 3 dB
Afstandsverdubbeling tot gevel	: 3 dB
Stil asfalt	: 1 - 4 dB
Snelheid van 50 → 30 km/u	: 2 - 4 dB
50% auto's elektrisch, 50 km/u	: ca. 1 dB
Idem bij snelheid van 30 km/u	: ca. 1,5 dB

Per 1 november 2012 is de aanscherping van de EU-bandenrichtlijn in werking getreden. Dit zal rond 2020 een geluidreductie opleveren van 1 à 2 dB.



Het probleem van wegverkeerslawaaï vraagt nadrukkelijk ook om een integrale aanpak. Bij nieuwe ontwikkelingen, planstudies, groot wegonderhoud en wegreconstructies zullen steeds alle mogelijkheden moeten worden aangegrepen om naast de bereikbaarheid en verkeersveiligheid óók de leefbaarheid te beschermen en te verbeteren. Daarom haken wij in de paragrafen hierna zo veel mogelijk aan bij lopende en op stapel staande (plan)ontwikkelingen. De rode draad in dit actieplan is steeds 'werk met werk maken'.

#### 4.4. Verkeersbeleid en -maatregelen

Voor de gemeente Groningen is dit het eerste actieplan om het wegverkeerslawaaï aan te pakken. Maar met ons ruimtelijke en verkeersbeleid werken wij al jarenlang aan een stad die goed bereikbaar is én waar het gezond en prettig wonen is. Zonder dit jarenlange gevoerde beleid zou de leefbaarheid in de stad er nu een stuk slechter voor staan. Door consequent op deze weg door te gaan, kunnen we ook voor de toekomst een duidelijk verschil maken.

In de structuurvisie "*Stad op Scherp*" kiezen we voor een verdere ontwikkeling van de economische centrumfunctie van Groningen met z'n topvoorzieningen en kennisinstellingen. Een goede bereikbaarheid is hiervoor noodzakelijk. Maar net zo belangrijk is een aangename, veilige en gezonde leefomgeving. Daarom willen wij met ons verkeersbeleid tevens een bijdrage leveren aan een stad met minder verkeerslawaaï en luchtverontreiniging. De raad heeft in juni 2011 de "*Nota duurzame mobiliteit 2010-2020 gemeente Groningen*" vastgesteld. Het motto van deze nota is: "Met de fiets of het openbaar vervoer als het kan, met de auto als het moet".

De speerpunten van dit beleid zijn:

- investeren in de vervoerwijze fiets (ongeveer 60% van alle verplaatsingen vindt plaats per fiets; we willen dit hoge fietsgebruik de komende jaren behouden en zelfs vergroten)
- meer kwaliteit en capaciteit in het regionaal openbaar vervoer
- inzetten op ketenmobiliteit waarmee automobilisten buiten de binnenstad kunnen parkeren en met een goedkope en hoogfrequente OV-verbinding naar de binnenstad kunnen reizen (P+R, ofwel binnenstadsparkeren op afstand)
- inzetten op mobiliteitsmanagement
- terughoudend in capaciteitsuitbreiding van de auto-infrastructuur binnen de stad, maar wel inzetten op betere doorstroming op de ringweg
- stimuleren van milieuvriendelijke motorvoertuigen (bijv. taxi's, stedelijke distributie, maar ook in het gemeentelijk wagenpark) en de daarvoor noodzakelijke faciliteiten als oplaadpunten en groengas-stations
- een impuls geven aan de verkeersveiligheid
- een hoge ruimtelijke kwaliteit van infrastructuur en verblijfsgebieden

Om de ruimtelijk-economische ambities van stad en regio te realiseren, staan de komende jaren grootschalige ingrepen in de infrastructuur op stapel. De aanleg van een deels verdiepte Zuidelijke Ringweg met drie deksels en de bijbehorende aanpassingen in de stedelijke verkeersstructuur zijn niet alleen goed voor de bereikbaarheid maar ook voor de leefbaarheid in de stad. Dit geldt ook voor het verbeteren van de doorstroming op de overige ringwegen. In ons "*Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer*" geven we jaarlijks inzicht in de voortgang van de infrastructuur- en verkeersprojecten.

In bijlage 1 van dit actieplan staat een beschrijving van de diverse verkeersprojecten en -maatregelen die een bijdrage leveren aan een stad met minder verkeerslawaaï en minder luchtverontreiniging.



In aansluiting op ons huidige verkeersbeleid zetten wij in op vijf specifieke actiepunten om het doel van dit actieplan te halen. Deze verkeersmaatregelen zijn primair gericht op het verminderen van de geluidbelasting. Maar met verkeersmaatregelen kunnen vaak meerdere vliegen in één klap worden geslagen. Zo leveren deze vaak ook winst op voor de lokale luchtkwaliteit en de verkeersveiligheid.

*Specifieke actiepunten:*

I. ***Algemeen: het benutten van kansen om bij relevante verkeers- en inrichtingsplannen een bijdrage te leveren aan het beperken van wegverkeerslawaai.***

Er worden regelmatig wegwerkzaamheden uitgevoerd, variërend van een wegreconstructie, (groot) wegonderhoud, herbestrating of (kleine) verkeerskundige aanpassingen. Hierbij kunnen zich kansen voordoen om tegelijk iets aan het wegverkeerslawaai te doen. Deze kansen kunnen betrekking op de weginrichting, de verkeersafwikkeling, de doorstroming of het wegdek. Dit speelt vooral bij wegen waar sprake is van een hoge geluidbelasting van 65 dB of meer (zie de volgende punten). Maar ook bij een lagere geluidbelasting (zeker vanaf 55 dB) kan ernstige hinder of slaapverstoring voorkomen. Daarom gaan wij bij relevante verkeers- en inrichtingsplannen standaard na of er kansen zijn om op een doelmatige manier tevens het wegverkeerslawaai (iets) te verminderen. Voor stil asfalt is dit uitgewerkt in een aparte paragraaf (zie 4.4.).

II. ***Het meewegen van het aspect leefbaarheid (op basis van de geluidkaarten) bij het ontwikkelen van plannen in het kader van 'Groningen Bereikbaar!'.***

De komende jaren vinden grootschalige werkzaamheden plaats aan het wegennet, waarbij vooral de ombouw van de Zuidelijke Ringweg tijdelijk een grote impact zal hebben op de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid. Om dit in goede banen te leiden, is een strakke aansturing en regievoering van de werkzaamheden noodzakelijk. Daarom is samen met onze partners in stad en regio een nieuwe projectorganisatie opgezet onder de naam 'Groningen Bereikbaar!'. Deze organisatie richt zich op het in kaart brengen en afstemmen van de geplande werkzaamheden in en rond de stad, gedragsbeïnvloeding van weggebruikers en communicatie over alle werkzaamheden, onder meer via een centraal publieksloket, een gezamenlijke website en informatiekant. Onvermijdelijk is dat tijdens de ombouw van de Zuidelijke Ringweg op sommige plekken tijdelijk extra hinder zal ontstaan. Maar met het project 'Groningen Bereikbaar!' willen we dit zo veel mogelijk voorkomen, onder meer door hierbij nadrukkelijk ook de geluidkaarten te betrekken.

III. ***Bij het verbeteren van de ontsluitingsstructuur van het UMCG en het noordoosten van de stad tevens overwegen hoe de situatie bij de hoogbelaste woningen  $\geq 65$  dB in dit deel van de stad zo veel mogelijk kan worden verbeterd.***

De geluidkaarten laten zien dat op een aantal wegen in het gebied ten noordoosten van de binnenstad zoals de Sumatralaan, Korreweg en J.C. Kapteynlaan sprake is van een hoge geluidbelasting. Langs deze wegen staan in totaal  $127 + 272 + 138 = 537$  woningen bloot aan een geluidbelasting  $\geq 65$  dB, waarvan  $238 \geq 68$  dB.

Deze wegen zijn onderdeel van het hoofdwegennet en van cruciaal belang voor de bereikbaarheid van de binnenstad, het UMCG en de schilwijken. Op deze



wegen en in de nabije omgeving vinden diverse ontwikkelingen plaats die van invloed zijn op de verkeersintensiteiten in dit gebied. Denk hierbij aan het opheffen van de Antonius Deusinglaan, de uitbreiding van het UMCG, de aanleg van de Sontbrug, de aanleg van de busbaan Europaweg, de ontwikkeling van de Oosterhamrikzone en de noodzakelijke aanpassing van de Gerrit Krolbrug in verband met het opwaarderen van het Van Starckenborghkanaal. De vraag is dan ook hoe met name het UMCG, de Korrewegwijk en de Oosterparkwijk het beste kunnen aansluiten op de ringwegen. Om deze vraag te kunnen beantwoorden, vindt een verkenning plaats van mogelijke alternatieven om de ontsluiting van het UMCG en de genoemde wijken te verbeteren. Het wegverkeerslawaaai (zoals weergegeven op de geluidkaarten) is hierbij één van de aspecten die nadrukkelijk in de afwegingen zullen worden meegenomen.

**IV. Bij ontwikkelingen die relevant zijn voor de Diepenring tevens maatregelen overwegen om het wegverkeerslawaaai te beperken.**

De Diepenring vervult in de huidige verkeersstructuur een belangrijke rol als verdecling voor het autoverkeer. De bijbehorende verkeersintensiteiten in combinatie met het karakter van de weg (50 km/uur, weinig afstand tussen rijbaan en gevels en enkele VRI's) maken, dat veel woningen aan de Diepenring blootstaan aan een hoge geluidbelasting. In totaal vallen hier 252 woningen in de hoogste geluidklasse van 68-72 dB.

In januari 2010 heeft de Raad de visie voor de Diepenring vastgesteld met als titel "De parels en de ketting". Deze visie heeft als doel om de Diepenring een opwaardering te geven als visitekaartje van de stad. Het voornemen was om in 2012/2013 te starten met de uitvoering van de eerste fase van deze visie. Om budgettaire redenen is in het kader van de Programmabegroting 2013 besloten om dit voornemen te schrappen.

Hier komt bij dat er andere ontwikkelingen zijn die van invloed kunnen zijn op de gewenste verkeersfunctie en inrichting van de Diepenring. Denk bijvoorbeeld aan wijzigingen in de aanrijdroutes rond de Diepenring (zie ook punt III), een optimaal gebruik van parkeergarages en eventueel het omleiden van bussen buiten de Grote Markt om.

Het verminderen van de geluidbelasting op de woningen aan de Diepenring is één van de aspecten die in de verdere planvorming zullen worden meegewogen. Overigens is op diverse delen van de Diepenring groot onderhoud nodig aan het wegdek. Daarom is ook het toepassen van stil asfalt een reële optie.

**V. Bij het zoeken naar een antwoord op de bereikbaarheidsopgave tevens meewegen hoe het aantal hoogbelaste woningen  $\geq 65$  dB kan worden verminderd.**

Een belangrijk onderdeel van het Coalitieakkoord 2012-2014 gaat over het zoeken naar een antwoord op de bereikbaarheidsopgave. Op basis van een nieuwe netwerkanalyse zal een hernieuwde inschatting worden gemaakt van de opgave en mogelijke oplossingen voor de bereikbaarheid. Ook door de komende aanpassingen in de stedelijke hoofdwegenstructuur (zoals de aanleg van het Sontwegtracé en de ombouw van de Zuidelijke Ringweg) zal de huidige verdeling van het autoverkeer in onze stad veranderen en daarmee bijvoorbeeld ook de verkeersbelasting van kruispunten en de doorstromingscapaciteit. Daarom gaan wij samen met onze partners in een netwerkanalyse zorgvuldig kijken naar het gehele wegennet en alle modaliteiten hierbij betrekken. Dit met het doel om een goede bereikbaarheid in onze stad en regio te waarborgen én ongewenste



neveneffecten op de leefomgevingskwaliteit zo veel mogelijk te voorkomen of te beperken. De geluidkaarten en dit actieplan vormen belangrijke input voor deze analyse en visieontwikkeling.

#### **4.5. Stil of stiller asfalt**

Met het toepassen van stil asfalt kan het wegverkeerslawaaï aanzienlijk worden beperkt. Daarom is en blijft onze inzet om bij groot wegonderhoud en nieuwe ontwikkelingen stillere asfaltsoorten toe te passen als dat effectief en doelmatig is<sup>5</sup>.

##### ***Stil asfalt overwegen op hoofdontsluitingswegen vanaf 62 dB***

Een wegdek gaat lange tijd mee. Er is dus maar eens in de zoveel jaar een kans om een bestaand wegdek te vervangen door een stiller wegdek. Voorkomen moet worden dat zo'n kans wordt gemist op wegen waar stiller asfalt een adequate en blijvende bijdrage kan leveren aan het verminderen van wegverkeerslawaaï. Daarom gaan we bij groot wegonderhoud aan hoofdontsluitingswegen bij een geluidbelasting vanaf 62 dB standaard na of stiller asfalt effectief en doelmatig is. Deze keus voor 62 dB (in plaats van bijvoorbeeld 65 dB) is ingegeven door twee overwegingen.

Ten eerste blijkt uit landelijk onderzoek, dat de gevelisolatie van oude woningen soms minder dan 20 dB is. Het toepassen van (iets) stiller asfalt kan in zo'n situatie een doelmatige maatregel zijn om het akoestisch binnenklimaat te verbeteren.

De tweede overweging is, dat er asfaltsoorten zijn die weliswaar weinig reductie geven (rond 1 dB) maar geen meerkosten met zich meebrengen. Met name op wegen met een geluidbelasting van 62-65 dB kan het zinvol zijn om dit type stiller asfalt toe te passen. Ter toelichting nog het volgende. Bij een 'ondergrens' van 62 dB komen aanzienlijk meer wegen in beeld voor stiller asfalt. Een verschil van 3 dB komt namelijk overeen met een verdubbeling van de verkeersintensiteit. Bij een 'ondergrens' van 62 dB komen dus ook wegen in beeld met 50% minder verkeer dan bij een 'ondergrens' van 65 dB.

##### ***Randvoorwaarden voor het toepassen van stil asfalt***

Een wegdek van stil asfalt is minder robuust dan een wegdek van 'gewoon' asfalt. Dit betekent dat een wegdek van stil asfalt minder lang meegaat en eerder vervangen moet worden en daardoor duurder is dan 'gewoon' asfalt. Het toepassen van stil asfalt moet dus wel effectief en doelmatig zijn. Daarom gelden voor het toepassen van stil asfalt (met een initiële geluidreductie van 3,5 dB) de volgende randvoorwaarden:

- Met stil asfalt moet een cluster van woningen geholpen zijn.
- Bij het toepassen van stil asfalt wordt uitgegaan van het principe 'werk met werk maken'. Dit betekent, dat de planning van stil asfalt aansluit op de planning van groot wegonderhoud of andere projecten waarbij wegen op de schop gaan.
- Het toepassen van stil asfalt is niet mogelijk of wenselijk op weggedeelten met relatief veel 'wringend' en/of zwaar verkeer. De reden is dat een wegdek van stil asfalt hier snel kapot zou worden gereden en daardoor averechts zou gaan werken. Dit is het geval op en nabij kruispunten en rotondes, in scherpe bochten alsook op wegvakken met veel afslaand bus- of vrachtverkeer, nabij in- of uitritten voor zwaar (vracht)verkeer en nabij bushaltes.

5. Deze paragraaf is mede gebaseerd op een onderzoek van het Adviesbureau WMA: "Toepassing stille wegdekken in Groningen", januari 2013.



- Uit oogpunt van beheer is het onwenselijk dat er een lappendeken van asfaltsoorten ontstaat. Daarom komen voor stil asfalt in principe alleen wegvakken in aanmerking met een minimale lengte van 250 meter.
- Het effect van stil asfalt is maximaal na aanleg maar neemt daarna af. Een wegdek van stil asfalt komt in aanmerking voor vervanging als de geluidreductie is afgenomen tot - 1,5 dB en het asfalt ook civieltechnisch niet meer aan de eisen voldoet. Hierbij zal opnieuw worden bekeken of een wegdek van stil asfalt nog steeds noodzakelijk en doelmatig is.

Op hoofdontsluitingswegen waar stil asfalt technisch niet mogelijk of niet doelmatig is, zal in principe een sterkere soort asfalt worden toegepast die minder maar toch enige geluidreductie geeft. Op wegvakken waar verkeerslawaaï geen issue is en/of waar veel vrachtverkeer langskomt, zal in principe standaard asfalt worden toegepast zonder geluidreductie. Eén en ander is samengevat in tabel 6.

Tabel 6 Beleid voor stil asfalt op hoofdontsluitingswegen		
Geluidbelasting op een cluster van woningen	Geluidreductie	Voorwaarden en meerkosten
62 dB of hoger	Stiller asfalt met een reductie van 1 à 3,5 dB overwegen	Zie hieronder.
65 dB of hoger	In principe stil asfalt toepassen met een initiële reductie van minimaal 3,5 dB	Een wegdek van stil asfalt moet doeltreffend en doelmatig zijn. Daarom moet zijn voldaan aan de genoemde voorwaarden én moet het ook budgettair haalbaar zijn. Meerkosten: € 1,15 per m <sup>2</sup> /jaar.
65 dB of hoger op kruispunten, rotondes en (andere) wegvakken met veel 'wringend' en/of zwaar verkeer	Standaard 'stiller' asfalt toepassen met een reductie van circa 1 dB	Het gaat hierbij om weggedeelten die aansluiten op een wegdek van stil asfalt. Meerkosten: nihil
Overige hoofdwegen waar verkeerslawaaï geen probleem is en/of met veel zwaar (vracht)verkeer	Standaard asfalt toepassen zonder geluidreductie	Meerkosten: nihil



**Meerkosten en dekking**

Bij groot wegonderhoud of sommige nieuwe ontwikkelingen (zoals bijv. de aanleg van een busbaan) gaat de weg grondig 'op de schop'. Om de meerkosten te beperken, is dit het moment om tegelijk een stiller wegdek toe te passen. Voor stil asfalt met een initiële geluidreductie van minimaal 3,5 dB bedragen de meerkosten € 1,15 per m<sup>2</sup>/jaar. Als een wegdek van stil asfalt wordt voorzien in het kader van en/of ten behoeve van een specifiek project, dan komen de meerkosten ten laste van de exploitatie van het betrokken project. Als zo'n project niet aan de orde is en bij groot wegonderhoud een wegdek van 'gewoon' asfalt wordt vervangen door stil asfalt, dan komen de meerkosten ten laste van dit actieplan. Uit een inventarisatie blijkt, dat in het kader van groot wegonderhoud gemiddeld twee of drie hoofdonthutingswegen per jaar in aanmerking komen voor stil asfalt met een initiële reductie van minimaal 3,5 dB. Dit betekent een bedrag aan meerkosten van gemiddeld € 35.000,= per jaar. Het onderhoudsbudget zal worden opgehoogd met dit bedrag zodat de meerkosten van stil asfalt structureel zijn gedekt. In sommige gevallen kan voor de vervanging van een bestaand wegdek door stil asfalt een beroep worden gedaan op de subsidieregeling voor 'saneringswoningen'. Dit wordt meegenomen in de volgende paragraaf.

Tabel 7 Hoofdonthutingswegen die (op termijn) in aanmerking komen voor stil of stiller asfalt			
	straatnaam/wegvak	lengte (in meter)	voorlopige planning groot wegonderhoud tot 2018
1.	Amkemaheerd	650	-
2.	Asingastraat	260	2016
3.	Aweg	550	-
4.	Bedumerweg	810	2014
5.	Boterdiep	470	-
6.	Damsterdiep: Europaweg-Prof. Rankestraat	250	2014
7.	Damsterdiep: nabij de Zaagmuldersweg	350	-
8.	Diamantlaan	460	-
9.	Edelsteenlaan	330	-
10.	Eeldersingel	250	-
11.	Eikenlaan	1.010	2014
12.	Emingaheerd	1.270	-
13.	Europaweg (Oosterhavenbrug)	350	2013
14.	Friesestraatweg: Aweg – Kraneweg	250	-
15.	Friesestraatweg: Kraneweg – Westelijke Ringweg	560	-
16.	Griffeweg	290	-
17.	Hereweg: Stationsweg - Rabenhauptstraat	290	-
18.	Hoendiep	380	2015
19.	J.C. Kapteynlaan	310	-
20.	Kastanjelaan	200	-
21.	Kerkstraat Hoogkerk	1.580	-
22.	Korreweg	1.400	-
23.	Kraneweg	520	2013



Tabel 7 Hoofdontsluitingswegen die (op termijn) in aanmerking komen voor stil of stiller asfalt			
	straatnaam/wegvak	lengte (in meter)	voorlopige planning groot wegonderhoud tot 2018
24.	Lopende Diep ZZ	120	2014-2018
25.	Nieuwe Ebbingestraat	570	-
26.	Noorderhaven NZ	300	2014-2018
27.	Noorderhaven ZZ	330	2014-2018
28.	Noorderstationsstraat	300	-
29.	Oosterkamrikkade NZ	850	-
30.	Oostersingel	580	-
31.	Overwinningsplein	320	-
32.	Parkweg	430	-
33.	Paterswoldseweg: Eeldersingel - Parkweg	830	-
34.	Peizerweg	450	-
35.	Petrus Campersingel/SS Rosensteinlaan	1.000	2013
36.	Pleiadenlaan	470	2015
37.	Pop Dijkemaweg/Ulgersmaweg	420	-
38.	Prinsesseweg	460	2014/2015
39.	Rijksweg: langs het Damsterdiep	960	-
40.	Schuitendiep WZ en OZ	350 + 360 = 710	2014-2018
41.	Siersteenlaan	800	-
42.	Spilsluizen NZ en ZZ	110 + 170 = 280	2014-2018
43.	Sumatralaan	290	2014/2015
44.	Turfsingel NZ	560	2014-2018
45.	Turfsingel ZZ	250	2014-2018
46.	Van Iddekingeweg	980	2013/2014
47.	Van Ketwich Verschuurlaan	1.200	-
48.	Verlengde Hereweg	1.080	-
49.	Verlengde Visserstraat	80	2016
50.	Vondellaan	580	-
51.	Westerhaven	220	-
52.	Westersingel	210	-
53.	W.A. Scholtenstraat	190	-
54.	Wouter van Doeverenplein	110	2014
55.	Zaagmuldersweg	960	-
56.	Zonnelaan: Eikenlaan - Prinsesseweg	720	-

In bijlage 2 (tabel 10) is een overzicht opgenomen van de voorgenomen maatregelen per weg(vak). Waar mogelijk is hierin aangegeven wanneer het betrokken wegvak in verband met groot onderhoud 'op de schop' gaat en mogelijk in aanmerking komt voor stil asfalt.

Op het kaartje hierna staan de hoofdontsluitingswegen die (op termijn) in aanmerking komen voor stil of stiller asfalt. Tevens staan hier de wegen op waar nu al stil asfalt ligt.







#### 4.6. Aanpak van 'saneringswoningen'

Woningen die in 1986 blootstonden aan een geluidbelasting  $\geq 60$  dB vallen onder de saneringsregeling van de Wet geluidhinder. Voor de aanpak van deze zogenoemde 'saneringswoningen' kan een beroep worden gedaan op een subsidieregeling van het ministerie van Infrastructuur & Milieu. Probleem is dat hierbij sprake is van een lange, landelijke wachtlijst voor het verkrijgen van subsidie voor (relatief dure) gevelisolatiemaatregelen. De subsidieregeling c.a. wordt uitgevoerd door het Bureau Sanering Verkeerslawaaï (BSV).

Gemeenten hebben als taak om programma's op te stellen met maatregelen voor 'saneringswoningen'. In principe kan bij BSV via twee wegen subsidie worden aangevraagd voor de uitvoering van dergelijke saneringsprogramma's:

- **Reconstructieprocedure van de Wet geluidhinder**  
Bij fysieke wijzigingen aan een weg moet de Wet geluidhinder in acht worden genomen. Als door een wijziging van een weg de geluidbelasting toeneemt met 1,5 dB of meer (in geval er geen maatregelen worden getroffen), dan moet de reconstructieprocedure van de Wet geluidhinder worden doorlopen. Zo'n project kan pas doorgaan als de minister voor de betrokken 'saneringswoningen' een saneringsprogramma en een 'hogere waarden besluit' heeft vastgesteld. Hierbij stelt de minister zonodig subsidie beschikbaar voor bron- én gevelisolatiemaatregelen om een akoestisch binnenklimaat te waarborgen van 38-43 dB. Belangrijk is dat saneringsprogramma's en bijbehorende subsidieverzoeken in verband met reconstructieprojecten bij voorrang worden afgewikkeld door BSV.
- **Subsidieverzoek voor bronmaatregelen**  
Los van een reconstructieprocedure kan jaarlijks voor 1 februari bij BSV subsidie worden aangevraagd voor maatregelen ten behoeve van 'saneringswoningen'. Subsidieverzoeken voor bronmaatregelen worden in principe bij voorrang afgewikkeld c.q. gehonoreerd. Het gaat hierbij om stil asfalt of verkeersmaatregelen, zoals de inrichting van een 30 km-gebied of een (gedeeltelijke) afsluiting van een weg. Weliswaar kan ook subsidie worden aangevraagd voor (relatief dure) gevelisolatiemaatregelen, maar deze verzoeken komen 'op de grote stapel te liggen'.

In Groningen staan momenteel formeel nog circa 4.700 woningen op de saneringslijst. Uit een nadere analyse blijkt echter, dat deze lijst fors kan en moet worden opgeschoond. Zo is een groot aantal woningen al eerder voorzien van extra gevelisolatie of liggen de woningen inmiddels aan een 30 km-weg (waarop de Wet geluidhinder niet van toepassing is). Uit recent archief- en veldonderzoek blijkt, dat de resterende saneringsopgave voor Groningen nog uit 2.434 woningen bestaat. Het gros van deze 'saneringswoningen' (die een hoge geluidbelasting hadden in 1986) staat ook nu nog bloot aan een geluidbelasting van 65 dB of hoger. Dit biedt kansen om 'werk met werk te maken'. We gaan hierbij als volgt te werk.

- I. **Aanpak van 'saneringswoningen' in het kader van reconstructieprocedures**  
In februari 2012 heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu het door ons voorbereide saneringsprogramma vastgesteld voor de aanpak van 85 woningen aan de Noorderstationsstraat/Nieuwe Ebbingestraat/Korreweg. Dit programma is ingediend ten behoeve van het bestemmingsplan voor de Regiotram, tracédelen I en II. Omdat dit project eind 2012 is stopgezet, heeft de staatssecretaris haar besluit op ons verzoek op 19 maart 2013 ingetrokken. Wij zullen in 2014 een nieuw akoestisch onderzoek (zonder trambaan)



uitvoeren en op basis daarvan een nieuw saneringsprogramma opstellen. De betrokken saneringsmaatregelen kunnen dan alsnog volgens de oorspronkelijke planning (i.c. voor 2016) hun beslag krijgen. Recentelijk hebben wij een saneringsprogramma ingediend voor de aanpak van 127 'saneringswoningen' in verband met de aanleg van de nieuwe busbaan langs de Europaweg naar het UMCG. In beide saneringsprogramma's wordt de geluidbelasting zo veel mogelijk beperkt door de toepassing van stil asfalt. Dit zal voldoende zijn om bij het gros van de betrokken 'saneringswoningen' de geluidbelasting binnenshuis te verlagen tot maximaal 43 dB. De woningen waarin dit niet haalbaar is, komen in aanmerking voor extra gevelisolatie om een akoestisch binnenklimaat te waarborgen van maximaal 38-43 dB.

II. ***Indienen van saneringsprogramma's met (bron)maatregelen***

Wij gaan de komende jaren primair een aantal programma's indienen bij BSV voor bronmaatregelen ten behoeve van 'saneringswoningen' die ook nu nog blootstaan aan een geluidbelasting  $\geq 65$  dB. Het gaat hierbij vooral om het toepassen van stil asfalt, maar mogelijk kunnen we ook programma's indienen voor verkeersmaatregelen. We gaan in 2013 beginnen met het indienen van saneringsprogramma's en het aanvragen van subsidies voor de volgende wegen: Petrus Campersingel, Korreweg, J.C. Kapteynlaan, Kraneweg, Sumatralaan, Bedumerweg, Bloemstraat, Spilsluizen en de Hereweg. Waar mogelijk gaan we hierbij (in combinatie met bronmaatregelen) ook subsidie aanvragen voor gevelisolatiemaatregelen. Dit is vooral van belang bij 'saneringswoningen' die nu nog blootstaan aan een geluidbelasting  $\geq 68$  dB. Met de subsidie kunnen deze hoogbelaste 'saneringswoningen' zonodig worden voorzien van extra gevelisolatie om een goed akoestisch binnenklimaat van 38-43 dB te waarborgen.

III. ***Aanpak van 'saneringswoningen' vanwege de Zuidelijke Ringweg via Rijkswaterstaat.***

Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de uitvoering van de saneringsoperatie voor woningen die blootstaan aan een hoge geluidbelasting door rijkswegen, zoals de Zuidelijke Ringweg.

Deze saneringsoperatie heeft betrekking op:

- woningen met een geluidbelasting van meer dan 65 dB vanwege de (toekomstige) Zuidelijke Ringweg;
- de woningen die tijdig door de gemeente zijn aangemeld in het kader van de bestaande saneringsregeling onder de Wet geluidhinder en die een geluidbelasting hebben die hoger is dan 60 dB.

Het streven is om de geluidbelasting op de gevels van de hier bedoelde woningen terug te brengen tot 60 dB of lager.

Volgens een voorlopige inventarisatie op basis van de geluidkaarten van de gemeente staan er nu 32 woningen bloot aan een geluidbelasting  $\geq 65$  dB vanwege de Zuidelijke Ringweg.

Volgens de Wet milieubeheer moet Rijkswaterstaat uiterlijk 31 december 2020 een verzoek doen aan de minister van Infrastructuur en Milieu tot vaststelling van een saneringsplan (Wm artikel 11.56). Het ligt in de rede om dit actieplan te koppelen aan de aanpak van de Zuidelijke Ringweg.

Wij zullen hierbij nauwkeurig de vinger aan de pols houden.



Met deze werkwijze kunnen we op termijn een aanzienlijk deel van de resterende 'saneringswoningen' aanpakken en daarmee tegelijk veel woningen die ook nu nog blootstaan aan een hoge geluidbelasting van 65 dB of meer.  
Zie hiervoor tabel 8.

Tabel 8 Aanpak van 'saneringswoningen'				
Aangrijpingspunt voor aanpak van 'saneringswoningen'	aantal saneringswoningen	waarvan het gros nu met een geluidbelasting van: 65-67 dB	waarvan nu met een geluidbelasting van: 68-72 dB	Toelichting
Lopende (reconstructie) projecten	85 + 127	176	36	Zie hierboven punt I.
Mogelijke nieuwe reconstructieprojecten	PM	PM	PM	Idem.
Bronmaatregelen: stil asfalt en/of verkeersmaatregelen	1.790	1.790 <sup>6</sup>	-	Zie hierboven punt II.
Bron- in combinatie met gevelmaatregelen	400	0	400	Door de landelijke wachtlijst is het onzeker wanneer hiervoor subsidie kan worden verkregen. Zie hierboven punt II.
Ombouw Zuidelijke Ringweg	32	32	0	Dit loopt via RWS. Zie hierboven punt III.
<b>Totalen</b>	<b>2.434</b>	<b>1.998</b>	<b>436</b>	

6. Hiervan staan circa 200 woningen nu bloot aan een geluidbelasting van 62-64 dB.



#### 4.7. Kosten en baten van het actieplan

In dit actieplan is het uitgangspunt bij het nemen van maatregelen om **'werk met werk te maken'**. Dit betekent, dat de planning van de maatregelen meestal afhankelijk is van andere ontwikkelingen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de aanleg van een busbaan, de aanpak van de Zuidelijke Ringweg, aan groot wegonderhoud of aan verkeersmaatregelen. De consequentie hiervan is dat een prioriteitsstelling voor de maatregelen in dit actieplan niet mogelijk of zinvol is.

Door mee te liften met ontwikkelingen en (verkeers)plannen is met de uitvoering van dit actieplan weinig additioneel geld gemoeid. Er is alleen extra budget nodig voor de meerkosten van stil asfalt, namelijk € 35.000,= per jaar (zie paragraaf 4.5: Stil of stiller asfalt). Voor de dekking van deze meerkosten zal het budget voor wegonderhoud met ingang van 2013 structureel met € 35.000,= worden verhoogd.

De gemeente Groningen heeft voor het maken van de geluidkaarten en dit actieplan een voorlopige subsidietoekenning gekregen van het ministerie van Infrastructuur & Milieu van € 361.185,=. Het is een eenmalige subsidie die definitief wordt mits tijdig een goed actieplan wordt ingediend bij de minister.

Een deel van deze subsidie zal worden ingezet voor de uitvoering van het actieplan. Ten eerste voor het voorbereiden van saneringsprogramma's voor woningen die vallen onder de saneringsregeling van de Wet geluidhinder. Met deze saneringsprogramma's zullen wij subsidies aanvragen bij het ministerie van Infrastructuur & Milieu (via het BSV) voor maatregelen ten behoeve van 'saneringswoningen'. Als de subsidieverzoeken worden gehonoreerd, kunnen de voorbereidingskosten in principe alsnog uit de subsidie worden gedekt.

Ten tweede voor het uitvoeren van verkeers- en akoestische onderzoeken om in concrete situaties mogelijke verkeersmaatregelen af te wegen en de effecten hiervan door te rekenen.

Met ons verkeersbeleid en met de uitvoering van dit actieplan zal het wegverkeerslawaai op termijn verminderen. Het effect van de maatregelen is echter afhankelijk van de situatie. Sommige maatregelen kunnen een aanzienlijk effect sorteren, zoals de toepassing van stil asfalt, de gedeeltelijke afsluiting van de Steentilstraat of een aanpassing van de verkeersstructuur. In andere gevallen zal het potentiële effect in termen van dB-reductie beperkt zijn, maar zich wel uitspreiden over een groter gebied (denk aan doorstromingsmaatregelen, stimuleren fietsverkeer, invoeren stadsdistributie e.d.).

Al deze (vaak kleine en soms grote) stappen maken de stad op termijn stiller en schoner. Dit draagt bij aan een stad waar het gezond en prettig wonen, werken en toeven is.

Over vijf jaar (in 2017) gaan we opnieuw de balans opmaken. Op basis van actuele verkeerscijfers en wegdekken e.d. gaan we dan nieuwe geluidkaarten maken en zogenoemde 'verschilkaarten'. Deze zullen laten zien waar en in welke mate de (ernstige) hinder en slaapverstoring door wegverkeerslawaai zijn afgenomen.



## 5. Beschrijving inspraakproces

### 5.1. Informatie en communicatie over omgevingslawaai/wegverkeerslawaai

Wij vinden het belangrijk om de inwoners goed te informeren over de blootstelling aan omgevingslawaai/wegverkeerslawaai en hen te betrekken bij de aanpak daarvan. De geluidkaarten en dit actieplan staan daarom op internet: [www.groningen.nl/geluid](http://www.groningen.nl/geluid). Op deze kaarten is aan de hand van kleuren te zien hoe hoog de geluidbelasting op een bepaalde locatie is in geluidklassen van 5 dB. In het actieplan staat wat we de komende jaren gaan doen om situaties met een hoge geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai te verbeteren.

Bij de voorbereiding van het actieplan moeten de Wet milieubeheer, artikel 11.12 t/m artikel 11.14 en het Besluit geluid milieubeheer, artikel 24 t/m artikel 28 in acht worden genomen. Dit betekent onder meer dat bij de voorbereiding van het actieplan de openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht moet worden toegepast. In afwijking tot deze wet geldt voor het actieplan dat een ieder hierover een zienswijze naar voren kan brengen.

De inspraakprocedure voor het actieplan is op 7 februari 2013 van start gegaan met een publicatietekst in de Groninger Gezinsbode. Het Voorontwerp-actieplan heeft vanaf deze datum tot 29 maart 2013 ter inzage gelegen. In deze inspraakperiode kon een ieder reageren op het Voorontwerp-actieplan, naar keuze schriftelijk, mondeling of via de website [www.groningen.nl/geluid](http://www.groningen.nl/geluid).

Op 14 februari is er van 19.30-21.00 uur bij de dienst RO/EZ een inloopbijeenkomst geweest voor Stadgers met vragen of opmerkingen over het Voorontwerp-actieplan. Deze bijeenkomst is bezocht door negen belangstellenden.

#### *Kenniscafé GELUID lust of last?*

Studium Generale Groningen organiseert maandelijks een Kenniscafé in ForumImages aan het Hereplein. Op initiatief van Tjeerd Andringa, onderzoeker Auditory Cognition bij de afdeling Kunstmatige Intelligentie van de RuG, is het Kenniscafé op 28 februari gewijd aan het thema "GELUID lust of last?". In dit Kenniscafé is vanuit diverse invalshoeken ingegaan op het effect van geluid op ons welzijn. Hierbij is door de gemeente iets verteld over de geluidkaarten en het actieplan wegverkeerslawaai. Vanuit het Kenniscafé (met ruim 100 bezoekers) werd over het algemeen met waardering gereageerd op de inzet van de gemeente om het wegverkeerslawaai te verminderen, zij het met de oproep om óók andere bronnen van geluidhinder aan te pakken.

Het inspraakproces heeft zeven zienswijzen opgeleverd. De zienswijzen en onze reactie daarop staan in de volgende paragraaf. Op basis hiervan hebben wij het voorliggende Ontwerp-actieplan vastgesteld. Dit zal in mei worden voorgelegd aan de raad van Groningen met het verzoek om hierover zijn wensen bedenkingen in te dienen.

Daarna zullen wij het actieplan definitief vaststellen zodat we het op tijd kunnen indienen bij de minister van Infrastructuur en Milieu (d.w.z. voor 18 juli 2013).



Tegen het vastgestelde actieplan staat geen beroep open. Het actieplan bevat namelijk alleen beleidsvoornemens en voorgenomen maatregelen en is niet gericht op een direct rechtsgevolg.

Van het actieplan moet binnen vier weken na vaststelling kennis worden gegeven. Hiertoe zal het actieplan op de gebruikelijke wijze ter inzage worden gelegd en op internet worden geplaatst.

### 5.2. Verslag inspraakproces

Het inspraakproces heeft zeven zienswijzen opgeleverd:

1. Indiener 1, via internet op 9 februari 2013;
2. Indiener 2, mondeling, 14 februari 2013 tijdens de inloopbijeenkomst over het Voorontwerp-actieplan;
3. Indiener 3, mondeling idem;
4. Indiener 4, mondeling idem;
5. Indiener 5, via internet op 27 maart 2013;
6. Indiener 6, de Verkeerscommissie en het bestuur van de Vereniging Wijkopbouw Hoogkerk (VWH) bij brief van 28 maart 2013, nummer 002-2013;
7. Indiener 7, het bestuur van de bewonersvereniging Piccardthofplas én de commissie geluidsoverlast A7 van de bewonersvereniging Piccardthofplas bij brief van 27 maart 2013 (ontvangen op 3 april 2013).

De zeven zienswijzen op het Voorontwerp-actieplan zijn opgenomen in tabel 9.

Per zienswijze geven wij onze reactie.

Naar aanleiding van de zienswijzen is één wijziging aangebracht in het actieplan: op een deel van de Kerkstraat in Hoogkerk zal de maximum snelheid eind 2014 worden teruggebracht van 50 naar 30 km/uur (in plaats van hiermee te wachten tot de aanleg van de Noord-Zuidroute door De Held III) (zie verder tabel 9, punt ad 6a). Voor het overige is het voorliggende Ontwerp-actieplan inhoudelijk gelijk aan het eerder uitgebrachte Voorontwerp-actieplan.

Tabel 9 ZIENSWIJZEN		
	Ingediende zienswijzen	Onze reactie
Ad 1.	<p>Indiener ervaart ernstige overlast van het vrachtverkeer naar Bowie Recycling bv via de uitrit aan de Rodewolderdijk.</p> <p>Indiener pleit voor een ontsluitingsweg over Westpoort, die naar de mening van indiener eerder ten onrechte door de gemeente is geweigerd.</p> <p>Volgens indiener mag de gevelbelasting maar 55 dB zijn.</p> <p>Volgens indiener is door de gemeente beloofd, dat</p>	<p>Bij de vaststelling van het bestemmingsplan Westpoort is op grond van planologische overwegingen besloten om geen ontsluitingsweg voor Bowie Recycling bv aan te leggen over het industrieterrein Westpoort.</p> <p>Het wegverkeerslawaaai vanwege de Rodewolderdijk ligt rond de 60 dB en blijft daarmee ruim onder de plandrempel van 65 dB. Daarom is er in het kader van dit actieplan</p>



Tabel 9  
ZIENSWIJZEN

	Ingediende zienswijzen	Onze reactie
	er geen uitritten zouden komen bij aanleg Westpoort.	geen directe reden om hier maatregelen te treffen. De door indiener genoemde norm van 55 dB is in dit verband niet relevant: deze norm heeft namelijk betrekking op het industrielawaai vanwege het industrieterrein Westpoort. Deze norm (die overigens niet wordt overschreden) is niet relevant voor wegverkeerslawaai. De provincie Groningen is bevoegd gezag voor het bedrijf Bowie Recycling bv. Wij hebben daarom aan de provincie gemeld, dat er overlast wordt ervaren van het vrachtverkeer van en naar dit bedrijf.
Ad 2.	Twee bewoners van Hoogkerk hebben klachten over de A7, vooral waar de maximum snelheid van 100 overgaat naar 130 km/u.	Dit actieplan heeft alleen betrekking op gemeentelijke wegen. Rijkswaterstaat maakt een actieplan voor de rijkswegen, waaronder de A7. Wij hebben deze zienswijze gemeld aan Rijkswaterstaat.
Ad 3.	Een bewoner van Kostverloren zegt veel geluidsoverlast te ondervinden vanwege de Westelijke ringweg.	Dit actieplan heeft alleen betrekking op gemeentelijke wegen. De provincie maakt een actieplan voor haar eigen wegen, waaronder de Westelijke ringweg. Wij hebben deze zienswijze gemeld aan de provincie.
Ad 4.	Indiener woont aan de Kastanjelaan en zegt veel geluidsoverlast te hebben van de nabijgelegen bushalte (waar volgens indiener dagelijks meer dan 2 x 200 bussen stoppen).	De geluidbelasting vanwege de Kastanjelaan op de gevels van de woningen blijft onder de plandrempel van 65 dB. De Kastanjelaan komt te zijner tijd wel in aanmerking voor (stil)ler asphalt omdat de plandrempel die hiervoor wordt gehanteerd (i.c. 62 dB) wel iets wordt overschreden. De huidige stadsbussen van Qbuzz zijn trouwens al relatief stil. Binnenkort start de voorbereiding van het Programma van Eisen (PvE) voor de aanbesteding van een nieuwe vervoersconcessie per december 2017. Het belang van stille bussen is één van de aspecten die in het PvE zullen worden opgenomen.





Tabel 9  
ZIENSWIJZEN

	Ingediende zienswijzen	Onze reactie
Ad 5.	<p>Indiener richt zich met name op het saneringsprogramma (van september 2011) voor de saneringswoningen aan de Noorderstationsstraat/ Nieuwe Ebbingestraat (zie de verwijzing in par. 4.6 van het Voorontwerp-actieplan, onder punt 1). Het saneringsprogramma c.a. is in februari 2012 vastgesteld door de staatssecretaris van Milieu t.b.v. de vaststelling van het Bestemmingsplan Regiotram-tracédelen I en II.</p> <p>Indiener wijst erop dat de staatssecretaris het saneringsprogramma onlangs heeft ingetrokken, maar dat het niet duidelijk is of er een nieuw saneringsprogramma zal worden gemaakt en of dit opnieuw zal leiden tot een positief besluit van de staatssecretaris. Dit scheidt volgens indiener wederom onzekerheid.</p> <p>Indiener is positief over het eerdere saneringsprogramma van september 2011, met uitzondering van de daarin opgenomen uitvoeringsplanning. Indiener verzoekt de gemeente de in dat programma vastgelegde garanties en toezeggingen na te komen in het nieuwe saneringsprogramma. Voorts verzoekt indiener de gemeente al op korte termijn onderzoek te doen naar de geluidbelasting op de gevel en naar de geluidbelasting binnenshuis. Indiener dringt erop aan dit onderzoek direct (nog voor de zomer!) uit te voeren in plaats van een vage toezegging dat dit ergens tussen 2014 en 2016 ter hand zal worden genomen. Indiener vindt dat het 'oude' saneringsprogramma snel moet worden omgezet naar een nieuw programma met een heldere en voortvarende uitvoeringsplanning.</p>	<p>Met het besluit om het project Regiotram te beëindigen, is de grondslag van het (door ons voorbereide en door de staatssecretaris vastgestelde) saneringsprogramma van september 2011 komen te vervallen. Daarom heeft de staatssecretaris op 19 maart 2013 het besluit genomen om dit saneringsprogramma in te trekken. Dit besluit is genomen op ons verzoek van 18 februari 2013. In dit verzoek hebben wij te kennen gegeven, dat wij dit saneringsproject alsnog in gewijzigde vorm willen uitvoeren. Hiertoe zullen wij in 2014 een nieuw akoestisch onderzoek uitvoeren (zonder trambaan) en op basis daarvan een nieuw saneringsprogramma opstellen en indienen bij de staatssecretaris.</p> <p>Wij verwachten dat de uitvoeringsplanning van dit saneringsproject hierdoor niet zal veranderen. Dat wil zeggen: net als bij het 'oude' saneringsprogramma zullen de betrokken woningen zonnig voor 2016 worden voorzien van extra gevelisolatie.</p> <p>Overigens staat ook het nieuwe saneringsprogramma weer open voor rechtsbescherming met de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen en beroep aan te tekenen.</p>
Ad 6a.	<p><b>Zienswijze m.b.t. de Kerkstraat in Hoogkerk</b></p> <p>Indiener is blij dat de Kerkstraat is aangemerkt als een hoofdontsluitingsweg die (op termijn) in aanmerking komt voor stil of stiller asfalt, maar wijst erop dat deze weg nog niet is opgenomen in de voorlopige planning.</p> <p>Hoewel er volgens de tabel in bijlage 2 van het actieplan meerdere maatregelen en kansen zijn om de situatie aan de Kerkstraat te verbeteren (spoor 1 t/m 3) is de planning afhankelijk gemaakt van de</p>	<p>In de Kerkstraat staan 31 woningen bloot aan een relatief hoge geluidbelasting van 65-67 dB. Vandaar dat de Kerkstraat in aanmerking komt voor maatregelen om het wegverkeerslawaai te verminderen.</p> <p>Weliswaar vormt de aanleg van de Noord-zuidroute door De Held 3 het beste aangrijpingspunt om de situatie aan de Kerkstraat te verbeteren. Maar wij erkennen dat er onzekerheid is over de realisatie van het</p>



Tabel 9  
ZIENSWIJZEN

Ingediende zienswijzen	Onze reactie
<p>aanleg van de Noord-Zuid route. Indiener vindt dat dit niet meer kan, nu de gemeente onlangs het contract met de Twentse bouwers heeft opgezegd en duidelijk heeft gemaakt dat die aanleg de komende jaren waarschijnlijk niet door zal gaan. In dit licht is het volgens indiener onredelijk om de bewoners van de Kerkstraat nog langer te laten wachten op ontwikkelingen die mogelijk nooit of in elk geval niet binnen afzienbare tijd zullen plaatsvinden. Bewoners wachten al minstens tien jaar op de herinrichting van de Kerkstraat tot een normale woonstraat en op de bijbehorende (verkeers) maatregelen. Al die tijd is het noodzakelijke groot onderhoud uitgesteld en vervangen door de hoogstnoodzakelijke kleine reparaties. Indiener verzoekt daarom de herinrichting van de Kerkstraat (inclusief geluidsmaatregelen) op te nemen in de planning van zowel het actieplan wegverkeerslawaaai als in het Meerjarenbeleidsplan Verkeer en Vervoer.</p>	<p>bestemmingplan voor De Held 3 en daarmee over de voorgenomen aanleg van de Noord-Zuidroute.</p> <p>Daarom hebben wij besloten al eerder maatregelen te treffen om de geluidbelasting op de woningen met een geluidbelasting van 65-67 dB te verminderen. Wij zullen hiertoe de maximum snelheid op het betrokken deel van de Kerkstraat terugbrengen van 50 naar 30 km/uur.</p> <p>Hier komt het volgende bij.</p> <p>Een aantal woningen aan de Kerkstraat valt onder de saneringsregeling van de Wet geluidhinder (zie par. 4.6. van dit actieplan). Wij zullen daarom een voorstel indienen bij het Bureau Sanering Verkeerslawaaai (BSV) voor de aanpak van de ('saneringswoningen' in de) Kerkstraat. Dit kan voor het eerst per 1 februari 2014. Vervolgens zal hiervoor een saneringsprogramma worden ingediend bij BSV. Wij zullen in het Ontwerp-saneringsprogramma concrete (inrichtings) maatregelen uitwerken en aangeven wat het effect hiervan is op de geluidbelasting. Het Ontwerp-saneringsprogramma zal vervolgens (zoals voorgeschreven) de inspraakprocedure doorlopen zodat hierop zienswijzen kunnen worden ingediend.</p> <p>Voor de planning betekent dit, dat de beoogde snelheidsverlaging op een nader te bepalen deel van de Kerkstraat eind 2014 zal worden ingevoerd.</p> <p><b>Wijziging actieplan:</b> Wij hebben de planning voor de Kerkstraat in het actieplan aangepast. Zie hiervoor bijlage 2, tabel 10, punt 19: planning voor de Kerkstraat:</p> <p><i>"Afhankelijk van aanleg Noord-zuidroute"</i></p> <p>is gewijzigd in:</p> <p><i>"Snelheidsverlaging deel Kerkstraat tot 30 km/uur: eind 2014".</i></p>



Tabel 9  
ZIENSWIJZEN

	Ingediende zienswijzen	Onze reactie
Ad 6b.	<p><b>Zienswijze m.b.t. de Eemsgolaan en Hunsingolaan (wijk De Buitenhof).</b></p> <p>Indiener is van mening dat het actieplan ten onrechte geen aandacht besteedt aan de gebiedsontsluitingswegen Eemsgolaan en Hunsingolaan. Indiener meent dat ook bij deze twee wegen 'bronmaatregelen' nodig zijn tegen wegverkeerslawaaï, zoals stil(ler) asfalt, hoewel indiener een 30 km-regime ter plaatse ook zou toejuichen (wat al een oude wens is).</p> <p>Indiener voert hiervoor verschillende redenen aan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Deze twee wegen (50 km/u) door De Buitenhof zijn vaste sluiproutes, zeker als het verkeer op de A7 gehinderd wordt.</li> <li>2) Bij de ombouw van de A7 (Aanpak Ring Zuid) zal deze sluiproute door de Buitenhof vermoedelijk nog veel meer gebruikt gaan worden.</li> <li>3) De Eemsgolaan en Hunsingolaan ondervinden een jaargemiddelde geluidbelasting (<math>L_{den}</math>) van resp. 60-65 dB en 55-60 dB. Volgens het actieplan is het de bedoeling kansen te benutten bij (ernstige) geluidhinder boven 55 dB (p.5).</li> <li>4) Volgens de monitor van de gemeente passeren elk etmaal 300 vrachtwagens de Eemsgolaan en Hunsingolaan, die veel verkeerslawaaï veroorzaken.</li> <li>5) In de avond en nacht zijn er veel geluidpieken door hardrijders (die duidelijk sneller rijden dan 50 km/u), temeer doordat er dan geen geparkeerde auto's op de weg staan (dit geldt vooral voor de Eemsgolaan). Dit geeft zeker hinder en slaapverstoring (p. 15).</li> <li>6) Door de scherpe bocht bij de overgang van de Eemsgolaan naar de Hunsingolaan ontstaat er veel geluidsoverlast doordat auto's (van twee kanten) telkens remmen en optrekken.</li> <li>7) Volgens het actieplan (p. 38) komt de Diamantlaan in aanmerking voor stil(ler) asfalt. De Eemsgolaan/ Hunsingolaan zijn vergelijkbare wegen als de Diamantlaan qua verkeerslawaaï en sluiptverkeer.</li> <li>8) Ongeveer 7 jaar geleden is in opdracht van de gemeente Groningen een <i>meting (geen berekening)</i> met kar verricht op de hoek Eemsgolaan/ Hunsingolaan. De meting duurde 10 minuten en iedere keer als er een auto langskwam nam de</li> </ol>	<p>In het actieplan zijn drie plandrempels vastgelegd, namelijk 62, 65 en 68 dB (zie par. 2.5 van het actieplan).</p> <p>De geluidbelasting vanwege de Hunsingolaan (circa 58 dB) blijft ruim onder de laagste plandrempeel van 62 dB.</p> <p>De geluidbelasting vanwege de Eemsgolaan op de nabijgelegen woningen is alleen op een kort wegvak gelijk aan of iets hoger dan 62 dB. Op zich zou dit aanleiding kunnen zijn om hier bij groot wegonderhoud stiller asfalt toe te passen. Maar uit oogpunt van beheer is het onwenselijk dat er een lappendeken van asfaltsoorten ontstaat. Daarom komen voor stil asfalt alleen wegvakken in aanmerking met een minimale lengte van 250 meter (zie par. 4.5). Omdat het betrokken wegvak van de Eemsgolaan ruim korter is dan 250 meter, hebben wij deze weg niet opgenomen in tabel 7 met wegen die op termijn in aanmerking komen voor stil(ler) asfalt.</p> <p>Dat de Diamantlaan wel in tabel 7 staat, komt doordat de geluidbelasting over meer dan 250 meter langs deze weg hoger is dan 62 dB.</p> <p>Tegen deze achtergrond zien wij geen aanleiding om in het actieplan wegverkeerslawaaï alsnog maatregelen op te nemen voor de Eemsgolaan en Hunsingolaan. De nevenstaande redenen onder punt 5, 6 en 8 van indiener doen hier niets aan af. We verwijzen in dit verband tevens naar onze notitie 'Geluidkaarten 2011 gemeente Groningen' waarin een toelichting staat op de berekening van de geluidbelasting voor de geluidkaarten.</p> <p>Het klopt dat we dit jaar de Eemsgolaan ter hoogte van de huisnummers 2 t/m 32 gaan aanpassen. Hoewel de toegezegde maatregelen primair gericht zijn op het verbeteren van de verkeersveiligheid zullen ze naar verwachting ook bijdragen aan een betere naleving van de maximum snelheid en het verminderen van wijkoverstijgend (zwaar) verkeer. Daarmee</p>



Tabel 9  
ZIENSWIJZEN

	Ingediende zienswijzen	Onze reactie
	<p>geluidbelasting toe tot 72 dB. 9) De gemeenteraad heeft onlangs een begrotingsvoorstel aangenomen om de Eemsgolaan aan te pakken in het kader van het potje kleine verkeerskundige aanpassingen. De Eemsgolaan gaat op de schop volgens toezegging in 2013. Ideaal om hier 'werk met werk' te maken (voornemen p. 5) en kansen te benutten.</p>	<p>kunnen de maatregelen ook bijdragen aan het voorkomen van wegverkeerslawaaai.</p> <p>Wij gaan in 2017 nieuwe geluidkaarten maken op basis van actuele verkeerscijfers (over de verkeersintensiteiten met een onderverdeling in personenauto's en vrachtverkeer). Als hieruit blijkt, dat de geluidbelasting op de Eemsgolaan en Hunsingolaan aanzienlijk is toegenomen (bijv. door veel sluipverkeer), dan zullen we dat meenemen bij de voorbereiding van het actieplan voor de periode 2018-2023.</p>
Ad 7.	<p>Het bestuur van de bewonersvereniging maakt zich ernstige zorgen over het wegverkeerslawaaai in met name Piccardthof-Noord én in de (lange smalle) Lepelaar die parallel loopt aan de Paterswoldseweg. Volgens de zienswijze van de bewonersvereniging ontbreken in het Voorontwerp-actieplan twee essentiële weggedelen (zie blz. 36/37 van het voorontwerp);</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Paterswoldseweg: vanaf de rotonde met de Van Swietenlaan tot aan de rotonde ter hoogte van aanvang Eelderwolde v.v.</li> <li>2. Rijksweg A7: onderbreking van geluidwerende maatregelen ter hoogte van de woonwijk Piccardthof-Noord. Het uitbreiden, doortrekken en laten aansluiten van geluidwerende maatregelen zal de geluidsoverlast in de woonwijk Piccardthof-Noord substantieel kunnen verlagen.</li> </ol> <p>De bewonersvereniging wil deze twee ontbrekende knelpunten met nadruk meegeven ter invoeging in én opwaardering van het actieplan.</p> <p>Door de hoge geluidbelasting op deze twee wegen ondervinden bewoners een zeer hoge geluidbelasting die aantoonbaar ten koste gaat van een aangename, veilige en gezonde leefomgeving. De bewonersvereniging ondersteunt het streven van de gemeente om de geluidbelasting met bronmaatregelen te verminderen.</p> <p>Het bestuur kan zich niet aan de indruk onttrekken dat er bij de bepaling van het aantal decibels (dB)</p>	<p>De geluidbelasting vanwege het hiernaast bedoelde deel van de Paterswoldseweg op de betrokken woningen blijft onder de 60 dB. Wij zien daarom geen reden om dit wegvak toe te voegen aan de lijst met wegen die in aanmerking komen voor stil(ler) asfalt.</p> <p>Dit actieplan heeft alleen betrekking op gemeentelijke wegen. Rijkswaterstaat maakt een actieplan voor de rijkswegen, waaronder de A7. Wij hebben deze zienswijze gemeld aan Rijkswaterstaat.</p> <p>Als uitvloeisel van de EU-richtlijn Omgevingslawaaai schrijft de Wet milieubeheer c.a. voor, dat de geluidkaarten (met jaargemiddelde dB-waarden) moeten worden gebaseerd op modelberekeningen. Hierbij is ook precies vastgelegd hoe de geluidberekeningen moeten worden uitgevoerd en hoe het aantal mensen met (ernstige) hinder of slaapverstoring moet worden bepaald. Omdat het wegverkeer volgens een relatief vast patroon lawaai veroorzaakt, kan de jaargemiddelde geluidbelasting vanwege deze geluidbron goed met een model worden berekend.</p> <p>Wij zijn hierbij voor de geluidkaarten als volgt te werk gegaan.</p> <p>Mede op basis van verkeerstellingen is begin 2012 een nieuw verkeersmodel voor</p>



Tabel 9  
ZIENSWIJZEN

	Ingediende zienswijzen	Onze reactie
	<p>theoretische berekeningen/modellen zijn gehanteerd. Sinds 2008 is de bewonersorganisatie met de gemeente in gesprek teneinde te komen tot het reduceren van het wegverkeerslawaai in Piccardthof-Noord middels het treffen van adequate voorzieningen c.q. maatregelen. Het bestuur kan zich niet verenigen met de uitkomsten zoals gemeld in de rapportage, waarbij géén c.q. onvoldoende rekening wordt gehouden met situationele omstandigheden. Het bestuur van de bewonersvereniging verzoekt de gemeente dan ook met klem daadwerkelijke metingen te verrichten ter toetsing van de modelberekeningen.</p> <p>Het bestuur hecht er nadrukkelijk aan de zorgen én het ongenoegen van haar wijkbewoners onder uw aandacht te brengen en vraagt een reactie van de gemeente op deze zienswijze van de bewonersvereniging.</p>	<p>Groningen tot stand gekomen (het GroningenPlus model). Dit model bevat een actueel overzicht van de wegen en straten in Groningen én geeft voor alle relevante wegen aan wat de verkeersintensiteit is (met een onderverdeling in personenauto's en vrachtverkeer) en wat de toegestane snelheid is. Deze verkeersgegevens zijn vervolgens gebruikt als input voor het verkeersmilieumodel voor Groningen, dat eveneens begin 2012 is geactualiseerd. In dit model zijn de omgevingskenmerken van de stad vastgelegd (zoals de ligging en hoogten van alle gebouwen en eventuele geluidschermen) en bijvoorbeeld ook gegevens over het wegdek (stil asfalt, 'gewoon' asfalt of klinkers). Aldus is met deze modellen de geluidbelasting berekend vanwege het wegverkeerslawaai in 2011.</p>



## BIJLAGEN

1. Bijdrage van huidige verkeersbeleid aan actieplan
2. Maatregelen of kansen per weg





BIJLAGE 1

## 1. Bijdrage van huidige verkeersbeleid aan actieplan

### 1. Inleiding

In de structuurvisie "Stad op Scherp" kiezen we voor een verdere ontwikkeling van de economische centrumfunctie van Groningen met z'n topvoorzieningen en kennisinstellingen. Een goede bereikbaarheid is hiervoor noodzakelijk. Maar net zo belangrijk is een aangename, veilige en gezonde leefomgeving. Daarom werken wij met ons ruimtelijke en verkeersbeleid ook hier stelselmatig aan. In deze bijlage staat op welke wijze ons huidige verkeersbeleid en grote verkeersprojecten een bijdrage leveren aan het voorkomen of beperken van wegverkeerslawaai en luchtverontreiniging.

### 2. Aanpak van de ringwegen

De ringwegen in en om Groningen zijn van groot belang voor een goede autobereikbaarheid. Dankzij de ligging en inrichting van de ringwegen en/of de aanwezige geluidschermen is de milieubelasting door de ringwegen relatief beperkt. Door de doorstroming op de ringwegen te verbeteren, voorkomen we dat verkeer uitwijkt naar het onderliggend wegennet. Op regionaal en landelijk niveau is een goede doorstroming op de ringwegen en met name op de A7 en de A28 van groot belang. De komende jaren werken we samen met het Rijk en de provincie aan de verbetering van het ringwegennet rondom de stad. Hierbij concentreren we ons voorlopig op het aanpakken van knelpunten op de Oostelijke en Zuidelijke ringweg. In 2015 beginnen de werkzaamheden aan de ombouw van de Zuidelijke ringweg. Daarvoor dienen de aansluitingen van de Oostelijke ringweg met het onderliggend wegennet gereed te zijn.

### 3. Binnenstadsparkeren op afstand met P+R

Om stad en regio bereikbaar te houden, investeren we in het hoofdwegennet en zetten we in op P+R terreinen. Deze P+R terreinen hebben een belangrijke functie in het managen van verkeersstromen in en rond de stad. Het P+R beleid is voor de komende 10 jaar vastgelegd in de 'Nota P+R Groningen 2010-2020'. Rondom de stad liggen vijf grote P+R terreinen. Vanaf deze terreinen kunnen reizigers in een relatief hoge frequentie met de bus naar de binnenstad reizen. De afgelopen jaren is dit P+R beleid erg succesvol gebleken. Daarom willen we dit graag voortzetten door te investeren in nieuwe locaties maar ook door bestaande P+R terreinen te verbeteren. Vanaf de ringwegen willen we actuele reisinformatie aanbieden over de reismogelijkheden naar de binnenstad. P+R Europapark wordt rechtstreeks aangesloten op de Europaweg en vanaf daar kunnen bussen straks via een vrij liggende busbaan naar de binnenstad rijden. We werken aan een nieuwe P+R Zernike en uitbreiding van het bestaande P+R terrein Haren. Ook willen we met nieuwe op- en afritten een snellere verbinding maken tussen P+R Hoogkerk en de A7. Het gebruik van P+R terreinen voor forenzen, werknemers en bezoekers van de binnenstad draagt bij aan een betere bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid van de stad.





#### **4. Bereikbaarheid oostzijde stad**

Vanaf de ringwegen is het oostelijk deel van de stad te bereiken via de Europaweg, het Damsterdiep, Korreweg en de Bedumerweg. In de spitsperiodes is er sprake van een hoge verkeersbelasting op een aantal hoofdwegen en belangrijke kruispunten, waardoor filevorming en stagnerend verkeer ontstaat. In de (nabije) toekomst vinden hier belangrijke wijzigingen plaats die van invloed zijn op de bereikbaarheid van dit gebied. Zo wordt de Antonius Deusinglaan - die de W.A. Scholtenstraat verbindt met het Wouter van Doeverenplein - opgeheven waarmee ruimte wordt gemaakt voor uitbreiding van het UMCG. Aan de noordzijde van dit gebied is onlangs de Vrydemalaan opgeleverd die het verkeer vanaf de Kapteynlaan/Petrus Campersingel rechtstreeks verbindt met de parkeergarage Boterdiep en de toekomstige noordelijke entree van het UMCG. De rechtstreekse verbinding tussen het Wouter van Doeverenplein en de W.A. Scholtenstraat zal hierdoor verdwijnen. Autoverkeer vanuit het zuid- en noordoosten van de stad naar de Diepenring zal dan via het Damsterdiep of via de Bedumerstraat moeten rijden. Hier komt bij dat de Gerrit Krolbrug niet voldoet aan de eisen voor het opwaarderen van de vaarweg Lemmer – Delfzijl waarbij grotere schepen met zo min mogelijk obstakels over het van Starckenborghkanaal moeten kunnen varen. Om hieraan te kunnen voldoen, moet de bestaande brug worden opgehoogd. De beschikbare fysieke ruimte (met name aan de kant van de Korreweg) biedt echter weinig mogelijkheden om de benodigde hellingbanen voor deze ophoging goed in te passen. De doorstroming op de Oostelijke Ringweg verbetert doordat de bestaande verkeerslichten worden vervangen door ongelijkvloerse aansluitingen. Het UMCG is dicht tegen de binnenstad gelegen, wat voordelen biedt voor de bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer. Maar tegelijkertijd moeten we er voor zorgen dat de bereikbaarheid per auto nu en in de toekomst mogelijk blijft. De komende tijd willen we werken aan een toekomstbestendige visie voor de autobereikbaarheid van het oostelijk deel van de stad. Hierbij zullen we de geluidkaarten en dit actieplan betrekken.

#### **5. Dynamisch verkeersmanagement en PRIS**

Samen met het Rijk en de provincie werken we aan het beter benutten van de bestaande infrastructuur met behulp van dynamisch verkeersmanagement (DVM). Dit doen we door het informeren, geleiden en sturen van verkeersstromen op basis van actuele (verkeers)informatie. Denk hierbij aan het verstrekken van reistijd- en vertrek-informatie op bepaalde routes of voor bepaalde vervoerswijzen. Maar ook aan het koppelen van verkeerslichten en het beïnvloeden van de groentijd op bepaalde routes. Door het verkeer niet midden in de stad maar al eerder op te vangen, voorkomen we dat het verkeer in de stad zelf vast komt te staan. Het al aanwezige verkeer in de stad kan dan beter doorstromen waardoor uiteindelijk minder filevorming ontstaat. Reizigers willen we zoveel mogelijk in een vroegtijdig stadium informeren over eventuele vertragingen, reistijden en mogelijke alternatieven. Hierdoor kunnen zij reeds op de ringwegen anticiperen op de actuele verkeerssituatie in de stad waardoor vertragingen kunnen worden voorkomen. Met behulp van het parkeerroute informatiesysteem (PRIS) willen we bestemmingsverkeer voor de parkeergarages informeren over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen en de te volgen route. Ook is het mogelijk om bepaalde routes te stimuleren of te verwijzen naar een specifieke garage. Bij de routeinformatie wordt niet alleen gekeken naar het verkeer dat de stad in rijdt, maar kan eveneens een routeadvies worden opgenomen voor verkeer dat vanuit de (binnen)stad wil vertrekken. In algemene zin kunnen verkeersstromen in en om de stad met behulp van DVM en PRIS zodanig worden beïnvloed dat stagnerend verkeer in de (binnen)stad wordt voorkomen en wordt het verkeer zoveel mogelijk via snelle en rechtstreekse routes naar hun bestemming geleid.



#### **6. Slim reizen met behulp van mobiliteitsmanagement**

Met mobiliteitsmanagement worden mobiliteitskeuzes van individuen beïnvloed en wordt ingezet op slimmer reizen en werken. Grote werkgevers worden gestimuleerd om binnen de eigen organisatie afspraken te maken over mobiliteit. Denk hierbij aan het faciliteren van andere manieren van reizen zoals ketenmobiliteit (waaronder P+R) of aan het reizen op andere momenten van de dag buiten de spitsperiodes. Maar ook niet-reizen is een optie, bijvoorbeeld door telewerken toe te staan of gebruik te maken van virtueel vergaderen. In juni 2010 heeft de gemeente Groningen het convenant Taskforce Mobiliteitsmanagement ondertekend. Dit betekent dat we ons als grote werkgever inzetten voor een duurzame mobiliteit. Daarnaast willen we als gemeente het gebruik van duurzame vormen van vervoer stimuleren door goede ontwikkelingen te faciliteren zoals het realiseren van oplaadpunten voor elektrische voertuigen.

#### **7. Stimuleren fietsverkeer**

De fiets is de meest milieuvriendelijke vervoerswijze. Bovendien is fietsen goedkoop en in de stad vaak sneller dan auto of bus. Doordat de afstand tussen bestemmingen in Groningen kort is (maximaal 5 tot 7 kilometer), is de fiets in onze stad een prima vervoersmiddel. Het fietsgebruik in Groningen is dan ook zeer hoog (tussen de 50 en 60%). Dit is vooral ook te danken aan het gevoerde verkeers- en vervoerbeleid in de afgelopen decennia. Hierbij is fors geïnvesteerd in de verbetering van de bestaande fietsinfrastructuur en in de aanleg van nieuwe fietsverbindingen. Bovendien zijn veel verkeerslichten fietsvriendelijk afgesteld (tegelijkertijd, vaker en langer groen voor fietsers) en voorzien van wachttijdvoorspellers. Om fietsers bij slecht weer tegemoet te komen is bij een aantal verkeerslichten een regensensor geplaatst zodat fietsers bij slecht weer eerder groen krijgen. Ook de komende jaren blijven we investeren in fietsverkeer maar wel met een nieuw accent. Om het grote aantal fietsen ook in de toekomst te kunnen blijven ontvangen in de (binnen)stad, investeren we de komende jaren in capaciteitsuitbreiding van de fietsinfrastructuur, het vergroten van de bestaande stallingsvoorzieningen en het aanleggen van nieuwe stallingslocaties.

#### **8. Hoogwaardig openbaar vervoer in stad en regio**

De komende jaren blijven we samen met onze regionale partners werken aan het verbeteren van het openbaar vervoer. Hierbij zetten wij in op een kostenefficiënt en een voor reizigers logisch netwerk. Zo geven we de bussen de gewenste prioriteit bij kruispunten en leggen we een aparte busbaan aan op de Europaweg. Ook zetten we in op het voltooiën van de busbaan Peizerweg op het gedeelte tussen de Paterswoldseweg en het Hoofdstation. Op de (regionale) spoorlijnen zetten we in op een frequentieverhoging van de treinen naar Leeuwarden en Zwolle. Daarnaast werken we aan het realiseren van de doorkoppeling op het Hoofdstation en nieuwe treinstations, zoals het recent geopende station Groningen Europapark en in de toekomst een nieuw station in Hoogkerk. Door het creëren van hoogwaardige vormen van openbaar vervoer ontstaat een goed (en voor de bereikbaarheid noodzakelijk) alternatief voor de auto wat de bereikbaarheid en de leefomgevingskwaliteit ten goede komt.

#### **9. Aanpak Hoofdstation**

Het Hoofdstation in Groningen vervult een spilfunctie in het openbaar vervoer van stad en regio. Het wordt hier steeds drukker met bussen, treinen en fietsen. Het huidige busstation zit vrijwel aan de top van haar capaciteit en ook op het spoor wordt het steeds drukker.



Sinds 9 december 2012 rijdt er een extra intercity naar Zwolle en voor 2020 komen er een extra sneltrein naar Leeuwarden en extra pendeltreinen tussen Groningen en Assen bij. Voor 2020 zullen de treinen vanuit Nieuweschans en Veendam doorrijden naar Roodeschool en Delfzijl. Zo ontstaat er bijvoorbeeld ook een directe treinverbinding van Groningen Noord naar het station Groningen Europapark. Om het extra treinverkeer mogelijk te maken, komt er een vierde spoor tussen het Hoofdstation en station Europapark. Daarnaast zal het huidige opstel terrein aan de zuidzijde van het Hoofdstation mogelijk worden verplaatst en zal het Herewegviaduct worden vervangen. Mogelijk wijzigt hierdoor het profiel van de rijbaan op de Hereweg tussen de kruisingen met de Rabenhauptstraat en de Stationsweg. Om het Hoofdstation toekomstvast en robuuster te maken, wordt een integraal plan voorbereid voor het aanpassen van het Hoofdstation vóór 2020.

BIJLAGE 2

## 2. Voorgenomen maatregelen of kansen per weg

In hoofdstuk 4 zijn de maatregelen beschreven om het wegverkeerslawaai te beperken via drie sporen: verkeersmaatregelen, stiller asfalt en de aanpak van 'saneringswoningen'.

Afhankelijk van de ontwikkelingen en mogelijkheden gaan we met (een combinatie van) deze maatregelen aan de slag. De uitwerking hiervan per weg is te vinden in tabel 10.

Hierin staat per weg wat de voorgenomen maatregelen of kansen zijn om de situatie bij de hoogbelaste woningen (op termijn) te verbeteren.

**Tabel 10**  
**Voorgenomen maatregelen of kansen per weg**

	Weg(yak)	Aantal woningen 65 – 67 dB	Aantal woningen 68 – 72 dB	Voldoende gevelisolatie?	Maatregelen/kansen: spoor 1 = verkeersmaatregel spoor 2 = still(er) asfalt spoor 3 = saneringsprogramma	Toelichting en/of planning
1.	Asingastraat	12	-	Deels	Spoor 2 en spoor 3 Zie par. 4.4. actiepunten III	Planning: saneringsprogramma indienen in 2014
2.	Aweg	120	-	Deels	Spoor 2 en/of spoor 3	Planning: afhankelijk van groot wegonderhoud
3.	Bedumerweg	109	-	Ja	Spoor 2 en spoor 3	Planning: saneringsprogramma indienen in 2013



**Tabel 10**  
**Voorgenomen maatregelen of kansen per weg**

	Weg(vak)	Aantal woningen 65 – 67 dB	Aantal woningen 68 – 72 dB	Voldoende gevel-isolatie?	Maatregelen/kansen: spoor 1 = verkeersmaatregel spoor 2 = stil(ler) asfalt spoor 3 = saneringsprogramma	Toelichting en/of planning
4.	Bloemstraat	105	-	Deels	Spoor 1 en spoor 3	Planning: saneringsprogramma indienen in 2014; inrichting 30 km-gebied.
5.	Boterdiep	56	-	Ja	Spoor 2	Planning: afhankelijk van groot wegonderhoud
6/7.	Damsterdiep	148	10	Deels	Spoor 2 en (deels) spoor 3	Deels ligt hier al stl asfalt en hier is al een saneringsprogramma uitgevoerd. Planning: deels in 2014
8.	Diepenring	197	252	Deels	Spoor 1, spoor 2 en (deels) spoor 3 Zie par. 4.4. actiepunten IV	Planning: afhankelijk van ontwikkelingen. Saneringsprogramma voor Spilsluizen indienen in 2014.
9.	Eeldersingel	54	44	Ja	Spoor 1 Zie par. 4.4. actiepunten V	Planning: PM
10.	Eikenlaan	121	-	Ja	Spoor 2	Planning: 2014



**Tabel 10**  
**Voorgenomen maatregelen of kansen per weg**

	Weg(vak)	Aantal woningen 65 – 67 dB	Aantal woningen 68 – 72 dB	Voldoende gevelisolatie?	Maatregelen/kansen: spoor 1 = verkeersmaatregel spoor 2 = stil(ter) asfalt spoor 3 = saneringsprogramma	Toelichting en/of planning
11.	Emingaheerd	33	-	Ja	Spoor 2	Planning: afhankelijk van groot wegonderhoud
12.	Europaweg (Somplein-Hanzeplein)	247	38	Deels	Spoor 2 en spoor 3 Zie par. 4.6. I.	Planning: 2013 saneringsprogramma ingediend in 2012
13.	Friesestraatweg 50 km/uur	12	-	Deels	Spoor 2 en spoor 3	Planning: afhankelijk van groot wegonderhoud
14.	Herbinnensingel	30	-	Ja	Spoor 1 Zie par. 4.4. actiepunt V.	Planning: PM
15.	Hereweg	110	51	Deels	Spoor 1, spoor 2 en spoor 3	Planning: afhankelijk van planning vervanging spoorwegviaduct
16.	Herman Colleniusstraat	32	-	Ja	Spoor 1 Zie par. 4.4. actiepunt V.	Planning: PM
17.	Hoendiep	77	-	Ja	Spoor 2	Planning: 2015



**Tabel 10**  
**Voorgenomen maatregelen of kansen per weg**

	Weg(vak)	Aantal woningen 65 – 67 dB	Aantal woningen 68 – 72 dB	Voldoende geluidsisolatie?	Maatregelen/kansen: spoor 1 = verkeersmaatregel spoor 2 = stil(ter) asfalt spoor 3 = saneringsprogramma	Toelichting en/of planning
18.	J.C. Kapteynlaan	91	47	Deels	Spoor 1 en/of spoor 2 en spoor 3 Zie par. 4.4. actiepunt III	Planning: indienen saneringsprogramma in 2016
19.	Kerkstraat (Hoogkerk)	31	-	Deels	Spoor 1 en/of spoor 2 en spoor 3	Planning: snelheidsverlaging deel Kerkstraat tot 30 km/uur: eind 2014
20.	Korreweg	205	67	Deels	Spoor 1 of spoor 2 en spoor 3	Planning: indienen saneringsprogramma in 2017
21.	Kraneweg	98	-	Ja	Spoor 2 en spoor 3	Planning: 2013
22.	Nieuwe Ebbingestraat	128	1	Deels	Spoor 1 of spoor 2 en spoor 3	Planning: PM
23.	Noorderstationsstraat/ Nwe Ebbingestraat	29	-	Deels	Spoor 2 en spoor 3 Zie par. 4.6. punt I	Planning: afhankelijk van ontwikkelingen
24.	Oosterhamrikkade N.Z.	100	-	Ja	Spoor 1 en spoor 2 Zie par. 4.4. actiepunt III.	Planning: PM



**Tabel 10**  
**Voorgenomen maatregelen of kansen per weg**

Weg(vak)	Aantal woningen 65 – 67 dB	Aantal woningen 68 – 72 dB	Voldoende geluidsisolatie?	Maatregelen/kansen: spoor 1 = verkeersmaatregel spoor 2 = stil(ter) asfalt spoor 3 = saneringsprogramma	Toelichting en/of planning
25. Oosterlingel	98	-	Deels	Spoor 2 en spoor 3	Planning: afhankelijk van groot wegonderhoud
26. Parkweg	28	-	Ja	Spoor 2	Planning: afhankelijk van groot wegonderhoud
27. Paterswoldseweg (Eeldersingel-Parkweg)	49	-	Ja	Spoor 2	Reeds uitgevoerd in 2012
28. Petrus Campersingel/S.S. Rosensteinlaan	59	-	Deels	Spoor 2 en spoor 3	Planning: saneringsprogramma indienien voor stil asfalt in 2013
29. Pop Dijkemaweg – Uligersmaweg	25	-	Deels	Spoor 2 en spoor 3	Planning: afhankelijk van groot wegonderhoud
30. Prinsesseweg	56	115	Deels	Spoor 2 en spoor 3	Planning: 2014/2015





**Tabel 10**  
**Voorgenomen maatregelen of kansen per weg**

	Weg(vak)	Aantal woningen 65 – 67 dB	Aantal woningen 68 – 72 dB	Voldoende gevelisolatie?	Maatregelen/kansen: spoor 1 = verkeersmaatregel spoor 2 = stil(ter) asfalt spoor 3 = saneringsprogramma	Toelichting en/of planning
31.	Rademarkt	17	3	Ja	Spoor 1	Reeds uitgevoerd in 2012 in samenhang met nr. 34: Steentilstraat
32.	Rijksweg langs het Damsterdiep	42	1	Neen	Spoor 2 en spoor 3	Planning: afhankelijk van groot wegonderhoud
33.	Stationsstraat	29	-	Ja	Spoor 1 Zie par. 4.4, punt V	Planning: PM
34.	Steentilstraat	7	46	Ja	Spoor 1	Reeds uitgevoerd in 2012; daardoor is de gevelisolatie nu voldoende
35.	Sumatralaan	3	124	Neen	Spoor 2 en spoor 3	Planning: saneringsprogramma indien en in 2014
36.	Taco Mesdagstraat	9	-	Ja	Spoor 1	Zie nummer 2: Aweg
37.	Trompsingel-Griffeweg	88	-	Ja	Spoor 2	Planning: PM Niet urgent vanwege goede gevelisolatie



**Tabel 10**  
**Voorgenomen maatregelen of kansen per weg**


	Weg(vak)	Aantal woningen 65 – 67 dB	Aantal woningen 68 – 72 dB	Voldoende gevelisolatie?	Maatregelen/kansen: spoor 1 = verkeersmaatregel spoor 2 = stil(ter) asfalt spoor 3 = saneringsprogramma	Toelichting en/of planning
38.	Van Iddekingeweg (Hereweg-Hora Sic.)	124	-	Ja	Spoor 2	Planning: 2013 of in samenhang met project Aanpak Ring Zuid
39.	Verlengde Hereweg	85	-	Ja	Spoor 1 en/of spoor 2	Planning: in samenhang met project Aanpak Ring Zuid
40.	Verlengde Oosterstraat	6	6	Deels	Spoor 1 en spoor 3	Planning: PM Een optie is om 30-km gebied uit te breiden.
41.	Verlengde Visserstraat	16	6	Deels	Spoor 1 of spoor 2 en spoor 3 Zie par. 4.4, punt V	Planning: 2016
42.	W.A. Scholtenstraat	71	11	Deels	Spoor 2 en spoor 3	Planning: afhankelijk van groot wegonderhoud
43.	Westerhaven	52	-	Deels	Spoor 2 en spoor 3	Planning: afhankelijk van groot wegonderhoud
44.	Westersingel	27	70	Ja	Spoor 1 en spoor 2 Zie par. 4.4, punt V	Planning: PM



Tabel 10  
**Voorgenomen maatregelen of kansen per weg**

Weg(vak)	Aantal woningen 65 – 67 dB	Aantal woningen 68 – 72 dB	Voldoende gevel-isolatie?	Maatregelen/kansen: spoor 1 = verkeersmaatregel spoor 2 = stil(ter) asfalt spoor 3 = saneringsprogramma	Toelichting en/of planning
45. Winschoterkade	21	-	Ja	Spoor 1	Reeds verbeterd in 2012 in samenhang met nummer 34; Steentilstraat
46. Wouter van Doeverenplein	12	-	Ja	Spoor 2 en spoor 3	Planning: saneringsprogramma indienen in 2014
47. Zuiderpark	20	-	Deels	Spoor 2 en spoor 3	Planning: PM Zie ook nummer 15: Hereweg
<b>TOTALEN</b>	<b>3.089</b>	<b>892</b>			

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Bestuursdienst		Bezoekadres Waagstraat 1			
Onderwerp	Ontwerpbegroting 2014 OV-bureau Groningen Drenthe	Postadres Postbus 20001 9700 PB Groningen			
Steller	Menno Oedekerck	In uw antwoord graag datum en kenmerk vermelden			
	De leden van de raad van de gemeente Groningen te GRONINGEN	Wij zijn met het openbaar vervoer bereikbaar, buslijnen 1, 2, 3, 5, 6, 11, 13, 16			
Telefoon	(050) 3678446	Bijlage(n) -	Ons kenmerk	RO13.3662063	Informatie over vertrektijden krijgt u via telefoon 0900-92 92
Datum	- 7 MEI 2013	Uw brief -	Uw kenmerk -		
	Geachte heer, mevrouw,				
	Hierbij bieden wij u de door het dagelijks bestuur van het OV-bureau op 12 april 2013 vastgestelde Ontwerpbegroting 2014 van het openbaar lichaam OV-bureau Groningen Drenthe aan. Wij kunnen ons vinden in voorliggende hoofdlijnen. Met deze brief willen wij u, onder verwijzing naar artikel 25 van de gemeenschappelijke regeling openbaar lichaam OV-bureau, graag in de gelegenheid stellen een zienswijze over de Ontwerpbegroting 2014 te geven.				
	<b>Inhoud</b> Deze ontwerpbegroting is sluitend, ook in meerjarenperspectief. Het begrotingsjaar 2014 sluit met deze begroting met een positief saldo van € 1,2 miljoen. Het positieve saldo kan worden toegevoegd aan de egalisatie- en weerstandscapaciteit, die daarmee op basis van deze begroting aan het eind van 2014 € 3,7 miljoen zal bedragen.				
	Enkele belangrijke uitgangspunten bij de opstelling van deze ontwerpbegroting zijn geweest:				
	<ul style="list-style-type: none"><li>• reizigersgroei: 0%;</li><li>• klanttevredenheidscijfer gemiddeld over de concessies: 7,5;</li><li>• geen wijzigingen in de bijdragen uit de BDU, afgezien van indexering;</li><li>• BDU-index is: 1%;</li><li>• indexering tarieven van de vervoerbewijzen, behalve regionale kaartsoorten: 3%;</li><li>• indexering van de lasten van de concessies: 3%;</li><li>• indexering van de lasten van het CVV: 5%.</li></ul>				
	Wij merken verder op dat in de Ontwerpbegroting 2014 de vermelde realisatiecijfers 2012 voorlopig zijn; het jaarrekeningsproces, inclusief de accountantscontrole, is nog niet volledig afgerond.				
	SE.1.C.05				

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Volgvel 1




**Vervolgproces**


Tenslotte maken wij u er voor de goede orde op attent dat de Begroting 2014 wordt geagendeerd voor de vergadering van het algemeen bestuur van het OV-bureau op 2 juli 2013, waarmee kan worden voldaan aan de verplichting om de vastgestelde begroting vóór 15 juli 2013 toe te zenden aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Gelet hierop verzoeken wij u ons uiterlijk op 27 juni 2013 in het bezit te stellen van uw eventuele zienswijze op de Ontwerpbegroting 2014.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

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

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



BIJLAGE

ZU



# Ontwerpbegroting 2014



## Inhoud

<b>1 Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1 Algemeen	3
1.2 Visie en strategie	4
<b>2 Programmabegroting</b>	<b>9</b>
2.1 Programmadoel en indicatoren voor doelrealisatie	9
2.2 Programmabegroting bij ongewijzigd beleid	9
2.3 Begrotingsmutaties en opbouw weerstandvermogen	10
2.4 Programmabegroting na verwerking voorstellen en dekking	11
2.5 Programmabegroting in meerjarenperspectief	11
<b>3 Productenraming</b>	<b>13</b>
3.1 Productenraming: klant-reiziger	13
3.2 Productenraming: ontwikkeling	15
3.3 Productenraming: beheer	18
3.4 Productenraming: Informatie en analyse	21
3.5 Productenraming: special projects	22
3.6 Productenraming: bedrijfsvoering	23
3.7 Productenraming: financiering	26
3.8 Meerjarenproductenraming 2014 - 2017	28
3.9 Stand en verloop van de balanspost vooruit ontvangen BDU middelen	29
<b>4 Paragrafen</b>	<b>31</b>
4.1 Paragraaf weerstandsvermogen	31
4.2 Paragraaf financiering	32
4.3 Paragraaf bedrijfsvoering	33
<b>5 Samenstelling bestuur</b>	<b>34</b>
<b>Bijlage 1: Afkortingenwijzer</b>	<b>35</b>



## 1 Inleiding

### 1.1 Algemeen

Het OV-bureau Groningen Drenthe (OV-bureau) is een Gemeenschappelijke Regeling van de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen. Het OV-bureau is in 2004 opgericht vanuit de gedachte dat bundeling van krachten rond het OV-opdrachtgeverschap, zowel vervoerkundig als maatschappelijk en financieel meerwaarde kan genereren voor het (openbaar vervoer in het) gebied.

Het OV-bureau heeft op basis van de kaderstellende opdracht van de moederorganisaties, de volgende doelstellingen geformuleerd:

- bijdragen aan het behouden en uitbouwen van de bereikbaarheid van steden, instellingen en voorzieningen;
- het behouden van ontsluiting van landelijk gebied met passende vormen van collectief personenvervoer;
- streven naar reizigersgroei in het OV (daar waar groeipotentie is) en daarmee samenhangende groei van de reizigersinkomsten;
- voortdurende aandacht bij het OV-bureau voor maatschappelijke vraagstukken waarmee gemeenten, provincies en andere

instellingen zich geconfronteerd zien en in samenspraak met deze partijen zoeken naar oplossingen voor deze vraagstukken en de rol die het openbaar vervoer bij deze oplossingen kan spelen.

Na het financieel zware jaar 2011 is in 2012 de weg naar financieel herstel ingeslagen. Voor 2013 betekent dit dat de gevolgen van het omvangrijke dekkingsplan, dat voorzorg in bezuinigingen, tariefverhogingen voor de reiziger en extra bijdragen vanuit de moederorganisaties, zijn vruchten begint af te werpen. Met de voorliggende begroting 2014 wordt het verwachte exploitatiesaldo opnieuw positief, waarmee zonder nieuwe bezuinigingen verder kan worden bijgedragen aan de wederopbouw van het weerstandsvermogen tot het beoogde niveau eind 2016.

In 2012 is het niveau van de klanttevredenheid opnieuw uitgekomen op rapportcijfer 7,5 gemiddeld over de concessies. Wij blijven dit hoge niveau van klanttevredenheid ook voor de komende jaren nastreven.



Ontwerpbegroting 2014 | 3

## 1.2 Visie en strategie

### Visie

De lange termijn visie van het OV-bureau is de resultante van de gezamenlijke visies van de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen op OV-gebied. Kern is dat gebiedsbrede en gezamenlijke beleidsontwikkeling en uitvoering van het openbaar (bus)vervoer de meeste kans biedt op toegesneden OV. Dit OV-beleid dient zich enerzijds te richten op het vergroten van de bereikbaarheid van steden (zie bijvoorbeeld ook de bijzondere positie van de Regio Groningen – Assen in het gebied) en anderzijds op het behoud van de ontsluiting van het landelijk gebied met passende vormen van collectief personenvervoer. Tevens streven we daar waar groeipotentie is naar reizigersgroei en daarmee samenhangende groei van de reizigersinkomsten. Hiermee en met de subsidiemiddelen vanuit de BDU Verkeer en Vervoer zoals de provincies die van het rijk ontvangen, kunnen verdere verbeteringen in het openbaar vervoer worden gerealiseerd. Het OV-bureau ziet dit als onderdeel van het bredere verkeer- en vervoerbeleid van de provincies Groningen en Drenthe en gemeente Groningen.

De visie op het regionaal OV in de provincies Groningen en Drenthe heeft zich reeds in de loop van de jaren '90 ontwikkeld en ligt in hoofdlijnen vast in allerlei opeenvolgende gebiedsvisies. De kern van de visie is dat de (regionale) trein en het hoogwaardig busvervoer (Qliners) hoofddrager van het netwerk is, waarbij vervolgens:

1. zeer hoogwaardig OV op de centrale assen in Groningen stad (vrij liggende banen of vrije doorstroming, hoge tot zeer hoge frequenties: overdag minstens 6 keer per uur);
2. hoogwaardig OV op de centrale assen van en naar de stad (rechte snelle lijnen, hoge frequenties, vrije doorgang naar centrum Groningen, waar mogelijk in de toekomst verder verspreiden, overdag minstens 4 keer per uur);
3. hoogwaardige transferia/P+R plaatsen (zowel herkomst- als bestemmingsgericht) bij alle centrale wegenassen naar Groningen, afgestemd op de gebiedskenmerken, en kansrijke ketenreizen (OV-OV, fiets-OV, auto – OV). Idem indien kansrijk doorontwikkelen van dit soort concepten voor Emmen en Assen;

4. adequaat stads/wijk-centrum-vervoer in Groningen, Emmen en Assen, (ontsluitend, frequentie overdag minimaal 2 keer per uur, met bijpassende op doorstroming gerichte infrastructuur);
5. gebiedsdekkend basisnet, deels in lijndiensten, stedelijk vervoer en servicebusconcepten (Meppel, Hoogeveen, Hoogezand, Veendam, Delfzijl, Assen, Haren), maar ook met producten als regiotaxi, (stedelijke) lijnbelbussen, buurtbussen etc. Steeds goed aan te takken op relevante transferia, rekening houdend met krimpscenario's en daaruit voortvloeiende mobiliteitsvraagstukken in landelijk gebied;
6. hoge kwaliteit en klantwaardering op het gebied van haltes, voertuigen, reisinformatie, betaalbaarheid, toegankelijkheid, sociale veiligheid, ketenverplaatsingen etc.

### Strategie en verwerking

Aan de realisatie van deze visie wordt in de provincies gestaag gewerkt. Het betreft in zijn aard een complex en langjarig programma, met vele keuzemomenten, prioriteitsstellingen, gebiedsspelers (provincies, gemeenten, I&M/Rijkswaterstaat, Regio Groningen - Assen, private en maatschappelijke actoren), financiële vraagstukken, uitvoeringsvraagstukken etc. Het beschikbaar komen van bijvoorbeeld de RSP-middelen vormt zoals bekend een belangrijke versnellingsimpuls voor het verder brengen van het beoogde OV in het gebied. Het streven is erop gericht de bovenbeschreven visie ergens tussen 2020 en 2030 tot stand te brengen.

In dit kader is van belang dat eind 2012 is besloten het project Regiotram Groningen te beëindigen. In vervolg daarop hebben de gezamenlijke partners in de Regio Groningen – Assen besloten de integrale netwerkanalyse uit 2006 te herijken. Dit proces is in het voorjaar van 2013 afgerond, en zal vervolgens worden doorvertaald naar concrete OV-maatregelen zoals de reiziger die ervaart.

### Voortgang realisatie lange termijn doelstellingen

In het dichterbij brengen van de OV-visie van Groningen en Drenthe werd met name in de periode

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

tussen 2005 en 2010 in hoofdlijnen goede voortgang geboekt.

Sinds 2005 is het basisniveau in de beide provincies goed op peil gebleven en meer uniform vormgegeven. Daarnaast steeg het aantal busreizigers met ongeveer 25%. Dagelijks maken tegenwoordig ongeveer 100.000 reizigers gebruik van het regionaal busvervoer in Groningen en Drenthe (35 tot 40.000.000 klanten per jaar, goed voor ongeveer 450.000.000 reizigers-kilometers). In 2011 en 2012 is het aantal reizigers in het gebied (ondanks aanzienlijke bezuinigingen) ongeveer gelijk gebleven. Voor 2013 wordt – door een aanvullend ombuigingspakketpakket ingevoerd eind 2012 – een lichte daling van het aantal reizigers voorzien.

Met name onderstaande maatregelen hebben bijgedragen aan stappen richting de lange termijn doelstellingen:

- de met de nieuwe concessies doorgevoerde vernieuwingen (waaronder nieuw bussempark voorzien van reizigersinformatie in de bussen);
- gerichte uitbouw van het OV-netwerk, gebaseerd op vraag en/of vervoerspanning;
- het gereed komen van meer transferia, P+R vrije doorgangen en doorstromingsbevorderende maatregelen voor bussen;
- meer en meer gerichte inzet van Qliners;
- beëindigen of vraagafhankelijk maken van lijnen die hun oorspronkelijke functie verloren hebben en weinig reizigers meer trekken;
- veel aandacht voor uitvoeringskwaliteit (bv punctualiteit, reisinformatie) binnen de concessies;
- een uitgekiend marketing – en promotiebeleid inclusief regionale gemakkaartjes.



### Vooruitblik 2014: financiële situatie OV-bureau

2010 en maar vooral 2011 zijn financieel gezien geen goede jaren geweest voor het OV-bureau. In 2011 ontstonden grote tekorten, terugkijkend en met inbegrip van alle nacalculaties gaat het om een tekort van ongeveer € 9 miljoen.

Door de in februari 2012 genomen besluiten van het dagelijks bestuur van het OV-bureau zijn de tekorten over 2011 van dekking voorzien en is een hersteltraject voor de navolgende jaren in gang gezet. Het jaar 2012 kon vervolgens (voor zover de cijfers nu aangeven) met een licht positief saldo worden afgesloten. Voor 2013 kan mede door een forse structurele ombuiging per eind 2012 (€3,8 miljoen kostenbesparing op de dienstregeling 2013 en een generieke tariefverhoging die naar verwachting €1,7 miljoen extra aan inkomsten oplevert) een groter positief saldo worden verwacht waarmee in de heropbouw van het weerstandsvermogen van het OV-bureau een forse stap kan worden gezet.

Deze lijn zal in 2014 worden voortgezet. Gegeven de voorlopige jaarcijfers 2012 en de vigerende prognoses voor 2013 en 2014 zal het zonder nieuwe bezuinigingen mogelijk zijn het weerstandsvermogen verder te vergroten richting het beoogde niveau eind 2015.

Als we verder vooruitkijken dan staan voor de jaren 2015 tot en met 2017 eveneens positieve exploitatiesaldi vermeld. Vooral door de onzekerheid over de hoogte van de indexeringen zijn de onzekerheden en risico's voor deze jaren echter onverminderd groot. Wij lopen elk jaar een aanmerkelijk risico dat de indexeringen van de diverse baten enerzijds en lasten anderzijds geen gelijke tred houden. Dit risico is sinds 2011 toegenomen door de exposure aan de ontwikkeling van de brandstofprijzen, die relatief meer doorwerkt in de lasten, terwijl de BDU-index daarbij sterk achterblijft.

Verder betekent het Kabinetbesluit om te willen bezuinigen op de Studenten-OV-kaart een mogelijk financieel risico vanaf 2016. Het OV-bureau is daarom reeds in 2012 en 2013 in IPO-verband actief betrokken bij de besprekingen met het Kabinet over de eventuele financieel verantwoorde vormen die het toekomstige OV-arrangement dat toekomstige studenten aangeboden kunnen krijgen.

#### Vooruitblik 2014: Groei lijn oppakken

Voor 2014 worden zoals aangegeven op dit moment geen verdere bezuinigingen op de dienstregeling voorzien en zullen de tarieven zich met de bijbehorende indices meebewegen. Daarmee komt de langere termijn groeiambitie weer voorzichtig in zicht, ondanks de nog steeds slechte economische vooruitzichten en andere aanwezige financiële onzekerheden en risico's.

Ook zullen in 2013 en 2014 de eerste voorbereidingen worden getroffen voor de nieuwe concessieperiode vanaf 2018. Eind 2013 zal het dagelijks bestuur na raadpleging van Raad en Staten een nota van uitgangspunten vaststellen.

#### Vooruitblik 2014: Klant centraal

De populatie reizigers neemt over een wat langere termijn gekeken toe en we kennen haar steeds beter naar segmenten en preferenties – ook door de extra inzichten die we krijgen vanuit de OV-chipkaart-data. Dat is ook nodig, want de gewenste groei kan alleen gerealiseerd worden door te voldoen aan de (potentiële) vraag. Specifieke aandacht zal blijven uitgaan naar de volgende doelgroepen:

- studenten;
- scholieren;
- forenzen/werkenden;
- vrijetijdreizigers;
- ouderen en WMO-pashouders;
- zorgvragers.

Klanten worden overigens steeds mondiger en deze input laat zich goed vertalen naar verbetering van de kwaliteit van dienstverlening; daarom investeren we als OV-bureau in de klantrelatie op individueel en collectief niveau (werkgevers, opleidingscentra, recreatiebestemmingen, zorgaanbieders etc.).

De Consumentenplatforms Groningen en Drenthe vormen de basis van het formele contact met de reiziger. Daarnaast maakt het OV-bureau uiteraard ook gebruik van (digitale) klantenpanels, klachtenregistraties, de landelijke OV-klantenbarometer, reizigerstellingen etc.

In de aanpak van het OV-bureau staat de klant steeds centraal. Dat betekent onder andere dat de klant/OV-reiziger ervan uit mag gaan dat

- bij ontwerpprocessen voortdurend inbreng vanuit de klant wordt betrokken;

- er normaliter voldoende OV-capaciteit beschikbaar is gezien de vraag naar plaats en tijdstip;
- de in de dienstregeling opgenomen reistijden en overstapaansluitingen normaliter ook daadwerkelijk door de vervoerders worden gerealiseerd;
- wijzigingen in de dienstregeling tijdig en duidelijk worden gecommuniceerd;
- betrokken OV-partijen in Groningen en Drenthe (trein/bus) zo veel mogelijk streven naar samenhangende producten en tarieven;
- hij gegeven een helder tarievenhuis in beginsel een redelijk tarief betaalt waarbij ten onrechte teveel betaalde reiskosten worden vergoed;
- in beginsel worden slechts goed uitlegbare producten ontworpen: eenvoudig waar kan;
- soms echter moet hiervan helaas worden afgeweken: ingewikkeld waar moet (bijvoorbeeld om vereiste aansluitingen te realiseren), wat dan wel goede uitleg en informatievoorziening vraagt.



#### Vooruitblik 2014: Beeldbepalende wijzigingen OV-systeem

Voor de OV-reiziger in het gebied - die ook in 2014 waarde zal hechten aan zaken als snelheid, betrouwbaarheid, veiligheid, gemak en betaalbaar product - zal veruit het grootste deel van het aanbod niet wijzigen.

Bij de voorbereiding op de dienstregeling 2014 zoekt het OV-bureau samen met Qbuzz, de andere concessiehouders, gemeenten en consumenten - (organisaties) zoals elk jaar wel opnieuw naar optimalisaties in de dienstregeling.

In aanloop naar de dienstregeling 2014 wordt met name ook gekeken naar de vraag in hoeverre het haalbaar is om – nu de regiotram als project beëindigd is – op korte termijn te komen tot een aangepast en opgewaarderd HOV-busnetwerk in en rond de stad Groningen.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Dit opgewaardeerde HOV-busnetwerk zou de belangrijkste economische centra van de stad met elkaar moeten verbinden en met de P+R-locaties rond de stad alsmede met op bus aangewezen plaatsen als Leek, Roden, Zuidlaren en Annen. Een dergelijke eerste kwaliteitsslag in het beoogde regionale HOV-systeem dient dan overigens wel te passen in verschillende mogelijke lange termijn eindbeelden voor wat betreft het HOV-netwerk (spoor en bus). In het voorjaar van 2013 wordt samenhangend ook met de eerder genoemde actualisatie Netwerkanalyse Regio Groningen Assen duidelijk welke mogelijkheden hiertoe aanwezig zijn.

### Vooruitblik 2014: Relatie met concessiehouders

Als opdrachtgever voeren we de regie op de uitvoering van de concessies door de vervoerbedrijven als onze opdrachtnemers en partners. Het gaat dan om:

- de generieke gebiedsconcessie (concessiehouder Qbuzz);
- de HOV-concessie voor een drietal "treinvervangende" busdiensten (concessiehouder Arriva Touring);
- een zestal regioconcessies, waarin OV, regiotaxi, WMO-vervoer en leerlingenvervoer door gemeenten en OV-bureau als één contract zijn aanbesteed aan 6 verschillende concessiehouders.

In de relatie tussen concessieverlener en concessiehouder bestaan parallelle maar ook tegenstrijdige belangen. De wordingsgeschiedenis van de vervoermarkt laat zien dat het lastig is de daarin optredende dynamiek te vertalen naar een duurzaam beter product. In concreto: de match tussen publieke belangen en een winstgedreven vervoerder in een niet kostendekkende markt vraagt om zakelijke, goed gespecificeerde afspraken om de wederzijdse verwachtingen waar te kunnen maken. Daarbij zijn niet alle relevante randvoorwaarden door de contractpartners te beïnvloeden, wat hoge eisen stelt aan het wederzijds inzichtelijk maken van afwegingen. Dat kan alleen als er over en weer de bereidheid bestaat in doorontwikkeling van het partnerschap en het daarvoor benodigde vertrouwen te investeren. Duidelijkheid en zakelijkheid blijven de basis vormen van de concessierelatie, waarop het doorontwikkelen in partnerschap gestoeld is.

De relatie met onze concessiehouders zal in 2014 (het vijfde jaar van de concessies) verder doorgroeien nu in 2012 en 2013 de GD-concessie en de HOV-concessie

tot eind 2017 zijn verlengd (en de kans aanwezig is dat ook de regioconcessies worden verlengd). Geen kinderziekten meer en – binnen de kaders van de concessies en de beschikbare middelen – alle ruimte voor creatieve doorontwikkelingen in de nog resterende concessieperiode tot aan 2018.

### Vooruitblik 2014: Gehanteerde prognoses begroting

In deze begroting is gewerkt met de volgende prognoses rond opbrengsten en kosten:

#### Opbrengstenstijgingen:

- generieke groei reizigersopbrengsten: 0%
- indexgerelateerde groei opbrengsten OV-chipkaart, studenten OV-kaart en abonnementen 3%;
- indexering BDU-inkomsten: 1%.

#### Kostenstijgingen:

- stijging OV-kosten: 3% (OV-index);
- stijging CVV-kosten: 5%, (NEA-taxi-index);
- indexering overige kosten: 1%.

Alle bedragen voor 2014 en volgende jaren zijn berekend op het geraamde prijspeil 2014.

Behalve de met BTW-OV belaste prestaties, is de begroting opgesteld exclusief compensabele BTW. De BTW die gecompenseerd kan worden uit het BTW-compensatiefonds wordt doorgeschoven naar de deelnemende bestuursorganen (c.q. de gemeente Groningen, de provincie Groningen en de provincie Drenthe) en wordt op declaratiebasis aan het OV-bureau vergoed. Voor de posten die worden belast met de BTW-OV geldt dat de begroting wordt opgesteld inclusief BTW. Concreet gaat het hierbij om de kosten van het collectief vraagafhankelijk vervoer en meerwerk met betrekking tot de concessies. BTW-OV is niet te compenseren uit het BTW-compensatiefonds, maar daarvoor wordt een extra bijdrage aan de provincies Groningen en Drenthe gevraagd, die daarvoor op hun beurt schadeloos zijn gesteld door het Rijk. Deze bijdragen zijn begrepen in de geraamde bijdragen BDU.

### Vooruitblik 2014: Begrotingsindeling en toelichting

De indeling van de begroting 2014 komt grotendeels overeen met die van 2013. In hoofdstuk 1 wordt vooruitgeblikt op het komende jaar, het meerjarenperspectief en de belangrijkste doelen en ontwikkelingen. Verder is de visie en strategie in dit

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

hoofdstuk opgenomen. Hoofdstuk 2 bestaat uit de programmabegroting. Hierin komt aan de orde: het programmadoel en de belangrijkste indicatoren voor doelrealisatie, de programmabegroting bij ongewijzigd beleid, effecten, voorstellen en dekking. Het hoofdstuk eindigt met de programmabegroting na verwerking van effecten, voorstellen en dekking en een weergave van de programmabegroting in meerjarenperspectief. Hoofdstuk 3 bevat de productenraming, waarbij per product de meerjarendoelstellingen, de doelen voor 2014 en de geraamde baten en lasten worden vermeld. Hoofdstuk 3 vervolgt met de

meerjarenproductenraming 2014 tot en met 2017 en met de stand en het verloop van de balanspost vooruit ontvangen BDU-middelen. In hoofdstuk 4 komen de paragrafen weerstandsvermogen, financiering en bedrijfsvoering aan bod. De samenstelling van het bestuur is weergegeven in hoofdstuk 5.

Ten opzichte van 2013 is in 2014 het onderwerp sociale veiligheid volledig ondergebracht bij Beheer. Verder komt de regiotram niet meer voor. De structuur van de begroting 2014 is hieronder weergegeven.

Begrotingsstructuur 2014
<b>Klant-reiziger:</b> marketing, communicatie en sales, tarieven en vervoerbewijzen, reizigersinspraak en consumentenplatform
<b>Ontwikkeling:</b> ontwikkeling OV lange termijn, ontwerp dienstregeling en OV-product, ontwikkeling OV-infrastructuur knooppunten en haltebeleid, reizigersinformatie
<b>Beheer:</b> voorbereiding aanbestedingen, beheer algemeen en audits, beheer concessies, beheer OV-chipkaart, beheer sociale veiligheid, beheer toegankelijkheid OV, beheer DRIS, beheer financiën dienstregeling en dienstregelingsprocessen
<b>Informatie en analyse:</b> bronbeleid, rapportages, financiële informatievoorziening, advisering en ondersteuning, coördinatie onderzoeken, analyse en publicaties, kwaliteitszorg en coördinatie klachtafhandeling
<b>Special projects:</b> , evenementen en nachtvervoer en projecten voor derden
<b>Bedrijfsvoering:</b> organisatieontwikkeling, personeel, financiën en control, juridische zaken en officemanagement & secretariaat.
<b>Financiering:</b> financiering en dekkingsmiddelen

De begroting- en rekeningcyclus en het financieel beheer is opgezet conform de gemeenschappelijke regeling en de financiële verordening. De begroting wordt, op grond van de Wet op de gemeenschappelijke regeling jaarlijks na vaststelling vóór 15 juli toegezonden aan de minister van Binnenlandse Zaken. Over de realisatie van de begroting wordt tussentijds door middel van de vier- en achtmaandsrapportage, en jaarlijks door middel van jaarverslag en jaarrekening gerapporteerd aan het dagelijks en het algemeen bestuur. Centraal hierbij staat de voortgang betreffende de uitvoering van deze begroting in termen van inzet van middelen en

geboekte resultaten. Het algemeen bestuur stelt jaarverslag en jaarrekening vast en neemt kennis van de vier- en achtmaandsrapportage.

De vermelde bedragen voor het jaar 2012 zijn de gerealiseerde bedragen conform de voorlopige rekeningcijfers. Voor 2013 zijn de bedragen vermeld van de begroting 2013 en daarnaast de bedragen volgens de meest actuele prognose (maart 2013).



## 2 Programmabegroting

### 2.1 Programmadoel en indicatoren voor doelrealisatie

Het enige programma van de begroting is Collectief personenvervoer. Dit programma omvat alle interne en externe producten die in de volgende hoofdstukken aan de orde komen.

Het doel van het programma Collectief personenvervoer valt samen met het doel van de gemeenschappelijke regeling OV-bureau Groningen Drenthe. Dit doel is:

**het realiseren, in stand houden en verbeteren van openbaar vervoer.**

Indicatoren voor de realisatie van dit doel zijn:

- reizigersgroei (aantallen);
- klanttevredenheid;
- gebiedsdekkend basisnet.

Voor 2013, 2014 en volgende jaren hebben wij voor de indicatoren reizigersgroei en klanttevredenheid de volgende streefwaarden vastgesteld. Daarbij zijn tevens de gerealiseerde waarden van de afgelopen jaren weergegeven.

Onder reizigersgroei verstaan we in dit verband de procentuele groei van de aantallen reizigers. Wij hebben bij de vermelde percentages rekening gehouden met het feit dat het voorzieningsniveau in 2014 in grote lijnen op peil blijft en daarmee de aantallen reizigers eveneens. De aangenomen reizigersgroei bedraagt voor 2014 0%.

Bij de klanttevredenheid gaat het om de rapportcijfers, zoals die blijken uit het jaarlijkse, landelijke klanttevredenheidsonderzoek. Reizigersgroei en klanttevredenheid zijn het resultaat van een complex samenspel van vervoerders, reizigers, bestuurlijke partners en OV-bureau. Milieuaspecten en financiële middelen zijn daarbij randvoorwaardelijk. Wij handhaven de streefwaarden voor de klanttevredenheid op een rapportcijfer 7,5, gelijk aan de realisatie over 2012. Over de wijze waarop wij hieraan invulling willen geven wordt in de navolgende hoofdstukken nader ingegaan.

Een gebiedsdekkend basisnet is in Groningen en Drenthe aanwezig.

Reizigersgroei	realisatie							streefwaarde	
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
gemiddelde concessies	1%	-2%	10%	-3%	3%	1%	-1%	0%	

Klanttevredenheid	realisatie							streefwaarde	
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
gemiddelde concessies	7,3	7,4	7,4	7,6	7,5	7,5	7,5	7,5	

### 2.2 Programmabegroting bij ongewijzigd beleid

Bij *ongewijzigd beleid* ontstaat het volgende beeld van de begroting 2014.

Product	Lasten
Klant-reiziger	998.000
Ontwikkeling	363.000
Beheer	107.576.000
Informatie en analyse	149.000
Special projects	363.000
Bedrijfsvoering	1.933.000
Financiering	465.000
<b>Totaal lasten</b>	<b>111.847.000</b>

Product	Baten
Beheer	53.621.000
Special projects	363.000
Bedrijfsvoering	945.000
Financiering	58.196.000
<b>Totaal baten</b>	<b>113.125.000</b>
<b>Totaal baten - lasten</b>	<b>1.278.000</b>

*Toelichting baten en lasten:*

Bij ongewijzigd beleid ontstaat een voordelig saldo van € 1.278.000.

### 2.3 Begrotingsmutaties en opbouw weerstandvermogen

In de vorige paragraaf is aangegeven dat er bij ongewijzigd beleid een voordelig saldo ontstaat van € 1.278.000. Bij de opstelling van de begroting 2014 achten wij een aantal mutaties ten opzichte van de begroting bij ongewijzigd beleid noodzakelijk. Het gaat om het volgende:

- als gevolg van gerichte marketing en communicatieacties, waarvan het Reizen op rekening de belangrijkste is verwachten wij aan additionele reizigersopbrengsten een bedrag van structureel € 165.000;
- in verband met de verzelfstandiging van de onafhankelijke controlfunctie en extra personele inhuur in verband met de betrokkenheid bij de programma's ter verbetering van de bereikbaarheid is een extra last van € 150.000 noodzakelijk;
- in verband met de voorbereiding van de aanbestedingen van de komende concessies is rekening gehouden met extra kosten. Voor 2014 bedragen deze kosten € 20.000.
- voor het totaalbudget van concessies inclusief versterkingen is rekening gehouden met gelijkblijvend voorzieningenniveau;
- de OV-chipkaart valt qua exploitatie duurder uit dan aanvankelijk ingeschat. Kosten die hieronder vallen zijn o.a.: transactiekosten TLS, Service Level Agreementkosten voor de HOV-concessie, de regioconcessies en het distributienetwerk, vergoedingen voor winkeliers en onderhoudskosten mobiele apparatuur. Daarnaast is rekening gehouden met eventuele change requests, die bijv. noodzakelijk kunnen zijn in verband met maatregelen tegen het dubbele opstaptarief. Totaal aan extra exploitatiekosten wordt structureel een bedrag van € 242.000 verwacht.
- de post onvoorziën achten wij niet langer adequaat en hebben wij niet meer opgenomen in de begroting 2014. In de

afgelopen jaren is een bedrag van € 200.000 in de begroting opgenomen geweest. Het opnemen van een post voor onvoorziene uitgaven is wettelijk niet meer verplicht. Het nut van een post met een dergelijke omvang is gezien de risico's die het OV-bureau loopt, beperkt. Als zich risico's voordoen die niet binnen de begroting kunnen worden opgevangen wordt in eerste instantie het weerstandsvermogen aangesproken.

- budgetneutraal is tenslotte de vorming van een ontwikkelbudget van € 150.000, waarmee ontwikkelingen kunnen worden versneld. Deze wordt gevormd uit het oude budget strategische innovatie van € 46.000 en uit een deel van de begrote dotatie voor stremmingen en omleningen van € 104.000. De post dotatie stremmingen en omleningen was groot € 265.000. Het restant, € 161.000 wordt toegevoegd aan het budget concessie management GD. Een per saldo lager beschikbaar bedrag voor stremmingen en omleningen achten wij gezien de gerealiseerde kosten verantwoord.

De som van de bovengenoemde mutaties resulteren in een daling van het exploitatiesaldo met € 47.000, waarmee het exploitatiesaldo voor 2014 € 1.231.000 bedraagt. Een positief exploitatiesaldo zal primair worden ingezet voor wederopbouw van het weerstandsvermogen.



## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

### 2.4 Programmabegroting na verwerking voorstellen en dekking

Na verwerking van de in de vorige paragraaf beschreven mutaties in de programmabegroting 2014 ontstaat het volgende beeld, waarbij sprake is van begrotingsevenwicht.

Product	Lasten
Klant-reiziger	998.000
Ontwikkeling	467.000
Beheer	107.999.000
Informatie en analyse	149.000
Special projects	363.000
Bedrijfsvoering	2.083.000
<b>Totaal lasten</b>	<b>112.059.000</b>

Product	Baten
Beheer	53.786.000
Special projects	363.000
Bedrijfsvoering	945.000
Financiering	58.196.000
<b>Totaal baten</b>	<b>113.290.000</b>
<b>Totaal baten - lasten</b>	<b>1.231.000</b>

### 2.5 Programmabegroting in meerjarenperspectief

In meerjarenperspectief ontstaat het volgende beeld, waarbij voor 2012 de voorlopige jaarrekeningcijfers zijn opgenomen en voor 2013 de begrotingscijfers.

Voor 2014 is de programmabegroting vermeld na verwerking van de mutaties. Het meerjarenperspectief bevat bedragen op het begrote prijspeil 2014.

Lasten	Begroting 2012	Realisatie 2012	Begroting 2013	Prognose 2013 (maart 2013)	Begroting 2014	Raming 2015	Raming 2016	Raming 2017
Klant reiziger	1.459.000	608.749	988.000	988.000	998.000	998.000	998.000	998.000
Ontwikkeling	476.000	323.013	360.000	360.000	467.000	467.000	467.000	467.000
Beheer	105.257.000	107.552.262	104.159.000	104.250.000	107.999.000	108.079.000	108.129.000	108.041.000
Informatie en analyse	152.000	119.267	148.000	148.000	149.000	149.000	149.000	149.000
Special projects	600.000	660.029	492.000	359.000	363.000	363.000	363.000	363.000
Bedrijfsvoering	1.840.000	1.698.876	1.897.000	1.897.000	2.083.000	2.083.000	2.083.000	2.083.000
Financiering	-1.074.000	577.989	1.254.000	3.516.000	1.231.000	1.141.000	891.000	979.000
<b>Totaal lasten</b>	<b>108.710.000</b>	<b>111.540.185</b>	<b>109.298.000</b>	<b>111.518.000</b>	<b>113.290.000</b>	<b>113.280.000</b>	<b>113.080.000</b>	<b>113.080.000</b>

Baten	Begroting 2012	Realisatie 2012	Begroting 2013	Prognose 2013 (maart 2013)	Begroting 2014	Raming 2015	Raming 2016	Raming 2017
Beheer	49.866.000	48.072.702	50.440.000	52.415.000	53.786.000	53.786.000	53.786.000	53.786.000
Special projects	600.000	383.743	492.000	359.000	363.000	363.000	363.000	363.000
Bedrijfsvoering	719.000	1.152.581	934.000	936.000	945.000	945.000	945.000	945.000
Financiering	57.525.000	61.931.159	57.432.000	57.808.000	58.196.000	58.186.000	57.986.000	57.986.000
<b>Totaal baten</b>	<b>108.710.000</b>	<b>111.540.185</b>	<b>109.298.000</b>	<b>111.518.000</b>	<b>113.290.000</b>	<b>113.280.000</b>	<b>113.080.000</b>	<b>113.080.000</b>

Ontwerpbegroting 2014 | 11

*Toelichting baten en lasten:*

In het bovenstaande overzicht is te zien dat het jaar 2012 wordt afgesloten met een positief saldo van 0,6 miljoen. Voor 2013 en 2014 verwachten wij financieel positieve resultaten, waarmee middelen beschikbaar komen voor de wederopbouw van het weerstandsvermogen. Als we verder vooruitkijken dan staan voor de jaren 2015 tot en met 2017 eveneens positieve exploitatiesaldi vermeld. Vooral door de onzekerheid over de hoogte van de

indexeringen zijn de onzekerheden en risico's voor deze jaren echter onverminderd groot. Wij lopen elk jaar een aanmerkelijk risico dat de indexeringen van de diverse baten enerzijds en lasten anderzijds geen gelijke tred houden. Dit risico is sinds 2011 toegenomen door de exposure aan de ontwikkeling van de brandstofprijzen, die relatief meer doorwerkt in de lasten, terwijl de BDU-index daarbij sterk achterblijft.



## 3 Productenraming

### 3.1 Productenraming: klant-reiziger

#### Klant-reiziger omvat:

- marketing, communicatie en sales
- tarieven en vervoerbewijzen
- reizigersinspraak
- consumentenplatform

#### Meerjarendoelstellingen

##### Marketing en communicatie

Het door middel van marketing- en communicatie-activiteiten bijdragen aan het realiseren van de volgende doelstellingen van het OV-bureau:

- het verbeteren van de bekendheid en een positief imago van het openbaar vervoer;
- bijdragen aan een hoge mate van reizigerstevredenheid;
- bijdragen aan een toename van (betalende) reizigers.

Wij realiseren deze doelstellingen door in dialoog te zijn met reizigers en de wensen en behoeftes in kaart te brengen. Naast contact met reizigers zijn we ook in gesprek met bedrijven en instellingen die dagelijks grote aantallen bezoekers of werknemers hebben, instellingen die opereren in de toeristische en recreatieve sector en "distributiepunten", zoals winkels die een oplaadapparaat via ons ontvangen hebben.

##### Verbetering bekendheid en imago busvervoer in Groningen en Drenthe door:

- communicatie over nieuwe en/of sterke producten, zoals de Dal-Dagkaart en buslijnen met een hoge frequentie;
- bevestigen van keuze van de reiziger;
- irritatie voorkomen door reizigers tijdig te informeren over wijzigingen in de dienstregeling, tarieven en verkooppunten;
- reizigers helpen om juiste keuzes te maken in reis en kaartsoort en te verwijzen naar een geschikt verkooppunt;
- een deel van automobilisten de bus als alternatief te laten zien.

##### Tevreden klanten door:

de reiziger centraal te stellen. Door ervoor te zorgen dat we goed luisteren naar reizigers en met hen in dialoog gaan, zorgen we ervoor dat de belangen van reizigers zwaar wegen in de keuzes die we maken. Ons tarievenbeleid is helder en toegankelijk. Wij ontwikkelen, verbeteren en passen het tarievenstelsel zodanig aan dat voor de reiziger een overzichtelijk, gemakkelijk en acceptabel tariefsysteem bestaat, dat goed te begrijpen en voldoende verkrijgbaar is, tegen acceptabele voorwaarden en dat recht doet aan de verschillende gebruikers van het openbaar vervoer, van studenten die veel via (mobiel) internet willen regelen tot incidentele reizigers die een kaartje bij de chauffeur kopen. Het streven is samen met regionale bus- en treinvervoerders te komen tot een integraal tariefsysteem waarbij tariefproposities bijdragen aan spreiding van reizigers over spits en dal.

Ook zullen we ons, waar mogelijk en nodig, inzetten om nadelige gevolgen van onze keuzes voor reizigers zoveel mogelijk te beperken of te "repareren". Doel hiervan is om reizigers vast te houden. Daarbij zetten we ook nieuwe (social) media in.



## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

### Toename van reizigers en opbrengsten door:

het behoud van reizigers en het werven van nieuwe reizigers leidt tot gestage toename van reizigers. We concentreren ons op drie typen nieuwe reizigers:

- bezoekers of werknemers van grote instellingen die minder goed bereikbaar zijn met de auto dan met de bus;
- reizigers met een sociaal of recreatief doel;
- "herintreders" die een alternatief voor de auto zoeken, zeker voor bezoek aan de grotere steden.

### Onze pijlers in het klantbeleid:

- in gesprek zijn met reizigers: wat zijn wensen en behoeftes;

- aanzetten tot probeer- en meergebruik op 'sterke lijnen';
- reizigers en niet-reizigers het openbaar vervoer laten ervaren als dichtbij en relevant;
- samenwerken met andere partijen: vervoerders, gemeenten, zakelijke markt en bestemmingen;
- communicatie: de bus is dichtbij en relevant voor doelgroep(en);
- functionele en frequente communicatie gericht op kennis en onderhoud imago;
- gewenst gedrag: probeer- en meergebruik, behoud van reizigers;
- de Qbuzz site is dé reizigerssite (voor Groningen en Drenthe);
- inzet van 'OV-specials' (bijv. huis aan huis krant).

### Doelen 2014

#### Marketing, communicatie en sales

De grote campagnes en continue activiteiten zijn in het onderstaande activiteitschema vermeld. Daarnaast zetten we in 2014 in op (in volgorde van belangrijkheid):

- dienstregeling 2014 en 2015 (informerende bestaande reizigers);
- OV-specials winter- en zomereditie;
- gerichte campagnes op sterke producten (P+R, 'sterke lijnen');
- gerichte campagnes met gemeenten of andere partijen om "herintreders" te werven;
- voortzetten aanpak zakelijke markt: maatwerk advies en uitproberen gericht op zowel individuen als werkgevers;
- samen met andere stakeholders de sector toerisme & recreatie ondersteunen door promotie van het busgebruik (Ontdek Groningen en Drenthe met de bus);
- opvolger sterabonnement in 2014 vermarkten;
- aandacht voor de (vaste) klant;
- continueren interactie/dialog/meedoen in social media en verkennen speciale 'distributiekanaalen'.

#### Tarieven en vervoerbewijzen

Redelijke tarieven die in verhouding staan t.o.v. kosten voor alternatieve vormen van vervoer, en die de marketingdoelstellingen ondersteunen, en goede beschikbaarheid vervoerbewijzen door:

- laagdrempelig tariefsysteem: bij voorkeur met OV-chipkaart, wagenverkoop als oplossing voor incidentele reizigers;
- tariefindexatie conform landelijke lijn, gemakkaarten (eurokaartjes) mogen duurder zijn;
- tarieven en kaartsoorten die sociaal en recreatief busgebruik buiten de spits aantrekkelijk maken;
- (chipkaart) tarievenkader analyseren en doorontwikkelen en nieuwe (kortings)proposities in samenhang met andere decentrale overheden/vervoerders, onder andere afgestemd op betere spreiding over dag en week. Op termijn vervanging van sterabonnementen door chipkaart propositie;
- integraal tariefsysteem voor openbaar vervoer in Groningen en Drenthe; zoveel mogelijk tariefintegratie trein.

#### Reizigersinspraak

##### Digitaal Reizigerspanel

Continueren digitaal reizigerspanel.

##### Klantenpanels

Waar nodig en mogelijk fysieke klantenpanels voor Servicebussen.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

### Consumentenplatform

- Het OV-bureau zorgt ervoor dat Consumentenplatforms tijdig worden betrokken bij advisering en neemt deel als contactpersoon bij de bijeenkomsten van de platforms.
- Het OV-bureau zal de Consumentenplatforms ondersteuning bieden voor doorgaande professionalisering.
- Ook in 2014 zal worden gewerkt met thematische werkgroepjes als voorbereiding op grotere thema's.

### Activiteiten 2014

Voor 2014 wordt eind 2013 een jaarplan gemaakt, waarin alle voorziene marketing- en communicatie activiteiten worden ingepland.

Klant - reiziger	Begroot 2013	Prognose 2013 (maart 2013)	Begroot 2014	Raming 2015	Raming 2016	Raming 2017
<b>Lasten</b>						
Marketing en communicatie	924.000	924.000	933.000	933.000	933.000	933.000
Klant - reiziger overig	64.000	64.000	65.000	65.000	65.000	65.000
<b>Totaal lasten</b>	<b>988.000</b>	<b>988.000</b>	<b>998.000</b>	<b>998.000</b>	<b>998.000</b>	<b>998.000</b>
<b>Baten</b>						
Klant - reiziger	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal baten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Saldo</b>	<b>-988.000</b>	<b>-988.000</b>	<b>-998.000</b>	<b>-998.000</b>	<b>-998.000</b>	<b>-998.000</b>

#### Toelichting baten en lasten:

In de begroting van 2013 werd voor de post 'Klant-reiziger' een bedrag van € 924.000 opgenomen. Voor de lasten van deze post is voor de begroting van 2014 rekening gehouden met een indexering van 1%. Dit

betekent dat de lasten voor de post 'Klant-reiziger' ten opzichte van de begroting 2013 gering toenemen. Onder de post Klant – reizigers overig zijn de kosten voor de consumentenplatforms begrepen. De totale post 'Klant-reiziger' is begroot op € 998.000.

### 3.2 Productenraming: ontwikkeling

#### Ontwikkeling omvat:

- ontwikkeling OV lange termijn
- ontwerp dienstregeling en OV-product
- ontwikkeling OV-infrastructuur knooppunten en haltebeleid
- reizigersinformatie

### Meerjarendoelstellingen

#### Strategie

Het OV-bureau draagt bij aan en stuurt samenhangend openbaar vervoerbeleid in de provincies Groningen en Drenthe. Dit beleid is gericht op verbetering van de bereikbaarheid van de steden en ontsluiting van het platteland. Het OV-beleid sluit aan op ontwikkelingen m.b.t. ruimtelijke ordening, zoals bijvoorbeeld nieuwe woonwijken, op het verkeer- en vervoerbeleid, zoals

aanleg transferia en haltes, en komt tegemoet aan klantwensen als goede dynamische reisinformatie, toegankelijke haltes en veilige bussen en milieueisen bijvoorbeeld op het gebied van uitstoot fijnstof en roet.

#### Ontwerp dienstregeling en OV-product

Op basis van het openbaar vervoer beleid in Groningen en Drenthe werkt het OV-bureau aan het verder ontwikkelen, uitbreiden en verbeteren van de openbaar vervoerdiensten en dienstregeling. Dit gebeurt in overleg met de diverse relevante partijen, als reizigers(organisaties), gemeenten en andere overheden en de vervoerders in het gebied. Hierbij is aandacht voor een goede aansluiting op het nationaal en regionaal spoor. Door goede aansluitingen van het hoogwaardig en verbindend net, het basisnet en het aanvullende vervoersysteem wordt voor reizigers een OV-verplaatsing in Groningen en Drenthe aantrekkelijk, voor alle doelgroepen, onder acceptabele condities.

Hoogwaardig openbaar vervoer biedt ongehinderd een met de auto concurrerende reistijd vanaf de herkomst of vanaf transferlocaties in de reisketen (transferia, P+R).

Kleinschalig openbaar vervoer sluit aan op het regulier openbaar vervoer, zodanig dat zo efficiënt en zo effectief mogelijk wordt omgegaan met alle vervoersmogelijkheden die er zijn, in samenwerking met gemeenten (WMO, leerlingenvervoer), bedrijven, scholen, ziekenhuizen, etc., diverse vervoerders, vrijwilligers en anderen, met als resultaat dat zoveel mogelijk (maatwerk)vervoer tegen acceptabele kosten kan worden aangeboden.

#### Ontwikkeling OV-infrastructuur knooppunten en haltebeleid

Om de kwaliteit van openbaar vervoer te verbeteren en de exploitatie te optimaliseren werkt het OV-

bureau samen met wegbeheerders aan voor reizigers optimale OV-infrastructuur, gericht op een fysiek ongehinderde reis, kwalitatief hoogwaardige op- en overstappunten en een ongehinderd doorstromende (OV-) infrastructuur.

#### Reizigersinformatie

Het ontwikkelen van moderne vormen van reizigersinformatie, zoals (toegankelijke) statische reizigersinformatie, dynamische halte-informatie, informatie over verbindingen via mobiele telefoon, pda en (mobiel)internet, maar ook reizigersinformatie bij (snel)wegen teneinde reizigers de keuze te bieden tussen het (verder)gaan met de auto of comfortabel (over)stappen op de bus om zodoende sneller de bestemming en/of goedkoper te bereiken.



#### Doelen 2014

##### Ontwikkeling OV lange termijn

Optimale randvoorwaarden (helpen) creëren voor goed en efficiënt OV systeem met een hoog gebruik en tevreden reizigers.

- Ontwikkelen met oog voor ieders belang (robuuste ontwikkelrelatie).
- Verbinding leggen tussen investeringen in infrastructuur en exploitatie OV (versnelling OV).
- Bijdrage aan structuurvisies.
- Bijdrage aan (strategische) afstemming grote projecten.
- Bijdragen aan het formuleren en vastleggen van de aanbestedingsopzet: o.a. bedrijfsmodel, wagenpark en strategische infrastructuur.

##### Ontwerp dienstregeling en OV-product

Klanten vasthouden en nieuwe klanten trekken en ondertussen de verhouding tussen opbrengsten en kosten verhogen.

- Ontwikkeling van de dienstregeling 2015 passend binnen de financiële kaders en gericht op verdergaande netwerkintegratie met trein.



## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

- Uitbouwen verdiens OV bovenkant lijnennet:
  - focus op versnellen bestaande lijnennet;
  - optimaliseren Qliners;
  - uitbouwen en integreren P+R Citybus-systeem met Regionaal HOV.
- Slim herontwerp OV onderkant lijnennet met vervoerders:
  - klein waar kan, groot waar moet;
  - vraagafhankelijk waar kan, vast waar moet;
  - verbeteren kostendekkingsgraad slecht renderende lijnen, bijvoorbeeld door inzet op buurtbus.
- OV net stad met hoogwaardige busassen.
- Inzet op realistische rijtijden.
- Taskforce Mobiliteitsmanagement Ring Zuid, P+R product voor werkzaamheden Zuidelijke Ringweg ontwikkelen.
- (Vervoerkundig) onderzoek.
- Stremmingen en omleidingen klantvriendelijk oplossen.

### Ontwikkeling OV-infrastructuur knooppunten en haltebeleid

Voor reizigers optimale OV-infra (laten) realiseren.

- Intensieve samenwerking met gemeenten en andere wegbeheerders m.b.t. OV-infrastructuur.
- Beschikbare voorzieningen/infra op knooppunten verbeteren.
- Aandacht voor visueel/auditief, zie ook onder reizigersinformatie.
- Het verder vervoerder onafhankelijk maken van strategische OV-infrastructuur.

### Reizigersinformatie

Iedereen weet altijd en overal of, waar en wanneer OV voor hem of haar beschikbaar is.

- Dynamische informatie in de bus en op straat.
- Dynamische Informatie (DRIS) beschikbaar langs andere kanalen en media dan panelen op straat ontwikkelen (mobiel, smartphone, internet etc.).
- Haltescan informatie (toegankelijkheid e.d.) digitaal beschikbaar maken gekoppeld aan (actueel) reisadvies (i.s.m. Ministerie).
- Aandacht voor visueel/auditief gehandicapten, oplevering reis informatie App blinden en slechtzienden

Ontwikkeling	Begroot 2013	Prognose 2013 (maart 2013)	Begroot 2014	Raming 2015	Raming 2016	Raming 2017
<b>Lasten</b>						
Ontwikkelbudget	46.000	46.000	150.000	150.000	150.000	150.000
Reizigersinformatie en haltebeleid	314.000	314.000	317.000	317.000	317.000	317.000
<b>Totaal lasten</b>	<b>360.000</b>	<b>360.000</b>	<b>467.000</b>	<b>467.000</b>	<b>467.000</b>	<b>467.000</b>
<b>Baten</b>						
Ontwikkeling	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal baten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Saldo</b>	<b>-360.000</b>	<b>-360.000</b>	<b>-467.000</b>	<b>-467.000</b>	<b>-467.000</b>	<b>-467.000</b>

Ontwerpbegroting 2014 | 17

*Toelichting baten en lasten:*

De lasten binnen de post 'Ontwikkeling' zijn ten opzichte van de begroting 2013 toegenomen. Dit heeft te maken met de vorming van het ontwikkelbudget. Dit budget is gevormd uit het budget strategische innovatie (was € 46.000) en is verhoogd met € 104.000. Deze verhoging wordt gerealiseerd door het opheffen de dotatie aan 'stremmingen en

omleidingen' aan de balanspost vooruit ontvangen BDU. Deze ophoging van het budget verloopt daarmee budgetneutraal. De post sociale veiligheid is niet meer opgenomen onder het product Ontwikkeling, maar onder Beheer. De lasten voor reizigersinformatie en haltebeleid zijn geïndexeerd met 1%. De lasten voor 2014 zijn in totaal begroot op € 467.000.

### 3.3 Productenraming: beheer

**Beheer omvat:**

- voorbereiding aanbestedingen
- beheer algemeen en audit
- beheer concessies:
  - beheer GD / HOV
  - beheer kleinschalige OV-concessies
  - grensoverschrijdende lijnen
- beheer OV-chipkaart
- beheer sociale veiligheid
- beheer toegankelijkheid OV
- beheer DRIS
- beheer financiën dienstregeling en dienstregelingsprocessen

### Meerjarendoelstelling

**Beheer**

Het optimaal beheren van de concessies, ofwel het zodanig monitoren, controleren en managen van de concessies dat de vervoerders worden gestimuleerd hun uiterste best te doen ten bate van de reizigers, optimale dienstverlening betrachten, waarmaken wat is beloofd en verbeteren en innoveren wat nodig en/of gewenst is. Daarbij dient maandelijks een volledige en betrouwbare verantwoording plaats te vinden richting de opdrachtgever OV-bureau.

**Sociale veiligheid**

Het borgen van de veiligheid en het verhogen van het veiligheidsgevoel van de reizigers, zodanig dat zij veilig en wel hun bestemming bereiken en weer thuiskomen. Dit betreft niet alleen de veiligheid in de bus maar ook op haltes en de omgeving daarvan (de stations en de transferia), onder regie van de gemeenten.

### Doelen 2014

**Voorbereiding aanbestedingen**

De voorbereiding voor de aanbestedingen voor de nieuwe concessieperiode (GD/HOV-concessie) is reeds van start gegaan en zal eind 2013 na raadpleging van Raad en Staten moeten leiden tot een door het dagelijks bestuur vast te stellen Nota van Uitgangspunten. In 2014 zal worden gestart met de uitwerking van de Nota van Uitgangspunten wat uiteindelijk moet resulteren in een Programma van Eisen. Voor de concessies Kleinschalig Openbaar Vervoer (KOV) is begin maart 2013 de vraag over eventuele verlengingen van de verschillende overeenkomsten die gezamenlijk met gemeenten zijn aangegaan, nog niet volledig beantwoord. Dit bepaalt in hoge mate de voorbereidingen m.b.t. aanbestedingen van het KOV die in 2014 zullen worden getroffen.

#### Beheer algemeen en audits

- Monitoring van reizigersopbrengsten.
- Informatiebronnen verder optimaliseren en beter benutten t.b.v. de beheerfunctie: digitaal reizigerspanel, Klantenbarometer, klanttevredenheidsonderzoeken (KTO's), OV-chipkaart- en GOVI informatie en informatie uit overige bronnen zoals OV-stewards en chauffeurspanel.
- Opstellen en uitvoeren van het jaarlijks kwaliteitsplan en de beheeragenda.
- Juiste opbrengsten bij de vervoersprestatie, o.a.:
  - borging van de reizigersopbrengsten van alle concessiehouders;
  - toezicht op de juiste verdeling van de opbrengsten OV-chipkaart;
  - inspraak bij de verdeling van de SOV-gelden;
  - actieve rol in landelijke opbrengstverdeling abonnementsgelden;
  - effectieve controle op- en preventie van zwart- en grijsrijden.

#### Toelichting/ontwikkeling

- *Met de geprofessionaliseerde managementinformatie wordt systematisch beheer van alle concessiezaken mogelijk.*
- *Op basis van het systematische beheer wordt extra aandacht gegeven aan onvoldoende ontwikkelde concessieonderwerpen. Dit gebeurt in het Kwaliteitsplan.*
- *Het systematisch beheer wordt vertaald in een beheeragenda waarbij geprioriteerde onderwerpen op gezette tijden worden opgepakt.*
- *Beheer van reeds ontwikkelde projecten (OV-stewards, ServicePUNTen, etc.)*

#### Beheer concessies

- Structureel, systematisch en proactief beheer van de verschillende concessies zodat vervoerders minimaal de uitgevraagde kwaliteit van de **dienstverlening** realiseren.
- Door actief beheer een bijdrage leveren aan het realiseren van een klanttevredenheid van minimaal een 7,5.
- Verbetering van de kosten/baten-verhouding van de verschillende concessies.
- Kwaliteitsbehoud en -doorontwikkeling:
  - m.n. onzekerheidsreductie bij reizigers;
  - uitvoeringskwaliteit en informatie rond de dienstregelingovergang;
  - coördinatie rol Qbuzz t.o.v. overige vervoerders.

#### Toelichting/ontwikkeling

- *Klanttevredenheid is een OV-bureau breed resultaat!*
- *Om de uitgevraagde kwaliteit van de dienstverlening te bereiken dient samen met de vervoerders gezocht te worden naar kansen tot verbetering.*
- *Bij de verbetering van de kosten/baten verhouding wordt o.a. betrokken de doelmatigheid van versterkingen, kostenbesparende innovaties, actieve monitoring en zo nodig bijstelling van het vraagafhankelijk vervoer.*
- *Het doen realiseren van een betrouwbaar vervoerproduct binnen de gestelde financiële kaders. Daarbij inzet op:*
  - *gegarandeerde aansluitingen;*
  - *stiptheid en realistische rijtijden;*
  - *capaciteit;*
  - *juiste informatie.*

#### Beheer OV-chipkaart

- Goed functionerend OV-chipkaartsysteem en daaraan gerelateerde processen.
- Uitvoering en verbetering van klantvriendelijke en effectieve processen bij problemen met de OV-chipkaart.

#### Beheer sociale veiligheid

- Scheppen van organisatorische voorwaarden en waarborgen om de contractpartijen beter te kunnen aansturen.
- De huidige controles meer en beter reguleren.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

- Handhavend optreden bij meervoudige signalen.
- Het percentage zwart- en grijsrijden behouden op 1%.

### Beheer toegankelijkheid OV

- Borging van de uitvoeringskwaliteit (m.n. de dienstverlening door de chauffeurs).

### Beheer DRIS

- Pro-actief beheer van de kwaliteit van de dynamische reizigersinformatie.
- Inrichting van het ketenbeheersysteem (kwaliteitsindicatoren en rapportages).
- Contractbeheer en incidentenbeheer.

### Beheer financiën dienstregeling en dienstregelingsprocessen

- Financiële stabiliteit door:
  - financieel beheer dienstregeling 2014;
  - scherper zicht op meer- en minderwerk en daarbij behorende kosten;
  - het binnen vastgestelde financiële kaders realiseren van een kwalitatief hoogwaardige dienstregeling 2015 die maximaal tegemoet komt aan de vraag van de reiziger;
  - gedegen afrekening dienstregeling 2013.

Beheer	Begroot 2013	Prognose 2013 (maart 2013)	Begroot 2014	Raming 2015	Raming 2016	Raming 2017
<b>Lasten</b>						
Beheer algemeen en audits	96.000	96.000	116.000	196.000	246.000	158.000
Concessiemanagement GD	93.629.000	87.838.000	90.866.000	90.866.000	90.866.000	90.866.000
Concessiemanagement HOV	3.446.000	3.818.000	3.835.000	3.835.000	3.835.000	3.835.000
Concessiemanagement Q liner 315	477.000	474.000	488.000	488.000	488.000	488.000
Concessiemanagement KOV	11.445.000	10.458.000	10.871.000	10.871.000	10.871.000	10.871.000
OV-chipkaart additionele kosten	918.000	918.000	1.169.000	1.169.000	1.169.000	1.169.000
Sociale veiligheid	648.000	648.000	654.000	654.000	654.000	654.000
Stelpost dienstregeling per 6 mei 2012	-2.000.000	0	0	0	0	0
Stelpost dienstregeling 2013	-4.500.000	0	0	0	0	0
<b>Totaal lasten</b>	<b>104.159.000</b>	<b>104.250.000</b>	<b>107.999.000</b>	<b>108.079.000</b>	<b>108.129.000</b>	<b>108.041.000</b>
<b>Baten</b>						
Concessiemanagement GD	48.350.000	48.815.000	50.090.044	50.090.044	50.090.044	50.090.044
Concessiemanagement HOV	1.755.000	1.832.000	1.880.235	1.880.235	1.880.235	1.880.235
Concessiemanagement KOV	1.010.000	1.743.000	1.790.721	1.790.721	1.790.721	1.790.721
Sociale veiligheid	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
Stelpost dienstregeling 2013	-700.000	0	0	0	0	0
<b>Totaal baten</b>	<b>50.440.000</b>	<b>52.415.000</b>	<b>53.786.000</b>	<b>53.786.000</b>	<b>53.786.000</b>	<b>53.786.000</b>
<b>Saldo</b>	<b>53.719.000</b>	<b>51.835.000</b>	<b>54.213.000</b>	<b>54.293.000</b>	<b>54.343.000</b>	<b>54.255.000</b>

**Toelichting baten en lasten:**

De lasten van de post 'Beheer' zijn in de begroting 2014 toegenomen. De toename van de totale lasten van de post 'Beheer' in de begroting 2014 ten opzichte van 2013 heeft voor het grootste deel te maken met de OV-index. Aangenomen wordt dat de OV-index in 2014 op 3% zal uitkomen. Daarentegen zijn de lasten voor de concessies GD en KOV ten opzichte van de begroting 2013 lager begroot. Dit heeft te maken met het feit dat in de begroting van 2013 nog twee stelposten zijn opgenomen om bezuinigingen op de dienstregeling 2012 (per 6 mei) en 2013 (per 9 december 2012) door te voeren. De bezuinigingen op de dienstregelingen hebben inmiddels plaatsgevonden. De onderdelen 'Beheer algemeen en audits' en 'OV-chipkaart additionele kosten' zijn voor

de jaren 2014 tot en met 2017 hoger begroot dan voorheen. Dit heeft te maken met de extra kosten voor de voorbereiding van de aanbesteding van de nieuwe concessies per december 2017 en met de hogere exploitatiekosten van de OV-chipkaart.

Evenals de lasten zijn de baten van de post 'Beheer' in de begroting 2014 toegenomen. Voor zowel de baten als de lasten heeft dit voor het grootste deel te maken met indexering. De lasten nemen verder toe door de gestegen kosten van de OV-chipkaart.

Verder maakt sociale veiligheid nu onderdeel uit van het product Beheer in plaats van Ontwikkeling. De baten van sociale veiligheid betreffen de door de OV-stewards opgelegde boetes.

### 3.4 Productenraming: informatie en analyse

**Informatie en analyse omvat:**

- bronbeleid
- rapportages, o.a. Maraps
- financiële informatievoorziening, advisering en ondersteuning
- coördinatie onderzoeken
- analyse en publicaties (o.a. klantenbarometer en trendmonitor)
- kwaliteitszorg en coördinatie kachtafhandeling

#### Meerjarendoelstelling

Het voorzien in de informatie- en analysebehoefte ten behoeve van de clusters klant – reiziger, ontwikkeling, beheer, en financiën.

#### Doelen 2014

**Bronbeleid**

- Waarborgen van kwalitatief goede informatiebronnen zoals KpVV, ConMIS, OV-chipkaart, GOVI, etc.
- Bewaken inkomende informatiestromen van de vervoerders, VBN, TLS, e.d.
- Benutten van extra informatiemogelijkheden van de OV-chipkaart.

**Rapportages**

- Opstellen van rapportages ter ondersteuning van de uitvoering van het beleid, zoals managementrapportages.

**Financiële informatievoorziening, advisering en ondersteuning**

- Op basis van de beschikbare bronnen verstrekken van financiële informatie.
- Het verstrekken van adviezen t.b.v. de voorbereiding en de uitvoering van het beleid.
- Beheer van de subsidieverlening en vaststelling m.b.t. de concessies.
- Bieden van ondersteuning bij de beheersagenda voor de GD-concessie en HOV-concessie.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

- Managementrapportages voor gemeenten en vervoerders; verzameling en analyse van gegevens.
- Opstellen van prognoses t.b.v. bestuursrapportages.
- Opstellen van ramingen voor financiële verantwoordingen.
- Ondersteunen van de budgetbewaking m.b.t. de concessies.

**Coördinatie onderzoeken**

- Coördineren van onderzoeken die worden uitgevoerd t.b.v. beheer, ontwikkeling en marketing en communicatie.

**Analyse en publicaties**

- Het uitvoeren van analyses ten behoeve van beleid.
- Het ontwikkelen van een multimodaal analysetool (Beter Benutten).
- Het verzorgen van publicaties zoals trendmonitor en klachtenbarometer.

**Kwaliteitszorg en coördinatie klachtenafhandeling**

- Coördineren van de klachtenafhandeling.
- Het verwerken van klachten tot stuurinformatie en (management)rapportages die zijn ingediend bij de vervoerders.

Informatie en analyse	Begroot 2013	Prognose 2013 (maart 2013)	Begroot 2014	Raming 2015	Raming 2016	Raming 2017
<b>Lasten</b>						
Informatie en analyse	148.000	148.000	149.000	149.000	149.000	149.000
<b>Totaal lasten</b>	<b>148.000</b>	<b>148.000</b>	<b>149.000</b>	<b>149.000</b>	<b>149.000</b>	<b>149.000</b>
<b>Baten</b>						
Informatie en analyse	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal baten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Saldo</b>	<b>-148.000</b>	<b>-148.000</b>	<b>-149.000</b>	<b>-149.000</b>	<b>-149.000</b>	<b>-149.000</b>

### Toelichting baten en lasten:

In de begroting van 2013 zijn voor de lasten van de post 'Informatie en analyse' € 148.000 opgenomen.

Voor de begroting 2014 zijn deze lasten geïndexeerd met 1%. De verwachting is dat de lasten voor de komende jaren constant zullen blijven.

### 3.5 Productenraming: special projects

#### Special projects omvat:

- evenementen en nachtvervoer
- projecten voor derden

#### Meerjarendoelstellingen

##### Evenementen en nachtvervoer

Voor bezoekers van grotere evenementen inzetten van extra openbaar vervoer. Door cofinanciering vanuit organisator en/of gemeenten of hanteren van hoge tarieven is evenementen en nachtvervoer en

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

ander bijzonder vervoer in beginsel voor het OV-bureau volledig kostendekkend.

Voor bezoekers van horeca, bioscopen, schouwburgen, e.d. waar mogelijk bieden van openbaar vervoer aanvullend op het reguliere aanbod gedurende bepaalde nachten, op basis van het principe van kostendekkendheid of door het aanpassen van tarieven, evt. met cofinanciering van gemeenten en horeca. Het aanbod van nachtvervoer wordt in nauw overleg met de gemeente(n) bepaald.

### Projecten voor derden

De condities waaronder we projecten voor derden willen verrichten:

- 100% kostendekkend;
- niet in de markt concurrerende activiteiten;
- voor het OV-bureau in de zin van kennis en knowhow een meerwaarde en ook een relationele meerwaarde in relatie tot de doelstellingen van het OV-bureau.

### Doelen 2014

#### Evenementen en nachtvervoer

Evenementenvervoer en nachtbussen zullen blijvend kostendekkend worden ingezet. Het nachtbusnetwerk zal op basis van vraag vanuit organisaties (gemeenten e.d.) en reizigers waar mogelijk worden uitgebreid en waar noodzakelijk worden versoerd indien het aantal reizigers voor een kostendekking niet voldoende is en gemeenten en/of horeca geen financiële bijdrage willen/kunnen leveren.

#### Projecten voor derden

Afronding van het project Implementatie van dynamische reizigers informatie systemen (DRIS): in opdracht van de GR-partners het implementeren van DRIS-palen in de provincies Groningen en Drenthe.

Special projects	Begroot 2013	Prognose 2013 (maart 2013)	Begroot 2014	Raming 2015	Raming 2016	Raming 2017
<b>Lasten</b>						
Evenementen en nachtvervoer	492.000	359.000	363.000	363.000	363.000	363.000
<b>Totaal lasten</b>	<b>492.000</b>	<b>359.000</b>	<b>363.000</b>	<b>363.000</b>	<b>363.000</b>	<b>363.000</b>
<b>Baten</b>						
Evenementen en nachtvervoer	492.000	359.000	363.000	363.000	363.000	363.000
<b>Totaal baten</b>	<b>492.000</b>	<b>359.000</b>	<b>363.000</b>	<b>363.000</b>	<b>363.000</b>	<b>363.000</b>
<b>Saldo</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### Toelichting baten en lasten:

De lasten en baten voor het evenementen- en nachtvervoer zijn in 2014 begroot op € 363.000. Dit is lager dan in de begroting van 2013.

Het evenementen- en nachtvervoer is kostendekkend.

### 3.6 Productenraming: bedrijfsvoering

#### Bedrijfsvoering omvat:

- organisatieontwikkeling
- personeel
- financiën en control
- juridische zaken
- officemanagement & secretariaat

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Doel van de bedrijfsvoering is om op slagvaardige, kwalitatief hoogwaardige, klantvriendelijke en flexibele wijze de primaire taakstelling van het OV-bureau mogelijk te maken.

### Organisatieontwikkeling

In 2013 is de organisatiestructuur van het OV-bureau beperkt aangepast door het aanbrengen van een scheiding tussen de taakelementen financieel-administratief enerzijds en control anderzijds (zie onder organogram). Van de ambtelijke dienst van het OV-bureau wordt – net als in de afgelopen jaren gevraagd:

- overtuigende adviesrol voor het bestuur en de moederorganisaties op inhoud, proces, bestuurlijk-politieke gevoeligheden/financiële risico's etc., opdrachtnemerschap van (kaderstellende) bestuursbesluiten en zorgvuldige verantwoording richting bestuur;
- heldere – met de gebiedspartners gedeelde -vervoerkundige hoofdlijnvisie op de doorontwikkeling van het Regionaal Openbaar Vervoer in het gebied, doorwerkend in een afgestemd meerjarenperspectief zodanige mix van opdrachtgeverschap en partnership met de concessiehouders dat deze optimaal en geïnspireerd hun taken vormgeven en uitvoeren ("inlevende zakelijkheid");
- invulling partnership met inliggende gemeenten rond de verschillende vormen van collectief vervoer in het gebied;
- zodanige vormgeving van klantgerichtheid en marketing binnen het OV dat verdere groei van het regionaal OV met behoud van gebiedsdekkende ontsluiting van het landelijk gebied plaats kan

hebben;

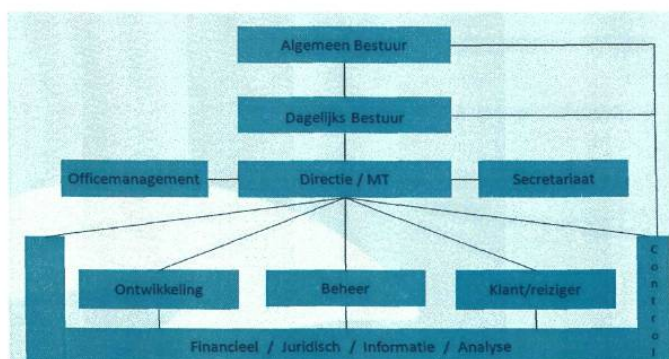
- het voortdurend leggen van relevante verbanden in de regio, naar andere regio's en (inter) nationaal;
- samenhang binnen het OV-bureau en doordachte en op voldoende feiten gebaseerde besluiten en voorstellen (inhoud, bestuurlijk, financieel, juridisch, promotioneel etc.);
- professionele organisatie, met professionele en verbindende medewerkers, die in- en extern goede samenwerking weten te bereiken;
- binnen voortdurende randvoorwaarden en kwaliteitskaders (financieel, juridisch/WGR, integriteit etc).

Vanuit de hoofddoelstellingen van het OV-bureau om stedelijke gebieden én het platteland goed ontsloten te houden, en om vanuit OV-mogelijkheden en kansen mee te denken en bij te dragen aan gebiedsontwikkelingen, heeft het OV-bureau momenteel ongeveer de volgende taakvelden:

- ontwikkeling/programmering OV binnen gebiedscontext;
- concessiebeheer en -management van de lopende concessies;
- klantbeleid en marketing/promotie van het busproduct;
- informatie en analyse, ten behoeve van de bovenstaande taakvelden;
- bestuurlijke en financiële verantwoording conform de WGR-regelgeving.

### Organogram en formatie

Het organogram van het OV-bureau is als volgt:





## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

De control in bovenstaand schema is belegd bij de controller. De controller adviseert rechtstreeks aan de directeur en/of het Dagelijks bestuur (DB) en AB over alle zaken die de financieel/economische bedrijfsvoering betreffen. Aandachtspunten van control zijn onder meer:

- checks op (dus niet: zelf uitvoeren van) gehanteerde (meerjaren)prognoses, gehanteerde prognose-systematiek en doorrekeningen financiële gevolgen voornemens en wensen (zoals die intern tot op MT/directieniveau worden uitgevoerd bij elk relevant voorstel);
- inrichting begrotingsproces en jaarrekening-processen;
- borging kwaliteit interne financiële processen;
- Waar aan de orde aanpassingsvoorstellen op gehanteerde systematieken/processen.

De controller heeft een zelfstandig signalerende functie richting het AB en DB. Een nadere beschrijving van de taken en bevoegdheden van de controller is vastgelegd in het Statuut voor de controller.

De formatie van in totaal 18,2 fte is als volgt verdeeld over de verschillende organisatieonderdelen van het OV-bureau:

Formatie	Omvang in fte's
Directeur	1,0
Cluster Klant - reiziger	2,8
Cluster Ontwikkeling	4,6
Cluster Beheer	3,6
Financiën, Control en Juridische zaken en Informatie en Analyse	4,4
Officemanagement en secretariaat	1,8
<b>Totaal</b>	<b>18,2</b>

De feitelijke formatie van het OV-bureau ligt echter in 2014 waarschijnlijk iets hoger (0,4 fte tijdelijke overformatie in samenhang met aanloop naar volgende ronde concessie-aanbestedingen). De financiële vertaling van deze formatie is verwerkt in deze begroting.

De bedrijfsvoering omvat de volgende zaken:

### Financiën en control

- uitvoering geven aan P&C-cyclus (kadernota, begroting, integrale update, rapportages en jaarstukken);
- uitvoeren financieringsbeleid;
- uitvoeren financieel beheer;
- opstellen verantwoording BDU;
- internal control;
- adviseren van directie en OV-adviseurs;
- onderhouden contacten/relaties met DB en AB, GGD-overheden, overige overheden, banken en verzekeraars, salarisadministratie, accountants, leveranciers, belastingdienst, CBS, toezichthouder BZK, Ministerie I&M, vervoerders;
- uitvoeren financiële informatievoorziening;
- beheren financieel systeem.

### Juridische Zaken

- voorbereiding/verslaglegging DB- en AB-vergaderingen;
- voorbereiding/begeleiding aanbestedingen;
- juridische ondersteuning directie en OV-adviseurs;
- bezwaar- en beroepsprocedures;
- bonus-/malus-/boete-oplegging;
- juridische screening afspraken en correspondentie;
- juridische voorzieningen m.b.t. formules.

### Officemanagement & Secretariaat

- kantoorfaciliteit + ICT;
- ondersteuning personele zaken;
- secretariale ondersteuning en archief;
- bedrijfsveiligheid en Arbo.

### Automatisering

In 2010 en 2011 is de automatisering op verschillende fronten (post- en registratiesysteem, werkomgeving, computers, mobiele bereikbaarheid) op bijdetijds niveau gebracht. In 2013 zal een onderzoek naar een nieuw financieel pakket worden gedaan zodat aan de eisen van deze tijd wordt voldaan en integratie kan plaatsvinden met het post- en beheersysteem. Evt. implementatie volgt in 2014.

### Huisvesting

Het huurcontract loopt tot 1 maart 2015. In de loop van 2013 zal een besluit worden genomen over de huisvesting van het OV-bureau na 1 maart 2015.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Bedrijfsvoering	Begroot 2013	Prognose 2013 (maart 2013)	Begroot 2014	Raming 2015	Raming 2016	Raming 2017
<b>Lasten</b>						
Lonen en salarissen	1.620.000	1.620.000	1.653.000	1.653.000	1.653.000	1.653.000
Huisvestingskosten	112.000	112.000	113.000	113.000	113.000	113.000
Kantoorkosten	103.000	103.000	104.000	104.000	104.000	104.000
Advieskosten	62.000	62.000	213.000	213.000	213.000	213.000
<b>Totaal lasten</b>	<b>1.897.000</b>	<b>1.897.000</b>	<b>2.083.000</b>	<b>2.083.000</b>	<b>2.083.000</b>	<b>2.083.000</b>
<b>Baten</b>						
Lonen en salarissen	934.000	936.000	945.000	945.000	945.000	945.000
<b>Totaal baten</b>	<b>934.000</b>	<b>936.000</b>	<b>945.000</b>	<b>945.000</b>	<b>945.000</b>	<b>945.000</b>
<b>Saldo</b>	<b>-963.000</b>	<b>-961.000</b>	<b>-1.138.000</b>	<b>-1.138.000</b>	<b>-1.138.000</b>	<b>-1.138.000</b>

### Toelichting baten en lasten:

Voor de lasten aan lonen en salarissen is rekening gehouden met een bezetting van 18,6 fte. De begrote lasten en baten voor bedrijfsvoering liggen min of meer op het niveau van de begroting 2013. De lasten voor de advieskosten liggen wel hoger dan voorheen.

Dit betreft € 150.000 aan extra inhuur van personeel in verband met de verzelfstandiging van de onafhankelijke controlfunctie en extra personele inhuur in verband met de betrokkenheid bij de programma's ter verbetering van de bereikbaarheid.

### 3.7 Productenraming: financiering

**Financiering omvat:**  
financiering- en dekkingsmiddelen

#### Meerjarendoelstelling

Een financieel gezonde organisatie, blijkend uit toepassing van repressief toezicht door de

toezichthouder en goedkeurende verklaringen van de accountant, ook op het gebied van de rechtmatigheid.

#### Doelen 2014

##### Financiering en dekkingsmiddelen

- Verdere wederopbouw van het weerstandsvermogen tot € 2,5 miljoen eind 2016 (streefdatum).
- Rendement op uitgezette middelen:
  - kort geld: 3 maands euribor;
  - lang geld: staatsleningen van een overeenkomstige looptijd.
- Kostendekkendheid bepaalde activiteiten:
  - evenementen- en nachtvervoer;
  - projecten voor derden.
- Voldoen aan eisen verantwoording BDU.
- Voldoen aan informatieplicht aan derden (CBS).
- Discussie over bezuiniging BDU/ overgang provinciefonds scherp monitoren, analyseren en indien nodig dekingspakket voorbereiden en implementeren.
- Reizigersopbrengsten monitoren en zo nodig bijsturen.
- Ontwikkeling Studentenkaart monitoren en zo nodig maatregelen nemen.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Financiering	Begroot 2013	Prognose 2013 (maart 2013)	Begroot 2014	Raming 2015	Raming 2016	Raming 2017
<b>Lasten</b>						
Financiering en dekkingsmiddelen; onvoorzien	200.000	200.000	0	0	0	0
Exploitatiesaldo	1.054.000	3.316.000	1.231.000	1.141.000	891.000	979.000
<b>Totaal lasten</b>	<b>1.254.000</b>	<b>3.516.000</b>	<b>1.231.000</b>	<b>1.141.000</b>	<b>891.000</b>	<b>979.000</b>
<b>Baten</b>						
Bijdrage BDU	57.021.000	57.149.000	57.976.000	57.720.000	57.720.000	57.720.000
Specifieke BDU subsidies	146.000	146.000	0	0	0	0
Te vergoeden BTW-OV	255.000	253.000	256.000	256.000	256.000	256.000
Rente	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Overige baten	0	250.000	210.000	200.000	0	0
<b>Totaal baten</b>	<b>57.432.000</b>	<b>57.808.000</b>	<b>58.452.000</b>	<b>58.186.000</b>	<b>57.986.000</b>	<b>57.986.000</b>
<b>Saldo</b>	<b>56.178.000</b>	<b>54.292.000</b>	<b>57.221.000</b>	<b>57.045.000</b>	<b>57.095.000</b>	<b>57.007.000</b>

### Toelichting baten en lasten:

Op de bijdragen BDU is een index van 1% toegepast. Geen rekening is gehouden met toekomstige bezuinigingen, noch met additionele funding.

De BTW-OV wordt sinds 2007 niet meer op declaratiebasis, maar forfaitair door het ministerie vergoed aan de provincies. Hoewel de forfaitaire compensatie niet meer afzonderlijk zichtbaar is op de BDU beschikkingen van het ministerie aan de provincies, is bij navraag bij het ministerie gebleken

dat de compensatie in de BDU-uitkering aan de provincies is ingebouwd. Het OV-bureau is in 2007 met de provincies overeengekomen dat de BTW-OV op begrotingsbasis door de provincies aan het OV-bureau zal worden vergoed. In de begroting is deze vergoeding begrepen in de bijdragen BDU.

De verwachte bijdragen BDU inclusief BTW-OV door de deelnemers in de GR zijn weergegeven in de onderstaande tabel, waarbij voor 2014 is uitgegaan van een index van 1%:

Bijdragen	2012	2013	Begroting 2014
BDU-bijdrage Groningen	36.640.645	37.094.073	37.465.013
BDU-bijdrage Drenthe	20.062.140	20.307.908	20.510.987
Extra funding partners	1.600.000	0	0
<b>Totaal bijdragen</b>	<b>58.302.785</b>	<b>57.401.981</b>	<b>57.976.000</b>

bedragen zijn inclusief vergoeding BTW-OV

indices 2012 en 2013 conform beschikking ministerie van I&M

index 2014 geraamd op 1% conform kader begroting

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

3.8 Meerjarenproductenraming 2014-2017

Meerjarenproductraming 2014 - 2017						
Lasten	Begroting 2013	Prognose 2013 (maart 2013)	Begroting 2014	Raming 2015	Raming 2016	Raming 2017
<b>Klant reiziger</b>						
Marketing en communicatie	924.000	924.000	933.000	933.000	933.000	933.000
Klant - reiziger overig	64.000	64.000	65.000	65.000	65.000	65.000
<b>Ontwikkeling</b>						
Ontwikkelbudget	46.000	46.000	150.000	150.000	150.000	150.000
Reizigersinformatie en haltebeleid	314.000	314.000	317.000	317.000	317.000	317.000
<b>Beheer</b>						
Beheer algemeen en audits	96.000	96.000	116.000	196.000	246.000	158.000
Concessiemanagement GD	93.629.000	87.954.000	90.866.000	90.866.000	90.866.000	90.866.000
Concessiemanagement HOV	3.446.000	3.703.000	3.835.000	3.835.000	3.835.000	3.835.000
Concessiemanagement Q liner 315	477.000	474.000	488.000	488.000	488.000	488.000
Concessiemanagement KOV	11.445.000	10.458.000	10.871.000	10.871.000	10.871.000	10.871.000
OV-chipkaart additionele kosten	918.000	918.000	1.169.000	1.169.000	1.169.000	1.169.000
Sociale veiligheid	648.000	648.000	654.000	654.000	654.000	654.000
Stelpost dienstregeling per 6 mei 2012	-2.000.000	0	0	0	0	0
Stelpost dienstregeling 2013	-4.500.000	0	0	0	0	0
<b>Informatie en analyse</b>						
Informatie en analyse	148.000	148.000	149.000	149.000	149.000	149.000
<b>Special projects</b>						
Evenementen en nachtvervoer	492.000	359.000	363.000	363.000	363.000	363.000
<b>Bedrijfsvoering</b>						
Lonen en salarissen	1.620.000	1.620.000	1.653.000	1.653.000	1.653.000	1.653.000
Huisvestingskosten	112.000	112.000	113.000	113.000	113.000	113.000
Kantoorkosten	103.000	103.000	104.000	104.000	104.000	104.000
Advieskosten	62.000	62.000	213.000	213.000	213.000	213.000
<b>Financiering</b>						
Financiering en dekkingsmiddelen; onvoorzien	200.000	200.000	0	0	0	0
Exploitatiesaldo	1.054.000	3.316.000	1.231.000	1.141.000	891.000	979.000
<b>Totaal lasten</b>	<b>109.298.00</b>	<b>111.518.000</b>	<b>113.290.000</b>	<b>113.280.000</b>	<b>113.080.000</b>	<b>113.080.000</b>

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Baten	Begroting 2013	Prognose 2013 (maart 2013)	Begroting 2014	Raming 2015	Raming 2016	Raming 2017
<b>Beheer</b>						
Concessiemanagement GD	48.350.000	48.815.000	50.090.044	50.090.044	50.090.044	50.090.044
Concessiemanagement HOV	1.755.000	1.832.000	1.880.235	1.880.235	1.880.235	1.880.235
Concessiemanagement KOV	1.010.000	1.743.000	1.790.721	1.790.721	1.790.721	1.790.721
Sociale veiligheid	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
Stelpost dienstregeling 2013	-700.000	0	0	0	0	0
<b>Special projects</b>						
Evenementen- en nachtvervoer	492.000	359.000	363.000	363.000	363.000	363.000
<b>Bedrijfsvoering</b>						
Lonen en salarissen	934.000	936.000	945.000	945.000	945.000	945.000
<b>Financiering</b>						
Bijdrage BDU	57.021.000	57.149.000	57.720.000	57.720.000	57.720.000	57.720.000
Specifieke BDU subsidies	146.000	146.000	0	0	0	0
Te vergoeden BTW-OV	255.000	253.000	256.000	256.000	256.000	256.000
Rente	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Overige baten	0	250.000	210.000	200.000	0	0
Mutatie vooruitontvangen BDU	0	0	0	0	0	0
<b>Totaal baten</b>	<b>109.298.000</b>	<b>111.518.000</b>	<b>113.290.000</b>	<b>113.280.000</b>	<b>113.080.000</b>	<b>113.080.000</b>

3.9 Stand en verloop van de balanspost vooruit ontvangen BDU middelen

Stand en verloop vooruitontvangen BDU middelen	2013	2014	2015	2016	2017
Stand 1 januari	-55.000	2.758.000	3.724.000	4.865.000	5.756.000
<b>Toevoegingen</b>					
Egalisatie- en weerstandscapaciteit	3.316.000	1.231.000	1.141.000	891.000	979.000
Stremmingen	0	0	0	0	0
<b>Totaal toevoegingen</b>	<b>3.316.000</b>	<b>1.231.000</b>	<b>1.141.000</b>	<b>891.000</b>	<b>979.000</b>
<b>Onttrekkingen</b>					
Egalisatie en weerstandscapaciteit	0	0	0	0	0
Stremmingen	265.000	265.000	0	0	0
Rente	0	0	0	0	0
OV-chipkaart	92.000	0	0	0	0
Actieprogramma regionaal ov	146.000	0	0	0	0
<b>Totaal onttrekkingen</b>	<b>503.000</b>	<b>265.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Stand per 31 december</b>	<b>2.758.000</b>	<b>3.724.000</b>	<b>4.865.000</b>	<b>5.756.000</b>	<b>6.735.000</b>

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

*Samenstelling per 31 december naar component*

Egalisatie en weerstandscapaciteit	2.493.000	3.724.000	4.865.000	5.756.000	6.735.000
Stremmingen	265.000	0	0	0	0
Actieprogramma regionaal OV	0	0	0	0	0
<b>Totaalstand per 31 december</b>	<b>2.758.000</b>	<b>3.724.000</b>	<b>4.865.000</b>	<b>5.756.000</b>	<b>6.735.000</b>

In het bovenstaande overzicht is te zien hoe de diverse componenten in de balanspost vooruitontvangen BDU geleidelijk verdwijnen. Uiteindelijk blijft alleen de post egalisatie- en weerstandscapaciteit over. De toevoegingen en onttrekkingen aan de egalisatiecapaciteit zullen in de praktijk gaan afwijken van de hier vermelde bedragen; de begroting 2014 is opgesteld conform de standaardwaarden.

Op grond van dit overzicht worden de streefdata voor het op peil zijn van de egalisatiecapaciteit ( 1,3 miljoen eind 2014) weerstandscapaciteit (2,5 miljoen eind 2016) gehaald. De onzekerheid over met name de toekomstige indexering van zowel baten als lasten is echter groot en daarmee ook de onzekerheid omtrent de haalbaarheid van de streefdata.

## 4 Paragrafen

### 4.1 Paragraaf weerstandsvermogen

Op 29 juni 2012 is door het Algemeen Bestuur de notitie risicomanagement en weerstandsvermogen 2012-2015 vastgesteld. Het risicomanagement van het OV-bureau omvat de volgende elementen, die in hun samenhang worden toegepast (de risicomanagement-systematiek van het OV-bureau Groningen- Drenthe):

- a. conservatief begroten;
- b. werken met een egalisatiesystematiek die drie benoemde variabelen (OV-index, reizigersopbrengsten en kalendereffect) over de jaren heen constant houdt in de begrotingsprognoses;
- c. zorgen voor beheersingsmaatregelen, en als tegenvallers optreden die geen onderdeel vormen van de egalisatiesystematiek, zo snel mogelijk maatregelen;
- d. werken met een weerstandsvermogen om overbruggingsvragen op te lossen die samenhangen met c;
- e. werken met een rekeningcourantfaciliteit om eventuele liquiditeitsvraagstukken a.g.v. optredende risico's op te lossen.

Deze systematiek is in 2012 in uitvoering genomen. Voor het opstellen van de begroting 2014 zijn de genommerde egalisatiebedragen opgenomen, conform de kadernota:

- reizigersopbrengsten: 0% groei, 3% tariefstijging voor het OV, 5% tariefstijging voor het CVV;
- OV-index: 3%;
- kalendereffect: neutraal.

Het algemeen bestuur heeft met de vaststelling van de notitie risicomanagement en weerstandsvermogen in 2012 besloten dat eind 2014 de streefdatum is voor het op peil zijn van de egalisatiecapaciteit op een niveau van € 1,3 miljoen.

De in de notitie Risicomanagement en weerstandsvermogen genoemde specifieke risico's zijn weergegeven in het navolgende overzicht.

#### Risico

Klant - reiziger  
Vereiste intensivering marketing  
Ontwikkeling  
Nalatig haltebeheer  
Beheer  
De invloed van de landelijke politiek op de SOV  
Een nieuwe verdeling van de SOV  
Het regiovervoer kent een open einde  
De verhouding tussen bonussen en boetes  
Verdeling sterabonnements en kosten CVS  
Special projects  
Risico's OV-chipkaart  
Niet kostendekkend evenementenvervoer  
Informatie en analyse  
Meerwerk vervoerders / onvolledigheid reizigersopbrengsten  
Bedrijfsvoering  
Juridische risico's m.b.t. contracten  
Werkdruk en afhankelijkheid  
Financiering  
Landelijke ontwikkelingen BDU

Voor 2014 achten wij dit risico-overzicht actueel en nog van toepassing. Ten aanzien van twee van de bovengenoemde risico's merken wij het volgende op:

1. de invloed van de landelijke politiek op de Studentenkaart OV:

In het regeerakkoord "Bruggen slaan" staat dat de studentenkaart OV wordt afgeschaft. De OV-studentenkaart wordt per 2016 omgezet in een studentenkortingskaart voor het openbaar vervoer. Deze kortingskaart wordt ook verstrekt aan mbo-studenten jonger dan 18 jaar. Op dit moment is de uitwerking daarvan nog niet bekend. Wij zullen de ontwikkelingen op dit punt nauwkeurig volgen.

2. juridische risico's met betrekking tot contracten:

De FMN heeft een rechtszaak aangespannen tegen het merendeel van de decentrale overheden. Inzet is de uitleg van het Heerenveenakkoord, dat in 2008 is afgesloten, toen er sprake was van stakingen in het OV. Van het OV-bureau wordt aan additionele

indexering over de periode 2007-2009 een bedrag van € 2,6 miljoen geëist, exclusief rente.

Het algemeen bestuur heeft met de vaststelling van de notitie risicomangement en weerstandsvermogen in 2012 besloten dat eind 2016 de streefdatum is voor het op peil zijn van de weerstandscapaciteit op een niveau van € 2,5 miljoen.

#### 4.2 Paragraaf financiering

##### Kader financieringsfunctie

De financieringsfunctie is bedoeld om de middelen te verschaffen die voor het OV-bureau nodig zijn voor de uitvoering van de taken, genoemd in de Gemeenschappelijke regeling. In de nu geldende financiële verordening, vastgesteld door het algemeen bestuur in 2012 zijn de kaders voor de financieringsfunctie uiteengezet.

##### Uitvoering financieringsfunctie

Voor de uitvoering van de financieringsfunctie is een vermogensbeheerovereenkomst afgesloten met de provincie Groningen. Het uitzetten van tijdelijk overtollige middelen gebeurt in gemengd beheer, d.w.z. voor het OV-bureau wordt geen afzonderlijke, maar een gezamenlijke portefeuille aangehouden, waarmee ook middelen van de provincie Groningen en andere met deze provincie verbonden partijen worden uitgezet. Voor dit gemengde beheer is het treasurystatuut van de provincie Groningen van toepassing. Het statuut van de provincie Groningen voldoet aan de eisen van de financiële verordening van het OV-bureau.

##### Verplicht schatkistbankieren

In het Begrotingsakkoord 2013 is bepaald dat decentrale overheden in 2013 gaan schatkistbankieren zonder leenfaciliteit. Schatkistbankieren houdt in dat tegoeden worden aangehouden in de Nederlandse schatkist. De regering heeft besloten dat in 2013 verplicht schatkistbankieren zonder leenfaciliteit wordt ingevoerd voor gemeenten, provincies, waterschappen en gemeenschappelijke regelingen. Op het moment van opstellen van deze begroting is de uitwerking van deze verplichting nog niet volledig duidelijk. Vooral nog gaan wij er van uit dat wij aan het verplichte schatkistbankieren via de huidige

Met de in 2012 ontwikkelde prognosesystematiek worden de vele risico's en variabelen die voor het OV-bureau van toepassing zijn meerjarig gemonitord. De voortschrijdende prognose liggen ten grondslag aan de bestuursrapportages voor het dagelijks bestuur en aan de vier- en achtmaandsrapportages voor het algemeen bestuur.

vermogensbeheerovereenkomst met de provincie Groningen invulling kunnen geven.

##### Financieringsplanning en limieten

De uitvoering van de financieringsfunctie is voor wat betreft het uitzetten van tijdelijk overtollige middelen (uitzettingen) uitbesteed aan de provincie Groningen. Dit gebeurt op basis van liquiditeitsprognoses die maandelijks door de controller van het OV-bureau worden opgesteld. Het betalingsritme op basis waarvan de prognoses worden opgesteld, is gebaseerd op afspraken in de concessies en de afspraken over subsidieverstrekking door de partners. In de concessies is vastgelegd dat elke 15e van de maand 1/13 deel van de subsidie aan de vervoerder wordt vergoed en in april 2/13 (vanwege vakantiegeld). De provincies Groningen en Drenthe dragen zorg voor betaling van de subsidie in dezelfde termijnen rond de 13e van de maand.

In 2014 zullen de uitgaande liquiditeiten van het OV-bureau gefinancierd worden uit de binnenkomende liquiditeiten en de liquiditeitsoverschotten. De resterende liquiditeitsoverschotten worden ten alle tijden risicomijdend uitgezet, dit binnen de gelden richtlijnen.

In 2012 is de vermogensbeheerovereenkomst met de provincie Groningen aangepast naar aanleiding van de vaststelling van de notitie risicomangement en weerstandsvermogen, waarmee kortlopend krediet kan worden opgenomen, indien de liquiditeitssituatie van het OV-bureau daartoe aanleiding geeft.

Voor de beheersing van risico's met betrekking tot aangegane geldleningen zijn de kasgeldlimiet en de renterisiconorm in het algemeen van belang. Naar verwachting zullen in 2014 geen lang- dan wel



kortlopende geldleningen worden opgenomen.  
Toetsing aan deze limieten is daarom onnodig.

**Benchmark uitgezette middelen**

Als benchmark voor het rendement op uitgezette  
middelen hanteren wij de driemaands euribor.

**4.3 Paragraaf bedrijfsvoering**

Zie 3.6 Productenraming: bedrijfsvoering



## 5 Samenstelling bestuur

Het beleid van het OV-bureau wordt bepaald door het algemeen bestuur. Het algemeen bestuur bestaat uit drie gedeputeerden/bestuurders van elk van de colleges van gedeputeerde staten van de provincies Groningen en Drenthe en van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen.

De belangrijkste taken van het algemeen bestuur zijn:

- het vaststellen van de begroting;
- het vaststellen van de jaarrekening.

Het algemeen bestuur bestaat uit de volgende bestuurders:

- Marc Boumans (voorzitter), provincie Groningen;
- Piet de Vey Mestdagh, provincie Groningen;
- Marianne Besselink, provincie Groningen;
- Henk Brink (vice-voorzitter), provincie Drenthe;
- Rein Munniksma, provincie Drenthe;
- Ard van der Tuuk, provincie Drenthe;
- Joost van Keulen, gemeente Groningen;
- Roeland van der Schaaf, gemeente Groningen;
- Ton Schroor, gemeente Groningen.

Het dagelijks bestuur van het OV-bureau bestaat uit drie bestuurders verkeer en vervoer, te weten:

- gedeputeerde provincie Groningen, Mark Boumans (voorzitter);
- gedeputeerde provincie Drenthe, Henk Brink (vice-voorzitter);
- wethouder gemeente Groningen, Joost van Keulen.

De belangrijkste taken van het dagelijks bestuur zijn:

- het voorbereiden van besluiten van het algemeen bestuur;
- het uitvoeren van besluiten van het algemeen bestuur in samenspel met de directeur van het OV-bureau;
- het vaststellen van de aanbestedingsdocumenten voor de aanbestedingen van openbaar vervoer;
- het verlenen, wijzigen of intrekken van concessies voor het verrichten van openbaar vervoer.



Mark Boumans



Henk Brink




Joost van Keulen

## Bijlage 1: Afkortingenwijzer

AB	Algemeen Bestuur
BDU	Brede Doel Uitkering
BTW	Belasting (over de) Toegevoegde Waarde
BTW-OV	Belasting (over de) Toegevoegde Waarde Openbaar Vervoer
BZK	Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
ConMIS	Concessiemanagement Informatiesysteem
CVS	Commissie verdeling streekabbonementen
DB	Dagelijks bestuur
DRIS	Dynamische Reizigersinformatiesysteem
DRU	Dienstregelinguur
EURIBOR	Euro Interbank Offered Rate; het gemiddelde rente tarief waartegen
FIDO (Wet)	Wet Financiering Decentrale Overheden
GD-concessie	Concessie stads- en streekvervoer Groningen en Drenthe, die sinds
GGD-overheden	de gemeente Groningen en de provincies Groningen en Drenthe
GOVI	Grenzeloze Openbaar Vervoer Informatie
GR	Gemeenschappelijke regeling
HOV-concessie	de treinvervangende HOV-lijnen 305, 314 en 327 die sinds 13
ICT	Informatie en Communicatie Technologie
I&M	Infrastructuur en Milieu
KOV	Kleinschalig Openbaar Vervoer; de 6 regioconcessies die per 13
KpVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
KTO	Klanttevredenheidsonderzoek
MT	Managementteam
NVB	Nationale vervoer Bewijzen; door het Rijk vastgesteld tariefstelsel
OV	Openbaar Vervoer
OVB(GD)	OV-bureau Groningen Drenthe
P&C-cyclus	Planning en Control-cyclus
P+R	Parkeren en reizen
RG	Regio Groningen - Assen
RSP	Regio Specifiek Pakket
SOV	Studenten Openbaar Vervoerkaart
TLS	Trans Link Systems; Trans Link Systems is opgericht door de vijf
VBN	Vervoerbewijzen Nederland B.V.
WGR	Wet Gemeenschappelijke Regelingen
WMO	Wet Maatschappelijke Ondersteuning





**OV-bureau** Groningen Drenthe 

Overcingellaan 15E, Assen  
Postbus 189, 9400 AD Assen

Telefoon 0592 - 39 69 00  
Fax 0592 - 39 69 19

info@ovbureau.nl  
www.ovbureau.nl

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Bestuursdienst



Onderwerp Hoofdpijnen tarieven en dienstregeling 2014

Steller Menno Oedekekerk

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon (050) 3678446 Bijlage(n) 1 Ons kenmerk RO13.3644833  
Datum 26 APR 2013 Uw brief - Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

In voorbereiding op de besluitvorming over de dienstregeling 2014 heeft het dagelijks bestuur van het OV-bureau hoofdpijnen vastgesteld waarbinnen de uiteindelijke dienstregeling 2014 vorm zal krijgen. Daarnaast is ook een eerste stap gezet in het besluitvormingsproces rondom de tarieven 2014. Met deze brief informeren wij u over de hoofdpijnen voor de dienstregeling 2014 en de eerste denkrichting voor het tariefstelsel. Daarnaast schetsen we het verloop van het verdere besluitvormingsproces en uw betrokkenheid hierbij.

In de bijlage vindt u de voorstellen op hoofdpijnen voor zowel de dienstregeling 2014 als de tarieven 2014. Er is uitgegaan van een gelijkblijvend budget voor 2014, gebaseerd op de Ontwerpbegroting 2014 van het OV Bureau. Daarnaast wordt echter wel ruimte behouden om in te spelen op de resultaten van de eerste helft van 2013. De voorstellen voor de dienstregeling 2014 zijn derhalve opgenomen in een budgetneutraal basispakket, dat is aangevuld met denkrichtingen voor zowel een minpakket als een pluspakket.

Hoewel de veranderingen in de dienstregeling aanzienlijk minder ingrijpend zijn dan die van vorig jaar, worden wel degelijk aanpassingen en optimalisaties voorgesteld. Speciale aandacht vragen wij daarbij voor de voorstellen omtrent lijn 5. In de tarievenstructuur worden geen grote veranderingen voorzien, maar geeft het OV-bureau wel een denkrichting aan voor het aanpassen van kortingsproducten, naar aanleiding van landelijke ontwikkelingen. Alle afzonderlijke voorstellen zijn in de bijlage uitgewerkt en worden ter advisering voorgelegd aan u, de Staten van Groningen en Drenthe en onder andere de consumentenplatforms, betrokken gemeenten en de vervoerders.

Het proces voor de besluitvorming door het dagelijks bestuur van het OV-bureau rondom de dienstregeling 2014 kent een harde deadline. Om de dienstregeling 2014 in december 2013 in te kunnen laten gaan, is voor de zomer besluitvorming door het dagelijks bestuur nodig. In juni 2013 moet daarom het totale wijzigingspakket bekend

**commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013**

Volgvel 1

zijn. Graag ontvangen wij uw eventuele reactie op de voorliggende hoofdlijnen derhalve uiterlijk 20 juni 2013, 9.00 uur. Indien u dat op prijs stelt zijn wij uiteraard bereid om samen met het OV-bureau in mei of juni een nadere toelichting op de voorstellen te geven.

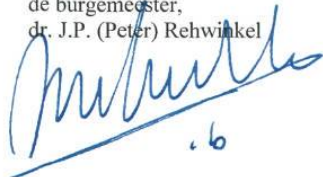
Op basis van uw reactie en de reacties vanuit u, de Staten van Groningen en Drenthe en overige betrokken partijen zal het dagelijks bestuur van het OV-bureau op 20 juni de definitieve dienstregeling 2014 vaststellen. Over de definitieve dienstregeling wordt u in juli geïnformeerd. In november stelt het dagelijks bestuur van het OV-bureau de tarieven vast, waarover wij u tevens informeren.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



.6

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



# MEMO

BIJLAGE

OV-bureau Groningen Drenthe



Onderwerp      Hoofdpijnen dienstregeling en tarieven 2014  
Datum            16 april 2013

In dit memo zijn de voorstellen voor dienstregeling 2014 opgenomen (het basispakket), evenals een denkrichting voor een plus en een minpakket voor het geval uit actuele ontwikkelingen blijkt dat er meer of minder budget beschikbaar is. Tevens zijn de eerste denkrichtingen opgenomen voor de tarieven 2014.

## Uitgangspunten dienstregeling 2014

Het dagelijks bestuur OV-bureau heeft de volgende uitgangspunten vastgesteld :

1. **Financieel neutraal:** om actuele ontwikkelingen in de eerste helft van 2013 mee te kunnen nemen is ook ontwikkeling van een plus- en minpakket..
2. **Vereenvoudigen** waar kan, ingewikkeld waar moet. Accenten zijn o.a.:
  - a. Vereenvoudiging vervoersnetwerk Stad Groningen.
  - b. Vereenvoudiging van de verscheidene dienstregelingssoorten.
3. **Realistische rijtijden:** geplande dienstregeling beter afstemmen op de realiteit waardoor betrouwbaarder busvervoer ontstaat en waar mogelijk snellere reistijden voor de klant.
4. **Kritische benadering onderkant** van de markt
5. **Spitsinzet in lijn met de vraag:** in de huidige situatie is de geboden capaciteit bij met name Qliners en de stadslijnen van/naar Zernike structureel ontoereikend om het aantal passagiers te kunnen vervoeren. Op deze lijnen worden dan ook structureel veel extra (versterkings)bussen ingezet. De betrouwbaarheid van het busvervoer willen we verdergaand vergroten door bij voorkeur meer extra dienstregelingritten in te zetten waar nodig i.p.v. versterkingsritten.
6. **Verdergaande integratie met trein:** meer inzet op verdergaande integratie van trein- en busvervoer, waarbij trein hoofddrager is van het vervoer, maar busvervoer nog slimmer kan aansluiten of aanvullen.

## Uitgangspunten tarieven

1. Integraal tariefsysteem voor openbaar vervoer in Groningen en Drenthe
2. Tariefsysteem is laagdrempelig zodat iedere inwoner c.q. bezoeker van Groningen en Drenthe eenvoudig gebruik kan maken van het openbaar vervoer (voor een deel van zijn/haar reis).
3. Tariefhoogte van verscheidene kaartsoorten is afgestemd op de prijs die reizigers bereid zijn voor hun reis te betalen.
4. Sturingsinstrument voor betere spreiding reizigers over de dag en week.

## Leeswijzer

De hoofdpijnen van de dienstregeling en tarieven zijn beschikbaar op de volgende pagina's:

- |   |           |
|---|-----------|
| - Overzicht dienstregeling                | pagina 2  |
| - Basispakket <i>Algemene maatregelen</i> | pagina 3  |
| - Basispakket <i>Groningen</i>            | pagina 4  |
| - Basispakket <i>A7 west - corridor</i>   | pagina 8  |
| - Basispakket <i>A28 - corridor</i>       | pagina 9  |
| - Basispakket <i>Drenthe</i>              | pagina 10 |
| - Plus- en minpakket                      | pagina 12 |
| - Tarieven                                | pagina 13 |



## Overzicht dienstregelingvoorstellen

Onderstaand is het totaal overzicht dienstregeling hoofdlijnen opgenomen. Waar in onderstaande lijst geen bedrag is opgenomen, maar een pm post, is in de huidige situatie nog onvoldoende helderheid over de financiële consequenties. Dit wordt nog nader uitgewerkt in het traject naar de definitieve voorstellen toe. Uitgangspunt daarbij is dat het basispakket onder de streep op neutraal uit zal komen.

Lijn/Corridor	Voorgestelde maatregel	Basispakket	Minpakket	Pluspakket
<b>Algemeen</b>				
Zomervakantie	Van 8 naar 7 weken zomervakantiedienstregeling	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000
Realistische rijtijden	Voor alle lijnen doorvoeren realistische rijtijden	pm	pm	pm
Versobering	Versobering inzet zaterdagmorgen en avonden	n.v.t.	€ -400.000	n.v.t.
<b>Groningen</b>				
163 Lauwersoog / Holwerd	Aansluiting op alle boten Schiermonnikoog	€ 45.000	€ 45.000	€ 45.000
Oost Groningen	Herontwerp in 2014 of 2015	pm	pm	pm
Woldendorp schoolvervoer	Betere afstemming vervoer op de vraag	€ -50.000	€ -50.000	€ -50.000
Servicebus Veendam	Van Servicebus naar 8-persoons	€ -90.000	€ -90.000	€ -90.000
Servicebus Hoozezand	Bijvoorbeeld van Servicebus naar 8-persoons	€ -70.000	€ -220.000	€ -70.000
Buurtbus en 47/62	Buurtbus uitbreiding naar lijnen 47 en 62	pm	pm	pm
Versterking naar vast	Delfzijl / Grootegast / Oosterwolde - Groningen	pm	pm	pm
61 Uithuizen - Roodeschool	Onderzoek mogelijkheden beperkten paralleliteit	pm	pm	pm
Lijnen 660 en 662	Ritten van Servicebus naar kleine bus	€ -10.000	€ -10.000	€ -10.000
15 Hoofdstation - Zernike	Alle ritten buitenom	pm	pm	pm
5 Hoofdstation - Noord	Aangepaste route en meer ritten i.v.m. lijn 15	pm	pm	pm
11 Hoofdstation - Zernike	Omzet versterking naar vast	€ -60.000	€ -60.000	€ -60.000
4 Hoogkerk - Oosterpark	Vervangen door streeklijnen	pm	pm	pm
22 Haren - Euroborg	Aangepaste route en bediening Station Europapark	€ -	€ -	pm
76 Veendam - Groningen	Nieuwe route in Groningen via station europapark	€ -	€ -	€ -
<b>A7 west corridor</b>				
Qliner Drachten - Groningen	Omzet versterking naar vast	pm	pm	€ 250.000
HOV Roden / Leek - Groningen	Omzet versterking naar vast	pm	pm	pm
<b>A28</b>				
Qliner Emmen - Groningen	Omzet versterking naar vast	pm	pm	€ 250.000
Qliner Stadskanaal - Groningen	Omzetting versterking naar vast	€ 15.000	€ 15.000	€ 265.000
	Inzet in kerst- en zomervakantie	€ 15.000	€ 15.000	€ 15.000
Qliner Assen - Groningen	Omzetten versterking naar vast	€ -55.000	€ -55.000	€ 210.000
<b>Drenthe</b>				
Assen - Groningen	Integreren lijnen en verschuiving tijden	€ -25.000	€ -25.000	€ -25.000
Stadsdienst Assen	Herontwerpen	pm	€ -120.000	pm
Midden Drenthe	Evalueren	pm	pm	pm
Zuidwest Drenthe	Vervoersaanbod meer in lijn met de vraag	pm	pm	pm
<b>Totaal</b>		€ 15.000	€ -655.000	€ 1.030.000

(Opgenomen bedragen zijn netto bedragen: extra kosten minus minderkosten minus extra verwachte opbrengsten)

## Basispakket *Algemene maatregelen*

### Zomervakantiedienstregeling

Per zomervakantie 2014 wordt de formele duur van de zomervakantie voor middelbare scholen gelijk getrokken met de basisscholen. Dit betekent dat middelbare scholen formeel nog zes weken zomervakantie behouden. In de huidige situatie rijden de bussen gedurende acht weken de beperkte zomervakantiedienstregeling. Voorstel is dit te beperken tot zeven weken. Aangezien de laatste week voor de zomervakantie in praktijk toch vaak een bijzondere week blijkt met veel meer vrij voor de scholieren is teruggaan van acht naar zes weken zomervakantie niet nodig.

Reizigers gevolgen	Het busvervoer wordt voor reizigers aantrekkelijker doordat alleen nog in de 7 weken zomervakantie een zomervakantiedienstregeling wordt gereden
Financiële gevolgen	Netto extra kosten omstreeks 300.000 euro

### Realistische rijtijden

Reizigers in Groningen en Drenthe worden helaas nog te vaak geconfronteerd met bussen die te laat rijden, ofwel zelfs te vroeg langs een halte komen. Dit past niet bij de filosofie die zowel het OV-bureau als Qbuzz voorstaan. Bij de ontwikkeling van dienstregeling 2014 zal dan ook veel tijd gestoken worden in het realistisch krijgen van alle rijtijden, zodat 'Uw bus voortaan nooit te vroeg vertrekt' en de bus ook minder vaak te laat zal zijn. Hiermee vergroten wij de betrouwbaarheid van het busvervoer in Groningen en Drenthe.



Reizigers gevolgen	Voor reizigers in Groningen en Drenthe wordt de betrouwbaarheid van het busvervoer vergroot
Financiële gevolgen	Verwachting is dat dit per saldo een positief resultaat oplevert, dat op dit moment nog niet gekwantificeerd is

## Basispakket Groningen

### Groningen – Lauwersoog – Holwerd

In de huidige situatie rijdt op werkdagen buiten vakantieperiodes aansluitend op een aantal boten een bus tussen Groningen en Lauwersoog (van mei t/m herfstvakantie 2013 worden al enkele ritten toegevoegd aan de dienstregeling op werkdagen). In de vakantieperiodes en in het weekend rijdt aansluitend op elke boot een bus tussen Groningen en Lauwersoog. Deze bussen rijden door van/naar Holwerd voor aansluiting op boten van/naar Ameland.

Op basis van suggesties en klachten is het doel weer elke dag op elke boot aan te sluiten in Lauwersoog (m.u.v. de boot met vertrek om 6:30 uur) en alleen nog te rijden van/naar Holwerd op momenten dat daar echt vraag naar is. In overleg met Wagenborg, gemeenten Ameland en Schiermonnikoog en het Consumentenplatform worden verschillende varianten besproken om te komen tot een zo goed mogelijk oplossing.

Reizigers gevolgen	Aansluiting op alle boten naar Schiermonnikoog, de aansluiting op de boot naar Ameland wordt beperkt naar de momenten met de meeste vraag. Alternatieve reismogelijkheid Groningen – Holwerd (Ameland) is beschikbaar via Leeuwarden.
Financiële gevolgen	Netto extra kosten omstreeks 45.000 euro

### Woldendorp scholierenvervoer

Het Dollard-college in Woldendorp is een regionale school met een voedingsgebied dat zich uitstrekt van Nieuweschanx tot Spijk. Speciale OV-scholierenlijnen en versterkingsbussen naar de school leveren maatwerk. Historisch is dat zo gegroeid. Gezamenlijk met het Dollard College Woldendorp en de vervoerders wordt bekeken of de inzet van de scholierenbussen van/naar Woldendorp geactualiseerd kan worden, met als doel een beter vervoersproduct en efficiëntere lijnvoering.

Reizigers gevolgen	Bepaalde reizigers zullen moeten gaan overstappen om op school te komen.
Financiële gevolgen	Netto besparing omstreeks 50.000 euro.

### Servicebus Hoogezand en Veendam

Gemiddeld gezien zijn de vervoersopbrengsten de helft van de kosten van de bus, echter bij de Servicebussen Hoogezand en Veendam is dat slechts 2,5 procent. Dit ondanks alle marketing inspanningen die afgelopen jaren hebben plaatsgevonden.

De Servicebus in Veendam zal dit jaar al worden uitgevoerd met een 8-persoons lage vloerbus i.p.v. de huidige 14-persoons bus. Op termijn is de gedachte deze lijn om te zetten naar vrijwilligersvervoer. De gemeenten Veendam en Hoogezand Sappemeer en de klantenpanels van de Servicebussen zullen nauw bij de planvorming worden betrokken. Nader onderzoek zal plaatsvinden om te bezien op welke wijze het vervoer binnen Hoogezand en Veendam beter kan worden afgestemd op de vraag.

Reizigers gevolgen	pm
Financiële gevolgen	Netto besparing omstreeks 160.000 euro

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

### Oost – Groningen

In het gebied Winschoten – Vlagtwedde – Onstwedde zetten we een onderzoek op naar het reisgedrag en reisbehoeften van de klant. Aanleiding is dat niet alle bussen in de huidige situatie goed op elkaar kunnen aansluiten. Mocht hieruit naar voren komen dat een andere lijnvoering gewenst is, dan zullen hiertoe voor dienstregeling 2014 of 2015 concrete voorstellen komen.

### Buurtbus

Inzet van de drie huidige buurtbussen rondom Appingedam willen we beter afstemmen op collectieve vervoersbehoeften en eventueel uitbreiden met de routes Loppersum – Uithuizen (thans lijn 62) en Ten Boer – Lewenborg (thans lijn 47). Hiervoor is inzet en draagvlak van vijf gemeenten en de Regiovervoerder noodzakelijk en de werving van circa 50 nieuwe vrijwilligers.

Reizigers gevolgen	n.n.b.
Financiële gevolgen	pm

### Omzet versterking naar vast Delfzijl / Grootegast / Oosterwolde – Groningen

Op de streeklijnen 40/140 Groningen - Appingedam, lijn 85 Oosterwolde – Groningen en lijn 39 Grootegast – Groningen worden op bepaalde ritten elke werkdag extra bussen ingezet. Deze extra bussen zullen worden omgezet in extra bussen in de dienstregeling.

Reizigers gevolgen	Meer reismogelijkheden en grotere zitplaatskans in de spits
Financiële gevolgen	pm

### Spoorparallelliteit Uithuizen – Roodeschool

Op werkdagen rijdt de hele dag lijn 61 elk uur parallel aan het spoorlijn van Arriva. Onderzocht zal worden of deze lijn meer aanvullend op deze spoorlijn kan worden ingezet i.p.v. parallel.

### Loppersum – Middelstum / Uithuizen

De Servicebussen die op deze routes in de spits rijden kunnen worden vervangen door kleinere bussen vanwege beperkt gebruik.

Reizigers gevolgen	Er zal een kleinere bus worden ingezet.
Financiële gevolgen	Kosten besparing omstreeks 10.000 euro

### Stad Groningen: lijn 15 buitenom en lijn 5 op de route van lijn 15

Per medio april 2013 rijdt een gedeelte van de ritten van lijn 15 'buitenom'. Bedoeling is dat per dienstregeling 2014 alle ritten buitenom gaan rijden. Lijn 5 zal hiertoe in Groningen Noord een gestrekte route krijgen via de 'oude' route van lijn 15 en zal vaker gaan rijden. Hiermee worden de tussengelegen haltes op lijn 15 bediend. Lijn 5 rijdt dan niet meer over de Grote Markt, maar langs de Der Aa-kerk. Het routedeel door het Noorderplantsoen en over de Nieuwe Boteringestraat vervalt.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Reizigers gevolgen	Betrouwbare route naar Zernike en ontlasten van binnenstad met 'onnodig' busverkeer. Reizigers op het routedeel door de stad (Prinsesseweg-Hoofdstation) hebben vier i.p.v. acht reismogelijkheden per uur, overvolle bussen waardoor reizigers bij de halte blijven staan behoren tot het verleden. Voor de reizigers op lijn 5 vanuit Selwerd en Paddepoel wordt de route naar binnenstad en station sneller en daarmee aantrekkelijk. Enkele reizigers uit de Oranjebuurt en de Hortusbuurt zullen verder moeten lopen naar de haltes op de Prinsesseweg en de Nieuwe Ebbingestraat.
Financiële gevolgen	Pm

### Stad Groningen: lijn 11 extra ritten

Op een aantal momenten rijden structureel extra ritten op lijn 11 om alle reizigers zo goed mogelijk te kunnen vervoeren. Deze structurele versterkingsritten willen wij omzetten naar vaste ritten.

Reizigers gevolgen	Meer reismogelijkheden op de route Hoofdstation – Station Noord - Zernike
Financiële gevolgen	Netto besparing 60.000 euro

### Stad Groningen: vervangen lijn 4

Op het routedeel Hoogkerk – Hoofdstation rijden naast lijn 4 veel streeklijnen. De bezetting van lijn 4 is mede hierdoor beperkt. Voorstel is dan ook lijn 4 te vervangen door enkele spits streeklijnen via de Buitenhof te laten rijden, met een gelijktijdige toevoeging van een halte aan de HOV-as Peizerweg ter hoogte van de Hunsingolaan.

Op het routedeel Hoofdstation – Oosterpark is de bezetting van lijn 4 (halfuursdienst) beperkt.

Streeklijnen tussen Karding en het Hoofdstation kunnen met een routevoering via de Zaagmuldersweg de functie van lijn 4 overnemen. Deze rijden dan in de spits een kwartiersdienst en buiten de spits een halfuursdienst.

Deze maatregelen kunnen worden doorgevoerd indien er extra bussen gaan rijden op de verbinding Lewenborg/Beijum – Roden/Leek (zie pagina 12)

Reizigers gevolgen	Voor reizigers vanuit de Buitenhof langs de Eemsgolaan en Hunsingolaan neemt de loopafstand naar de halte toe, met uitzondering van de spits. Daartegenover staat dat de bediening van de halte aan de HOV-as Peizerweg veel frequenter is dan in de huidige situatie. De frequentie in de Oosterpoort over de Zaagmuldersweg neemt toe, daartegenover staat dat de huidige keerlus Pioenstraat niet meer wordt aangedaan. Dit kan grotendeels worden gecompenseerd door een halte ter hoogte van de sluis toe te voegen aan lijn 140/78 over het Damsterdiep, die in de spits vier tot zes keer per uur rijdt, daarbuiten twee keer per uur.
Financiële gevolgen	Pm

**Stad Groningen: P+R Citybus lijn 22 naar Europapark**

Na het gereedkomen van de busbaan Europaweg zal P+R Citybus lijn 22 hier gebruik van gaan maken en halteren bij de nieuwe haltes aan de Europaweg (zie onderstaand) en de keerlus bij P+R Euroborg P3. Daarnaast zal deze lijn gaan doorrijden naar station Europapark. Hierdoor ontstaan nieuwe en snellere reismogelijkheden voor reizigers die met de trein bij Europapark aankomen (vanuit Meppel, Hoogeveen, Assen, Veendam, Winschoten, Hoogezand e.d.) richting o.a. het UMCG. De haltes bij Ikea worden nog bediend door de streeklijnen 73 en 76 en mogelijk ook nog door de stadslijn naar Driebond. Opstappen met het P+R Citybuskaartje blijft hier mogelijk.



Reizigers gevolgen	<p>Nieuwe en snellere reismogelijkheden voor reizigers die met de trein bij Europapark aankomen en richting o.a. UMCG en binnenstad willen reizen.</p> <p>Reizigers die nu nog instappen bij de onofficiële P+R locatie Ikea kunnen instappen bij de halte aan de Europaweg op de kruising met de Sontweg om gebruik te kunnen maken van de P+R Citybus.</p> <p>Reizigers die bij de huidige haltes bij Ikea in- en uitstappen kunnen dit blijven doen met de lijnen 73 en 76 (Veendam – Groningen spits twee keer per uur, daluren elk uur) en mogelijk ook nog met de bus Station – Driebond (spits twee keer per uur).</p>
Financiële gevolgen	<p>Geen, de route over de busbaan Europaweg naar Station Europapark is grofweg in dezelfde tijd te rijden als de huidige route naar de Bornholmstraat.</p>

**Lijn 76 via station Europapark**

Lijn 76 (Veendam – Groningen) zal in Groningen vanaf de Duinkerkenstraat via de dit jaar nieuw aan te leggen weg naar station Europapark gaan rijden en vanaf daar via P+R P3 en Ikea naar het hoofdstation.

## Basispakket *A7 west - corridor*

### **Qliner Drachten - Groningen**

Sinds 9 december 2012 is de frequentie op Qliner 314 Drachten – Groningen in de topspits verhoogd tot elke tien minuten een bus. Doordat ook dit jaar een groei waarneembaar is in het gebruik van Qliner 314 zal het aantal ritten verdergaand worden uitgebreid.

Reizigers gevolgen	Meer reismogelijkheden voor reizigers tussen Drachten en Groningen
Financiële gevolgen	Pm

### **HOV Roden / Leek - Groningen**

Op deze corridor worden structureel op elke werkdag veel extra versterkingsbussen ingezet om zo goed als het kan iedereen te vervoeren. Waar mogelijk worden deze extra bussen omgezet in extra dienstregelingritten.

Reizigers gevolgen	Meer reismogelijkheden voor reizigers tussen Roden / Leek en Groningen
Financiële gevolgen	Pm

Om bovenstaande verbindingen kwalitatief echt goed te krijgen zouden we eigenlijk de frequentie verdergaand moeten verhogen. Hiervoor is een voorstel opgenomen in het pluspakket (pagina 12). Hiermee zouden we een betrouwbaarder product kunnen bieden voor de klant, waardoor ook de forens meer van deze verbindingen gebruik zou gaan maken.

## Basispakket *A28-corridor*

### **Qliner Emmen – Gieten - Groningen**

Als proef zijn per maandag 25 februari jl. extra spitsritten in de dienstregeling gelegd 's morgens tussen Emmen en Groningen en 's middags op het routedeel Borger en Groningen. Op basis van de evaluatie van dit extra vervoer, zullen wij met Qbuzz en Arriva Touring onderzoeken hoe we deze bundel met Qliners 300 en 305 nog beter kunnen maken. Daarnaast onderzoeken we het eventueel doortrekken van Qliner 300 op het traject van lijn 43 van/naar Klazienaveen.

Reizigers gevolgen	Meer reismogelijkheden voor reizigers tussen Emmen en Groningen
Financiële gevolgen	Pm

### **Qliner Stadskanaal – Gieten – Groningen**

Op Qliner 312 rijden elke dag veel extra versterkingsritten om iedereen te kunnen vervoeren. Conform de uitgangspunten dienstregeling 2014 onderzoeken we op welke manier we het beste structurele versterkingsritten in de dienstregeling kunnen opnemen.

Qliner 312 rijdt thans enkel buiten de kerst- en zomervakantie. Vanwege de vraag naar dit vervoer in de kerst- en zomervakantie, zijn wij voornemens ook enkele ritten toe te voegen in de kerst- en zomervakantie.

Reizigers gevolgen	Meer reismogelijkheden voor reizigers tussen Stadskanaal en Groningen
Financiële gevolgen	Extra kosten netto omstreeks 30.000 euro

### **Qliner Assen - Groningen**

Op het Qlinertraject tussen Assen en Groningen verwachten wij een lichte daling van het aantal reizigers, vanwege de 4<sup>e</sup> trein tussen Assen en Groningen, de opening van station Europapark en het inkorten van de route tot Kloosterveen – Assen Noord – Groningen. In de praktijk blijkt echter dat in het eerste kwartaal van 2013 ruim tien procent meer reizigers gebruik hebben gemaakt van Qliner 309 dan in het eerste kwartaal van 2012. Op deze verbinding rijden daarom nog steeds elke dag op dezelfde ritten versterkingsbussen mee om iedereen te kunnen vervoeren. Wij onderzoeken dan ook met Qbuzz op welke wijze we de structurele versterking kunnen vervangen door vaste ritten.

Reizigers gevolgen	De 1.100 reizigers die per dag gebruik maken van Qliner 309 krijgen meer reismogelijkheden
Financiële gevolgen	Netto besparing omstreeks 55.000 euro

Om bovenstaande verbindingen kwalitatief echt goed te krijgen zouden we eigenlijk de frequentie verdergaand moeten verhogen. Hiervoor is een voorstel opgenomen in het pluspakket (pagina 12). Hiermee zouden we een betrouwbaarder product kunnen bieden voor de klant, waardoor ook de forens meer van deze verbindingen gebruik zou gaan maken.



## Basispakket *Drenthe*

### **Integreren lijnen 50 en 650**

Op de route Assen – Vries – Haren – Groningen rijdt dagelijks streeklijn 50. In de spits wordt deze lijn aangevuld met lijn 650 tussen Assen Noord – Vries – A28 – Haren – De Wijert – Groningen. De optie wordt onderzocht om deze twee lijnen te integreren.

Alternatief is lijn 650 naast de huidige lijn 50 te laten bestaan, waarbij de ritten die benodigd zijn voor de capaciteit te behouden. Er zullen dan in zowel de ochtend als in de middag enkele ritten vervallen.

Reizigers gevolgen	Integreren heeft als voordeel dat reizigers met lijn 50 een hogere frequentie krijgen geboden in de spits en een eenduidiger vervoersaanbod. Nadeel is dat reizigers van/naar het dorp Tynaarlo een langere reisduur krijgen van/naar Groningen en 1,3 kilometer moeten lopen/fietsen naar de halte (24 reizigers per dag). Enkele reizigers uit Assen, Vries en De Punt krijgen een langere reistijd naar enkele bestemmingen in Groningen.
Financiële gevolgen	Netto besparing omstreeks 25.000 euro.

### **Bundel Assen – Groningen 15 minuten verschuiven**

In onderzoek is het verschuiven van de vertrektijden van de bussen op de bundel Assen – Groningen met 15 minuten omdat de verwachting is dat hierdoor aansluitingen op treinen en andere buslijnen in het gebied beter worden. Er wordt nog nader onderzocht of er hierdoor ook niet acceptabele verslechtingen optreden.

Reizigers gevolgen	Nog nader uitzoeken
Financiële gevolgen	pm

### **Stadsdienst Assen**

Over de aanpassingen op de stadslijnen in Assen zijn diverse klachten ontvangen. Behalve dat de rijtijd van lijn 4 niet goed overeenkomt met de werkelijkheid is ook de afname van reismogelijkheden vanuit Peelo een veel gehoorde reactie. Aan de hand van deze reacties worden momenteel diverse alternatieven voor de stadsdienst onderzocht.

### **Gevolgen werkzaamheden Florijnas**

Vanwege de aanstaande werkzaamheden aan de Florijnas in Assen bespreekt het OV-bureau met Qbuzz, VMNN en gemeente Assen welke aanpassingen doorgevoerd moeten worden in het busaanbod vanwege deze werkzaamheden.

**Midden-Drenthe**

Met ingang van dienstregeling 2013 is de dienstregeling gewijzigd van de treinen Zwolle – Groningen en de Vechtdallijn Zwolle – Emmen, alsmede van een aantal daarop aansluitende buslijnen tussen Emmen, Hoogeveen, Beilen en Assen. Als gevolg van deze wijziging ontvangen wij veel reacties over het vervallen van diverse gewenste aansluitingen en reismogelijkheden.

OV-bureau en Qbuzz onderzoeken de mogelijkheden om de dienstregeling van de buslijnen in het gebied tussen Emmen, Hoogeveen, Beilen en Assen verder te optimaliseren, zodat de reismogelijkheden kunnen worden vergroot. NS wijzigt daarnaast per dienstregeling 2014 de vertrektijden van de Sprinter Zwolle – Groningen op zondag (om ook op die momenten globaal en halfuurdienst te bieden tussen Meppel en Zwolle), wat gevolgen heeft voor de buslijnen die thans op deze sprinters aansluiten.

**Zuidwest Drenthe**

Uit chipkaartgegevens van de bestaande lijn 20 (Meppel – Dieverbrug – Assen) blijkt dat de vervoervraag vanuit Diever/Dwingeloo naar Meppel veel groter is dan naar Assen. Van de reizen die gemaakt worden vanuit Diever en Dwingeloo, gaat circa 85-90% naar Meppel en 10-15% naar Assen. Op het gedeelte naar Assen begint vanaf Hoogersmilde en Smilde de vervoervraag pas weer groter te worden, maar nog steeds in minder dan het gedeelte naar Meppel, wellicht omdat vanaf Smilde ook de Friese lijnen 15 en 19 rijden.

Wij onderzoeken de mogelijkheden om verandering aan te brengen in het busaanbod in zuidwest Drenthe met als doel beter in te spelen op de vervoervraag op de beide deeltrajecten.

## Plus- en minpakket

Bij meer of minder beschikbaar budget voor dienstregeling 2014 zijn onderstaand denkrichtingen opgenomen om tot invulling van deze bezuiniging c.q. invulling van het extra budget te komen.

### Pluspakket

Indien meer budget beschikbaar is voor dienstregeling 2014 is het voorstel deze met name in te zetten op de onderstaande corridors om te kwaliteit structureel te verbeteren (hogere frequentie, bieden van grotere zitplaatskans en daarmee mogelijkheid om groei in het gebruik op te vangen):

- Kwaliteitsverbetering/capaciteitsverhoging voor corridors in en om de stad Groningen:
  - Roden / Leek – Groningen
  - Annen – Zuidlaren - Groningen
  - Hoofdstation – Zernike.
- Groningen – Drachten (met name 314): zoals ochtendspits van zes naar acht keer per uur en uitbreiden periode kwartierdienst
- Groningen – Assen (met name 309): zoals spits hele route van minimaal vier naar minimaal zes keer per uur en uitbreiden periode kwartierdienst
- Groningen – Emmen (met name 300 en/of 305): zoals spits van zes naar acht keer per uur
- Groningen – Stadskanaal (met name 312): zoals extra ritten bieden tussen ochtend- en middagspits.

In het basispakket is het voorstel opgenomen alleen waar op basis van huidige reizigersaantallen strikt noodzakelijk is extra ritten te bieden. In het pluspakket voegen we extra ritten toe om de mogelijkheid te creëren de kwaliteit van de verbindingen te verbeteren om zodoende meer nieuwe reizigers in de bus te kunnen krijgen.

Deze maatregelen kosten afhankelijk van de gemaakte keuzes 1 tot 3 miljoen euro.

### Minpakket

Indien we eventueel toch minder te besteden hebben, zou dit met de volgende maatregelen opgevangen kunnen worden:

- Helemaal laten vervallen van de Servicebus Hoogezand. Reden hiervan is de zeer beperkte kostendeckingsgraad (2,5 procent). In het basispakket is voorgesteld Servicebus Hoogezand alleen efficiënter te maken.
- Heroverweging inzet stadsbussen en Servicebussen in Assen om zodoende te komen tot een effectievere en efficiëntere inzet. In het basispakket is voorgesteld niet te bezuinigen op de stadsdienst, maar de inzet effectiever in te zetten.
- Overig in te vullen maatregelen als beperken van lijnen op bijvoorbeeld zaterdagmorgen en in de avonden.

Deze maatregelen leveren omstreeks € 650.000 op.

## Tarieven

Onderstaand is een eerste denkrichting opgenomen voor de tarieven 2014.  
De gemiddelde tariefstijging zal, door het gelijk blijven van de tarieven Eurokaartjes, licht achterblijven bij de algemene prijspeil ontwikkeling in Nederland.

### OV-chipkaart saldo reizen

1. Basistarief blijven hanteren als opgenomen in het Landelijk Tarief Kader.
2. Kilometertarief met tarievenindex aanpassen.
3. Maximumentarief van 8 euro per reis ongewijzigd behouden.

### Gemakkaarten

4. Tarieven Eurokaartjes (€ 2, € 5 en € 8) ongewijzigd. Overwogen zou kunnen worden de € 2 te verhogen tot € 2,50 zodat meer reizigers worden gestimuleerd met de OV-chipkaart te reizen en het reizen met de OV-chipkaart ook in de stad Groningen altijd goedkoper is dan het reizen met een 2-Eurokaartje. Advies is deze prijsverhoging niet door te voeren omdat uit ervaringen elders in het land is gebleken dat € 2,50 tot gevolg heeft dat te veel reizigers niet meer met de bus gaan reizen waardoor de inkomsten sterk kunnen dalen.
5. Tarieven Dagkaart en Daldagkaart ongewijzigd.

### Buurtbus

6. Geen wijzigingen doorvoeren. Omzet is beperkt en tarieven willen we zo veel mogelijk op goed afgeronde bedragen houden.

### P+R Citybus Groningen

7. P+R Citybus retourkaartjes (€ 6 voor maximaal 5 personen) niet wijzigen. Huidig tarief lijkt thans het maximaal haalbare tarief. Overigens maken de meeste P+R Citybusreizigers gebruik van de OV-chipkaart op saldo of het Eurokaartje. De reden hiervan is dat dit voor hen goedkoper is.
8. P+R Citybus abonnementen: prijs maandabonnement verhogen van € 40 tot € 45. Prijs van een vergelijkbaar sterabonnement kost afhankelijk van de reis € 48 of € 78. Jaarabonnement verhogen van € 400 tot € 450.

### Regiotaxi

9. Deur – halte: Tarievenindex toepassen.
10. Deur – deur: extra verhogen om verdergaand het gebruik van deze variant te ontmoedigen.

### Abonnementen

11. Sterabonnementen: Invoeren vervangend abonnementsysteem voor het Sterabonnement. Hiertoe vindt thans gezamenlijk met de provincies Overijssel, Zeeland en Regio Twente onderzoek plaats. Sterabonnementen worden alleen vervangen indien een goed vervangend product wordt gevonden die geaccepteerd wordt door de reizigers. Voorwaarde is ook dat het alternatief gebruikt moet kunnen worden in zowel bus als regionale trein Groningen van Arriva.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

12. Dal Vrij: Overwegen invoering Dal vrij abonnement bus Groningen en Drenthe.
13. Altijd Korting: eventuele tariefaanpassing conform Landelijk Tarief Kader doorvoeren.
14. Stad-/streekdeel OV-jaarkaart: tariefaanpassing conform Landelijk Tarief Kader doorvoeren

### Nachtbus en evenementenvervoer

15. Heroverwegen huidige tarieven Nachtbus door daling in gebruik en omzet sinds invoering verhoogde tarieven.
16. Evenementen retourkaart station Assen – TT: geen wijzigingen.

### Kinderen

17. 0 t/m 3 jaar gratis: geen wijzigingen.
18. Per volwassene reizen twee personen van 4 t/m 11 jaar gratis mee: geen wijzigingen.

### Korting

In de huidige situatie bestaan voor bepaalde groepen reizigers specifieke korting voor het reizen met de bus. De belangrijkste zijn:

- Scholieren (4 t/m 18 jaar) ontvangen 34 procent leeftijds-korting op hun abonnement *(4 t/m 11 jarigen ontvangen ook 34 procent leeftijds-korting bij saldo reizen bij het reizen met een persoonlijke OV-chipkaart, hier wordt echter weinig gebruik van gemaakt).*
- Studenten met het studentenreisrecht reizen in bepaalde periodes gratis en ontvangen in andere periodes 34 procent leeftijds-korting op saldo reizen.
- Personen van 65 jaar en ouder ontvangen 34 procent leeftijds-korting bij het reizen op saldo met een persoonlijk OV-chipkaart *(daarnaast ontvangen zij 34 procent korting op een sterabonnement, waar zij echter nagenoeg geen gebruik van maken)*
- Personen met een sterabonnement die elke werkdag reizen 'ontvangen korting' indien zij reizen met een sterabonnement t.o.v. het tarief bij saldo reizen.

De korting voor het reizen met sterabonnementen kunnen wij regionaal bepalen. De korting voor 4 t/m 18 jarigen en personen van 65 jaar en ouder van 34 procent bij het reizen op saldo is thans landelijk bepaald. In het najaar zal landelijk besloten worden of dit landelijk geregeld blijft worden, of dat de regio dit zelf mag gaan vaststellen. Indien besloten wordt dit vrij te laten aan de regio, is de denkrichting voor de bus in Groningen en Drenthe onderstaand verwoord:

- Alle reizigers in de daluren (buiten ochtend- en middagspits) 40 of 50 procent korting geven bij reizen met de (persoonlijke) OV-chipkaart op saldo na aanschaf van een Dalurenproduct voor bijvoorbeeld 10 euro per jaar.
- Uitgaande van een financieel neutrale overgang voor ouderen (bij veronderstelde huidige reizen van 30 procent in de spitsperiodes en 70 procent in de daluren) laten vervallen van specifieke korting voor ouderen van 34 procent korting.
- Vervallen van de specifieke korting voor 4 t/11 jarigen bij reizen op saldo van 34 procent omdat hier nagenoeg geen gebruik van wordt gemaakt omdat alle volwassenen met een geldig vervoersbewijs twee kinderen al gratis mogen meenemen in de bus.

Daarnaast behouden van korting voor scholieren (4 t/m 18 jarigen) bij het reizen met de bus met een sterabonnement c.q. een vervanger van het sterabonnement.

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Bestuursdienst  
Onderwerp Collegebesluit locatiekeuze Helperzoomtunnel



Steller Jeroen Engels

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 8331      Bijlage(n) 4      Ons kenmerk RO13.3612823  
Datum - 4 APR 2013      Uw brief van      Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

In onze brief van 28 februari jl. hebben wij uw raad het locatieonderzoek naar de Helperzoomtunnel (opgesteld door Grontmij) aangeboden en daarbij aangegeven dat ons college op voorstel van de stuurgroep Aanpak Ring Zuid een besluit over de locatie van de tunnel zou nemen (collegebrief, RO13.3558835). Op 2 april jl. hebben wij besloten dat de tunnel zal worden aangelegd in het verlengde van de Helper Brink (variant 1). Deze keuze is gebaseerd op de uitkomsten van het Grontmij onderzoek en de reacties die daarop zijn binnengekomen. De aanleg van de tunnel wordt gekoppeld aan een verkeersplan voor Helpman, dat ervoor zorgt dat de veiligheid en de leefbaarheid in de wijk in z'n algemeenheid worden verbeterd. Het besluit over de locatie van de tunnel is de basis voor de aanvraag van een omgevingsvergunning voor de aanleg van de Helperzoomtunnel medio dit jaar.

In deze brief krijgt u een nadere toelichting op onze keuze en een overzicht van de binnengekomen reacties. Aan het eind van de brief geven we aan welke stappen nu op de locatiekeuze volgen en de wijze waarop uw raad betrokken wordt.

**Waarom de Helperzoomtunnel?**

Aanleiding voor het aanleggen van de Helperzoomtunnel is het opheffen van de spoorwegovergang bij de Verlengde Lodewijkstraat/Esperantostraat. In verband met de komst van extra treinen is een gelijkvloerse kruising daar in de toekomst uit het oogpunt van veiligheid niet meer mogelijk.

In eerste instantie hebben wij onderzocht of een tunnel op dezelfde plek haalbaar is. In juni 2012 zijn we tot de conclusie gekomen dat dit geen wenselijke en haalbare optie is. Een tunnel kan hier leiden tot een sterke toename van het verkeer op de Waterloolaan. Daarnaast zou door de benodigde diepte en hellingen zou de tunnel te ver van de kruising weer boven de grond komen en het Sterrebos doorsnijden. Terwijl wij hier juist een groot nieuw park willen realiseren op de deksels van de verdiepte ligging (de combinatie van Sterrebos, kantoortuin Kempkensberg en het plein tussen de Oosterpoort en de Linie). Daarom hebben wij gezocht naar een meer zuidelijke locatie.

Door het aanleggen van een tunnel tussen Helpman/Coendersborg en het Europapark blijven de wijken aan weerszijden van het spoor ook in de toekomst met elkaar verbonden voor

2

autoverkeer, vrachtverkeer mag geen gebruik maken van de tunnel. De nieuwe verbinding is ook essentieel voor het openbaar vervoer (bussen), de brandweer, de ambulancedienst en de politie.

Rijk, provincie en de gemeente hebben besloten dat de aanleg van de tunnel onderdeel is van het project Aanpak Ring Zuid en daarmee ook gefinancierd wordt vanuit het projectbudget.

In het dagelijks gebruik zal de tunnel dus een functie hebben voor mensen die in deze wijken wonen en werken. De tunnel vormt geen alternatieve route dwars door Groningen Zuid - van de A28 via de Ketwich Verschuurlaan en Goeman Borgesiuslaan en de Helperzoomtunnel naar Europapark en omgeving - omdat de route via de zuidelijke ringweg in de toekomst aanmerkelijk minder reistijd zal kosten door het ongelijkvloers maken van het Julianaplein. Tijdens de bouwperiode zal het verkeer niet via de Helperzoomtunnel worden geleid.

#### **Onderzochte varianten.**

De Grontmij heeft vier varianten voor de locatie van de Helperzoomtunnel onderzocht:

- Variant 1: in het verlengde van de Helper Brink;
- Variant 2: in het verlengde van de De Savornin Lohmanlaan;
- Variant 3: in het verlengde van de Goeman Borgesiuslaan;
- Variant 4: ten zuiden van de Vestdijklaan/Esserweg. Deze variant is ingebracht door het wijkcomité Helpman.

De analyse van de Grontmij is gebaseerd op criteria die in overleg met het wijkcomité Helpman en de stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen zijn samengesteld. Naast bovenstaande varianten heeft stadje Arthur Kamminga een alternatief ingediend voor de Esperantotunnel, de zogenaamde Kempkensbergtunnel. Deze suggestie is afzonderlijk door de projectorganisatie onderzocht.

Uw raad heeft op 28 februari jl. het onderzoek van Grontmij en de analyse van de Kempkensbergtunnel ontvangen. Tegelijkertijd hebben wij aan de bewonersorganisaties, scholen en andere belanghebbenden gevraagd om richting de Stuurgroep op deze stukken te reageren, zodat wij deze reacties mee konden nemen in onze besluitvorming hierover.

#### **Uitgangspunt: veiligheid en leefbaarheid.**

Een belangrijk aspect bij de afweging van de tunnelvarianten zijn de effecten van de verkeersstromen door de wijk, met name door Helpman/Coendersborg. Grontmij is bij het in beeld brengen van de verkeersintensiteiten in eerste instantie uitgegaan van de huidige rijrichtingen en de huidige straatinrichting in deze wijken. Dat zou betekenen dat een aantal kwetsbare punten – bijvoorbeeld daar waar veel scholen zijn – het drukker zou worden. Ons college vindt dit een onwenselijke situatie.

De projectorganisatie heeft daarom parallel aan het Grontmijonderzoek een voorstel uitgewerkt voor een samenhangend pakket van verkeersmaatregelen dat doorgaand verkeer ontmoedigt, bijdraagt aan de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de wijk, en tegelijkertijd de bestemmingen in de wijk bereikbaar houdt. Het maatregelenpakket is opgenomen in de bijlage van het rapport van Grontmij. In het maatregelenpakket wordt een groot deel van Helpman/Coendersborg 30 km/uur gebied. Ook wordt de verkeerscirculatie gewijzigd. Op de Helper Brink wordt aan de beide uiteinden eenrichtingsverkeer ingevoerd (in tegengestelde richtingen). Daarnaast komen hier oversteekplaatsen waar de weg wordt versmald en verhoogd, waardoor auto's nog meer moeten afremmen. Door het treffen van deze verkeersmaatregelen zal door de Helper Brink

3

minder verkeer gaan rijden, namelijk een aantal dat vergelijkbaar is met de referentiesituatie (1.000-3.000 mvt/etm) of lager. De hoeveelheid verkeer in de Helperzoomtunnel is vergelijkbaar met de te verwachten hoeveelheid verkeer op de Esperantokruising in 2030 (als die zou blijven bestaan).

- Door de verkeersmaatregelen in de Helper Brink zullen de verkeersstromen in de wijk verschuiven. De noordzijde van de Helperzoom wordt rustiger en op de zuidzijde van de Helperzoom (ten zuiden van de Helper Brink) blijft het ongeveer gelijk ten opzichte van de referentiesituatie (2.500-5.000 mvt/etm). Het verkeer vanaf de Helperzoom zal zich anders verdelen.
- Op de De Savornin Lohmanlaan zal het autogebruik toenemen. Volgens een eerste schatting zullen hier in de toekomst 2.500-4.000 mvt/etm rijden, ten opzichte van 1.000-2.000 mvt/etm in de referentiesituatie. Voorstel is om ook in de De Savornin Lohmanlaan een 30 km/uur regime in te voeren, zodat de verkeersveiligheid hier wordt gewaarborgd.
- In de Goeman Borgesiuslaan neemt het verkeer door de verschuiving van de verkeersstromen toe. Naar verwachting zullen hier in de toekomst rond de 3.000 – 4.500 mvt/etm rijden, ten opzichte van 1.000 – 2.500 mvt/etm in de referentiesituatie. Net als nu blijft de Goeman Borgesiuslaan een wijkontsluitingsweg. De Goeman Borgesiuslaan heeft de capaciteit en het profiel om de toename op te vangen. Wel worden hier maatregelen voorgesteld om de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers te waarborgen en de snelheid te remmen.

De genoemde verkeersaantallen zijn gebaseerd op eerste schattingen (op basis van 'expert judgement'). Deze worden nog aan de hand van modelberekeningen verder aangescherpt en waar nodig aangepast. Immers, het voorstel voor verkeersmaatregelen dat er nu ligt, is nog niet definitief. De projectorganisatie wil dit samen met belanghebbenden in de wijk (bewoners, scholen etc.) verder uit werken.

#### **Uitkomst onderzoek Grontmij.**

Op basis van het verkeersmaatregelenpakket heeft Grontmij in haar rapport de vier varianten opnieuw met elkaar vergeleken. Voor een volledige beoordeling van de varianten verwijzen wij naar het Grontmijrapport. In hoofdlijnen leidt het rapport voor ons tot de volgende conclusies.

- Omdat het pakket verkeersmaatregelen wordt uitgevoerd onafhankelijk van de vraag waar de tunnel komt, wordt met alle vier varianten een leefbare en verkeersveilige situatie in de wijk Helpman/Coendersborg gewaarborgd.
- Dit betekent dat verkeersveiligheid geen onderscheidend criterium meer is. Daardoor worden de andere criteria die in het onderzoek zijn meegenomen onderscheidend in de locatiekeuze.
- Naast natuur, landschap en inpassing zijn daarbij vooral ook de kosten van belang en de vraag welke locatie de meest directe verbinding vormt tussen Helpman/Coendersborg en het Europapark, de Oosterpoort en De Linie. Variant 1 vormt de meest directe verbinding tussen deze wijken.
- Variant 1 is qua kosten aanzienlijk goedkoper dan de varianten 2, 3 en 4 en kan eenvoudig worden ingepast zonder grote fysieke ingrepen, zoals sloop van bebouwing.
- De bouwkosten van variant 1 en 2 zijn ongeveer gelijk, maar bij variant 2 moet een relatief groot aantal woningen worden verworven en gesloopt. Dat brengt veel extra kosten met zich mee.



4

- Bij variant 3 moet het spoor twee keer worden gekruist. Dit leidt tot veel extra kosten; ongeveer anderhalf keer zoveel bouwkosten als bij variant 1 en 2. Bovendien moeten ook hier woningen worden aangekocht en gesloopt.
- Variant 4 beantwoordt niet aan het doel om Helpman/Coendersborg met Europapark/Oosterpoort te verbinden. Er is volgens de Grontmij sprake van een soort rondweg. Variant 4 is verreweg de duurste variant. Dit komt onder andere door het maken van nieuwe aansluitingen bij de A28 en de Hereweg en het feit dat ook hier het spoor twee keer moet worden gekruist. De bouwkosten zijn volgens een globale inschatting ongeveer 3 tot 5 keer zo hoog als bij variant 1 en 2. Daar komen nog de kosten van de verwerving van een aantal woningen en veel grond bij.

#### **Uitkomst analyse Kempkensbergtunnel.**

Graag spreken wij onze waardering uit voor het initiatief en de creatieve blik van de heer Kamminga. Deze variant is onderzocht door de projectorganisatie Aanpak Ring Zuid. Uit deze analyse blijkt dat de Kempkensbergtunnel om technische, stedenbouwkundige en financiële redenen niet haalbaar en niet wenselijk is. Onze bevindingen hebben wij met de heer Kamminga besproken. Voor de beoordeling van deze variant en de reactie van de heer Kamminga hierop, verwijzen wij u naar de volledige analyse in de bijlage.

#### **Binnengekomen reacties.**

Naar aanleiding van zorgen en opmerkingen van omwonenden eind vorig jaar hebben wij het wijkcomité Helpman, de scholen in Helpman en andere belanghebbenden de gelegenheid gegeven op het rapport en de bevindingen te reageren. Hierop zijn diverse reacties binnengekomen. Naast steunbetuigingen voor variant 1 zijn er ook een aantal kritische reacties. Daarnaast worden er suggesties gedaan voor de verdere uitwerking.

Op hoofdlijnen gaat het om de volgende inbreng. Een uitgebreidere samenvatting, op alfabetische volgorde, is opgenomen in de bijlage.

- De adviescommissie Verkeer en Vervoer heeft advies uitgebracht over de plaats en de inrichting van de Helperzoomtunnel, op verzoek van ons college eind 2012. De voorkeur van de AV&V gaat uit naar variant 1, waarbij de commissie aangeeft dat de nodige zorg besteed moet worden aan de toeleiding naar de tunnel en de aansluitingen erop.
- De heer B. Broos heeft een alternatieve route voor het verkeer van de Hereweg naar de Helperzoomtunnel ingediend, die via het Noordelijk deel van de Helperzoom en de Engelse Kamp naar de Helper Linie leidt.
- De heer A. Kamminga pleit ervoor nog eens goed na te denken over zijn Kempkensbergvariant.
- De heer B. Kamminga vraagt aandacht voor het eenrichtingsverkeer in de Beethovenlaan en de toelevering aan de Poiesz en het benzine/garagebedrijf (gevaarlijke stoffen).
- De Fietsersbond afdeling Groningen spreekt voorkeur uit voor variant 1, en geeft daarbij een aantal suggesties voor het waarborgen van de veiligheid van de fietsers.
- De hulpdiensten (politie, brandweer, Regionale Ambulancevoorziening) onderschrijven de conclusies in het Grontmij rapport en ondersteunen de voorkeur voor variant 1.
- De scholen in Helpman (Tamarisk, Zernike College, Haydyschool, GSV) geven aan dat zij er onder voorwaarde van de uitvoering van de verkeersmaatregelen op vertrouwen dat de verkeersveiligheid van de leerlingen wordt gewaarborgd, ongeacht de plaats van de Helperzoomtunnel. Zij doen daarom verder geen uitspraak over de locatie, want dat is dan voor hun niet meer relevant.
- Mevrouw C. Vrieling vraagt aandacht voor de Kinderwerktuin aan het Helperpad, omdat zij vreest dat variant 1 grote gevolgen zal hebben voor deze tuin.

5

- Het wijkcomité Helpman stelt het totale project Aanpak Ring Zuid ter discussie. Zij geven aan dat met de aanpak op het bestaande tracé de verkeerde keuze is gemaakt. De Helperzoomtunnel en het voorgestelde verkeersplan is in hun ogen geen oplossing voor de verkeersproblematiek. Zij vinden dat de Aanpak Ring Zuid zoals die nu wordt voorgesteld moet worden heroverwogen.

Op basis van het Grontmij rapport en de reacties die daarop zijn binnengekomen komen wij tot de conclusie dat variant 1 in combinatie met het verkeersplan dat voor Helpman is opgesteld de beste keuze is. De suggesties die zijn gedaan voor de verdere uitwerking nemen wij mee in het vervolgtraject. De afwijzende reactie van het wijkcomité op het totale project Aanpak Ring Zuid onderschrijft dat de informatievoorziening en dialoog over het nut en de noodzaak van de zuidelijke ringweg de komende periode de allergrootste aandacht verdient. De stuurgroep heeft dan ook besloten om extra te investeren in een heldere en eenduidige informatievoorziening.

**Vervolg traject.**

Het verkeersmaatregelenpakket wordt (als ontwerp-inrichtingsplan voor Helpman) samen met de andere ontwerp/inrichtingsplannen tegelijkertijd met het OTB/MER ter visie gelegd voor de officiële inspraakprocedure. Het is de verwachting dat dit nog voor de zomerperiode gebeurt. Daarna wordt het verkeersmaatregelenpakket samen met bewoners, scholen en andere belanghebbenden in de wijk verder uitgewerkt.

Wij onderzoeken daarbij ook of een deel van de verkeersmaatregelen vooruitlopend op de aanleg van de tunnel kan worden gerealiseerd.

Voor de aanleg van de Helperzoomtunnel zelf wordt een omgevingsvergunning voorbereid. De ontwerp-vergunning zal naar verwachting in juni 2013 worden gepubliceerd en daarbij kunnen zienswijzen worden ingediend, eventueel gevolgd door een beroepsperiode. De aanleg van de tunnel alsook de maatregelen voortvloeiende uit de ontwerp inrichtingsplan worden bekostigd vanuit het projectbudget voor de Aanpak Ring Zuid en vragen geen aanvullende financiering van de gemeente.

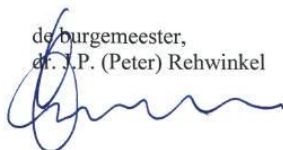
Ons college van B&W is het bevoegd gezag voor zowel het ontwerp-inrichtingsplan als de omgevingsvergunning. Vanzelfsprekend krijgt uw raad de gelegenheid om wensen en bedenkingen te uiten en willen wij uw reactie betrekken bij de besluitvorming over het ontwerp/inrichtingsplan en de omgevingsvergunning.

Ook over het OTB-MER, wat de bevoegdheid is van de minister, zullen wij u binnenkort nog nader informeren.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zijn te allen tijde bereid met u nader van gedachten te wisselen over de Zuidelijke Ringweg.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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



BIJLAGE

1a

**Multi Criteria Analyse (MCA)  
locatie Helperzoomtunnel**

Grontmij Nederland B.V.  
Assen, 26 februari 2013



326267, revisie 01

## Verantwoording

**Titel** : Multi Criteria Analyse (MCA) locatie Helperzoomtunnel

**Subtitel** :

**Projectnummer** : 326267

**Referentienummer** : 326267

**Revisie** : 01

**Datum** : 26 februari 2013

**Auteur(s)** : drs. H. Praamstra, mr. M. Haan, ing. H. Hoekstra, ing. E. Jonkers, mr. A.H. Tuitert

**E-mail adres** : martin.haan@grontmij.nl

**Gecontroleerd door** : mr. M. Haan

**Paraaf gecontroleerd** : 

**Goedgekeurd door** : drs. ing. J.W. Popken

**Paraaf goedgekeurd** : 

**Contact** : Grontmij Nederland B.V.  
Stationsplein 12  
9401 LB Assen  
Postbus 29  
9400 AA Assen  
T +31 592 33 88 99  
F +31 592 33 06 67  
www.grontmij.nl

## Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	5
1.1	Inleiding.....	5
1.2	Methode van onderzoek.....	5
1.3	Leeswijzer.....	5
2	Kenmerken spoor kruising en te onderzoeken varianten.....	7
2.1	Kenmerken spoor kruising.....	7
2.2	Technische eisen locatie.....	8
2.3	Beschrijving varianten.....	8
2.3.1	Variant 1. Verlengde van de Helperbrink.....	9
2.3.2	Variant 2. Verlengde van de Savornin Lohmanlaan.....	10
2.3.3	Variant 3. Verlengde van de Goeman Borgesiuslaan.....	11
2.3.4	Variant 4. Ten zuiden van Vestdijklaan- Esserweg.....	12
3	Beoordeling varianten.....	13
3.1	Beoordelingsmethode.....	13
3.2	Verkeer.....	15
3.2.1	Referentiesituatie.....	15
3.2.2	Beoordeling varianten.....	15
3.2.3	Effecten op verkeersstructuur.....	18
3.2.3.1	Autoverkeer.....	18
3.2.3.2	Fietsverkeer.....	18
3.2.3.3	Openbaar Vervoer.....	19
3.2.3.4	Hulpverleningsdiensten.....	19
3.2.4	Effecten op verkeersafwikkeling.....	20
3.2.5	Verkeersveiligheid.....	20
3.2.6	Effect en betekenis tijdens bouwfase.....	21
3.3	Geluid.....	23
3.3.1	Referentiesituatie.....	23
3.3.2	Beoordeling varianten.....	23
3.4	Luchtkwaliteit.....	25
3.4.1	Referentiesituatie.....	25
3.4.2	Beoordeling varianten.....	25
3.5	Externe veiligheid.....	27
3.5.1	Referentiesituatie.....	27
3.5.2	Beoordeling varianten.....	28
3.6	Bodem.....	29
3.6.1	Referentiesituatie.....	29
3.6.2	Beoordeling varianten.....	29
3.6.2.1	Bodemkwaliteit.....	29
3.7	Water.....	31
3.7.1	Referentiesituatie.....	31
3.7.2	Beoordeling varianten.....	32
3.8	Natuur.....	33
3.8.1	Referentiesituatie.....	33
3.8.2	Beoordeling varianten.....	34
3.8.2.1	Beschermde gebieden.....	34

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

### Inhoudsopgave (vervolg)

3.9	Landschap en cultuurhistorie .....	36
3.9.1	Referentiesituatie .....	36
3.9.2	Beoordeling varianten .....	37
3.9.2.1	Landschap .....	37
3.9.2.2	Gebouwde cultuurhistorie .....	38
3.10	Archeologie .....	39
3.10.1	Referentiesituatie .....	39
3.10.2	Beoordeling varianten .....	41
3.11	Stedenbouw .....	42
3.11.1	Referentiesituatie .....	42
3.11.2	Beoordeling varianten .....	44
3.11.2.1	Inpassing in bestaande en toekomstige stedenbouwkundige structuur .....	44
3.11.2.2	Consequenties bestaande bebouwing .....	45
3.12	Kosten .....	46
3.12.1	Referentiesituatie .....	46
3.12.2	Beoordeling varianten .....	46
4	Vergelijking varianten .....	47
4.1	Conclusies .....	48
4.1.1	Verkeersgerelateerde aspecten .....	48
4.1.2	Groen en blauw milieu .....	49
4.1.3	Stedenbouwkundige aspecten .....	49
4.1.4	Kosten .....	49
5	Aanvullende beoordeling verkeersmaatregelen Helpman/Coendersborg .....	50
5.1	Aanleiding .....	50
5.2	Effectbeschrijving .....	52
5.2.1	Verkeersgerelateerde aspecten .....	52
5.2.2	Groen en blauw milieu .....	55
5.2.3	Stedenbouwkundige aspecten .....	55
5.2.4	Kosten .....	55
5.3	Overzichtstabel .....	55

Bijlage 1: Voorstel verkeersmaatregelen

## 1 Inleiding

### 1.1 Inleiding

De Zuidelijke Ring Groningen (N7) wordt de komende jaren aangepast in het kader van de 'Aanpak Ring Zuid' (ARZ). De ringweg krijgt ongelijkvloerse kruisingen en wordt deels verdiept aangelegd. Daardoor verdwijnen de huidige aansluitingen bij de Hereweg en de Oosterpoort. De aansluiting bij de Hereweg wordt op een andere manier vormgegeven, namelijk via een verbindingsweg naast de Maaslaan.

Naast de aanpassing van de zuidelijke ringweg wordt de spookruising bij de Esperantostraat (de zogenoemde Esperantokruising) opgeheven. Ter vervanging van de Esperantokruising wordt, als onderdeel van het project ARZ, een spookruising op een andere locatie gerealiseerd in de vorm van een tunnel onder het spoor. Deze tunnel wordt planologisch mogelijk gemaakt met een omgevingsvergunning (afwijken van bestemmingsplan via de Wabo-procedure).

De Esperantokruising vormt een lokale autoverbinding tussen stadsdelen ten westen en oosten van de spoorlijn Groningen- Assen. De vervangende spookruising moet (net als de huidige Esperantokruising) de stadsdelen ten westen en oosten van deze spoorlijn, met name Helpman/Coendersborg en Europapark/Oosterpoort, met elkaar verbinden voor lokaal autoverkeer.

Voor de locatie van de tunnel zijn meerdere varianten in beeld (zie afbeelding op volgende pagina; de Esperantokruising is daarbij aangegeven met een rood kruis).

- Variant 1: in het verlengde van de Helperbrink;
- Variant 2: in het verlengde van de Savornin Lohmanlaan;
- Variant 3: in het verlengde van de Goeman Borgesiuslaan;
- Variant 4: ten zuiden van de Vestdijklaan/Esserweg.

De projectorganisatie Aanpak Ring Zuid heeft Grontmij verzocht een multicriteria-analyse (MCA) uit te voeren voor de locatieafweging van de alternatieve spookruising. Het resultaat van deze analyse is in voorliggende rapportage opgenomen.

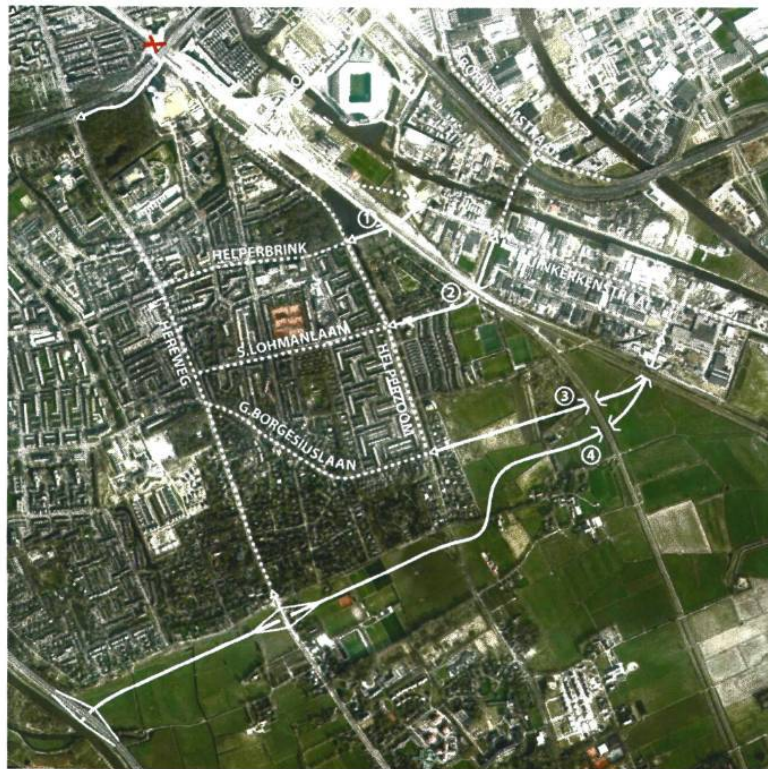
### 1.2 Methode van onderzoek

De MCA is gericht op het maken van een locatiekeuze voor de tunnel. De tunnelvarianten zijn daarvoor uitgewerkt in een globaal schetsontwerp. Als de locatiekeuze is gemaakt wordt het ontwerp verder uitgewerkt.

Bij de beoordeling van de tunnelvarianten op verkeersaspecten is in dit rapport in eerste instantie uitgegaan van modelmatige berekeningen. Bij het in beeld brengen van de verkeersconsequenties is daarbij uitgegaan van de huidige straatinrichting en de huidige rijrichtingen in de wijk. Met name voor de varianten 1 t/m 3 is dat van belang, omdat wijzigingen in rijrichtingen of herinrichting van straten tot wezenlijke andere verkeersstromen kunnen leiden. Daarmee kan dit ook tot wezenlijk andere effecten leiden (zoals verkeersintensiteiten, verkeersveiligheid, geluid etc.).

### 1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de te beoordelen varianten kort beschreven en gevisualiseerd. In hoofdstuk 3 worden deze varianten beoordeeld op diverse relevante criteria. In hoofdstuk 4 worden de resultaten van de analyse samengevat. In hoofdstuk 5 is een aanvullende beoordeling opgenomen voor een situatie waarin een verkeersmaatregelenpakket wordt uitgevoerd.



Vier varianten spoorkruising



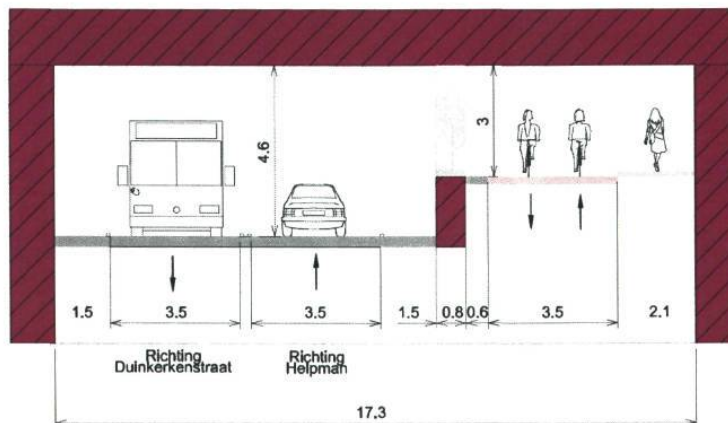
## 2 Kenmerken spoor kruising en te onderzoeken varianten

### 2.1 Kenmerken spoor kruising

Voor de vergelijking van de verschillende varianten zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd. De vervangende spoor kruising krijgt een profiel van een tweerichtings-autoweg, met parallel daaraan een vrijliggend fietspad. De breedte van de tunnel bedraagt circa 17 meter.

De onderdoorgang onder het spoor zal hoog genoeg zijn voor de hulpdiensten (waaronder de brandweer) en voor bussen. Uitgangspunt voor deze studie is dat deze verbinding niet bedoeld is voor vrachtverkeer.

Spoorlijn Groningen-Assen



Voor de aanleg kan plaatsvinden, moeten mogelijk gebouwen worden verwijderd, bomen of houtopstanden worden gekapt of waterpartijen gedempt. Dergelijke gevolgen van de aanleg van de varianten worden beschreven in hoofdstuk 4.

De tunnel wordt deels gebouwd in het grondwater. Volgens huidige inzichten bij het projectbureau ARZ is een uitvoering in den droge (waarbij het grondwater wordt weggepompt) niet haalbaar, dus wordt er uitgegaan van een uitvoering in den natte (waarbij het grondwater niet of in beperkte mate wordt weggepompt).

*Kenmerken spoor kruising en te onderzoeken varianten*

## **2.2 Technische eisen locatie**

Bij het bouwen van een tunnel moet rekening gehouden worden met normen voor hellingspercentages. Voor auto- en busverkeer is dat 5% en voor fietsverkeer 3%

Het hellingspercentage in combinatie met de vereiste doorrijhoogte van de tunnel bepaalt de lengte van toeritten van de tunnel. Op de tekeningen in de volgende paragraaf is met behulp van cirkels aangegeven welke lengte in deze situatie nodig is aan weerszijden van de spoorlijn; deze lengte van de toeritten bedraagt ca 130 meter.

## **2.3 Beschrijving varianten**

De stuurgroep ARZ heeft in eerste instantie besloten dat ter vervanging van de Esperantokruising drie varianten zullen worden onderzocht (de varianten 1 t/m 3).

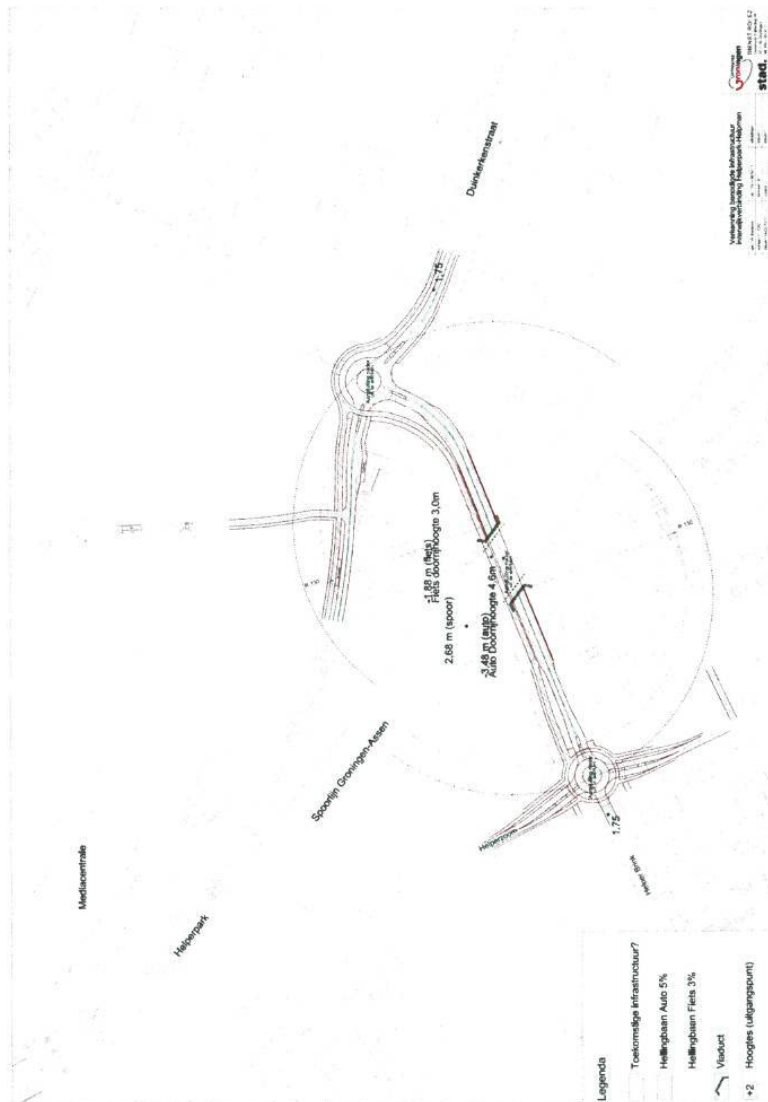
Het wijkcomité Helpman heeft een 4<sup>e</sup> variant aangedragen, welke ten zuiden van de Vestdijklaan en de Esserweg en ten noorden van buurtschap Essen loopt. Ook deze variant wordt in dit MCA-onderzoek betrokken.

Alle vier varianten worden in de onderstaande paragrafen nader toegelicht en vormen de basis voor de beoordeling die in hoofdstuk 3 is opgenomen.

Kenmerken spoor kruising en te onderzoeken varianten

2.3.1 Variant 1. Verlengde van de Helperbrink

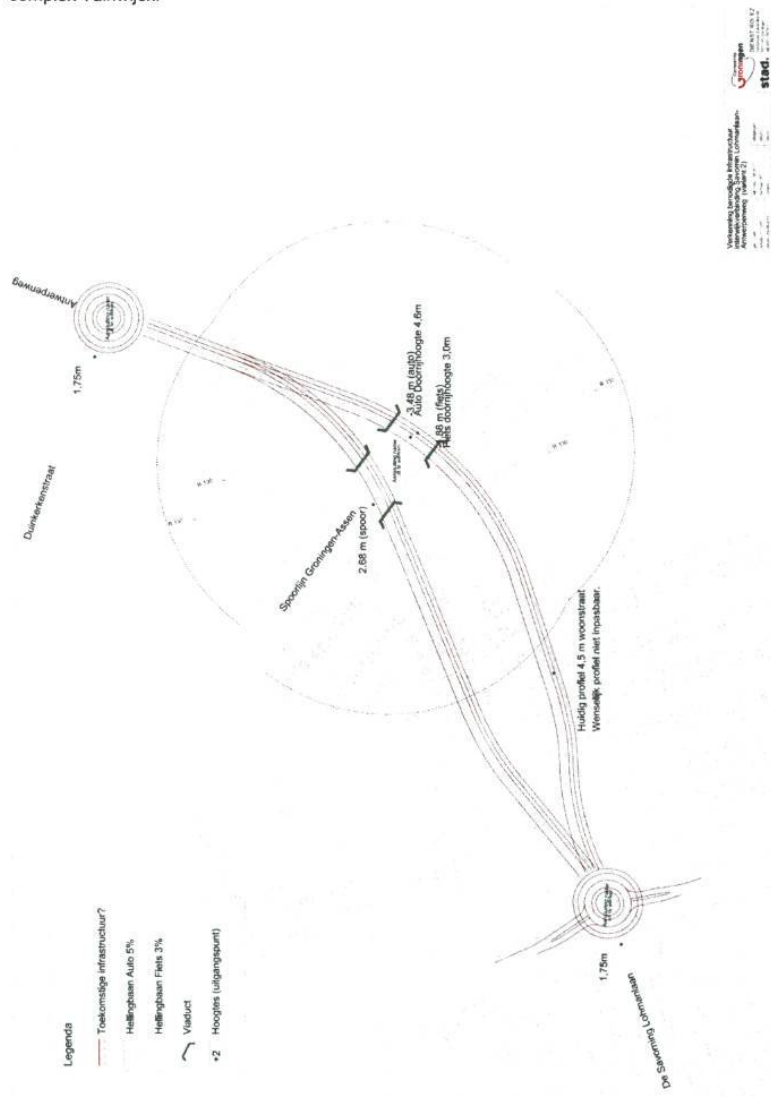
De spoorkruising sluit aan de westzijde aan op de Helperzoom en ligt in het verlengde van de Helperbrink. Aan de oostzijde van het spoor wordt een verbinding gemaakt met de Duinkerkenstraat en de weg Helperpark.



Kenmerken spoorkruising en te onderzoeken varianten

2.3.2 Variant 2. Verlengde van de Savornin Lohmanlaan

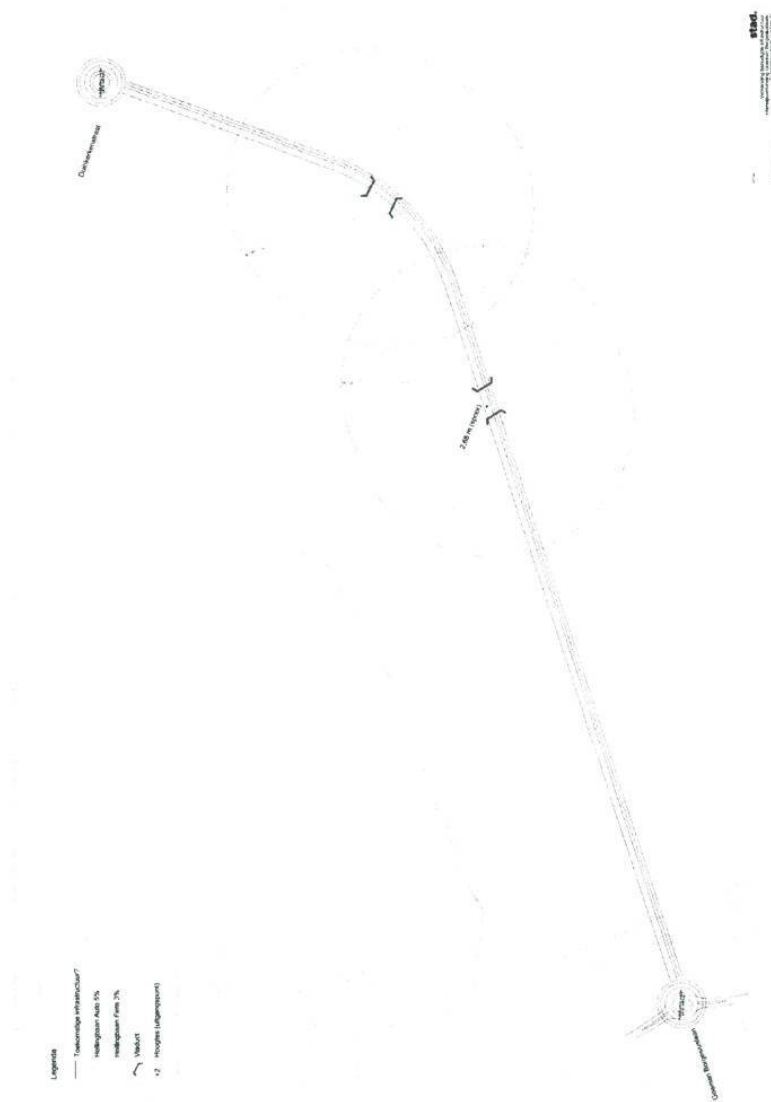
De spoorkruising sluit aan de westzijde aan op de Helperzoom en ligt in het verlengde van de Savornin Lohmanlaan. Aan de oostzijde van het spoor wordt een verbinding gemaakt met de Duinkerkenstraat. Er zijn bij deze variant twee subvarianten, de ene subvariant gaat door de wijk Klein Martijn (door de woonstraat Bloemersmaborg) en de andere door het volkstuinen-complex Tuinwijk.



Kenmerken spoorkruising en te onderzoeken varianten

2.3.3 Variant 3. Verlengde van de Goeman Borgesiuslaan

De spoorkruising sluit aan de westzijde aan op de Helperzoom en ligt in het verlengde van de Goeman Borgesiuslaan. Aan de oostzijde van het spoor wordt een verbinding gemaakt met de Duinkerkenstraat. Er zijn in deze variant twee spoorkruisingen nodig, een onder het spoor Groningen-Assen en een onder het spoor Groningen-Hoogezand.



Kenmerken spoor kruising en te onderzoeken varianten

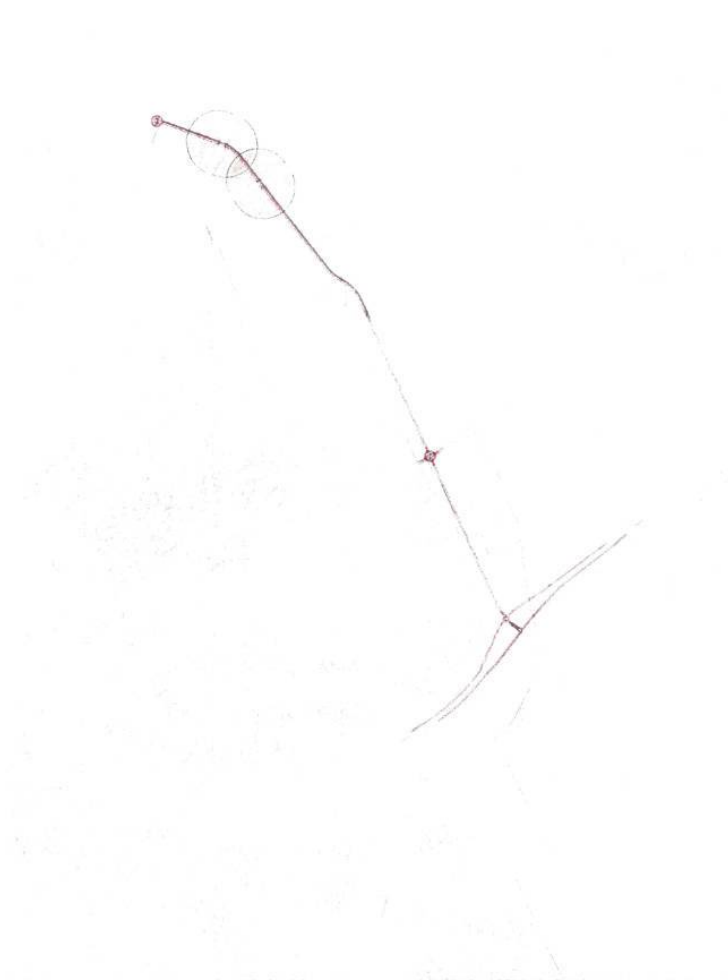
2.3.4 Variant 4. Ten zuiden van Vestdijklaan- Esserweg

Deze variant is aangedragen door het wijkcomité Helpman en bestaat uit een verbinding tussen de A28 en de Duinkerkenstraat, met een volledige aansluiting op de Hereweg. Er zijn in deze variant twee spoor kruisingen nodig, een onder het spoor Groningen-Assen en een onder het spoor Groningen-Hoogezand.

De weg in deze variant is een tweerichtings "stads"weg. De weg zal een andere functie krijgen dan de varianten 1 t/m 3 door de ligging buiten de stad.

De 4e variant heeft twee subvarianten:

- a. De weg ligt op maaiveldniveau.
- b. De weg wordt verdiept aangelegd met een ligging ca. 4,5 m onder maaiveld (uit het zicht) voor de wegvakken tussen aansluiting A28 en Hereweg, en Hereweg t/m spoorlijnen Groningen-Assen (Rouaanstraat). De weg sluit gelijkvloers aan op de Hereweg.



### 3 Beoordeling varianten

#### 3.1 Beoordelingsmethode

In dit hoofdstuk is de beoordeling van de vier varianten opgenomen. Waar relevant wordt aandacht besteed aan de subvarianten.

De beoordeling wordt uitgevoerd door de varianten te vergelijken met de referentiesituatie. Dat is de situatie zonder project ARZ maar met uitvoering van andere plannen/projecten die al vastliggen in het overheidsbeleid. Deze referentiesituatie wordt hieronder per thema elke keer kort beschreven.

Het studiegebied verschilt per thema. Voor de verkeersaspecten en stedenbouwkundige aspecten wordt het studiegebied bepaald door de A28, N7 en de Oude A7 (Europaweg). Voor andere aspecten is het studiegebied beperkter omdat de effecten meer in de directe nabijheid van het nieuwe wegtracé van de tunnel optreden.

De beoordeling vindt plaats door middel van expert judgement op basis van beschikbare gegevens. De voor- en nadelen van de verschillende varianten worden beschreven. Op basis van deze beschrijving van voor- en nadelen wordt per criterium een score op een 7-puntschaal (+, +, 0/+, 0, 0/-, - of --) toegekend.

Op basis van de beoordelingen in dit hoofdstuk wordt vervolgens in hoofdstuk 4 een onderlinge vergelijking gemaakt tussen de varianten.

De beoordeling gebeurt aan de hand van een 11-tal thema's. Op de volgende pagina is een overzicht weergegeven van toetsingscriteria die zijn gehanteerd voor de vergelijking van de varianten. Dit overzicht wordt het "beoordelingskader" genoemd. De toetsingscriteria zijn geclusterd op hoofdthema (verkeersgerelateerde aspecten, groen en blauw milieu, stedenbouwkundige aspecten en kosten).

Aan de toetsingscriteria zijn geen gewichten toegekend. Het toekennen van gewichten is een bestuurlijke afweging.

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Beoordeling varianten

Cluster	Aspect	Criterium
A. Verkeersgerelateerde aspecten	Verkeer	Verkeersstructuur: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Autoverkeer</li> <li>• Fietsverkeer</li> <li>• Openbaar vervoer</li> <li>• Hulpverleningsdiensten</li> </ul>
		Verkeersafwikkeling
		Verkeersveiligheid
		Effect en betekenis in de bouwfase
	Geluid	Verandering geluidbelasting door wegverkeer
	Luchtkwaliteit	Verandering luchtkwaliteit door wegverkeer Overschrijding wettelijke grenswaarden
	Externe veiligheid	Verandering risico's door wegverkeer
B. Groen en blauw milieu	Bodem	Bodemkwaliteit
	Water	Grond- en oppervlaktewater
	Natuur	Beschermde gebieden en soorten
	Landschap en cultuurhistorie	Landschappelijke waarden Cultuurhistorische waarden
	Archeologie	Archeologische waarden
C. Stedenbouw	Stedenbouw	Inpassing huidige en toekomstige stedenbouwkundige structuur
		Consequenties bestaande bebouwing
D. Kosten	Kosten	Investeringskosten
		Kosten verwerving grond en gebouwen



## 3.2 Verkeer

### 3.2.1 Referentiesituatie

De autonome situatie in het jaar 2030 is bij de effectbeschrijving als referentie aangehouden. In deze situatie is het project ARZ niet gerealiseerd, maar is wel rekening gehouden met de autonome groei van de mobiliteit, de socio-economische ontwikkelingen in de stad en regio en harde infrastructurele plannen.

In de referentiesituatie blijft de spoorovergang Esperantokruising op de huidige locatie liggen, waarbij wordt opgemerkt dat deze spoorpassage uit veiligheidsoverwegingen ongelijkvloers moet zijn. Vanaf 2016 zullen volgens planning extra treinen tussen Assen en Groningen gaan rijden. Ook zal het betreffende spoortraject voor 2020 met een 4<sup>e</sup> spoor worden uitgebreid. In deze situatie is een gelijkvloerse spoorovergang niet meer mogelijk.

In de referentiesituatie blijft de ontsluitingsstructuur in het gebied Groningen-zuid (de wijken Helpman, Coendersborg en De Wijert) ongewijzigd. Het gebied wordt rechtstreeks met de hoofdstructuur (A28 en Ring Groningen) verbonden via de aansluitingen Van Ketwich Verschuurlaan en de Hereweg. Daarnaast telt het gebied een aantal wegverbindingen met de direct aanliggende stadsdelen: Van Iddekingeweg met Corpus den Hoorn, Vondellaan (en Brailleweg) met de binnenstad, Helperzoom - Esperantostraat/Verlengde Lodewijkstraat met Oosterpoort en Europapark en Verlengde Hereweg met de kern Haren.

### 3.2.2 Beoordeling varianten

In deze paragraaf worden de gevolgen van de tunnelvarianten beschreven op de onderwerpen verkeersstructuur (3.2.3), afwikkeling autoverkeer (3.2.4), verkeersveiligheid (3.2.5) en effect en betekenis van de tunnel tijdens de bouwfase van ARZ (3.2.6). Voorafgaand hieraan wordt hieronder eerst ingegaan op de resultaten van berekeningen die met een verkeersmodel zijn uitgevoerd. Hierbij is ingezoomd op de onderlinge verschillen tussen de vier varianten.

#### Algemeen

Het project Aanpak Ring Zuid heeft gevolgen voor de directe verbinding van het gebied Groningen-zuid op de N7, te weten:

- de huidige aansluiting van de Hereweg op de N7 wordt verschoven en via een nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan verbonden met de aansluiting Julianaplein;
- de Vondellaan wordt rechtsteeks op de N7 aangesloten - direct ten zuiden van het knooppunt Julianaplein - waarbij geen uitwisseling met de A28 mogelijk is.

#### Berekening verkeersintensiteiten

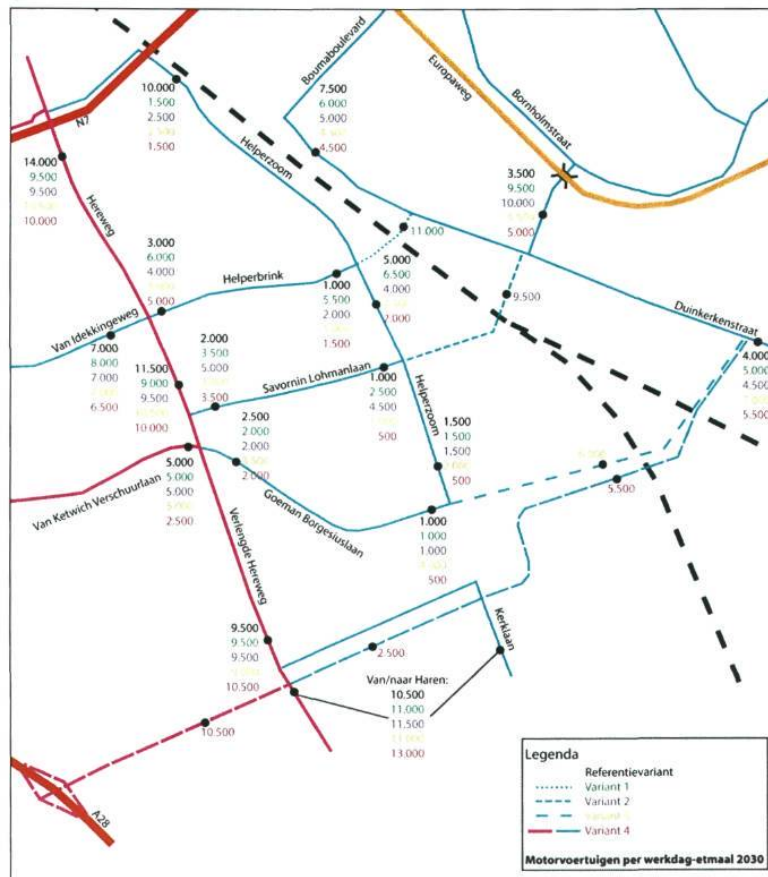
De gevolgen van de varianten op de verkeersintensiteiten in 2030 zijn berekend met het verkeersmodel Groningen-plus (versie 2012), waarbij het scenario met de hoogste verkeersprognose als uitgangspunt is aangehouden.

Bij het in beeld brengen van de effecten op de verkeersintensiteiten is in dit hoofdstuk uitgegaan van de huidige rijrichtingen en de huidige straatinrichting in de wijk.<sup>1</sup> Met name voor de varianten 1 t/m 3 is dat van belang, omdat wijzigingen in rijrichtingen of herinrichting van straten tot wezenlijke andere verkeersstromen kunnen leiden. En dit kan ook tot wezenlijk andere effecten leiden wat betreft hoeveelheid verkeer, verkeersveiligheid, geluid etc.

De modeluitkomsten van de verkeersintensiteiten op wegvakniveau zijn per variant voor de meest relevante wegen in de navolgende figuur opgenomen.

<sup>1</sup> In de modelberekeningen is er wel – in afwijking van de huidige situatie – van uitgegaan dat het linksafverbod op de Hereweg richting Helperbrink.

Beoordeling varianten



Figuur 3.1 Verkeersintensiteiten per variant (afgerond op 500-tallen)

Gevolgen op het gebruik wegennet

De beschouwde varianten leiden tot een herschikking van de routekeuze van het herkomst- en bestemmingsverkeer van Helpman en Coendersborg. Het aandeel doorgaand verkeer in het totale gebied Groningen-zuid (Helpman, Coendersborg en De Wijert tezamen) is verwaarloosbaar klein en ook de tunnelvarianten hebben daarop geen invloed. Met andere woorden: de waargenomen effecten op de verkeersintensiteiten in het gebied zijn uitsluitend het gevolg van een andere routekeuze van het bestemmingsverkeer van Helpman en Coendersborg. Deze conclusie wordt ondersteund door nadere analyses met het verkeersmodel.

Helperzoomtunnel

In de onderstaande tabel is de verkeersintensiteit in de Helperzoomtunnel voor de beschouwde varianten weergegeven.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Beoordeling varianten

Locatie	Referentie	Variant			
		1	2	3	4
Esperantokruising	9.000	-	-	-	-
Helperzoomtunnel	-	11.000	9.500	6.000	5.500

*Verkeersintensiteiten Helperzoomtunnel in 2030 per variant (afgerond op 500-tallen)*

Vanwege de gunstige ligging in het netwerk trekt de tunnel van variant 1 het meeste verkeer naar zich toe. Deze variant neemt dus het beste de functie van de Esperantokruising over en vervult het beste de beoogde functie als verbinding tussen de stadsdelen Helpman/Coendersborg en Europapark/Oosterpoort.

Hoewel het gebruik circa 1.500 motorvoertuigen per etmaal lager is, blijkt dat variant 2 ook een goede verbindende schakel is. De intensiteit is in deze variant te vergelijken met het gebruik op de Esperantokruising.

De beide overige varianten laten een lager gebruik van de tunnel zien en zijn derhalve niet geschikt om de huidige functie van de huidige Esperantokruising over te nemen. Bovendien worden deze tunnelvarianten meer gebruikt voor extern verkeer naar bijvoorbeeld Hoogezand-Sappemeer in plaats van verkeer tussen Helpman/Coendersborg en Oosterpoort/Europapark.

Een lager gebruik van de tunnel leidt tot een toename van het verkeer op het Herewegviaduct (van ca. 1.000 tot 1.500 motorvoertuigen) en op de N7.

### *Direct aansluitende wegen in Helpman/Coendersborg*

Afhankelijk van de locatie van de tunnel, zal – er van uitgaande dat de rijrichtingen en de inrichting van die straten gelijk blijft aan de huidige situatie - het verkeer het meest toenemen op de straten die in het verlengde liggen van de tunnel. Daarnaast maakt een groot gedeelte van het verkeer van en naar de Helperzoomtunnel van variant 1, 2 en 3 gebruik van de Helperzoom. De functie en inrichting van de Helperzoom is hier geschikt voor.

Bij variant 1 gaat de verkeersbelasting van de Helperbrink volgens de modelberekeningen van 1.000 naar 5.500 motorvoertuigen, bij variant 2 van 1.000 naar 4.500 op de Savornin Lohmanlaan en bij variant 3 van 1.000 naar 4.000 op de Goeman Borgesiuslaan. Variant 4 laat een afwijkend effect ten opzichte van de overige varianten zien. Door deze variant neemt de totale verkeersdruk in de wijk Helpman/Coendersborg af. Ook op de wegverbinding Helperzoom wordt het relatief rustig. Op het drukste traject van de Helperzoom blijven dan nog 2.000 motorvoertuigen per etmaal over, terwijl hier in de referentiesituatie ongeveer 5.000 motorvoertuigen rijden.

### *Omgeving*

Voor de verdere omgeving hebben de tunnelvarianten relatief weinig effect. Het gebruik van de Vondellaan, de nieuwe verbindingsweg langs de Maaslaan en Hereweg verschilt maximaal 10%. Dit geldt ook voor het gebruik van de Ketwich Verschuurlaan (aansluiting A28 Groningen Zuid) met uitzondering van variant 4. In variant 4 neemt de intensiteit op de Ketwich Verschuurlaan ten opzichte van de overige varianten met ongeveer 3.000 motorvoertuigen af, omdat in deze variant een extra aansluiting op de A28 wordt gerealiseerd.

De nieuwe verbinding in variant 4 trekt tevens verkeer uit de kern Haren. In totaliteit neemt de omvang van dit verkeer toe van 11.000 naar 13.000 motorvoertuigen per etmaal (Rijksstraatweg en Kerklaan tezamen).

Aan de oostzijde van het spoor verdeelt het verkeer zich over de Duinkerkenstraat, Antwerpenweg, de Boumaboulevard en de Verlengde Lodewijkstraat. De effecten op het gebruik van deze wegen zijn in het rapport verder niet beschreven, omdat deze wegen vanwege de aanliggende functies niet kwetsbaar zijn en dus geen onderscheidende verschillen laten zien.

3.2.3 *Effecten op verkeersstructuur*

Achtereenvolgend wordt ingegaan op de gevolgen van de varianten op het netwerk van het autoverkeer, het fietsverkeer, het openbaar vervoer en de routing van de hulpverleningsdiensten.

3.2.3.1 Autoverkeer

De Helperzoomtunnel dient primair ter vervanging van de huidige gelijkvloerse kruising van de Esperantostraat met de spoorlijn Groningen-Assen/Hoogezand, de zogenoemde Esperanto-kruising. De tunnel verbindt de stadsdelen ten westen en ten oosten van de spoorlijn met elkaar voor het lokaal autoverkeer, met name Helpman/Coendersborg en Europapark/Oosterpoort. In deze paragraaf wordt beschreven in welke mate de tunnel in dat doel voorziet.

*Inpassing in bestaande autonetwerk*

Aan de oostzijde van het spoor sluit de wegenstructuur in variant 1 op directe wijze aan op het ontwikkelingsgebied Europapark. Ook de verbinding met de Oosterpoort blijft via de Verlengde Lodewijkstraat goed. In variant 2 is de verbinding met Europapark/Oosterpoort minder direct. De verbinding komt niet rechtstreeks uit in het ontwikkelingsgebied Europapark en de route naar de Oosterpoort (via de Duinkerkenstraat) is langer. In variant 3 is de verbinding nog minder direct, hier moet het autoverkeer een grote omweg maken om bij het Europapark en bij de Oosterpoort te komen.

Aan de westzijde sluit de tunnel van variant 1, 2 en 3 aan op de Helperzoom. De Helperzoom loopt parallel aan het spoor en is geschikt om het verkeer over de beschikbare oostwest-routes in Helpman en Coendersborg te verdelen. De tunnel van variant 1 sluit centraal op de Helperzoom aan en is dus voor de bereikbaarheid van het gehele stadsdeel Helpman/Coendersborg de meest gunstige locatie. In variant 2 wordt dit al minder, maar is nog steeds acceptabel. Variant 3 scoort in deze vergelijking matig, omdat de nieuwe verbinding aan de zuidkant van de wijk aansluit.

In variant 4 is het autonetwerk wezenlijk anders dan bij de overige varianten. Eigenlijk wordt in deze variant een soort rondweg om het stadsdeel Groningen-zuid aangelegd, waardoor een rechtstreekse verbinding ontstaat tussen de A28 en het bedrijventerrein Zuidoost. Dit is strijdig met het ingezette beleid om het autoverkeer op deze relaties zoveel mogelijk op de ringstructuur van Groningen te concentreren. In deze variant verliest de Helperzoom zijn verdelende verkeersfunctie en wordt hierdoor relatief autoluw.

	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4
Netwerk autoverkeer	Structuur en functie goed (+)	Structuur en functie redelijk (0/+)	Structuur en functie matig (0/-)	Structuur en functie negatief (-)

3.2.3.2 Fietsverkeer

De Helperzoomtunnel krijgt ook een functie voor fietsverkeer en kan dus een aanvullende schakel vormen in het fietsnetwerk.

In variant 1 is sprake van een extra schakel in het fietsnetwerk, op een locatie waar deze schakel een toegevoegde waarde heeft. De Helperzoomtunnel ligt in deze variant precies tussen de bestaande fietsverbindingen bij station Europapark en bij de Bloemersmaborg in. De wijk Helpman en het Europapark worden hiermee op een logische wijze met elkaar verbonden. Dit zorgt voor een fijnmaziger fietsstructuur. Bovendien ontstaan nieuwe mogelijkheden voor een directe en veilige fietsverbinding met de Bornholmstraat (bedrijventerrein Zuidoost) via de aanwezige tunnel bij P3 aan de Europaweg.

In variant 2 is geen sprake van een extra schakel in het fietsnetwerk. Hier is in de huidige situatie namelijk ook al een fietsverbinding aanwezig.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

### Beoordeling varianten

In varianten 3 en 4 ligt de nieuwe verbinding voor fietsers op een decentrale locatie met weinig toegevoegde waarde. Er is daarmee niet direct een verbetering ten opzichte van de bestaande fietsstructuur.

	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4
Netwerk fietsverkeer	Extra schakel met meerwaarde (+)	Geen extra schakel (0)	Extra schakel zonder meerwaarde (0)	Extra schakel zonder meerwaarde (0)

#### 3.2.3.3 Openbaar Vervoer

Het opheffen van de Esperantokruising heeft gevolgen voor de huidige routing van lijn 5 en 8. Beide lijnen zijn lokale busverbindingen die een betekenis hebben voor de OV-ontsluiting van de woongebieden Helpman/Coendersborg en Oosterpoort, alsmede het kantoreengebied Kempkensberg en Europapark.

De tunnel van variant 1 vormt een goed alternatief voor beide lijnen. Lijn 5 kan bij deze ligging de route via Oosterpoort combineren met de bediening van Station Europapark, en de route in Coendersborg voortzetten. Het noordoostelijke deel van Helpman en Kempkensberg wordt dan bediend door lijn 8. In variant 2 worden de routes minder logisch, waardoor de buslijnen minder attractief worden en niet alle bestemmingen meer worden bediend. Bovendien wordt de route langer en daardoor qua exploitatie ongunstiger. In variant 3 worden deze nadelen nog groter, waardoor de gehele busbediening van de wijk mogelijk onder druk komt te staan. Doordat de tunnel van variant 4 geen directe koppeling met de wijk Helpman/Coendersborg heeft, vormt deze variant geen alternatief meer voor de huidige lijnvoering.

	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4
Netwerk openbaar vervoer	Goed inpasbaar (+)	Redelijk inpasbaar (0 / +)	Slecht inpasbaar (-)	Niet inpasbaar (- -)

#### 3.2.3.4 Hulpverleningsdiensten

De Helperzoomtunnel van variant 1 heeft het meest gunstige effect op de bereikbaarheid van Groningen-zuid door de hulpverleningsdiensten. Dit geldt vooral voor de bereikbaarheid van de direct aanliggende gebieden rond de Helperzoom voor de brandweer. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de route Sontweg – Europaweg – Boumaboulevard. Op deze route is het risico voor oponthoud klein, omdat de hulpverleningsdiensten op zowel de Sontweg als de Europaweg gebruik kunnen maken van de aanwezige busbaan.

In variant 2 ontstaat voor de brandweer een directe aanrijdroute naar Groningen-zuid via de Bornholmstraat – Antwerpenweg. Deze route is echter gevoeliger voor oponthoud, vooral op de rotondes van de Bornholmstraat. Bovendien sluit deze route zuidelijker aan op de Helperzoom, waardoor de route naar het noordelijke gebied van Groningen-zuid minder direct wordt en daardoor qua aanrijdtijd ongunstiger.

Het netwerk van variant 3 en 4 hebben voor de hulpverleningsdiensten niet of nauwelijks een voordeel meer. In variant 3 heeft de tunnel nog een geringe bijdrage voor de bereikbaarheid van de uiterste zuidoosthoek van Coendersborg, terwijl variant 4 helemaal geen rol meer vervult voor de bereikbaarheid van Groningen-zuid.

	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4
Netwerk hulpverleningsdiensten	Goede toevoeging netwerk (+)	Redelijke toevoeging netwerk (0 / +)	Nauwelijks toevoeging netwerk (0)	Geen toevoeging netwerk (-)

3.2.4 *Effecten op verkeersafwikkeling*

De effecten van de varianten op de verkeersafwikkeling zijn beschouwd in het gebied van Groningen-zuid (Helpman, Coendersborg en De Wijert). Bij dit aspect worden de risico's op congesties of vertragingen in de afwikkeling van het autoverkeer beoordeeld. Gezien het studiegebied en de optredende verkeersintensiteiten doen deze knelpunten zich alleen voor op kruisingen.

*(Verlengde) Hereweg*

De (Verlengde) Hereweg kent in de referentiesituatie een aantal knelpunten met betrekking tot de verkeersafwikkeling (met name rond het winkelcentrum van Helpman). Alle beschouwde varianten leiden tot een verkeersreductie op de Hereweg. Daarentegen neemt de verkeersdruk bij een aantal varianten op de zijwegen toe, maar de kruispuntbelasting blijft per saldo lager, waardoor hier geen afwikkelingsproblemen worden verwacht. De extra verkeersdruk van variant 2 op de Savomin Lohmanlaan kan er echter mogelijk wel toe leiden dat op de kruising met de Verlengde Hereweg verkeerslichten nodig zijn.

*Helperzoom / Kerklaan*

Variant 1 en 2 geven meer kruisend verkeer op de Helperzoom. Dit geldt ook, maar in mindere mate, voor variant 3 en 4 (variant betreft kruising met Kerklaan). Hoewel de verkeersbelasting binnen acceptabele grenzen blijft, vraagt dit vanwege de omvangrijke stroom fietsers om een zorgvuldige kruispuntoplossing.

*Aansluiting A28 Groningen-zuid*

Variant 4 levert een verbetering op voor de verkeersafwikkeling bij de aansluiting Groningen-zuid. Bij deze variant wordt de verkeersdruk over meerdere aansluitingen op de A28 verdeeld. Daardoor zal de verkeersafwikkeling op de huidige aansluiting Groningen-zuid bij de Van Ketwich Verschuurlaan verbeteren. Op de A28 zelf kan deze variant extra risico's geven voor de doorstroming, omdat de nieuwe aansluiting op korte afstand van de bestaande aansluiting Groningen-zuid is gelegen.

	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4
Afwikkeling	Verbetering afwikkeling (+)	Verbetering afwikkeling (+)	Verbetering afwikkeling (+)	Sterke verbetering afwikkeling (+ +)

3.2.5 *Verkeersveiligheid*

De aanleg van de tunnel leidt tot wijzigingen van de verkeersstromen in Helpman/Coendersborg. Een aantal wegen in het gebied wordt drukker en een aantal wegen wordt rustiger. Daar waar het drukker wordt zal potentieel een grotere kans op ongevallen ontstaan. Waar het rustiger wordt zal de kans op een ongeval verkleinen. Dit geldt voornamelijk voor locaties waar reeds diverse ongevallen gebeuren en locaties waar zich veel publiektrekkende voorzieningen bevinden. Op deze locaties wordt de verandering van de verkeersstromen in relatie tot verkeersveiligheid uiteengezet. Daarnaast wordt ook ingegaan op een aantal overige opvallende verschillen tussen de varianten.

*Verlengde Hereweg / Van Iddekingeweg / Van Ketwich Verschuurlaan*

In alle varianten neemt de intensiteit op de Verlengde Hereweg af. Hierdoor zal de verkeersveiligheid op deze weg verbeteren. In de varianten 1 t/m 3 blijft de intensiteit op de van Ketwich Verschuurlaan ter hoogte van de A28 ongeveer gelijk. In variant 4 neemt de intensiteit op de Van Ketwich Verschuurlaan ter hoogte van de A28 af. Variant 4 scoort op dit punt beter dan de overige varianten.

*Helperzoom / Kerklaan*

De nieuwe wegverbinding door de tunnel kruist in alle varianten de drukke hoofdfietsroute Helperzoom – Kerklaan. In alle varianten levert dit een extra conflict op tussen auto- en fietsverkeer, waarbij in variant 1 en 2 de drukste autostromen worden overgestoken. Dit vergt bij alle varianten een zorgvuldige kruispuntoplossing, waarbij de verkeersveiligheid van de fietsers zoveel mogelijk wordt gewaarborgd.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Beoordeling varianten

### *Helperbrink / Savornin Lohmanlaan / Goeman Borgesiuslaan*

In de varianten 1 t/m 3 worden respectievelijk de Helperbrink, de Savornin Lohmanlaan en de Goeman Borgesiuslaan volgens de in dit rapport gehanteerde modelberekeningen drukker en daarmee potentieel onveilig. De varianten 1 t/m 3 scoren op verkeersveiligheid negatief omdat de huidige inrichting van deze straten nog niet is ingericht op het toekomstig gebruik.

In variant 1 neemt volgens de modelberekeningen de verkeersdruk op de Helperbrink toe. Vanwege de aanliggende functies (school en ouderenhuisvesting) en de huidige inrichting (positie fietsverkeer, parkeersituatie, etc.) is de Helperbrink te kwetsbaar om de met het model berekende verkeersintensiteit veilig te verwerken. In variant 1 zijn dus aanvullende maatregelen op de Helperbrink nodig om deze negatieve effecten te beperken. Bij de overige varianten blijven de toenames op de Helperbrink binnen acceptabele grenzen.

In variant 2 neemt volgens de modelberekeningen de verkeersdruk op de Savornin Lohmanlaan toe. Ook hier zijn dan aanvullende maatregelen wenselijk om het verkeer veilig door deze straat te kunnen verwerken, vooral ter hoogte van het huidige winkelcentrum.

In variant 3 neemt volgens de modelberekeningen de druk op de Goeman Borgesiuslaan het meest toe. In vergelijking tot de Helperbrink en de Savornin Lohmanlaan is deze route echter minder kwetsbaar. Langs deze route liggen minder gevoelige functies en bovendien is het (ruimtelijke) profiel van de weg breder.

### *Nieuwe wegdelen (oostzijde Helperzoom)*

Wat betreft de inpassing van de nieuwe wegverbinding ten oosten van de Helperzoom scoort alleen variant 2 negatief op verkeersveiligheid. In deze variant wordt of een volkstuinencomplex (variant 2a) of een woonstraat (variant 2b) doorkruist. Dit betekent dan wel veel verkeer in een kwetsbaar verblijfsgebied (volkstuinencomplex Tuinwijk), dan wel veel verkeer in een woonstraat waar nu nauwelijks verkeer door heen gaat en die daarop ook niet is ingericht (de Bloemersmaborg)

	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4
Verkeersveiligheid	Druk verkeer in gebied met veel overstekers (- -)	Druk verkeer in gebied met overstekers (-)	Druk verkeer in gebied met overstekers (0/-)	Druk verkeer in gebied met overstekers (0/-)

### *3.2.6 Effect en betekenis tijdens bouwfase*

De realisatie van het project ARZ vergt in totaal 4 tot 5 jaar bouwtijd. Gezien de betekenis van de N7/A28 in het netwerk van wegen kan hinder voor de bereikbaarheid van de stad en de regio niet worden voorkomen. Voor de gehele bouwfase zal worden geëist dat op de zuidelijke ringweg minimaal 2 (versmalde) rijstroken per rijrichting open blijven, waarbij een beperkt aantal kortdurende uitzonderingen mogelijk zijn, bijvoorbeeld tijdens een weekend of de bouwvakperiode. Dit zorgt ervoor dat circa 80% van de dag voldoende capaciteit wordt geboden en dat met name op de spitsmomenten wordt ingezet op flankerende maatregelen in de vorm van verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en communicatie. Het doorgaande verkeer ten opzichte van de stad wordt omgeleid via regionale routes (bijvoorbeeld N33) en de rest van de ring van Groningen. Voor het bestemmingsverkeer worden routealternatieven geboden via het stedelijke hoofdwegennet (zoals de westelijke en oostelijke ringweg). Dit totaalpakket is er op gericht dat de gemiddelde extra vertraging in reistijd maximaal 10 minuten bedraagt.

### *Effect en betekenis Helperzoomtunnel in de bouwfase*

De verbinding door de Helperzoomtunnel in de varianten 1, 2 en 3 zal in de bouwfase niet als omleidingsroute worden ingezet. De Helperzoomtunnel zal tijdens de bouw van de ARZ alleen de functie krijgen die deze tunnel ook in de permanente situatie zal krijgen, namelijk als vervanging van de Esperantokruising die een lokale verbinding vormt tussen Helpman/Coendersborg en Europapark/Oosterpoort. In de bouwfase kan het op de route van en naar de tunnel incidenten

*Beoordeling varianten*

teel drukker worden op het moment dat andere verbindingen tijdelijk zijn afgesloten (bijv. bij tijdelijke afsluiting Hereweg kan de tunnel dienen als tijdelijke verbinding tussen Helpman/Coendersborg en het centrum). Omdat in de varianten 1, 2 en 3 de tunnel geen rol krijgt als omleidingsroute, is de score 0.

Variant 4 kan in de bouwfase een geheel andere functie krijgen, namelijk die van omleidingsroute. Hiermee kan de bereikbaarheid van de stad Groningen tijdens de bouw van ARZ worden verbeterd. Dit geldt bijvoorbeeld op de relatie tussen A28-zuid en het bedrijventerrein Zuidoost. Deze functie als lokale verbinding Helpman/Coendersborg en Europapark/Oosterpoort kan variant 4 echter niet goed invullen vanwege de decentrale ligging ten opzichte van de wijk.

*Sluipverkeer*

In de bouwfase is er een risico op oneigenlijk gebruik van de Helperzoomtunnel. Vooral bij regelmatig terugkerende ernstige vertragingen kan de verkeersdeelnemer op zoek gaan naar routealternatieven en komt mogelijk de Helperzoomtunnel in beeld. Door middel van maatregelen zal dit zoveel mogelijk moeten worden tegengegaan.

	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4
Effect en betekenis tijdens bouw-fase	Geen omleidingsroute (0)	Geen omleidingsroute (0)	Geen omleidingsroute (0)	Wel omleidingsroute (+)



### 3.3 Geluid

#### 3.3.1 Referentiesituatie

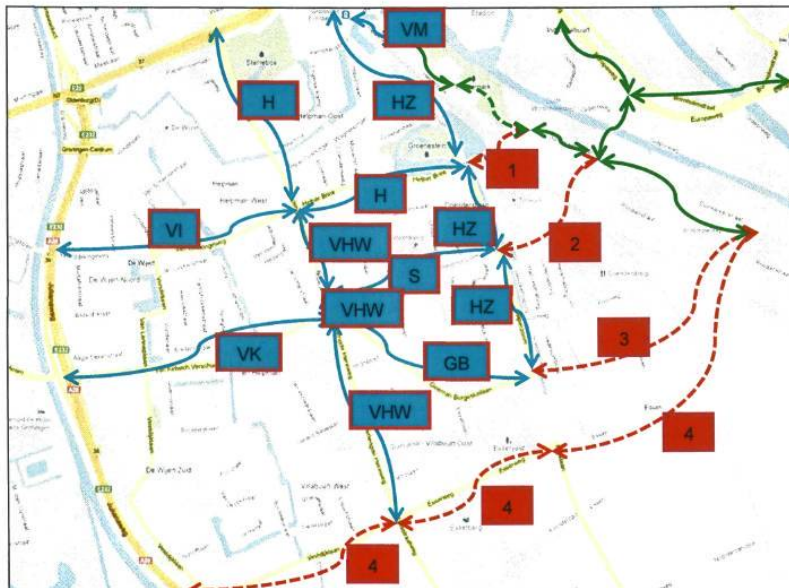
Voor de referentiesituatie ten aanzien van geluid wordt verwezen naar paragraaf 3.2 over verkeer. In het algemeen kan worden gesteld dat op drukke wegen de geluidbelasting door wegverkeer hoger is dan op rustige wegen. De geluidbelasting op geluidgevoelige bestemmingen is in het kader van deze MCA niet berekend.

#### 3.3.2 Beoordeling varianten

In alle varianten vindt er een verschuiving van het verkeer plaats op het wegennet in Helpman en Coendersborg. Er zijn zowel wegen waar de intensiteiten toenemen als wegen waar de intensiteiten afnemen. Verkeersstromen leiden tot een geluidbelasting op gevels langs de wegen. Op wegen waar de verkeersstromen fors toenemen, zal ook de geluidbelasting toenemen. Aan de andere kant zal op wegen waar de verkeersstromen afnemen, de geluidbelasting afnemen.

In de navolgende figuur is schematisch aangegeven welke wegvakken zijn onderzocht voor geluid. Daarbij is uitgegaan van berekeningen met het verkeersmodel. De wegen zijn om de volgende redenen gekleurd:

- De blauwe wegdelen zijn de onderzochte bestaande wegdelen. Het gaat om de belangrijke wegen in de nabijheid van de 4 varianten waar volgens de in dit rapport gehanteerde verkeersmodelberekeningen een akoestisch relevante invloed is te verwachten.
- De rode wegdelen betreffen de 4 nieuwe wegdelen van de 4 te onderzoeken varianten.
- Groen geeft de ligging aan van andere relevante wegdelen, waar een significante toename van het verkeer is te verwachten maar waar nauwelijks woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen nabij liggen. Deze wegdelen zijn niet verder onderzocht.



Figuur 3.2: Ligging van de onderzochte wegvakken met coderingen per wegdeel

Op basis van het logaritmisch verschil tussen de etmaalintensiteiten van de varianten 1 tot en met 4 en de huidige situatie (2014) is bepaald waar akoestische knelpunten te verwachten zijn. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen bestaande wegdelen en nieuwe wegdelen.

Bestaande wegdelen

Hier is gekeken naar wegdelen met een mogelijke toename van de geluidbelasting groter dan 1,5 dB maar kleiner dan 5 dB (maatregelen zijn doelmatig), en naar wegdelen met een mogelijke toename van de geluidbelasting groter dan 5 dB (maatregelen zijn verplicht). Opgemerkt wordt dat de Wet geluidhinder complex is en vele uitzonderingssituaties kent. Hiermee is in deze beoordeling geen rekening gehouden.

In de onderstaande tabel is weergegeven op hoeveel wegdelen de geluidbelasting toeneemt (categorien tussen 1,5 en 5 dB en meer dan 5dB). Dit betreft de bestaande wegdelen ten westen van de Helperzoom. De verschillen tussen de varianten 1 t/m 3 zijn onderling klein en na het treffen van geluidsmaatregelen zal dit mogelijk nog kleiner worden. Variant 4 is in vergelijking met variant 1 t/m 3 qua geluidbelasting op bestaande woningen duidelijk gunstiger. Deze variant ligt buiten de Groningse stadswijken, waardoor de toename van geluidbelasting langs bestaande wegen aanmerkelijk geringer is dan in de varianten 1 t/m 3.

Nieuwe wegdelen

Ten oosten van de Helperzoom is er bij variant 1 t/m 3 sprake van nieuwe wegaanleg. Bij variant 1 en 3 liggen enkele woningen in de nabijheid van deze nieuwe wegaanleg, bij variant 2 is er sprake van een relatief groot aantal woningen. Dit geldt voor zowel variant 2a (waarin het volkstuinencomplex Tuinwijk wordt doorsneden) als voor variant 2b (waarin de woonwijk Klein Martijn wordt doorsneden).

Variant 4 is in zijn geheel een nieuwe weg. Hier liggen de vrijstaande woningen in De Wijert Zuid en de Villabuurt overwegend op vrij grote afstand (60/70 meter en meer), een beperkt aantal woningen ligt op kortere afstand. Bij ligging op maaiveld zal ter hoogte van De Wijert Zuid naar verwachting niet worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde, ter hoogte van de Villabuurt naar verwachting wel. Een verdiepte ligging van deze variant is akoestisch aanmerkelijk gunstiger dan een ligging op maaiveld.

Geluidbelasting (plansituatie 2030 t.o.v. huidige situatie 2014)	Variant			
	1	2	3	4
Aantal bestaande wegdelen met toename geluidbelasting groter dan 1,5 dB maar kleiner dan 5 dB	7	5	6	1
Aantal bestaande wegdelen met toename geluidbelasting groter dan 5 dB	2	1	2	0
Nieuwe wegdelen: woonbebouwing op korte afstand tracé?	Enkele woningen	Relatief groot aantal woningen	Enkele woningen	Enkele woningen
Totaalscore	0/-	0/-	0/-	0

### 3.4 Luchtkwaliteit

#### 3.4.1 Referentiesituatie

In onderstaande tabel zijn de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof aangegeven. Deze grenswaarden dienen ter bescherming van de gezondheid van mensen. Overschrijdingen van grenswaarden van andere luchtverontreinigende stoffen uit de Wet milieubeheer komen in Nederland slechts in uitzonderlijke gevallen voor.<sup>2</sup>

#### Relevante luchtkwaliteitsnormen (Bijlage 2 Wet milieubeheer)

Stof	Type norm	Grenswaarde ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )
Stikstofdioxide ( $\text{NO}_2$ )	Jaargemiddelde concentratie	60 (tot 1 januari 2015)
		40 (vanaf 1 januari 2015)
Stikstofdioxide ( $\text{NO}_2$ )	Uurgemiddelde concentratie	300 (tot 1 januari 2015)
		200 (vanaf 1 januari 2015)
		(Mag max. 18 keer per jaar overschreden worden)
Fijn stof ( $\text{PM}_{10}$ )	Jaargemiddelde concentratie	40
Fijn stof ( $\text{PM}_{10}$ )	24-uurgemiddelde concentratie	50 (Mag max. 35 keer per jaar overschreden worden)

Langs de beschouwde wegen in het gebied Groningen Zuid, tussen de A28, A7 en Europaweg, zijn de concentraties  $\text{NO}_2$  en  $\text{PM}_{10}$  ruim onder de grenswaarden (respectievelijk  $10\text{-}15 \mu\text{g}/\text{m}^3$  en  $15\text{-}20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ). Zowel voor  $\text{NO}_2$  als voor  $\text{PM}_{10}$  is dit ruim onder de grenswaarden.

#### 3.4.2 Beoordeling varianten

In alle varianten vindt er een verschuiving van het verkeer plaats op het wegennet in Helpman en Coendersborg. Er zijn zowel wegen waar de intensiteiten toenemen als wegen waar de intensiteiten afnemen. Verkeersstromen leiden tot effecten op de luchtkwaliteit. Op wegen waar de verkeersstromen fors toenemen, zal ook de luchtkwaliteit verslechteren. Aan de andere kant zal op wegen waar de verkeersstromen afnemen, de luchtkwaliteit verbeteren.

Welke wegen als gevolg van de nieuwe spoor kruising te maken krijgen met een verandering van de luchtkwaliteit verschilt per variant.

Volgens de verkeersmodelberekeningen die in dit rapport zijn gehanteerd treden de grootste veranderingen op bij de wegen die in de directe omgeving liggen van de nieuwe spoor kruising. Voor de varianten 1 t/m 3 geldt dat op de straten met de grootste toename het verkeer ten opzichte van de referentie met een factor 4 of 5 toenemen. De bijdrage van het verkeer op deze wegen aan de luchtkwaliteit neemt in de dezelfde orde van grootte toe.

Van overschrijding van wettelijke grenswaarden voor  $\text{PM}_{10}$  en  $\text{NO}_2$  zal hier echter geen sprake zijn, aangezien de achtergrondconcentraties laag zijn.

Variant 4 wijkt af van de overige varianten. De toename van wegverkeer als gevolg van de nieuwe spoor kruising vindt niet in de wijk Helpman/Coendersborg plaats, maar buiten de Groningse stadswijken. De afstand van deze variant tot de bebouwing is relatief groot. Het effect van deze variant op de luchtkwaliteit ter plaatse van woningen is dan ook gering. Dit geldt zowel voor de ligging op maaiveld als voor een verdiepte ligging.

<sup>2</sup> Meijer, E.W. et al. (2008) Bijlagen bij de luchtkwaliteitsberekeningen in het kader van ZSM/Spoodwet; status september 2008. TNO-rapport 2008-U-R0919/B.

Beoordeling

Op het niveau van heel Groningen Zuid zal de luchtkwaliteit vergelijkbaar zijn met de referentiesituatie. Dit geldt voor alle varianten. Voor varianten 1, 2 en 3 geldt dat volgens de verkeersmodelberekeningen op een aantal wegen de verkeersintensiteiten toenemen en daardoor zal de luchtkwaliteit verslechteren. In variant 4 nemen de verkeersintensiteiten toe op een weg die vlak buiten de Groningse stadswijken ligt. Het effect van deze variant op de luchtkwaliteit ter plaatse van woningen is zeer gering.

Van overschrijding van wettelijke grenswaarden voor PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub> zal in geen van de varianten sprake, aangezien de achtergrondconcentraties in Groningen laag zijn.

Luchtkwaliteit	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4
Verandering luchtkwaliteit door wegverkeer	0/-	0/-	0/-	0
Voldoen aan wettelijke grenswaarden PM <sub>10</sub> en NO <sub>2</sub>	Geen overschrijding (0)	Geen overschrijding (0)	Geen overschrijding (0)	Geen overschrijding (0)

### 3.5 Externe veiligheid

#### 3.5.1 Referentiesituatie

Bij het aspect externe veiligheid kan onderscheid gemaakt worden tussen risico's vanwege bedrijvigheid en risico's vanwege transport (buisleidingen, weg of spoor). In de onderstaande afbeelding is weergegeven waar zich risicovolle activiteiten bevinden (bron: [www.risicokaart.nl](http://www.risicokaart.nl))

#### Bedrijven

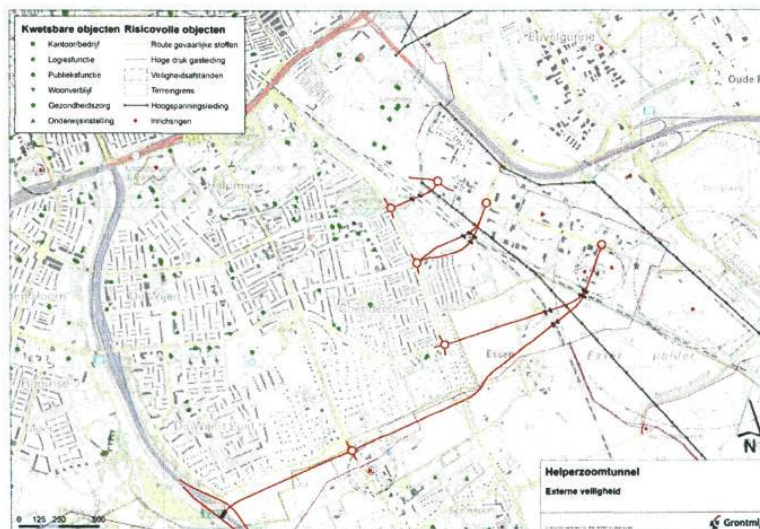
Op het industrieterrein ten noorden van het spoor Groningen-Hoogezand zijn enkele risicovolle bedrijven aanwezig. Ook bevindt zich een risicovolle inrichting (LPG-tankstation) aan de Rijksstraatweg tussen Groningen en Haren.

#### Transport

Voor wat betreft de risico's vanwege transport is met name van belang het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor (spoorlijnen Groningen-Zwolle en Groningen-Nieuweschans-Duitsland). Daarnaast vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over de A28 en de N7. Tussen Groningen en Haren ligt daarnaast een hoge druk aardgasleiding. Parallel aan het spoor Groningen – Hoogezand ligt een hoogspanningsleiding.

#### Kwetsbare functies

Op de risicokaart zijn ook kwetsbare functies weergegeven. Kwetsbare functies in het kader van het externe veiligheidsbeleid zijn bijvoorbeeld functies waar grote groepen mensen verblijven (zoals een voetbalstadium) of minder zelfredzame mensen verblijven (zoals scholen of zorginstellingen).



Figuur 3.3 Risicokaart

3.5.2 *Beoordeling varianten*

De wegverbinding die met de Helperzoomtunnel wordt gerealiseerd is niet bedoeld voor vrachtverkeer. Er zal dan ook geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvinden over de nieuw te creëren wegverbinding. De nieuwe wegverbinding zal dan ook niet leiden tot nieuwe transportroutes voor gevaarlijke stoffen. Voor alle tracés geldt dan ook dat de omgeving van deze tracés niet zal worden belast met extra risico door vervoer van gevaarlijk stoffen.

Voor alle tracés is de aanleg van een of meer spoortunnels onder een spoor waar gevaarlijke stoffen worden getransporteerd een aandachtspunt. Uitgangspunt is dat er bij de bouw van de tunnel zorgvuldig gewerkt wordt zodat dit niet tot extra risico's leidt voor het spoortransport.

Specifiek voor variant 4 is een aandachtspunt dat het tracé deels parallel loopt met een hogedruk aardgasleiding. Hier zal in de aanlegfase rekening mee moeten worden gehouden (bijv. door aardgasinfrastructuur te verleggen). Voor de gebruiksfase moet worden voorkomen dat incidenten op of langs de nieuwe weg invloed kunnen hebben op het goed en veilig functioneren van de aardgastransportleiding. Uitgangspunt is dat de aanleg van een nieuwe weg niet hoeft te leiden tot extra externe veiligheidsrisico's vanwege de aardgasleiding. Dit geldt zowel voor een ligging op maaiveld als voor een verdiepte ligging.

De vier varianten worden daarom allemaal beoordeeld als neutraal (0).

Externe veiligheid	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4
Verandering risico's door wegverkeer	Geen verandering risico (0)	Geen verandering risico (0)	Geen verandering risico (0)	Geen verandering risico (0)

### 3.6 Bodem

#### 3.6.1 Referentiesituatie

De gemeente Groningen heeft op haar bodeminformatiekaart (<http://fleximap.groningen.nl/gnmaps/bodeminformatie/>) weergegeven op welke locaties mogelijk bodemverontreinigingen aanwezig zijn. Uit deze kaart is af te leiden dat het grootste risico op het aantreffen van bodemverontreinigingen zich voordoet op het industrieterrein ten noorden van de spoorlijn Groningen-Hoogezand. Industriële activiteiten geven een grotere kans op bodemverontreinigingen. Ten zuiden van deze spoorlijn is het grondgebruik voornamelijk wonen, groengebied en agrarisch gebruik. In dit gebied bevinden zich wel gedempte sloten, maar bekend is dat deze dempingen meestal met gebiedseigen, relatief schone grond zijn uitgevoerd.

De locaties met mogelijk bodemverontreinigingen in de gemeente Haren zijn weergegeven op de bodeminformatiekaart van de provincie Groningen (<http://geoservices.provinciegroningen.nl/Flamingo/Kaarten/bodeminformatie/>). Uit deze kaart is af te leiden dat zich verdachte locaties bevinden langs de Rijksstraatweg en nabij Essen. Het groene vlakje in de kaart is een voormalige stortplaats.



Figuur 3.4. Bodeminformatie gemeente Haren

#### 3.6.2 Beoordeling varianten

##### 3.6.2.1 Bodemkwaliteit

Bij de aanleg van alle varianten zal deels worden gewerkt op het industrieterrein ten noorden van het spoor Groningen-Hoogezand. Hier kunnen zich bodem- en grondwaterverontreinigingen bevinden. Indien wetgeving daartoe verplicht, zal de aanwezige bodemverontreiniging verwijderd worden, waardoor de bodemkwaliteit verbetert. Bij bemalingen zal voorkomen moeten worden dat bestaande grondwaterverontreinigingen worden vergroot.

Voor alle varianten geldt voorts dat de aanleg ook zal leiden tot grondverzet ter plaatse van gedempte sloten. Op basis van expert judgment wordt niet verwacht dat de bodemkwaliteit hierdoor in belangrijke mate wijzigt. Waar toch een demping met verontreinigd materiaal wordt aangebracht, zal volgens wetgeving worden gehandeld (licht verontreinigde grond kan elders worden toegepast, sterk verontreinigde grond zal worden gesaneerd).

Specifiek voor variant 3 geldt dat een stortplaats wordt gekruist. Deze stortplaats zal grotendeels of geheel verwijderd moeten worden om de aanleg van variant 3 mogelijk te maken. Ook

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

### Beoordeling varianten

zal mogelijk het grondwater worden gesaneerd. De bodemkwaliteit en mogelijk de grondwaterkwaliteit ter plaatse van de stortplaatslocatie zal hierdoor verbeteren.

In de varianten 1, 2 en 4 zal de bodemkwaliteit op het industrieterrein mogelijk iets verbeteren, maar dit is niet zeker (beoordeling 0). Variant 3 wordt gescoord als 0/+ omdat, in aanvulling op de kwaliteitsverbetering op het industrieterrein ook een stortplaats grotendeels gesaneerd zal worden.

Bodem	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4
Verandering bodemkwaliteit	Mogelijk enige kwaliteitsverbetering (0)	Mogelijk enige kwaliteitsverbetering (0)	Kwaliteitsverbetering door sanering stortplaats (0/+)	Mogelijk enige kwaliteitsverbetering (0)



### 3.7 Water

#### 3.7.1 Referentiesituatie

##### Grondwater

Rondom de Hereweg ligt de Hondsrug, een relatief hoge rug. Het grondwater zit hier relatief diep, overwegend meer dan 2 meter onder maaiveld (Gemiddelde Hoogste Grondwaterstand (GHG)). Op de oostelijke en westelijke flank van de Hondsrug zit het grondwater veel minder diep, dit varieert van ca 2,0 tot 0 meter onder het maaiveld (eveneens de GHG). De grondwaterstroming is niet in detail bekend, maar zal in hoofdlijnen vanaf de hoger gelegen Hondsrug naar het oosten (Hunzedal) en het westen (dal Drentse Aa) stromen.

De geprojecteerde varianten bevinden zich niet in een grondwaterbeschermingsgebied. Ten noorden van variant 1 (bij het Europapark) en ter hoogte van de spootunnel variant 3 en 4 bevinden zich diverse KWO-installaties. De invloed hiervan op de ondiepe grondwaterstand is naar verwachting klein.

##### Oppervlaktewater

Ten oosten van de Helperzoom ligt (ter hoogte van park Groenestein) een vijver van ca. 1,5 m diep. De vijver maakt onderdeel uit van de Groningse boezem en heeft een waterpeil van +0.57 NAP. Vanaf de vijver tot aan de weg Saaksumborg loopt er een grote watergang parallel aan de Helperzoom. Deze watergang maakt ook onderdeel uit van de boezem. Rondom de begraafplaats Esserberg bevindt zich ook een grote watergang (eveneens op boezempeil). In het uiterste zuidwesten van het studiegebied ligt het Noord-Willemskanaal (ook boezem).

Rondom genoemde boezemwater liggen diverse peilgebieden. In onderstaande afbeelding zijn deze peilgebieden weergegeven.

Peilgebied (Indicatieve omschrijving)	Zomerpeil en winterpeil	Opmerking
Tussen Helperzoom, Helperpad, Duinkerkenstraat en Kooiweg	zp -0,33, wp -0,33	Vast peil, hoofdzakelijk stedelijke functies
Tussen Helperzoom, Kooiweg, Winschoterdiep, en de weg Essen te Essen	zp -0,50, wp -0,75	Variabel peil, deels landbouwfunctie
Sportcomplex Esserberg tot aan Essen	zp +0,20, wp + 0,20	Vast peil, hoofdzakelijk stedelijke functies
Tussen Vestdijklaan, oude Helpermaar en A28	zp -0,60, wp -0,75	Variabel peil, deels landbouwfunctie

3.7.2 Beoordeling varianten

Grondwater

Tijdens de aanleg van de spoortunnel(s) zullen bouwwerkzaamheden plaatsvinden in het grondwater. De grondwaterstand ten tijde van de uitvoering hangt af van de periode in het jaar en van de locatie.

Indien voor de bouw van de spoortunnels grondwater wordt weggepompt, kan dit leiden tot tijdelijke grondwaterstandsverlagingen in de omgeving. Deze grondwaterstandsverlagingen kunnen leiden tot nadelige gevolgen voor omliggende functies, zoals bebouwing, landbouw of natuur.

- **Bebouwing:** zettingsgevoelige bodems (klei) vooral ten noorden van spoor Groningen-Hoogezand (kleigrond). Hier is ook bebouwing aanwezig.
- **Landbouw:** landbouwgebied rondom Essen kan bij bouwputten gevolgen ondervinden (verdroging van gronden)
- **Natuur:** Park Groenestein, Volkstuinencomplex, begraafplaats Esserberg, maar ook bomenrijen en solitaire bomen.

De spoortunnels zullen na de bouw permanente obstakels in het watervoerend pakket vormen. De tunnels liggen ZW/NO georiënteerd, dus ze liggen niet haaks op de regionale grondwaterstroming (die van Hondsrug naar Hunzedal loopt). De blokkerende functie daarom naar verwachting zal beperkt zijn. Niettemin kan rondom de tunnel verdroging en vernatting plaatsvinden.

Bij alle varianten zal onder de grondwaterstand gewerkt moeten worden en kunnen tijdelijke en permanente effecten optreden. Het bouwen van 1 of 2 spoortunnels leidt niet noodzakelijkerwijs tot een verschil in grondwatereffecten. Voor variant 4 geldt dat de verdiepte ligging naar verwachting grotere grondwatereffecten zal hebben (zowel in de aanlegfase als de gebruiksfase) dan de ligging op maaiveld. Door technische maatregelen kunnen effecten worden voorkomen of beheerst.

Oppervlaktewater

De nieuwe wegtracés zullen moeten worden ingepast in het bestaande watersysteem. Voor de ontwatering van nieuwe wegdelen, zullen bermsloten worden aangelegd, die zullen moeten worden aangesloten op bestaande watergangen. Ook eventueel aanwezige drainage zal moeten worden aangepast. Uitgangspunt is dat als onderdeel van het project deze waterhuishoudkundige aanpassingen plaatsvinden.

Voorts is van belang dat de realisatie van een nieuw wegtracé leidt tot een toename van verhard oppervlak (de asfaltverharding). Dit kan leiden tot versneld afstromen van water, wat gevolgen kan hebben voor de waterafvoer. De toename van verhard oppervlak zal in de betreffende peilgebieden moeten worden gecompenseerd in de vorm van nieuw oppervlaktewater. Uitgangspunt is dat deze compensatie geregeld wordt als onderdeel van het project. De waterstructuur zal moeten worden aangepast, zodat de huidige aan- en afvoersituatie (in stedelijk gebied kan dat ook riolering betreffen) gewaarborgd blijft.

De waterkwaliteit wordt door de realisatie van de tunnels niet beïnvloed mits voorkomen wordt dat verontreinigd wegwater wordt geloosd op het oppervlaktewater of infiltreert naar het grondwater.

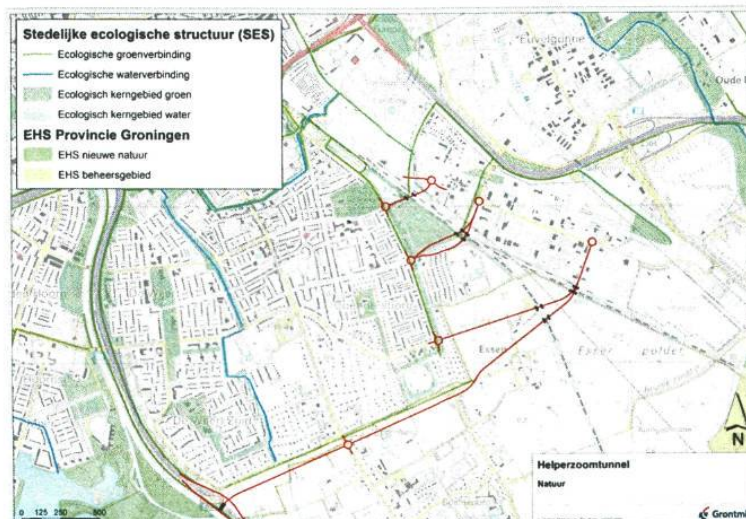
Water	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4
Grond- en oppervlaktewater	Bij uitwerking aandacht voor water (0)	Bij uitwerking aandacht voor water (0)	Bij uitwerking aandacht voor water (0)	Bij uitwerking aandacht voor water (0)

### 3.8 Natuur

#### 3.8.1 Referentiesituatie

Het gebied waar de vier varianten zijn geprojecteerd maakt geen onderdeel uit van de begrenzing van Natura 2000-gebieden, beschermde natuurmonumenten of de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). In of in de directe omgeving van het plangebied liggen wel enkele deelgebieden die onderdeel uitmaken van de Stedelijke Ecologische Structuur (SES). Ecologisch gezien zijn vooral de SES-kerngebieden Groenestein, Coendersborg, Esserveld en het volkstuincomplex Tuinwijk van belang. Hier leven belangrijke deelpopulaties van onder andere verschillende en zwaar beschermde vleermuissoorten, eekhoorns, marters, egels en talrijke vogelsoorten. Ook de flora van deze parken met kenmerkende stinzensoorten is vaak bijzonder rijk. De verbindingzones Helperzoom, Coendershaag, Esserweg en Vestdijklaan zijn de vitale groenaders die deze kerngebieden voor genoemde diergroepen ontsluiten en verbinden. De zuidelijke spoorzone tussen Helperpad en Noorderzandijk kan als ondersteunend worden gezien. Verschillende vleermuissoorten gebruiken de boomstructuren als trekroute.

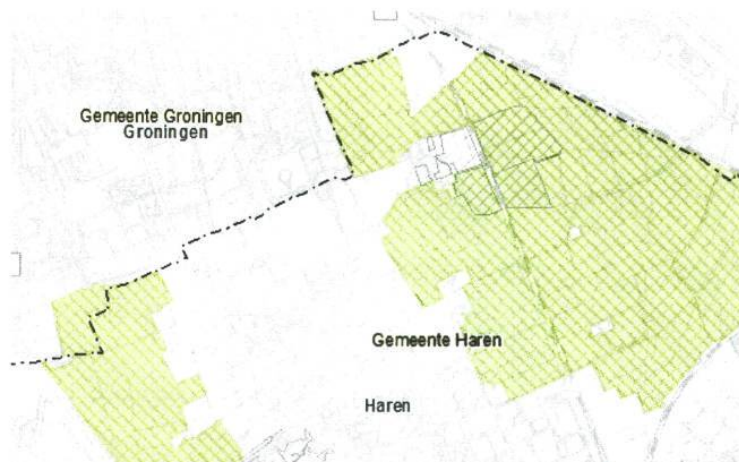
Naast de bestaande vijvers in de parken liggen de ecologisch waardevolle vijvers en waterstructuren met name aan de oostkant van het studiegebied: Tuinwijk, Helperpad, Helperzoom en watergangen rond Esserveld. Deze wateren zijn belangrijke biotopen voor vissen, watervogels, amfibieën, libellen en vleermuizen.



Figuur 3.5 Stedelijke Ecologische Structuur

De gemeente Haren heeft geen natuurbelief dat vergelijkbaar is met de Stedelijke Ecologische Structuur van de gemeente Groningen. Wel bevinden zich op het grondgebied van Haren natuurwaarden. Op de lager gelegen delen bevindt zich leefgebied van weidevogels (zoals grutto, tureluur, wulp en Kievit); voor deze gebieden gelden subsidiemogelijkheden voor collectief weidevogelbeheer en voor beheer als botanisch waardevol grasland. De open gebieden kunnen voorts als foerageergebied gebruikt worden door ganzen, eenden en zwanen. In het gebied staan voorts diverse singels die van belang zijn voor vogels en mogelijk door vleermuizen als vliegroutroute worden gebruikt en door eekhoorn, steenmarter, grondgebonden zoogdieren, amfibieën en ongewervelden als verbindingstroute.

Beoordeling varianten



Figuur 3.6 Natuurbeheer buiten de EHS in gemeente Haren (bron: [www.infopuntgroningen.nl](http://www.infopuntgroningen.nl)); groen is collectief weidevogelpakket, geblokte arcering is botanisch waardevol grasland.

### 3.8.2 Beoordeling varianten

#### 3.8.2.1 Beschermde gebieden

Hieronder wordt beschreven welke gebieden en structuren die behoren tot de SES worden doorsneden (korte tijdshalve wordt in de onderstaande tekst gesproken over "groenverbinding" en "kerngebied groen"). Ook wordt ingegaan op ecologisch gebieden en structuren in de gemeente Haren.

##### Variant 1

Deze variant doorsnijdt de Helperzoom (groenverbinding), de waterpartij langs de Helperzoom (onderdeel kerngebied groen), de uiterste noordrand van het Tuinwijkgebied (kerngebied groen), en het oude stamspoor ten noorden van de spoorlijn (groenverbinding). Het tracé grenst tevens aan het park Groenestein (kerngebied groen). Er vindt geen ruimtebeslag plaats op het park Groenestein, maar als gevolg van eventueel extra verkeersgeluid kan er mogelijk wel sprake zijn van extra verstoring op met name broedvogels in het park. Er worden geen gebouwen gesloopt, zodat gebouwbewonende vleermuizen geen effecten door sloop ondervinden. Mochten gevelmaatregelen worden getroffen aan bestaande woningen dan zouden er effecten kunnen optreden voor verblijfplaatsen van gebouwbewonende vleermuizen.

##### Variant 2

Deze variant doorsnijdt de Helperzoom (groenverbinding) en de waterpartij langs de Helperzoom (onderdeel kerngebied groen). Variant 2a doorsnijdt het zuidelijke deel van het volkstuijnencomplex Tuinwijk (kerngebied groen). Variant 2b (door de Bloemersmaborg) doorsnijdt dit volkstuijnencomplex niet. Zowel in subvariant 2a als 2b worden woningen en andere gebouwen gesloopt, wat mogelijk effecten heeft op gebouwbewonende vleermuizen. Mochten gevelmaatregelen worden getroffen aan bestaande woningen dan zouden er effecten kunnen optreden voor verblijfplaatsen van gebouwbewonende vleermuizen.

##### Variant 3

Deze variant doorsnijdt de Helperzoom (groenverbinding) en de waterpartij langs de Helperzoom (onderdeel kerngebied groen). Voorts gaat deze variant door een open gebied ten noorden van het buurtschap Essen dat gebruikt kan worden door weidevogels, ganzen, eenden en zwanen. In deze variant worden gebouwen gesloopt, wat mogelijk effecten heeft op gebouwbe-

wonende vleermuizen. Mochten gevelmaatregelen worden getroffen aan bestaande woningen dan zouden er effecten kunnen optreden voor verblijfplaatsen van gebouwbewonende vleermuizen.

**Variant 4**

In deze variant wordt nieuwe infrastructuur gerealiseerd die een relatief groot oppervlakte aan open weidegebied doorsnijdt. Hierdoor zal leefgebied van weidevogels (zoals grutto, tureluur, wulp en kievit), mogelijk met botanische waarden, verloren gaan. Ook zal door aantasting van open gebied foerageergebied voor ganzen, eenden en zwanen verloren gaan.

In het gebied staan voorts diverse singels met ecologische waarde als leefgebied of verbindingroute voor vogels en zoogdieren. Het doorkruisen van deze singels leidt tot een aantasting van de kwaliteit van deze leefgebieden en verbindingroutes. Er worden enkele watergangen gekruist die potentieel geschikt zijn voor de beschermde vissoort kleine modderkruiper.

Door de aanleg van de infrastructuur worden mogelijk enkele woningen aan de Rijksweg gesloopt. Deze woningen zijn potentieel geschikt als verblijfplaats voor vleermuizen en gebouwbewonende vogelsoorten als huismus en gierwaluw. Mochten gevelmaatregelen worden getroffen aan bestaande woningen dan zouden er effecten kunnen optreden voor verblijfplaatsen van gebouwbewonende vleermuizen.

De genoemde effecten treden zowel op bij een ligging op maaiveld als bij een verdiepte ligging. Bij een verdiepte ligging geldt voorts dat grondwatereffecten gevolgen kunnen hebben voor aanwezige natuurwaarden.

Natuur	Variant 1	Variant 2a/b	Variant 3	Variant 4a/b
Beschermde gebieden en soorten	Beperkte effecten op gebieden en soorten (0/-)	(Beperkte) Effecten op gebieden en soorten (2a -, 2b 0/-)	Beperkte effecten op gebieden en soorten (0/-)	Grote effecten op gebieden en soorten (- -)

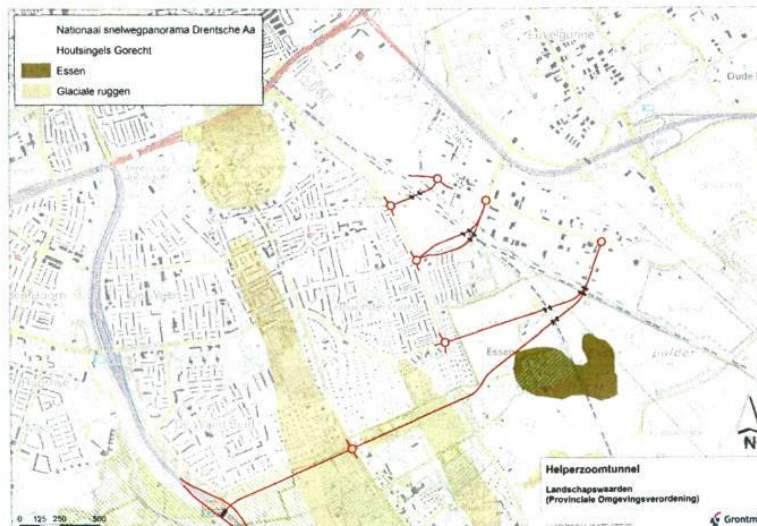
### 3.9 Landschap en cultuurhistorie

#### 3.9.1 Referentiesituatie

##### Landschap

Centraal in Groningen-Zuid ligt de relatief hooggelegen Hondsrug. De Hondsrug dateert uit het Saalien, toen het noorden van Nederland bedekt was met landijs. De Hondsrug vormt plaatselijk een zichtbare verhoging in het landschap.

Ten zuiden van de stad Groningen, op het grondgebied van de gemeente Haren, is sprake van open landschap. In de Provinciale Omgevingsverordening Groningen zijn het reliëf van de Hondsrug en het escomplex rondom Essen aangemerkt als landschappelijk waardevol. Ten westen van Essen ligt daarnaast een gebied met de aanduiding "houtsingels Gorecht". Kenmerkende landschapselementen zijn hier houtwallen. De waterloop Helpermaar (ten zuiden van de Vestdijklaan) is in het POV niet aangemerkt als karakteristieke waterloop, maar heeft wel landschappelijke waarde.



Figuur 3.7 Landschapswaarden (bron: POV Groningen)

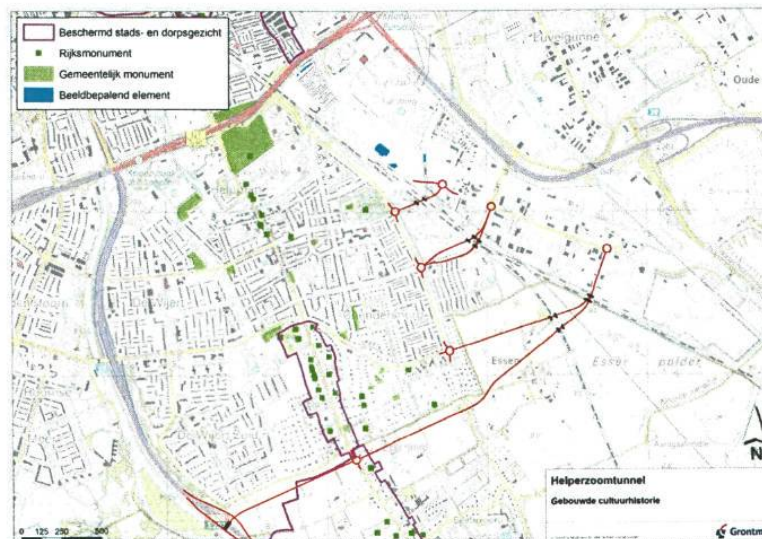
##### Cultuurhistorie

De Rijksstraatweg tussen Groningen en Haren heeft belangrijke cultuurhistorische waarde. Dit gebied is door het Rijk aangewezen als "beschermd dorpsgezicht". In de aanwijzing tot beschermd dorpsgezicht van de Rijksstraatweg in de gemeente Haren (datum aanwijzing 26 oktober 2007) is de cultuurhistorische waarde als volgt beschreven

*"Het beschermd dorpsgezicht Rijksstraatweg is van nationaal belang vanwege zijn grote architectuurhistorische, cultuurhistorische en historisch-ruimtelijke waarde en zijn redelijk hoge mate van gaafheid en zeldzaamheid. De Rijksstraatweg is een gaaf voorbeeld van een gebied, dat zich met name in de periode 1850-1940, heeft ontwikkeld als vestigingsplaats voor welgestelden vanuit de stad Groningen. Dientengevolge heeft het bebouwingsbeeld van de Rijksstraatweg zich tot een staalkaart van hoogwaardige architectuur uit bovengenoemde periode gevormd. Daarnaast is er sprake van een hechte relatie tussen ruimtelijke structuur, bebouwingsbeeld en omringend landschap."*

Daarnaast bevinden zich in het studiegebied enkele gebouwde Rijksmonumenten (huis Groenestein, hoofdgebouw begraafplaats Esserberg, boerderij Rijksstraatweg in gemeente Haren).

Op de onderstaande kaart zijn de gebouwde cultuurhistorische waarden in het studiegebied weergegeven.



Figuur 3.8 Gebouwde cultuurhistorie

### 3.9.2 Beoordeling varianten

#### 3.9.2.1 Landschap

##### Varianten 1 en 2

Deze varianten liggen ten oosten van het zichtbare reliëf van de Hondsrug. Bij deze varianten is geen sprake van aantasting van de landschappelijk/aardkundige waarde van het reliëf. Daarnaast liggen deze varianten in bestaand stedelijk gebied, waardoor geen landschappelijke waarden zoals verkaveling of landschapselementen worden aangetast. De score is 0.

##### Variant 3

Deze variant ligt ook geheel ten oosten van het zichtbare reliëf van de Hondsrug, waardoor geen aantasting van de landschappelijk/aardkundige waarde van het reliëf zal optreden. De variant loopt tussen het Groningse woongebiedje Saaksumborg en het spoor Groningen-Hoogezand wel door open landschap met een oorspronkelijke verkaveling. Deze verkaveling zal door de wegaanleg worden doorsneden. Er is geen sprake van aantasting van landschapselementen als houtwallen of waardevolle wegen/paden. De score is 0/-.

##### Variant 4

Deze variant 4 doorkruist op een tweetal locaties het zichtbare reliëf van de Hondsrug (de westelijke en de oostelijke flank). Daarnaast ligt deze variant voor een groot deel in waardevol besloten en kleinschalig landschap. Het wegtracé doorsnijdt de historische wegen en paden Rijksstraatweg, Kerklaan en de weg Essen (langs welke wegen begeleidende beplanting aanwezig is). Zowel bij een ligging op maaiveld als bij een verdiepte ligging treden genoemde effecten op. Bij een verdiepte ligging wordt de zichtbaarheid van de weg deels verminderd, maar

vindt wel een grote fysieke ingreep in het Hondsrugsreliëf plaats. De beoordeling voor beide subvarianten is zeer negatief (- -).

Landschap/ cultuurhistorie	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4
Landschappelijke waarden	In bestaand stedelijk gebied (0)	In bestaand stedelijk gebied (0)	Deels in open landschap (0/-)	Volledig in open landschap met waarden (- -)

### 3.9.2.2 Gebouwde cultuurhistorie

#### Variant 1, 2 en 3

Deze varianten doorkruisen geen gebouwde cultuurhistorische waarden. Variant 1 ligt nabij Rijksmonument Park Groenestein, maar de cultuurhistorische waarde van dit wordt niet aantast. Varianten 2 en 3 liggen op ruime afstand van gebouwde cultuurhistorische waarden. De score van deze varianten is 0

#### Variant 4

Deze variant doorsnijdt het beschermde dorpsgezicht "Rijksstraatweg" in de gemeente Haren. De nieuwe weg leidt tot sloop van bebouwing in het cultuurhistorisch waardevolle lint bovenop de Hondsrug. Ook leidt de variant tot aantasting van de zichtrelatie tussen het bebouwingslint en de lagere weidegronden ten westen hiervan. In de subvariant met een verdiepte ligging is de aantasting van de zichtrelatie kleiner dan bij een ligging op maaiveld.

De aansluiting van de nieuwe weg op de Rijksstraatweg ligt op korte afstand van een boerderij met de status van Rijksmonument (nummer 20276). Van de nieuwe weg zal dus een visuele invloed uitgaan naar dit Rijksmonument

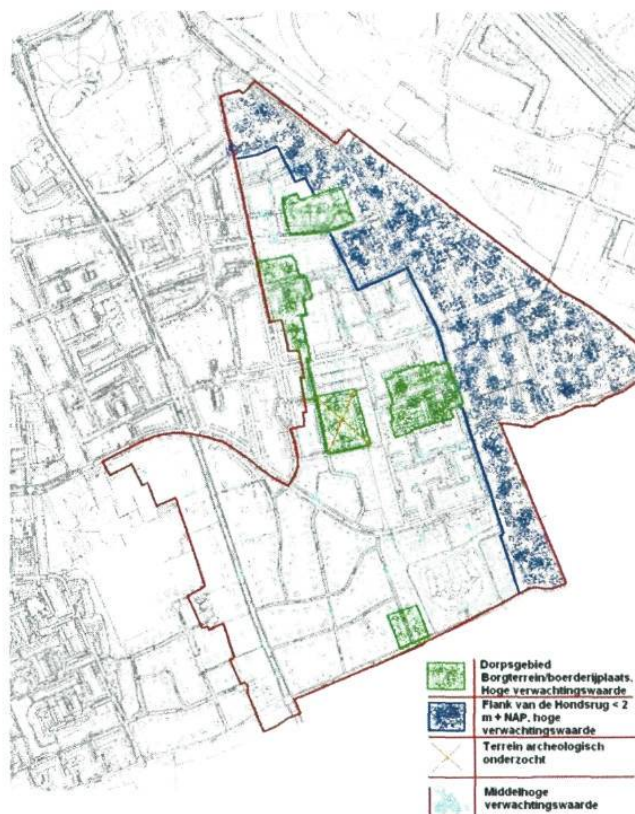
Landschap/ cultuurhistorie	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4
Cultuurhistorische waarden	Geen aantasting gebouwde cultuurhistorie (0)	Geen aantasting gebouwde cultuurhistorie (0)	Geen aantasting gebouwde cultuurhistorie (0)	Doorsnijding beschermd dorpsgezicht en visuele beïnvloeding Rijksmonument (-)



### 3.10 Archeologie

#### 3.10.1 Referentiesituatie

In het bestemmingsplan Coendersborg (2010) is een archeologische verwachtingskaart voor Coendersborg opgenomen. Zie onderstaande afbeelding.



Figuur 3.9 Archeologische zones Coendersborg (bron: bestemmingsplan Coendersborg, 2010).

Aan weerszijden van de Helperzoom liggen (in blauw aangegeven op bovenstaande afbeelding) afgedekte flanken van de Hondsrug. De Hondsrug is een ijstijd-fenomeen (een gestuwde eindmore uit de voorlaatste Saale-IJstijd) en bestaat uit keileem en keizand. De Hondsrug ligt hoger dan de directe omgeving en is een aantrekkelijke vestigingsplaats gebleken voor bewoning vanaf de (Oude) Steentijd. Er kunnen verschillende soorten sporen en vondsten worden verwacht op verschillende plaatsen op de Hondsrug. Dit varieert van vuursteenvindplaatsen die de resten van jachtkampen van Steentijdbewoners representeren, tot ontginningssporen en nederzettingen uit de Middeleeuwen. De Hondsrug is ter plaatse van het stadsdeel Coendersborg afgedekt door een kleilaag. Eventueel aanwezige sporen zijn daarom hoogstwaarschijnlijk zeer goed geconserveerd. Naast het voorkomen van verschillende soorten vuursteenartefacten is er bijvoorbeeld ook kans op het aantreffen van organische resten. De afdekkende lagen hebben ervoor gezorgd dat ook de kwetsbare resten in de bodem niet zijn vergaan. De afgedekte flanken

ken van de Hondsrug vormen als het waren nog een 'archeologisch reservaat' voor sporen uit de Steentijd. Dit is van groot belang, omdat elders, waar het keileem van de Hondsrug aan het maaiveld komt, de vindplaatsen zijn verdwenen of verstoord door bebouwing, verploeging en uitdroging.

Ten noorden van de spoorlijn liggen industrieterreinen. Volgens de Cultuurwaardenkaart opgenomen in het voorontwerp-bestedingsplan Bedrijventerrein Zuidoost (23 oktober 2012) hebben op dit industrieterrein ook een hoge archeologische verwachtingswaarde

Ten zuiden van Groningen ligt het grondgebied van de gemeente Haren. Op de archeologische beleidskaart van Haren (zie onderstaande afbeelding) is de archeologische verwachting weergegeven.



Figuur 3.10 Archeologische beleidskaart gemeente Haren 14 februari 2012

Gebieden die roze zijn aangeduid hebben een hoge archeologische verwachting. Gebieden met een gele aanduiding hebben een lage archeologische verwachting. In het gebied zijn voorts twee monumenten aanwezig. Monumentnummer 5452 betreft het dorp Essen. Monumentnummer 12629 betreft het terrein van de middeleeuwse nederzetting Dilgt.

De Rijksweg en enkele wegen rondom Essen zijn aangemerkt als cultuurlandschappelijk waardevolle lijnelementen (bruine lijnen). In Essen bevindt zich een es (bruin raster). Deze elementen wegen niet mee in de beoordeling voor archeologie, maar komen aan de orde bij het thema landschap en cultuurhistorie.

3.10.2 *Beoordeling varianten*

Voor de realisatie van de tunnel en de aansluitende stukken nieuw wegtracé zijn ingrepen in de bodem nodig. Door deze ingrepen kunnen aanwezige archeologische waarden worden verstoord. Hieronder wordt per variant beoordeeld over welke lengte de variant door gebieden met een hoge archeologische verwachting loopt. Daarnaast wordt gekeken of bekende archeologische waarden worden geraakt.

Variant 1

De variant loopt over een afstand van circa 300 meter door gebied met een hoge archeologische verwachtingswaarde in gemeente Groningen (tussen Helperzoom en Duinkerkenstraat). De variant raakt geen bekende archeologische waarden.

Variant 2

De variant loopt over een afstand van circa 600 meter door gebied met een hoge archeologische verwachtingswaarde in gemeente Groningen (tussen Helperzoom en Duinkerkenstraat). Dit geldt voor beide subvarianten (door volkstuintencomplex Tuinwijk of door de weg Bloemersmaborg). De variant raakt geen bekende archeologische waarden.

Variant 3

De variant loopt over een afstand van circa 750 meter door gebied met een hoge archeologische verwachtingswaarde in gemeenten Groningen en Haren (tussen Helperzoom en Duinkerkenstraat). Op het grondgebied van de gemeente Haren loopt de variant ook over gronden met een lage verwachtingswaarde. De variant raakt geen bekende archeologische waarden.

Variant 4

De variant loopt over een afstand van circa 1000 meter door gebied met een hoge archeologische verwachtingswaarde in de gemeente Haren en Groningen (tussen A28 en Duinkerkenstraat). Op het grondgebied van de gemeente Haren loopt de variant ook over gronden met een lage verwachtingswaarde.

Daarnaast wordt archeologisch monument nummer 12629 (terrein van de middeleeuwse nederzetting Dilgt) doorsneden. Dit is een belangrijk negatief effect.

Voor de beoordeling is het naar verwachting niet onderscheidend of de variant op maaiveld of verdiept wordt aangelegd. Ook bij ligging van de weg op maaiveld zijn bodemingrepen nodig die archeologische waarden kunnen verstoren.

Archeologie	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4
Aantasting archeologische waarden	Beperkt effect (0/-)	Effect (-)	Effect (-)	Groot effect (-)

### 3.11 Stedenbouw

#### 3.11.1 Referentiesituatie

Qua stedenbouwkundige structuur valt het studiegebied uiteen in 3 deelgebieden:

1. Woonwijk Helpman/Coendersborg
2. Zone tussen Helperzoom en spoor, met volkstuincomplex Tuinwijk en Klein Martijn
3. Zone ten oosten van het spoor; Europapark/Helperpark en bedrijvigheid rondom het oude Winschoterdiep en de Duinkerkenstraat

#### Coendersborg

(bron: bestemmingsplan Coendersborg)

Coendersborg is ontworpen als stedenbouwkundige voortzetting van de wijk Helpman. De Verlengde Hereweg en de spoorlijn zijn structuurbepalende lijnen op het hoogste schaalniveau. Daarnaast vormt de Helperzoom een bepalende structuur, waarbij de ontsluitingsweg samenvalt met de groen- en waterstructuur. Deze belangrijkste structuren lopen in noord-zuidrichting en verbinden de wijk met de binnenstad en Haren. Op een lager schaalniveau wordt de structuur binnen de wijk bepaald door de Haydnlaan en de Troelstralaan in noord-zuid richting en door de Helperbrink, Savornin Lohmanlaan en de Goeman Borgesiuslaan in oost-west richting. De structuur van Coendersborg sluit aan op de structuur van de omgeving. De oost-west lopende straten liggen in het verlengde van de straten in de aangrenzende wijk De Wijert. Naast deze kenmerkende infrastructurele lijnen, kenmerkt de hoofdstructuur van de wijk zich door een aantal groene enclaves die als buurtpark functioneren.

#### Tussen Helperzoom en spoor

(bron: bestemmingsplan Coendersborg)

Het gebied tussen Helperzoom en spoor bestaat van noord naar zuid uit het station met het nieuwe voorplein, volkstuincomplex Tuinwijk en woonwijk Klein Martijn met daarachter sportvelden. Klein Martijn vormt een autonome buurt in de groenrand langs het spoor, door de Helperzoom losgekoppeld van de rest van Coendersborg. Het noordelijk deel van de wijk kenmerkt zich door gebogen woonstraten met daarlangs gevarieerde woningtypes. Per straatwand zijn dezelfde woningen gebouwd, waardoor elke straat een sterk eigen karakter heeft. Het noordelijk deel van Klein Martijn vormt door de eenheid in schaalgrootte en het herkenbare straatverloop een samenhangende buurt. Langs de noordelijke rand bevinden zich individuele vrijstaande woningen die de begrenzing vormen naar het volkstuintuinpark Tuinwijk. Op markante plekken, waar verschillende ruimtelijke structuren elkaar ontmoeten, staat gestapelde bebouwing tot zes bouwlagen hoog. Het volkstuintuincomplex en de sportvelden zijn onderdeel van de groene randzone van de wijk. Deze zone is waardevol als gebruikszone voor de wijk en heeft ook betekenis als bufferzone naar het spoor toe.

#### Ten oosten spoor

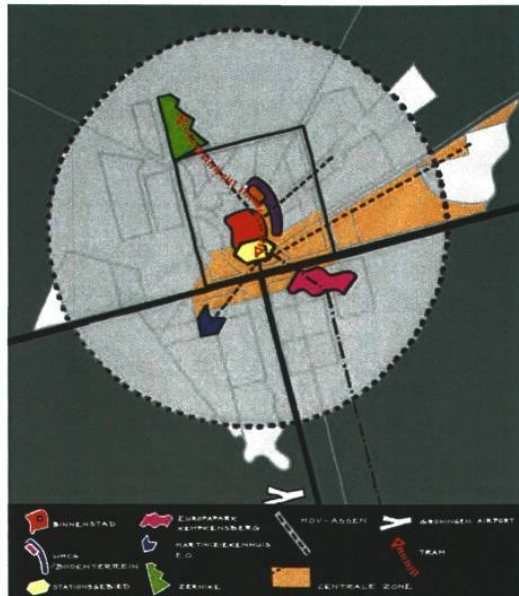
Het gebied ten oosten van het spoor bestaat uit het Europapark en de bedrijvigheid rondom het Oude Winschoterdiep en de Duinkerkenstraat.

(bron: Stad op Scherp)

In de Structuurvisie Groningen, Stad op Scherp, wordt het gebied Europapark/Kempkensberg aangeduid als één van de 6 dynamo's van de stad. Dit gebied wordt gezien als een nieuw, gemengd stadsdeel, waarbinnen topkantorenlocatie centraal staat. Daarnaast is er met De Linie een nieuwe woonwijk ontstaan en zijn er diverse onderwijsinstellingen gehuisvest. De multifunctionele Euroborg vormt een in het oog springend complex. Als belangrijke stedenbouwkundige opgave wordt de integratie en verbinding met de (binnen)stad benoemd.

Het nieuwe treinstation Europapark, met een royale fietstunnel en voorzijdes aan zowel Europapark als Helperzoom, vormt een belangrijke schakel in deze integratie.

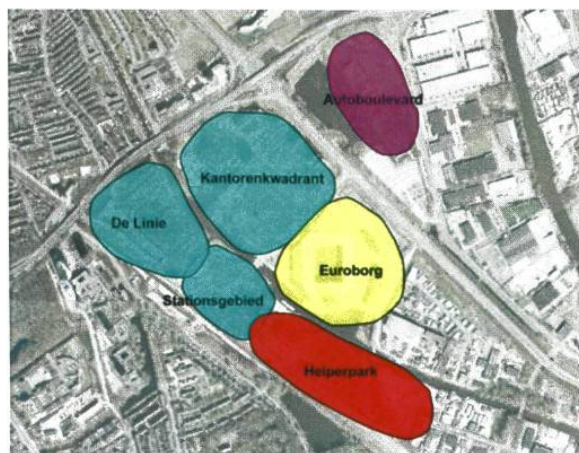
Beoordeling varianten



Figuur 3.11 Structuurvisie Stad op scherp: De essentie – focus op bestaande stad en 6 dynamo's

(bron: bestemmingsplan Europapark)

In het gebiedsconcept voor Europapark, wordt dit gebied beschreven als een nieuw, eigenzinnig, dynamisch park. Een stedelijke ontwikkeling met intensieve bebouwing en een stevig ambieniveau, waarbinnen wordt gestreefd naar functiemenging. Binnen Europapark worden enkele deelgebieden onderscheiden, zie onderstaande afbeelding.



Figuur 3.12 Deelgebieden Europapark (bron: voorontwerp-bestemmingsplan Europapark 2013)

De beschouwde tunnelvarianten in deze MCA liggen voor een deel in het deelgebied Helperpark. Dit gebied wordt beschouwd als het flexibele eigenzinnige gedeelte van Europapark, waar verschillende woon-werkvormen mogelijk zijn. Het stedenbouwkundig concept gaat uit van een gevarieerd werkmilieu met een mix aan bedrijvigheid en dienstverlenende functies. Ook de onderwijsfunctie kan een plek krijgen. Groene inpridders bieden zicht op het Winschoterdiep en zorgen voor een verbinding met het water. Het is de bedoeling om dit water ook in de beleving te betrekken bij het park. De adressering van de gebouwen hier is de Duinkerkenstraat, maar 'ogen' worden gericht op het park. Het zuidelijk deel van dit gebied krijgt een nader uit te werken bestemming.

3.11.2 *Beoordeling varianten*

3.11.2.1 Inpassing in bestaande en toekomstige stedenbouwkundige structuur

De nieuwe verbinding onder het spoor – die de huidige Esperantokruising vervangt – moet een belangrijke rol in de (toekomstige) stedenbouwkundige structuur in dit deel van de stad gaan vervullen. De verbinding heeft als belangrijk doel een rechtstreekse verbinding te maken tussen de woonwijken Helpman/Coendersborg en het gebied Europapark/Oosterpoort.

Variant 1

Het nieuwe wegtracé met tunnel ligt in het verlengde van de bestaande oost-west lopende stedenbouwkundige structuur langs de Helperbrink. Variant 1 sluit aan de oostzijde van het spoor rechtstreeks aan op het nieuwe station en het ontwikkelingsgebied Europapark. Er ontstaat een directe verbinding met de dynamische en multifunctionele omgeving rondom het station en de Euroborg.

Variant 2

Het nieuwe wegtracé met tunnel ligt in het verlengde van de bestaande oost-west lopende stedenbouwkundige structuur langs de Savornin Lohmanlaan. Aan de oostzijde van het spoor sluit de variant niet direct aan op het ontwikkelingsgebied Europapark, maar indirect via de Duinkerkenstraat (die over het industrieterrein Oude Winschoterdiep loopt).

Variant 3

Het nieuwe wegtracé met tunnel ligt in het verlengde van de bestaande oost-west lopende stedenbouwkundige structuur langs de Goeman Borgesiuslaan. Aan de oostzijde van het spoor sluit de variant niet aan op het ontwikkelingsgebied Europapark, maar op het zuidelijke deel van industrieterrein Oude Winschoterdiep. Een nieuwe verbinding volgens variant 3 loopt via het groene buitengebied en maakt daardoor geen vanzelfsprekend onderdeel uit van de stedelijke structuur.

Variant 4

Variant 4 ligt buiten het bestaande stedelijk gebied. Er is sprake van een compleet nieuwe verbinding, die niet aansluit op, of geïntegreerd is in, de bestaande stedenbouwkundige structuur. Er is eerder sprake van een soort rondweg. De doelstelling van 'lokale autoverbinding tussen stadsdelen ten westen en oosten van de spoorlijn' kan daarmee vanuit stedenbouwkundig oogpunt niet worden bereikt.

Stedenbouw	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4
Inpassing huidige en toekomstige stedenbouwkundige structuur	Goede inpassing (+)	Redelijke inpassing (0/+)	Matige inpassing (0/-)	Slechte inpassing (-)

3.11.2.2 Consequenties bestaande bebouwing

Variant 1

Bij variant 1 is geen sprake van het slopen van bestaande bebouwing. De variant loopt geheel over onbebouwd terrein.

Variant 2

Deze variant kent twee subvarianten. Subvariant 2a gaat door het volkstuinencomplex Tuinwijk en subvariant 2b door de woonwijk Klein Martijn.

In het geval van subvariant 2a moeten ongeveer 25 recreatiewoningen op het volkstuinencomplex worden gesloopt.

De subvariant 2b loopt door de smalle woonstraat Bloemersmaborg, waar geen ruimte is om het wegprofiel voor de tunnel in te passen. Verbreding van deze woonstraat tot het gewenste profiel zal ten koste gaan van bestaande woningen, ofwel aan de noordzijde van de straat ofwel aan de zuidzijde. Aan de noordzijde zou dit leiden tot de sloop van 7 woningen, aan de zuidzijde tot de sloop van in ieder geval 4 (de eerste woningen van de rij) en mogelijk 8 (de eerste 2 woningen van de rij). Daarnaast zal in deze subvariant één van de twee appartementencomplexen gesloopt moeten worden.

In beide varianten (2a en 2b) is de sloop van bebouwing derhalve substantieel.

Variant 3

Deze variant, in het verlengde van de Goeman Borgesiuslaan, gaat in elk geval ten koste van 2 bestaande woningen. Bovendien is het de vraag of de daarnaast liggende woningen met bijbehorende tuinen wel gehandhaafd kunnen worden. Om genoeg ruimte te creëren voor de inpasping van de nieuwe weg in deze wijk, is het waarschijnlijk nodig minimaal 4 woningen te slopen.

Variant 4

Hoewel variant 4 grotendeels langs het bestaande stedelijk gebied gaat, doorsnijdt deze variant wel de bebouwing langs de Rijksstraatweg. Een goede aansluiting op de Verlengde Hereweg zal ten koste gaan van 2 woningen. Dit zijn geen rijksmonumenten, maar wel 2 karakteristieke en cultuurhistorisch waardevolle woningen. Op voorhand is er ten aanzien van de te slopen bebouwing geen onderscheid tussen een ligging op maaiveld (subvariant 4a) of verdiepte ligging (subvariant 4b).

Stedenbouw	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4
Consequenties bestaande bebouwing	Geen sloop bebouwing	Substantiële sloop bebouwing	Sloop bebouwing	Sloop bebouwing
	(0)	(--)	(-)	(-)

**3.12 Kosten**

**3.12.1 Referentiesituatie**

Dit is voor dit aspect niet van toepassing, in de referentiesituatie wordt geen Helperzoomtunnel aangelegd, dus worden hiervoor geen kosten gemaakt.

**3.12.2 Beoordeling varianten**

Variant 1

De tunnel kan in deze variant naar verwachting nagenoeg geheel op gemeentegrond worden gerealiseerd. Er zijn dus minimale kosten voor grondverwerving. Ook hoeft geen bebouwing te worden gesloopt.

De lengte van het tracé is relatief kort. De investeringskosten zijn substantieel.

Dit is de minst kostbare variant, vanwege de minimale kosten voor verwerving en sloop.

Variant 2

Voor deze variant zal grond moeten worden verworven omdat de variant niet geheel over gemeentegrond gaat. Dit geldt zowel voor subvariant 2a (door het volkstuintencomplex) als voor subvariant 2b (door de Bloemersmaborg). Daarnaast zullen gebouwen (woningen) moeten worden aangekocht omdat de variant niet kan worden uitgevoerd zonder bebouwing te slopen (in variant 2a recreatiewoningen op het volkstuintencomplex, in variant 2b diverse woningen in Klein Martijn en naar alle waarschijnlijkheid een appartementencomplex).

De lengte van het tracé is iets langer dan variant 1. De investeringskosten zijn ongeveer vergelijkbaar met de investeringskosten van variant 1.

Deze variant is, vooral door de extra kosten voor verwerving van grond en vastgoed, aanmerkelijk duurder dan variant 1, maar goedkoper dan variant 3 en 4.

Variant 3

Voor deze variant zal grond moeten worden verworven omdat de variant niet geheel over gemeentegrond gaat. De hoeveelheid aan te kopen grond is groter dan bij variant 2, omdat het tracé langer is. Daarnaast geldt ook voor deze variant dat gebouwen (grondgebonden woningen) moeten worden aangekocht omdat de variant niet kan worden uitgevoerd zonder bebouwing te slopen.

Anders dan bij variant 1 en 2, zijn in variant 3 twee spoortunnels nodig. Dit leidt tot extra investeringskosten. Ook moet een bestaande stortplaats worden gesaneerd. De investeringskosten zijn naar schatting ongeveer 1,5 keer zo hoog als bij variant 1 en 2.

Deze variant is zowel qua investeringskosten als qua verwervingskosten duurder dan variant 1 en 2 en goedkoper dan variant 4.

Variant 4

Voor deze variant zal een grote hoeveelheid grond moeten worden verworven. De hoeveelheid aan te kopen grond is nog veel groter dan bij variant 3, omdat het tracé veel langer is. Daarnaast geldt ook voor deze variant dat gebouwen (grondgebonden woningen) moeten worden aangekocht omdat de variant niet kan worden uitgevoerd zonder bebouwing te amoveren. Net als bij variant 3 zijn twee spoortunnels nodig, wat leidt tot extra investeringskosten. Tot slot moeten aansluitingen op de A28 en de Hereweg worden gerealiseerd. Dit brengt ook hoge kosten met zich mee.

De investeringskosten zijn volgens een globale inschatting ongeveer 3 tot 5 keer zo hoog als bij de varianten 1 en 2. Deze variant is zowel qua investeringskosten als qua verwervingskosten de duurste variant.

Kosten	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4
Investeringskosten	Substantieel	Ongeveer gelijk aan variant 1	1,5 x variant 1 en 2	3 - 5 x variant 1 en 2
Kosten verwerving grond en gebouwen	Vrijwel nihil	Groot tot zeer groot	Groot	Zeer groot



## 4 Vergelijking varianten

In de onderstaande tabel zijn de beoordelingen uit het hoofdstuk 3 samengevat weergegeven.

Cluster	Criterium	Var. 1	Var. 2	Var. 3	Var. 4
<b>A. Verkeersge- relateerde as- pecten</b>	<b>Verkeer</b>				
	Verkeersstructuur autoverkeer	+	0/+	0/-	0/-
	Verkeersstructuur fietsverkeer	+	0	0	0
	Verkeersstructuur openbaar vervoer	+	0/+	-	--
	Verkeersstructuur hulpverleningsdiensten	+	0/+	0	-
	Verkeersafwikkeling	+	+	+	++
	Verkeersveiligheid	--	-	0/-	0/-
	Effect en betekenis in de bouwfase	0	0	0	+
	<b>Geluid</b>				
	Verandering geluidbelasting door wegver- keer	0/-	0/-	0/-	0
	<b>Luchtkwaliteit</b>				
	Verandering luchtkwaliteit door wegverkeer	0/-	0/-	0/-	0
	Overschrijding wettelijke grenswaarden	0	0	0	0
	<b>Externe veiligheid</b>				
Verandering risico's door wegverkeer	0	0	0	0	
<b>B. Groen en blauw milieu</b>	<b>Bodem</b>				
	Bodemkwaliteit	0	0	0/+	0
	<b>Water</b>				
	Grond- en oppervlaktewater	0	0	0	0
	<b>Natuur</b>				
	Beschermde gebieden en soorten	0/-	2a: - 2b: 0/-	0/-	--
	<b>Landschap en cultuurhistorie</b>				
	Landschappelijke waarden	0	0	0/-	--
	Cultuurhistorische waarden	0	0	0	-
	<b>Archeologie</b>				
	Archeologische waarden	0/-	-	-	--
<b>C. Steden- bouw</b>					
	Inpassing huidige en toekomstige steden- bouwkundige structuur	+	0/+	0/-	-
	Consequenties bestaande bebouwing	0	--	-	-
<b>D. Kosten</b>					
	Investeringskosten	Substanti- eel	Ongeveer gelijk aan variant 1	1,5 x variant 1 en 2	3 – 5 x variant 1 en 2
	Kosten verwerving grond en gebouwen	Vrijwel nihil	Groot tot zeer groot	Groot	Zeer groot

#### 4.1 Conclusies

In deze paragraaf worden op basis van de uitgevoerde MCA enkele algemene conclusies geformuleerd. Er wordt in dit rapport geen variant aangewezen als voorkeursvariant. De keuze voor een voorkeursvariant is voorbehouden aan de bestuurlijke partijen die bij het project ARZ betrokken zijn.

##### 4.1.1 Verkeersgerelateerde aspecten

###### Verkeer

De varianten 1, 2 en 3 vormen alle drie een verbinding in het bestaande stedelijk gebied, en hebben elk een betekenis als lokale autoverbinding tussen Helpman/Coendersborg en Europapark/Oosterpoort. Bij een meer noordelijke ligging (zoals in variant 1) wordt de huidige functie van de Esperantokruising beter overgenomen, dan bij een meer zuidelijke ligging (zoals in variant 2 en 3). Variant 4 heeft een heel andere functie dan de varianten 1, 2 en 3. Variant 4 funktioneert als rondweg buiten bestaand stedelijk gebied.

Wat betreft het fietsverkeer leidt variant 1 tot een extra schakel met toegevoegde waarde voor het stedelijke fietsnetwerk. Variant 2 voegt geen schakel toe. Variant 3 en 4 voegen wel een schakel toe, maar op een locatie met weinig toegevoegde waarde.

Variant 1 vormt een goed alternatief voor de inpassing van het openbaar vervoer. In varianten 2 en 3 worden de routes langer en minder logisch. Variant 4 biedt geen alternatief voor de huidige buslijnen.

Variant 1 en 2 zijn respectievelijk goed en redelijk inpasbaar in het netwerk dat wordt gebruikt door de hulpverleningsdiensten. Variant 3 en 4 zijn nauwelijks of niet inpasbaar in deze netwerken.

In de varianten 1, 2 en 3 worden volgens de in dit rapport gehanteerde verkeersmodelberekeningen een aantal straten in Helpman/Coendersborg drukker. Bij deze modelberekeningen is uitgegaan van de huidige straatinrichting en de huidige rijrichtingen in de wijk. Vooral voor wegen waar veel publiekstrekkende functies liggen en waar veel oversteekbewegingen plaatsvinden door voetgangers en fietsers is verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt. In variant 1 worden wegen drukker waarlangs diverse publiekstrekkende functies (zoals scholen) liggen. Dit is bij variant 2 en 3 in mindere mate het geval. Om die reden is variant 1 ongunstiger vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. In variant 4 wordt een nieuwe rondweg buiten het bestaande stedelijk gebied aangelegd, dit is voor het aspect verkeersveiligheid relatief gunstig.

De varianten 1 t/m 3 krijgen geen rol als omleidingsroute tijdens de bouwfase en scoren daarmee neutraal. Variant 4 biedt – onder de voorwaarde dat deze verbinding voor de aanleg van de ringweg wordt aangelegd – een extra omleidingsroute tijdens de bouwfase en scoort daarmee positief.

###### Geluid en lucht

Door de lokale oost-west verbinding buiten het stedelijk gebied te realiseren (in variant 4) treden in het bestaande stedelijke gebied minder effecten op door geluidbelasting en luchtkwaliteit. De verschillen tussen de varianten 1, 2 en 3 zijn op het niveau van geheel Groningen Zuid beperkt. Voor deze 3 varianten geldt dat de wegen in de nabijheid van de tunnel drukker worden, en op die wegen treden dan ook geluid- en luchteffecten op.

###### Externe veiligheid

Voor het aspect externe veiligheid zijn de varianten niet onderscheidend. Vervoer van gevaarlijke stoffen zal over deze nieuwe wegen niet plaatsvinden.

#### 4.1.2 Groen en blauw milieu

##### Bodem en water

Op deze aspecten hebben de 4 varianten vergelijkbare effecten. Voor bodem is variant 3 iets gunstiger dan de andere varianten doordat de variant leidt tot het saneren van een voormalige stortplaats. Voor water zijn de 4 varianten niet onderscheidend. Voor alle varianten geldt dat water de aandacht moet krijgen bij de planuitwerking.

##### Natuur

Natuurwaarden komen bij alle 4 de varianten voor. Bij de varianten 1 en 2, die overwegend in stedelijk gebied liggen, is sprake van doorsnijding van gebieden die behoren tot de Stedelijke Ecologische Structuur (SES). Varianten 3 en 4 liggen overwegend in het open buitengebied, waar andersoortige natuurwaarden (zoals bijv. weidevogels) voorkomen. Variant 4 ligt over aanmerkelijk grotere lengte in het buitengebied dan variant 3. De varianten 1 t/m 3 zijn niet sterk onderscheidend op het aspect natuur, variant 4 scoort aanmerkelijk ongunstiger dan variant 1 t/m 3.

##### Landschap en cultuurhistorie

Variante 4 scoort in vergelijking met de varianten 1, 2 en 3 aanmerkelijk ongunstiger op de criteria landschappelijke waarden, bovengrondse cultuurhistorische waarden en archeologische waarden.

#### 4.1.3 Stedenbouwkundige aspecten

##### Stedenbouwkundige structuur stad Groningen

Het stedenbouwkundige beleid van de gemeente Groningen is gericht op het ontwikkelen van het Europapark met een mix aan publieksintensieve functies (sport, kantoren, onderwijs, wonen). Daarnaast is het beleid gericht op een compacte stad met korte afstanden. Variant 1 maakt een directe verbinding voor auto, bus en fiets tussen het woongebied Helpman/Coendersborg en het Europaparkgebied. Ook biedt deze variant een goede verbinding tussen Helpman/Coendersborg en de Oosterpoort. In variant 2 ligt deze verbinding buiten het Europaparkgebied en is de verbinding met de Oosterpoort ook langer. Dit geldt nog veel sterker voor variant 3. Variant 3 maakt geen stedenbouwkundige verbinding tussen Helpman/Coendersborg en Europapark/Oosterpoort. Deze variant is meer een rondweg.

##### Bestaande bebouwing

Variante 1 leidt niet tot sloop van bestaande bebouwing. Variant 2 leidt tot sloop van een substantieel aantal woningen, ofwel op het volkstuintencomplex (recreatiewoningen) ofwel in de straat Bloemersmaborg. Variant 3 en 4 leiden tot sloop van enkele woningen.

#### 4.1.4 Kosten

Variante 1 is het minst duur, omdat de variant grotendeels op overheidsgrond ligt en relatief kort is. Variant 2 is aanmerkelijk duurder omdat grond en gebouwen van derden moeten worden verworven. Variant 3 is nog weer duurder omdat naast de verwervingskosten ook een 2<sup>e</sup> spoor-tunnel moet worden gebouwd. Variant 4 is zeer kostbaar (hoge verwervingskosten, 2 spoortunnels, grote lengte en voorzieningen bij A28 en Hereweg).

## 5 Aanvullende beoordeling verkeersmaatregelen Helpman/Coendersborg

### 5.1 Aanleiding

Op basis van de bevindingen zoals opgenomen in hoofdstuk 4 van dit rapport, heeft de gemeente Groningen parallel aan dit onderzoek een voorstel voor verkeersmaatregelen in de wijk Helpman/Coendersborg uitgewerkt. Deze maatregelen worden beschreven in het document "Voorstel voor verkeersmaatregelen in Helpman/Coendersborg" van februari 2013. Dit document is opgenomen in de bijlage bij dit rapport.

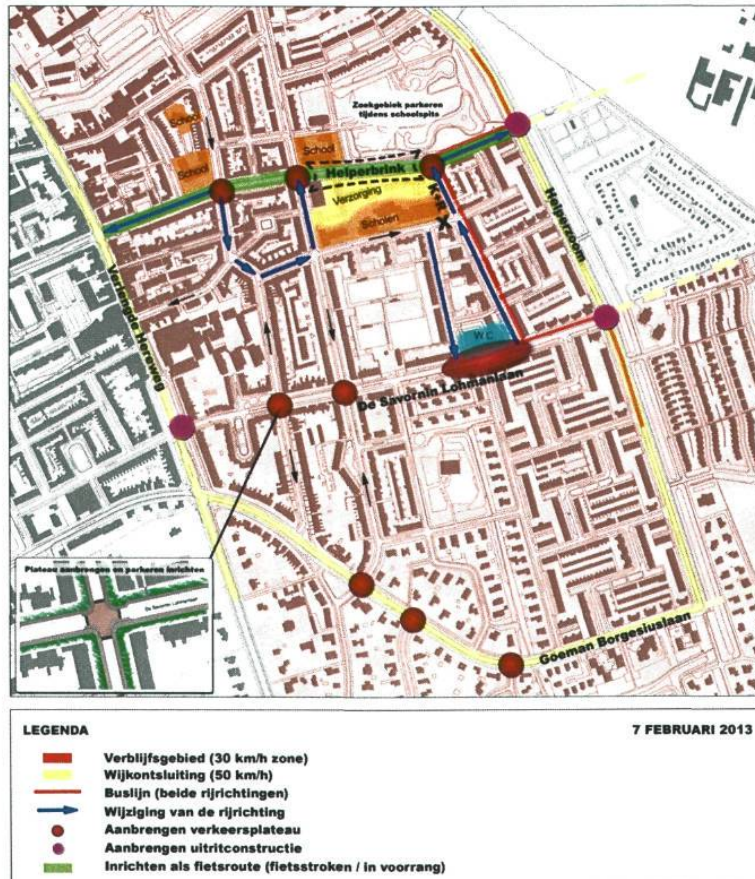
In dit hoofdstuk worden de criteria die in hoofdstuk 3 zijn gehanteerd nogmaals getoetst, maar dan op basis van de verkeerssituatie die ontstaat als de verkeersmaatregelen zijn getroffen. Deze beoordeling in dit hoofdstuk 5 is niet gebaseerd op verkeersmodelberekeningen en daarom kwalitatief van aard (expert judgement).

#### Samenvatting maatregelen

De voorgestelde verkeersmaatregelen zijn in onderstaande tabel kort samengevat en in onderstaande afbeelding gevisualiseerd (voor een uitgebreidere beschrijving wordt verwezen naar het document in de bijlage).

Maatregelen in wijk Helpman/Coendersborg	
Straat	Maatregel
Helperbrink	Gehele straat toevoegen aan 30 km/uur-zone: - uitritconstructies bij Helperzoom en Hereweg - verhoogde kruisingen bij Coendersweg, Haydnlaan, Beethovenlaan Circulatiemaatregelen: - instellen eenrichtingsverkeer (vanaf Coendersweg richting Hereweg, vanaf Beethovenlaan richting Helperzoom)
Savornin Lohmanlaan	Gehele straat toevoegen aan 30 km/uur-zone: - uitritconstructie bij Helperzoom en Hereweg - verhoogde kruisingen Van Houtenlaan, Troelstralaan, Chopinlaan, Thorbeckelaan, Beethovenlaan
Goeman Bor-gesiuslaan	Wijkontsluiting: blijft 50 km/uur: - verbeteren oversteekbaarheid op kruisingen Troelstralaan, Hondsrugweg, Esserlaan
Helperzoom	Wijkontsluiting: blijft 50 km/uur Uitritconstructie bij Helperbrink en Savornin Lohmanlaan
Hereweg	Blijft 50 km/uur Uitritconstructie bij Helperbrink en Savornin Lohmanlaan

## MAATREGELENKAART HELPMAN



Figuur 5.1: Kaart verkeersmaatregelen

## 5.2 Effectbeschrijving

Door het treffen van deze aanvullende gemeentelijke maatregelen zullen de verkeersstromen in de wijk Helpman/Coendersborg per variant anders uitpakken dan de modelberekeningen laten zien. In samenhang daarmee zullen ook de geconstateerde effecten op leefbaarheid (lucht, geluid, etc.) en verkeersveiligheid worden beperkt of mogelijk worden voorkomen. Onderstaande effectbeschrijving beperkt zich tot de tunnelvarianten 1, 2 en 3, omdat de aanvullende verkeersmaatregelen vooral bij deze drie varianten effecten hebben.

### 5.2.1 Verkeersgerelateerde aspecten

#### **Gevolgen voor verkeersintensiteiten**

De gevolgen van de aanvullende maatregelen in de wijk Helpman/Coendersborg op de verkeersintensiteiten zijn bepaald aan de hand van expert-judgement.

#### *Gebruik Helperzoomtunnel*

Verwacht wordt dat het gebruik van de Helperzoomtunnel in variant 1 en 2 zal afnemen, omdat de tunnel ten opzichte van de situatie in hoofdstuk 3 minder aantrekkelijk wordt voor herkomst en bestemmingsverkeer van buiten de wijk Helpman/Coendersborg. De route tussen de tunnel en het gebied ten oosten van de (Verlengde) Hereweg wordt namelijk minder direct, waardoor alternatieve routes (bijvoorbeeld via de N7) in beeld komen. Hierdoor wordt verwacht dat het gebruik van de tunnel in zowel variant 1 als variant 2 tussen de 7.500 tot 9.000 motorvoertuigen per gemiddelde werkdag (in 2030) uitkomt. Het gebruik van de tunnel in variant 3 zal naar schatting ongeveer 6.000 motorvoertuigen per etmaal blijven.

#### *Direct aansluitende wegen in Helpman/Coendersborg*

Door de aanvullende maatregelen neemt het verkeersgebruik op de wegen in het verlengde van de tunnel van variant 1 en 2 niet meer 'automatisch' toe. Het verkeer dat uit de tunnel komt en vice versa zal zich meer verdelen over de Helperzoom. Ondanks dit effect wordt verwacht dat de verkeersdruk op de Helperzoom ten opzichte van de referentiesituatie niet of nauwelijks zal toenemen. Op het noordelijke deel (ten noorden van de Helperbrink) zal de verwachte afname van de intensiteit op de Helperzoom groot blijven. Wel is de verwachting dat de intensiteiten op dit noordelijke deel van de Helperzoom met het maatregelenpakket hoger zullen zijn dan eerder met het verkeersmodel (zonder de maatregelen) voor variant 1, 2 en 3 is berekend.

Op de Helperbrink wordt verwacht dat de verkeersbelasting onafhankelijk van variant 1, 2 of 3 beperkt blijft tot het gebruik in de referentiesituatie of lager. De voorgestelde inrichtings- en circulatiemaatregelen zorgen ervoor dat dit gebruik wordt afgedwongen.

Op de Savornin Lohmanlaan zal het autogebruik toenemen, met name op het oostelijke deel. Uitgangspunt is dat de voorgestelde inrichtingsmaatregelen er voor zorgen dat deze straat voornamelijk gebruikt wordt door bestemmingsverkeer van de wijk Helpman/Coendersborg, inclusief het verkeer van of naar de buurt rond de Helperbrink (ten gevolge van de hier getroffen circulatiemaatregelen). Per saldo blijven naar schatting 2.500 tot 4.000 motorvoertuigen gebruik maken van de Savornin Lohmanlaan.

De Goeman Borgesiuslaan behoudt een functie als verbindende schakel met de Helperzoom. In alle varianten zal de verkeersintensiteit naar verwachting rond de 3.000 tot 4.500 motorvoertuigen per werkdag bedragen.

#### **Effecten verkeersstructuur**

De genoemde aanvullende maatregelen in de wijk Helpman/Coendersborg hebben vooral gevolgen voor de wijk zelf, maar hebben nauwelijks gevolgen voor het (bovenliggende) netwerk van het autoverkeer, het fietsverkeer, het openbaar vervoer en de hulpverleningsdiensten bij de beoordeling van de tunnelvarianten.

Het gebruik van de Helperzoomtunnel voor het herkomst- en bestemmingsverkeer van buiten de wijk zal afnemen. De bedoelde vervangende schakel van de tunnel tussen Help-

man/Coendersborg en Europapark/Oosterpoort blijft daarmee per variant in dezelfde mate in stand, zoals in hoofdstuk 3 van dit rapport is beschreven.

De betekenis van de tunnelvarianten voor de (bovenliggende) verkeersstructuur verandert derhalve niet, zodat de eerder in hoofdstuk 3 van dit rapport aangegeven scores (voor auto, fiets, OV en hulpverleningsdiensten) in het MCA ongewijzigd blijven.

### **Effecten verkeersafwikkeling**

De gevolgen van de aanvullende maatregelen in Helpman/Coendersborg op de verkeersafwikkeling zijn relatief beperkt. Een aandachtspunt is de verkeersafwikkeling op de kruising van de Savornin Lohmanlaan met de Verlengde Hereweg omdat het verkeer daar naar verwachting zal toenemen.

Op de Helperzoom neemt de kruisende verkeersbelasting van de tunnelverbinding in variant 1 en 2 af. Hierdoor wordt het conflict met de hoge fietsintensiteit op de Helperzoom eenvoudiger oplosbaar.

De effectverschillen zijn per saldo klein en hebben geen merkbare invloed op de scores voor de verkeersafwikkeling. De scores uit hoofdstuk 3 blijven ongewijzigd.

### **Effecten verkeersveiligheid**

Zoals beoogd biedt het aanvullend maatregelenpakket een compensatie van de nadelige effecten van variant 1, 2 en 3 op de verkeersveiligheid in de wijk Helpman/Coendersborg. Ook ten opzichte van de referentiesituatie zal op een aantal wegen een verbetering optreden.

Vooraf op en langs de Helperbrink zal de verkeersveiligheid in alle drie varianten verbeteren. De straat wordt onderdeel van het 30 km-gebied (incl. de bijbehorende inrichting) en er worden aanvullende circulatiemaatregelen getroffen die er voor zorgen dat de verkeersdruk niet zal toenemen. Mede door de aanwezigheid van kwetsbare voorzieningen (scholen en ouderencentrum) wordt op de Helperbrink een relatief grote verkeersveiligheidswinst behaald, ook ten opzichte van de referentiesituatie.

Op de Savornin Lohmanlaan wordt verwacht dat de verkeersdruk in alle drie varianten ten opzichte van de referentiesituatie zal toenemen. De bestemmingen in Helpman/Coendersborg zullen bereikbaar moeten blijven, inclusief het aanwezige winkelcentrum. Om de veiligheid zoveel mogelijk te waarborgen, wordt deze straat opgenomen binnen het 30 km-gebied (inclusief de bijbehorende inrichtingsmaatregelen). Dit zorgt ervoor dat de onderlinge snelheidsverschillen tussen de verkeersdeelnemers klein blijven. Aangezien de snelheid van het autoverkeer in dergelijke straten een grote invloed heeft op de veiligheid (zowel subjectief als objectief), worden ondanks de intensiteittoenames de veiligheidseffecten als neutraal beoordeeld.

De Goeman Borgesiuslaan is opgenomen in de ontsluitingsstructuur van de wijk en blijft derhalve een 50 km/u weg. Gelet op de uitgangspunten van het aanvullende maatregelenpakket zal de verkeersbelasting in alle varianten op deze straat ongeveer gelijk zijn. Ten opzichte van de referentiesituatie betekent dit een toename van 2.000 tot 3.000 motorvoertuigen per etmaal. De Goeman Borgesiuslaan is met betrekking tot het aspect veiligheid minder kwetsbaar dan de Helperbrink en de Savornin Lohmanlaan. Langs de route liggen geen kwetsbare voorzieningen, het ruimtelijke profiel is royaler en er wordt relatief weinig op de rijbaan geparkeerd. Om de nadelige effecten voor de oversteekbaarheid van fietsers en voetgangers te beperken voorziet het voorstel van de gemeente in het aanbrengen van kruispuntplateaus op een drietal locaties.

Door deze aanvullende maatregelen wordt de oversteekbaarheid vergroot en de snelheid van het verkeer op een aantal belangrijke punten verlaagd. Hierdoor wordt de verkeersveiligheid in deze straat ondanks de toename van het verkeer voldoende gewaarborgd.

Op de Helperzoom (blijft ook 50 km/u weg) is de combinatie met de noord-zuid fietsroute langs de Helperzoom een aandachtspunt vanuit oogpunt van verkeersveiligheid.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Aanvullende beoordeling verkeersmaatregelen Helpman/Coendersborg

Aangezien het maatregelenpakket voor alle drie de varianten hetzelfde is, zijn ook de resterende aandachtspunten vanuit verkeersveiligheid (Goeman Borgesiuslaan, Helperzoom) voor alle drie de varianten hetzelfde. De score voor alle varianten is met maatregelenpakket derhalve 0/-. Voor variant 1 en 2 betekent dit een verbetering, voor variant 3 blijft de score gelijk.

	Variant 1	Variant 2	Variant 3
Verkeersveiligheid	(0/-)	(0/-)	(0/-)

### Effect en betekenis bouwfase

Varianten 1, 2 en 3 zijn alledrie niet aangewezen als omleidingsroute voor de bouwfase van de ARZ. Om die reden zijn deze varianten in hoofdstuk 3 beoordeeld met een 0. Het maatregelenpakket brengt geen verandering in de status van de routes (blijft: geen omleidingsroute), zodat ook de score niet verandert.

### Geluid

Voor de varianten 1, 2 en 3 zijn in het voorgaande voor de meest relevante straten inschattingen gemaakt voor de verkeersintensiteiten. Op basis hiervan worden door middel van expert judgement inschattingen gemaakt voor de effecten door geluid.

De Helperzoom krijgt een belangrijke verdelende functie, maar heeft deze nu ook al. In het zuidelijke deel van de Helperzoom zal een toename van geluidbelasting optreden. Op de Goeman Borgesiuslaan kunnen volgens de schatting rond de 3000 tot 4500 motorvoertuigen per etmaal aanwezig zijn (zowel variant 1, 2 als 3). Als gevolg hiervan zal langs deze straat de geluidbelasting toenemen.

Voor een groot aantal andere wegen ten oosten van de Hereweg geldt dat de snelheid wordt verlaagd tot 30 km/u waardoor de geluidproductie van langsrijdende auto's wordt beperkt. Niettemin blijft er geluidproductie plaatsvinden. In de Helperbrink zal de intensiteit naar verwachting niet of nauwelijks toenemen (geldt zowel voor variant 1, 2 als 3), zodat de geluidbelasting naar verwachting ook niet toeneemt. Op de Savornin Lohmanlaan worden de intensiteiten ingeschat op 2.500 tot 4.000 motorvoertuigen (voor zowel variant 1, 2 als 3). Dit kan, ook met een 30 km/u regime, nog wel tot toenames van geluidbelasting leiden. Ook kan in andere straten de geluidbelasting toenemen.

Concluderend zal op de wegen die drukker worden de geluidbelasting toenemen. Voor zowel variant 1, 2 als 3 geldt dat de geluidseffecten op andere locaties optreden, maar ongeveer vergelijkbaar zijn met de effecten zonder verkeersmaatregelen. De scores uit hoofdstuk 3 blijven daarom ongewijzigd.

### Luchtkwaliteit

Voor de varianten 1, 2 en 3 zijn in het voorgaande voor de meest relevante straten inschattingen gemaakt voor de verkeersintensiteiten. Op basis hiervan worden door middel van expert judgement inschattingen gemaakt voor luchtkwaliteit.

Het gebruik van de tunnel neemt, door het maatregelenpakket, naar schatting iets af, waardoor de verkeers toenames van en naar de tunnel naar verwachting iets beperkter zullen zijn dan in de situatie zonder maatregelen. Dit verkeer zal echter elders zijn weg zoeken – onder andere via de N7 - en aldaar luchtkwaliteitseffecten met zich meebrengen.

Ook met de maatregelen zijn er in alle 3 de varianten meerdere wegen, zoals de Helperzoom, de Goeman Borgesiuslaan en de Savornin Lohmanlaan, waar het drukker wordt. Deze toenames van verkeer leiden tot luchtkwaliteitseffecten.

Concluderend zal op de wegen die drukker worden de luchtkwaliteit verslechteren. Voor zowel variant 1, 2 als 3 geldt dat de effecten op andere locaties optreden, maar in ordegrrootte wel vergelijkbaar zijn met de effecten zonder de verkeersmaatregelen. De scores uit hoofdstuk 3 blijven daarom ongewijzigd.



In een situatie met maatregelen zal er, evenals in de situatie zonder maatregelen, worden voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub>.

#### **Externe veiligheid**

De verkeersmaatregelen leiden niet tot een andere beoordeling voor externe veiligheid. Er vindt geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats door de tunnel, dus er is geen verandering van het risico als gevolg van de aanleg van de tunnel.

#### *5.2.2 Groen en blauw milieu*

In dit cluster zijn criteria beoordeeld voor bodem, water, natuur, landschap en cultuurhistorie, en archeologie. Alleen voor natuur is er enige relatie met het maatregelenpakket via geluid (geluid-belasting park Groenestein in variant 1, noodzaak gevelwerende voorzieningen in alle varianten). De mogelijke wijzigingen in de geluidssituatie door het maatregelenpakket leiden echter niet tot andere beoordelingen op het criterium natuur. Het maatregelenpakket heeft geen invloed op de beoordeling voor bodem, water, natuur, landschap en cultuurhistorie, en archeologie.

#### *5.2.3 Stedenbouwkundige aspecten*

In dit cluster zijn criteria beoordeeld voor de stedenbouwkundige structuur en de bestaande bebouwing. Het maatregelenpakket heeft geen invloed op de beoordeling voor deze criteria.

#### *5.2.4 Kosten*

De verkeersmaatregelen zelf kosten geld, maar leiden niet tot wezenlijk andere kosten voor variant 1, 2 en 3. Deze kostenverhoging heeft geen invloed op de onderlinge verschillen tussen 1, 2 en 3 en ook niet op het verschil tussen de varianten 1, 2 en 3 enerzijds en variant 4 anderzijds.

#### **5.3 Overzichtstabel**

In de onderstaande is de overzichtstabel uit hoofdstuk 4 nogmaals opgenomen. In deze tabel zijn alle scores voor de situatie met maatregelenpakket weergegeven. Ten opzichte van de tabel in hoofdstuk 4 zijn alleen de beoordelingen voor verkeersveiligheid veranderd (het maatregelenpakket is ook primair gericht op verkeersveiligheid).

Met uitzondering van de passage over verkeersveiligheid zijn de conclusies uit hoofdstuk 4 ook van toepassing op de situatie met uitvoering van het maatregelenpakket.

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Aanvullende beoordeling verkeersmaatregelen Helpman/Coendersborg

Cluster	Criterium	Var. 1	Var. 2	Var. 3	Var. 4
<b>A. Verkeersgerelateerde aspecten</b>	<b>Verkeer</b>				
	Verkeersstructuur autoverkeer	+	0/+	0/-	0/-
	Verkeersstructuur fietsverkeer	+	0	0	0
	Verkeersstructuur openbaar vervoer	+	0/+	-	--
	Verkeersstructuur hulpverleningsdiensten	+	0/+	0	-
	Verkeersafwikkeling	+	+	+	++
	Verkeersveiligheid	0/-	0/-	0/-	0/-
	Effect en betekenis in de bouwfase	0	0	0	+
	<b>Geluid</b>				
	Verandering geluidbelasting door wegverkeer	0/-	0/-	0/-	0
	<b>Luchtkwaliteit</b>				
	Verandering luchtkwaliteit door wegverkeer	0/-	0/-	0/-	0
	Overschrijding wettelijke grenswaarden	0	0	0	0
	<b>Externe veiligheid</b>				
Verandering risico's door wegverkeer	0	0	0	0	
<b>B. Groen en blauw milieu</b>	<b>Bodem</b>				
	Bodemkwaliteit	0	0	0/+	0
	<b>Water</b>				
	Grond- en oppervlaktewater	0	0	0	0
	<b>Natuur</b>				
	Beschermde gebieden en soorten	0/-	2a: - 2b: 0/-	0/-	--
	<b>Landschap en cultuurhistorie</b>				
	Landschappelijke waarden	0	0	0/-	--
	Cultuurhistorische waarden	0	0	0	-
	<b>Archeologie</b>				
	Archeologische waarden	0/-	-	-	--
<b>C. Stedenbouw</b>					
	Inpassing huidige en toekomstige stedenbouwkundige structuur	+	0/+	0/-	-
	Consequenties bestaande bebouwing	0	--	-	-
<b>D. Kosten</b>					
	Investeringskosten	Substantieel	Ongeveer Gelijk aan variant 1	1,5 x variant 1 en 2	3 – 5 x variant 1 en 2
	Kosten verwerving grond en gebouwen	Vrijwel nihil	Groot tot zeer groot	Groot	Zeer groot

**Bijlage 1**

Voorstel verkeersmaatregelen

## Voorstel voor verkeersmaatregelen in Helpman / Coendersborg

Datum	februari 2013
Van	Gemeente Groningen

### Aanleiding

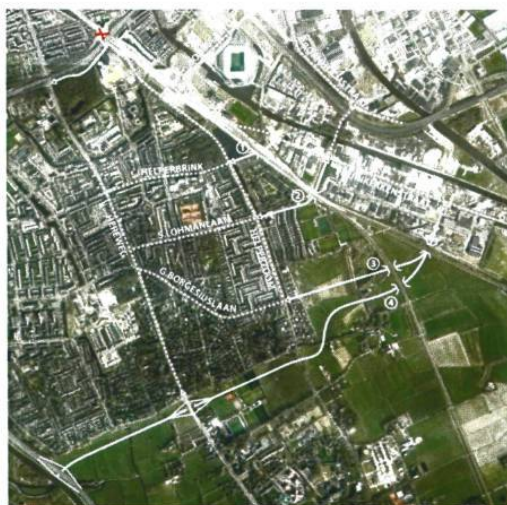
Grontmij heeft, in de vorm van een Multi Criteria Analyse (MCA) een onderzoek gedaan naar een vervangende locatie voor de Esperantokruising. Deze kruising wordt opgeheven. De Esperantokruising is nu een lokale autoverbinding tussen de stadsdelen ten westen en oosten van de spoorlijn Groningen-Assen. De vervangende spoor kruising moet (net als de huidige Esperantokruising) de stadsdelen ten westen en oosten van de spoorlijn, met name Helpman/Coendersborg en Europapark/Oosterpoort, met elkaar verbinden voor lokaal verkeer.

Voor de alternatieve spoor kruising zijn vier varianten onderzocht:

- Variant 1: in het verlengde van de Helperbrink;
- Variant 2: in het verlengde van de Savornin Lohmanlaan;
- Variant 3: in het verlengde van de Goeman Borgesiuslaan
- Variant 4: ten zuiden van de Vestdijklaan/Esserweg

Variant 4 is ingebracht door het wijkcomité Helpman.

Op onderstaande afbeelding zijn de vier varianten in beeld gebracht



### De gevolgen van de tunnelvarianten voor Helpman en Coendersborg.

De aanleg van een vervangende spoor kruising leidt tot verandering van verkeerstromen in de wijk. Grontmij is bij het in beeld brengen van de verkeersintensiteiten uitgegaan van de huidige rijrichtingen en de huidige straatinrichting in de wijk Helpman/Coendersborg. Dat heeft tot gevolg dat bij ongewijzigd beleid op een aantal kwetsbare punten (bijvoorbeeld daar waar veel scholen zijn gevestigd) extra verkeer door de wijk zal gaan.

Wij vinden dit een onwenselijke situatie.

Op dit punt kan de gemeente maatregelen treffen – bijvoorbeeld wijzigen van rijrichtingen, herinrichten van straten – en daarmee kunnen negatieve effecten van verkeersstromen, zoals hoge verkeersintensiteiten, verkeersveiligheid, geluid etc. in de wijk worden weggenomen.

Wij hebben daarom parallel aan het Grontmijonderzoek een voorstel uitgewerkt voor een samenhangend pakket van maatregelen, dat bijdraagt aan de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de wijk en tegelijkertijd de bestemmingen in de wijk bereikbaar houden.

Dit pakket van maatregelen kan onafhankelijk van de keuze voor de locatie van de tunnel worden uitgevoerd. Het bevat suggesties voor maatregelen, die in overleg met belanghebbenden verder moeten worden uitgewerkt.

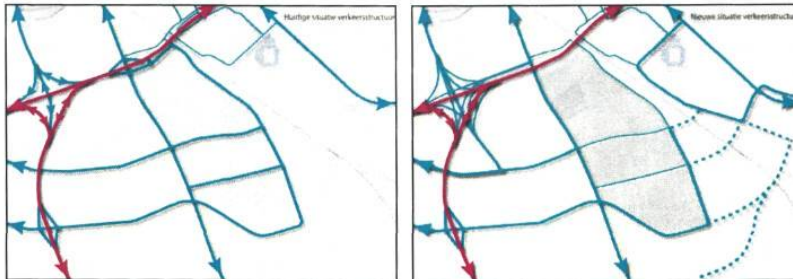
#### Wijziging verkeersstructuur

De wijk Helpman/Coendersborg wordt in de huidige situatie ontsloten via de Helperbrink, de Savornin Lohmanlaan en de Goeman Boegesiuslaan. Deze wegen hebben een aansluiting op de Hereweg aan de westzijde en de Helperzoom aan de oostzijde. Vanaf de Hereweg zijn er aansluitingen op de A7 en (via de Van Ketwich Verschuurlaan) op de A28. Vanaf de Helperzoom is er via Kempensberg een aansluiting op de A7.

In de nieuwe situatie krijgt de Hereweg een andere aansluiting op de A7 (via de verbindingsweg naast de Maaslaan). Deze verbindingsweg verbindt de Hereweg met het Julianaplein. Vanaf het Julianaplein kan het verkeer vervolgens in alle richtingen de A7 en de A28 op.

Naast de verbindingsweg naast de Maaslaan komt er ook een aansluiting van de Vondellaan op de A7; die aansluiting is er nu niet. De aansluiting van de Van Ketwich Verschuurlaan op de A28 blijft ongewijzigd.

In onderstaande afbeeldingen staan de huidige en nieuwe verkeersstructuur (dikke lijnen) schematisch weergegeven. In de tweede afbeelding is met een dunnere lijn de ontsluitingsstructuur voor bestemmingsverkeer binnen de wijk aangegeven. Ook zijn op deze afbeelding (met stippellijnen) de vier tunnelvarianten aangegeven.



*Huidige (links) en nieuwe (rechts) verkeersstructuur*

Door de nieuwe verkeersstructuur zullen de verkeersintensiteiten in Helpman / Coendersborg wijzigen. Deze wijzigingen mogen echter niet leiden tot onaanvaardbare consequenties voor het woon- en leefmilieu in de wijk.

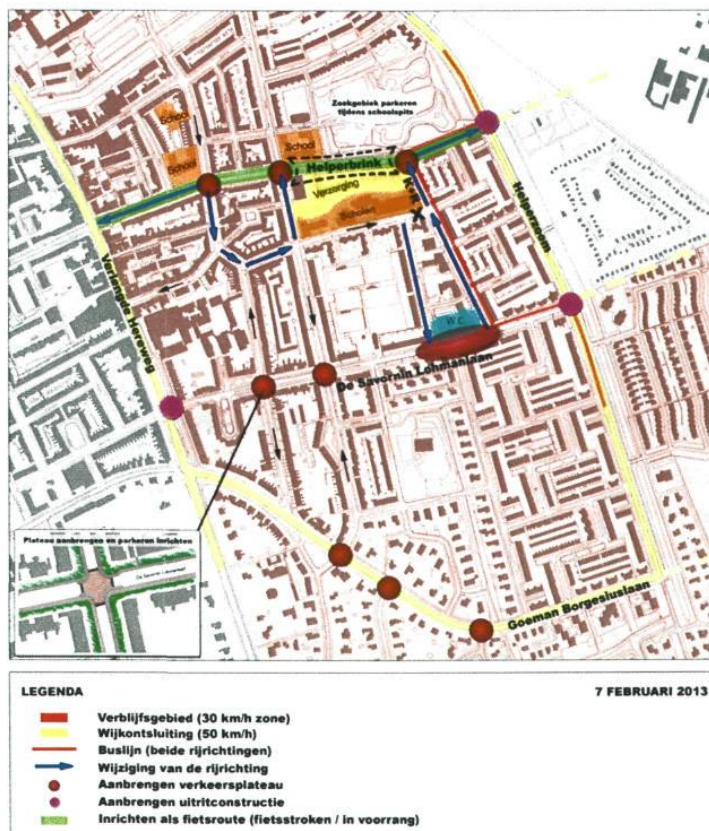
De wijk Helpman/Coendersborg bestaat voornamelijk uit woningen en kent ook een belangrijke concentratie van scholen (met name rond de Helperbrink). De wijk moet vooral voor bestemmingsverkeer toegankelijk zijn en dat betekent dat verkeersveiligheid en leefbaarheid in de wijk voorop staan.

De maatregelen zijn erop gericht de hoeveelheid verkeer in de meest kwetsbare straten te beperken en het verkeer zodanig te sturen dat ze door de straten worden geleid die daar qua functie

en wegprofiel het meest geschikt voor zijn. Ook voor die straten worden overigens waar nodig maatregelen getroffen om de veiligheid te waarborgen .

Hieronder zijn de voorgestelde maatregelen op kaart gezet en ze worden vervolgens toegelicht.

#### MAATREGELENKAART HELPMAN



**Toelichting:**

**1. Instellen 30 km/uur-regime in Helperbrink en Savornin Lohmanlaan**

De Helperbrink en De Savornin Lohmanlaan vervullen binnen de wijk een functie voor het lokale bestemmingsverkeer naar en vanuit de wijk. Deze wegen zijn niet bedoeld om verkeer snel af te wikkelen.

De Helperbrink en De Savornin Lohmanlaan zijn het hart van een woon- en verblijfsgebied en met name rondom de Helperbrink is een groot aantal scholen geconcentreerd. Deze straten worden als gevolg daarvan veel gebruikt door kinderen die onderweg zijn naar de scholen.

Voorgesteld wordt om in zowel de Helperbrink als de SavorninLohmanlaan de maximum toegestane snelheid van 50 km/uur op te heffen en hier een 30 km/uur-regime in te stellen en de inrichting hier (daar waar nodig) op aan te passen. De Helperzoom en de Goeman Boegesiuslaan begrenzen de wijk en zijn qua huidige inrichting en wegbreedte geschikt om het verkeer naar en vanuit de wijk af te wikkelen. Daarom wordt voorgesteld hier het snelheidsregime van 50 km/uur te handhaven, maar tegelijkertijd wel op een aantal cruciale punten maatregelen te treffen om de oversteekbaarheid (en daarmee de verkeersveiligheid) te waarborgen.

#### **2. Aanbrengen kruispuntplateaus en uitritconstructies**

Op de kruispunten waar veel wordt overgestoken door fietsers en/of voetgangers worden kruispuntplateaus aangelegd en wordt de oversteeklengte verkort. Bij de aansluiting van de Savornin Lohmanlaan en de Helperbrink op de Hereweg en de Helperzoom worden uitritconstructies voorgesteld, waardoor het karakter van een verblijfsgebied al bij het inrijden van deze straten wordt benadrukt.

De kruispuntplateaus en uitritconstructies dragen bij aan een betere oversteekbaarheid en dwingen een lage snelheid van het autoverkeer af. De voorgestelde locaties van de kruispuntplateaus en uitritconstructies staan weergegeven op de maatregelenkaart.

#### **3. Wijziging rijrichtingen Helperbrink**

De Helperbrink is vanuit de kwetsbaarste straat binnen het gehele verblijfsgebied. De Helperbrink wordt in de huidige situatie veel gebruikt door schoolgaand verkeer en bewoners van het verzorgingstehuis Coendershof. In deze straat zijn grote verkeerstoenames als gevolg van de gewijzigde verkeersstructuur niet acceptabel.

Als aanvulling op het instellen van een 30 km/uur-regime en de aanleg van kruispuntplateaus wordt hier voorgesteld éénrichtingsverkeer in te stellen tussen de Coendersweg en Hereweg (richting Hereweg) en tussen de Beethovenlaan en Helperzoom (richting Helperzoom). Met deze maatregel wordt afgedwongen dat alleen lokaal verkeer dat een bestemming heeft aan of in de nabijheid van het Helperbrink hier zal rijden. Voor de veiligheid van de fietsers kunnen op de Helperbrink ook nog fietsstroken worden aangelegd.

#### **4. Wijziging rijrichtingen in het gebied tussen Helperbrink en De Savornin Lohmanlaan**

Omdat het verkeer op de Helperbrink alleen maar het gebied 'uit' kan, zullen aansluitende straten zoals de Coendersweg en de Beethovenlaan gebruikt worden om de Helperbrink te bereiken. Om het verkeer in het gebied tussen Helperbrink en De Savornin Lohmanlaan, met name tijdens de schoolspitsen, te reguleren wordt voorgesteld een aantal rijrichtingen te wijzigen.

Daarmee wordt voorkomen, dat in deze smalle straten in met name tijdens de schoolspits problemen ontstaan, vanwege het feit tegelijkertijd veel auto's worden geparkeerd en de straten in twee richtingen worden bereden.

Door de rijrichtingen voor autoverkeer te veranderen in de Coendersweg, Haydnlaan, Chopinlaan en Beethovenlaan ontstaan meerdere kleine verkeerscirculaties rondom de scholen gelegen aan de Sweelincklaan zonder dat het autoverkeer elkaar tegemoet rijdt. Daarmee ontstaan de volgende verkeerscirculaties richting de scholen:

Naar scholen met ingang aan Sweelincklaan:

1. Vanaf Hereweg: De Savornin Lohmanlaan - Van Houtenlaan – Coendersweg - Sweelincklaan – Chopinlaan - De Savornin Lohamanlaan – Hereweg.
2. Vanaf Helperzoom: De Savornin Lohamanlaan – Beethovenlaan – Helperbrink – Helperzoom.

Naar scholen met ingang aan Haydnlaan / Groenesteinlaan:

1. Vanaf Hereweg of Helperzoom: De Savornin Lohmanlaan - Van Houtenlaan – Coendersweg – Haydnlaan – Helperbrink (en/of Groenesteinlaan) – Hereweg / Helperzoom.

Naar scholen met ingang Coendersweg:

2. Vanaf Hereweg: Helper Oostsingel – Coendersweg - Helperbrink

#### **5. Parkeren tijdens schoolspits**

In de huidige situatie is het parkeren tijdens de schoolspitsen al een groot probleem. De Gemeente Groningen streeft ernaar om het halen en brengen van kinderen per auto te ontmoedigen en parkeren voor de ingang van scholen zo veel mogelijk te weren om de ingang van de school en/of het schoolplein zo veilig mogelijk te houden. Zo is inmiddels een Kiss + Ride - strook aangelegd in de Beethovenlaan om het halen en brengen per auto zo vlot en veilig mogelijk te laten verlopen. Samen met de scholen kan worden onderzocht hoe Kiss + Ride hier nog beter kan worden geregeld, bij voorbeeld in de Helperbrink in het deel tussen Beethovenlaan en Troelstralaan.

#### **Vervolg**

Het in deze notitie opgenomen voorstel bevat een pakket van maatregelen dat de veiligheid en leefbaarheid in de Helpman/Coendersborg moet waarborgen. Dit pakket kan onafhankelijk van de locatie van de tunnel worden uitgevoerd.

We willen deze maatregelen na de locatiekeuze graag in overleg met de bewoners en andere belanghebbenden in de wijk – zoals de scholen – verder uitwerken.





# Analyse Kempkensbergtunnel

Datum: 26 februari 2013  
Van: Projectorganisatie Aanpak Ring Zuid

## 1. Aanleiding

Arthur Kamminga heeft in december 2012 een alternatief voorstel gedaan voor de Esperantotunnel, de zogenaamde Kempkensbergtunnel (zie fig. 1).

Argumenten om dit alternatief aan te dragen zijn volgens de heer Kamminga:

- De dreigende toename van verkeer in Helpman.
- Onrust en zorgen onder de bewoners van Helpman betreffende verkeersveiligheid.
- Kritiek van bewoners gericht tegen de gevolgen van de aanpak van de ringweg en niet tegen de aanpak zelf met als gevolg afnemend draagvlak voor de Aanpak Ring Zuid.
- Om sluipverkeer tegen te gaan moet de "nieuwe" oost – west verbinding onder het spoor ten noorden van Helpman liggen.

De projectorganisatie heeft het voorstel van Kamminga de afgelopen periode geanalyseerd. Daarbij is gekeken naar verkeersaspecten, stedenbouwkundige en ruimtelijke in passing, bouwfaserings en kosten. In deze rapportage zijn de uitkomsten van de analyse beschreven.

## 2. Beschrijving Kempkensbergtunnel

De Kempkensbergtunnel is een tunnel voor lokaal verkeer, direct ten zuiden van de verdiepte ligging van de zuidelijke ringweg. De tunnel is tevens geschikt voor fietsverkeer en is circa 14 meter breed. De Helperzoom wordt omgeleid via de Kempkensberg. De tunnel wordt aan de westzijde, door middel van de "parkway", aangesloten op de Hereweg. Aan de oostzijde sluit hij aan op de Meeuwerderweg (zie fig. 1).



figuur 1



De heer Kamminga heeft aangeven dat zijn variant is ingetekend/ontworpen op het Voorlopig Ontwerp van 2011 en niet op het gewijzigde ontwerp dat in juni 2012 als basis voor het OTB is vastgesteld (hierna te noemen OTB ontwerp).

In het OTB ontwerp is het tracé van de verdiepte ligging – o.a. met het oog op de fasering van het project en een grotere verkeersveiligheid van het ontwerp (ruimere bogen) – verschoven naar het zuiden.

Dit heeft als voordeel dat de zuidelijke bak in het “vrije veld” gebouwd kan worden. Tevens kan de bouwtijd daardoor aanzienlijk worden ingekort en levert het een kostenbesparing op van 20-30 miljoen euro t.o.v. het Voorlopig Ontwerp. De zuidelijke bak wordt dan namelijk gebruikt voor het doorgaande verkeer gedurende de bouw van de noordelijke bak. Hierdoor zijn er voor de aanleg van de verdiepte ligging geen tijdelijke bruggen/viaducten nodig.

De ruimte die overblijft tussen de verdiepte ligging en het gebouwencomplex de Frontier bedraagt in het OTB ontwerp circa 12 meter.

### 3. Uitkomsten analyse

Hieronder worden de uitkomsten van de analyse beschreven.

#### 3.1 Verkeer

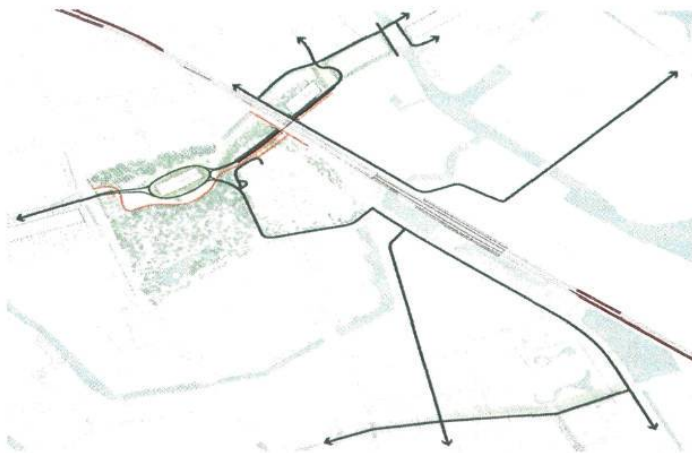
- Het OTB ontwerp voorziet in een Helperzoomtunnel die meer zuidelijk ligt dan de huidige Esperantospoorwegovergang. De Helperzoomtunnel trekt daardoor een ander soort verkeer dan een tunnel rond de bestaande Esperantokruising. De Helperzoomvarianten (althans de varianten 1, 2 en 3) hebben vooral een functie voor verkeer tussen de woonwijken in de omgeving van de Helperzoom (Helpman/Coendersborg) en het Europapark. De Kempkensbergtunnel heeft vooral een functie voor verkeer tussen de wijken in de omgeving van de Hereweg en binnenstad oost
- De Kempkensbergtunnel wijkt qua aantallen niet wezenlijk af van de eerder (bij de besluitvorming in juni 2012) afgewezen Esperantotunnel. De verwachte verkeersintensiteiten in de Kempkensbergtunnel, in vergelijking met de Helperzoomtunnel, zijn hieronder weergegeven (zie fig 2). Voor de Helperzoomtunnel is daarbij uitgegaan van variant 1 (in het verlengde van de Helperbrink).

Vergelijking tabel Verkeerintensiteiten mvt	Helperzoomtunnel Helperbrinkvariant	Kempkensbergtunnel vlg Kamminga
door spoortunnel (overweg)	nvt	5.000
door Sterrebos vanaf Hereweg	3.500	10.000
Helperzoom (nabij DUO)	3.500	3.500
Vondellaan	10.000	13.500
De"Verbindingsweg"	11.000	10.000
Ketwich Verschuurlaan	11.500	11.500
Helperbrink	5.000/5.500	4.500

Figuur 2



- Met een Kempkensbergtunnel (en zonder Helperzoomtunnel) zal verkeer van en naar de woonwijken in Groningen zuid, vooral gebruik maken van de Vondellaan, de van Ketwich Verschuurlaan en de verbindingsweg naast Maaslaan. Daar zal de verkeersintensiteit hoger zijn dan in het OTB ontwerp. Helpman (Coendersborg) heeft dan namelijk geen mogelijkheid meer om gebruik te maken van de Helperzoomtunnel. De Kempkensbergtunnel is slechts ten dele een alternatief hiervoor.



Figuur 3

### 3.2 Stedenbouwkundige en ruimtelijke inpassing

- Een essentieel onderdeel van de aanpak van de zuidelijke ringweg is het verdiept aanleggen van de ring in het centrale gedeelte van het tracé (tussen Hereweg en Europaplein). In 2009 is hiertoe besloten om de barrière die de ringweg nu vormt zo veel mogelijk weg te nemen, de aan de ringweg liggende wijken weer aan elkaar te verbinden en een nieuwe kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte te maken die aansluit op de aanliggende woonwijken. Door de Kempkensbergtunnel en de "parkway" door het Sterrebos aan te leggen (met een aansluiting op de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan) ontstaat een lange oost-west-verkeersroute op die plek waar rijk, provincie en gemeente juist willen investeren in een omvangrijke nieuwe openbare ruimte. De gebruiksmogelijkheden en de aantrekkelijkheid van het nieuw te creëren "stadspark" rondom het Sterrebos en in het gebied tussen de Oosterpoort en De Linie wordt door de Kempkensbergtunnel sterk aangetast.
- De hellingen die nodig zijn om vanuit de tunnel weer op maaiveld te komen zorgen voor een aantal bochten in de route naar de Kempkensbergtunnel. Aan de zijde van de Oosterpoort zorgt dit voor een bocht die een deel van het nieuwe park wegneemt en de verbinding tussen de Meeuwerderweg en de Verlengde Meeuwerderweg onmogelijk maakt. Aan de zijde van het Sterrebos betekent dit ook dat er geen (fiets-)verbinding meer mogelijk is vanuit de Verlengde Oosterweg richting Helpman. Daarnaast moet een klein deel van het oude Sterrebos worden gekapt en zal de geplande ligweide in het open gedeelte van het Sterrebos worden gedomineerd door autoverkeer (zie fig. 3).
- De route tussen het Sterrebos en de rijkskantoren zal binnenkort worden omgebouwd van autostraat naar fietspad. Daarbij worden extra bomen geplant ter compensatie van de ruimte die door de bebouwing DUO in het Sterrebos is ingenomen. Door de autoroute hier opnieuw langs te

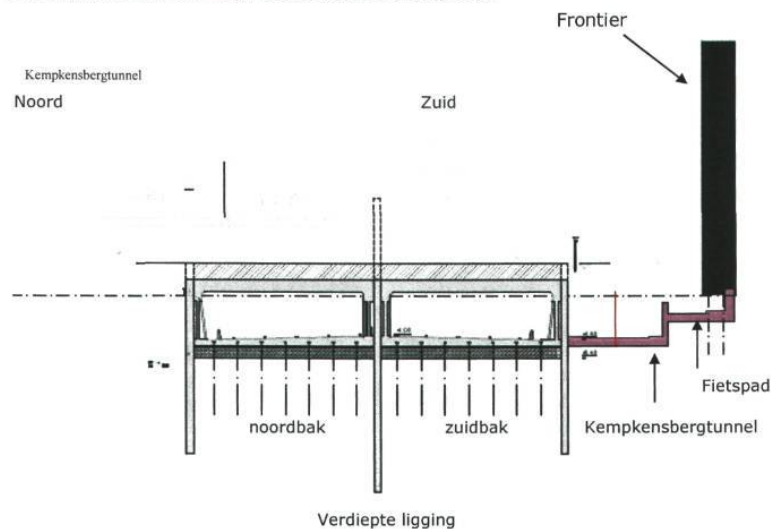


leiden – zoals bij de Kempkensbergtunnel wordt voorgesteld – zal deze compensatie teniet worden gedaan. Daarnaast wordt de verbinding tussen de openbare kantoorruimte en het Sterrebos door deze variant verbroken.

- De fietsverbinding onder de spoorlijn kan direct binnen het project gerealiseerd worden en dat heeft als voordeel dat deze niet meer als optimalisatie in het project hoeft te worden opgevoerd. De geambieerde landschappelijke inpassing van de fietsroute die het nieuwe park bij de Oosterpoort/De linie en het Sterrebos met elkaar verbindt is dan echter niet meer mogelijk.
- De Kempkensbergtunnel neemt bij het gebouwcomplex de Frontier fysiek meer ruimte in dan er beschikbaar is. Voor een deel wordt de rooilijn van de Frontier doorsneden. Aan de voorkant van dit complex (aan de H.L. Wichersstraat) liggen entrees van commerciële ruimten en woningen. Als de straat zou worden gebruikt voor de aanleg van de Kempkensbergtunnel zal er nog steeds een voldoende breed trottoir beschikbaar moeten zijn (o.a. voor het voorrijden van (brandweer)wagens, voor toelevering van goederen en het halen en brengen van mindervaliden). De woonkwaliteit en representativiteit van de commerciële ruimten in de noordwand van de Frontier worden ook sterk aangetast door de Kempkensbergtunnel. Ook aan de zijde van het DUO-complex is de fysieke ruimte te krap om zowel de doorgaande fiets- en autoroute als de route richting het kantoorgebouw goed in te passen.

### 3.3 Uitvoerbaarheid, fasering en kosten

- Zoals aangegeven neemt de Kempkensbergtunnel fysiek meer ruimte in dan er beschikbaar is na aanleg van de verdiepte ligging van de N7. Omdat de voorkant van de Frontier en de ingang van de parkeergarage van DUO worden doorsneden is het technisch niet mogelijk de Kempkensbergtunnel in te passen in het OTB ontwerp. Zie onderstaand dwarsprofiel.



Het weer terug schuiven van de verdiepte ligging in noordelijke richting – dus terug naar de positie van het Voorlopig Ontwerp – om zodoende voldoende plaats te maken voor de Kempkensbergtunnel is een zeer kostbare zaak (kosten € 20-30 miljoen). Dit is het gevolg van extra fasering- en uitvoeringkosten, zoals tijdelijke bruggen, viaducten en damwanden. Bovendien zou dit een bouwtijdverlenging betekenen in de orde van 1-2 jaar.



Ook als zou worden besloten om het fietspad in deze onderdoorgang achterwege te laten en voor het fietsverkeer een onderdoorgang ten noorden van de verdiepte ligging te maken, is er nog steeds onvoldoende werkruimte aanwezig voor een efficiënte bouw van de Kempkensbergtunnel en de tunnelbak van de zuidelijke ringweg. Ook voor de kabels en leidingen moet dan een andere locatie worden gezocht. Geschatte meerkosten voor kabels en leidingen zijn € 5 miljoen.

- De bouwkosten van de Kempkensbergtunnel zijn vergelijkbaar met de eerdere geraamde Esperantotunnel (circa € 20 miljoen).

### 3.4 Samenvattende Analyse tabel

Analyse tabel	Kempkensbergtunnel
• Stedenbouwkundige en ruimtelijke inpassing	• Grote impact op het toekomstig park rondom het Sterrebos en het gebied tussen de Oosterpoort en de Linie door de aanleg Park Way en Kempkensbergtunnel • Lange oost – west verkeersverbinding door het toekomstig park. • Fietstunnel wordt in het project gerealiseerd (onderdeel van het alternatief)  • Zonder verschuiven van de verdiepte ligging, Kempkensbergtunnel <u>niet</u> mogelijk.
• Verkeerintensiteiten	• Door Sterrebos/Waterloolaan: vergelijkbaar met de situatie variant Esperantotunnel in VO 2011 • Helperbrink: afname verkeer (-25%) • Vondellaan: drukker (+35%)
• Faseringkosten	+ 20-30 miljoen
• Bouwkosten	+ 20 miljoen. Geen Helperzoomtunnel: - 20 mln.
• Kabels en Leidingen	+ 5 miljoen
• Bouwtijd	+ 1 tot 2 jaar

## 4 Conclusie

Wij waarderen het initiatief en de creatieve blik van de heer Kamminga, maar op basis van deze analyse komt de projectorganisatie ARZ tot de conclusie dat de Kempkensbergtunnel om technische, stedenbouwkundige en financiële redenen niet haalbaar en niet wenselijk is.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Bestuursdienst



Onderwerp Informatie brief jaarverslag Parkeerbedrijf 2012

Steller Jeroen Visser

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 88 48 Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO13.3590176

Datum 26 APR 2013 Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

### 1. Inleiding

Bijgevoegd treft u ter kennisname het Jaarverslag Parkeerbedrijf 2012 aan. Omdat openbaarmaking van de informatie in de diverse bijlagen schade kunnen toebrengen aan de economische en financiële belangen van de gemeente, worden (gedeelten van) deze bijlagen u conform artikel 25, lid 2 Gemeentewet onder oplegging van de geheimhoudingsplicht overgelegd. Het betreft hier de volgende onderdelen van het Jaarverslag 2012: de hoofdstukken 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 5 (paragraaf Parkeergarages) en 6 en de bijlagen. Wij stellen u dan ook voor om gelet op artikel 25, lid 3 Gemeentewet de door ons voorlopig opgelegde geheimhoudingsplicht te bekrachtigen in de eerstvolgende raadsvergadering.

Het jaarverslag is dit jaar voor het eerst voorzien van een meerjarenprognose en een bijbehorende risicoanalyse. Wij zijn voornemens om deze werkwijze ook in de toekomst voort te zetten, zodat u de resultaten van het voorgaande jaar in het perspectief van de volgende jaren kunt beoordelen.

### 2. Jaarverslag Parkeerbedrijf

Het jaarverslag laat per productgroep zien welke resultaten het afgelopen jaar zijn bereikt. Het afgelopen jaar heeft vooral in het teken gestaan van het uitvoeren van de maatregelen voortvloeiend uit Parkeren met Perspectief. Andere bijzondere werkzaamheden waren onder andere de opening en inrichting van de Damsterdiepparage, de ingebruikname van de fietsenstalling Europapark en het invoeren van een nieuwe tariefstructuur in de gemeentelijke parkeergarages.

Het jaar 2012 is afgesloten met een tekort van € 1,8 miljoen. In de Meerjarenprognose 2012, behandeld in de Commissie Beheer & Verkeer van 10 oktober 2012, werd al een tekort van € 1,6 miljoen aangenomen. Dit tekort is toegenomen doordat het resultaat uit parkeerhandhaving negatiever heeft uitgepakt dan verwacht en doordat de kosten van het afgesloten project Deltaplan Fiets ten laste zijn gebracht van de

Bladzijde 2  
Onderwerp Informatie brief jaarverslag Parkeerbedrijf 2012

parkeereexploitatie. De financiële resultaten zijn in het jaarverslag per productgroep nader toegelicht.

### 3. Financiële structuur van het Parkeerbedrijf

In januari is in een informele sessie met de gemeenteraad de werking van het Parkeerbedrijf nader toegelicht. In deze sessie is de kostenstructuur van het Parkeerbedrijf nader toegelicht en zijn de knoppen besproken waar aan kan worden gedraaid om het resultaat te beïnvloeden.

Uit de analyse werd duidelijk dat de kar van het Parkeerbedrijf zwaar beladen is. De kosten voor P+R en fietsparkeren worden ten laste gebracht van het resultaat, zonder dat hier opbrengsten tegenover staan. Het betreft een kostenpost van heden circa € 1,3 miljoen, oplopend naar € 2,1 miljoen in 2025. Zoals u bekend, laat het college op dit moment onderzoeken of en op welke wijze tot kostendekkend fietsparkeren kan worden gekomen.

Daarnaast werd uit de analyse duidelijk dat de mate van beïnvloeding van de kosten en opbrengsten van onze parkeergarages beperkt is en daarmee het risicoprofiel hoog. De kapitaallasten vormen het leeuwendeel van de totale kosten van de parkeergarages. Ook de kosten voor beheer (bemensing, service, etc.) zijn slecht beïnvloedbaar, omdat deze in concurrentie tot stand komen (via Europese aanbesteding). De kosten voor onderhoud zijn daarnaast langjarig gefixeerd, volgens het principe sober en doelmatig.

Ook de opbrengstenkant van de parkeergarages is beperkt beïnvloedbaar. De locatie van de garage (in relatie tot de omgeving) vormt het basiszoekmotief voor een garage. Het succes van bovengrondse programma's en de nabijheid van (winkel)voorzieningen is van doorslaggevend belang voor de bezettingsgraad en dus de omzet van een garage.

De huidige macro-economische ontwikkelingen (vertraagde bouwprogramma's, dalend binnenstadsbezoek), trends (internetwinkelen) en beleidskeuzes (P+R terreinen), werken negatief door in het resultaat van het Parkeerbedrijf en kunnen het resultaat op lange termijn sterk negatief beïnvloeden. Het toenemende economische belang van de stad in de regio kan dit effect op lange termijn mogelijk dempen.

De hiervoor geschetste ontwikkelingen en trends hebben natuurlijk ook invloed op het straatparkeren. Toch is de impact hier minder groot. Dit komt enerzijds doordat de opbrengsten voor een deel worden gegenereerd uit leges en naheffingen en anderzijds omdat de parkeerplaatsen veelal dicht bij de bestemming liggen, hetgeen voor kortparkeerders van belang is.

Het college laat onderzoek verrichten naar de mogelijkheden en effecten van prijsdifferentiatie voor zowel straat- als garageparkeren. Beoogd wordt de resultaten in het najaar aan te bieden aan de gemeenteraad.

Bladzijde 3  
Onderwerp Informatie brief jaarverslag Parkeerbedrijf 2012



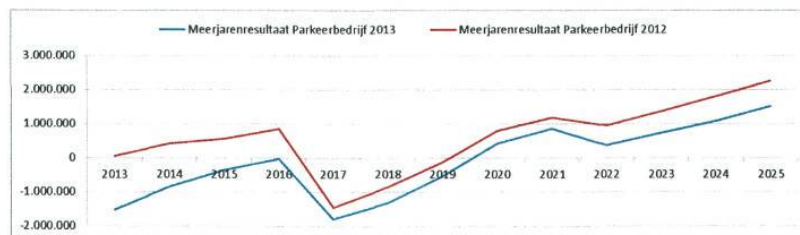
#### 4. Meerjarenprognose 2013

De Meerjarenprognose is ten opzichte van 2012 aangescherpt en beter onderbouwd. Met name de risico-analyse is verbeterd door het bouwen van een nieuw risico-analysemodel. De aanbevelingen van Ernst & Young en Rebel Group bij de Meerjarenprognose 2012 vormden hierbij een belangrijk uitgangspunt. De verbeterde risico-analyse is van belang met het oog op de vaststelling van het benodigde weerstandsvermogen voor het Parkeerbedrijf.

##### *Financieel resultaat*

De meerjarenprognose 2013 laat in de beginjaren een fors minder positief resultaat zien dan de meerjarenprognose 2012. Het verschil in de eerste jaren komt vooral door de vertraagde ingroei van het Damsterdiep en de tegenvallende resultaten uit parkeerhandhaving. Daarnaast is (structureel) de beoogde bijdrage van het OV Bureau naar beneden bijgesteld.

In de begroting 2014 wordt aangegeven hoe omgegaan wordt met de tekorten over 2013 en 2014.



De in de Meerjarenprognose 2012 beoogde opbrengst van het Damsterdiep bedroeg voor 2012 oorspronkelijk € 1 miljoen. De werkelijke omzet was echter € 300.000,-. Deze achterblijvende omzet komt door de vertraging in de bouw en de vertraagde aanleg van infrastructuur en openbare ruimte. In de Meerjarenprognose 2013 is een conservatievere en vertraagde ingroei opgenomen (€ 600.000 in 2013) en schuift het groeipad één jaar op.

In de Meerjarenprognose 2012 bedroeg het aangenomen positieve resultaat van parkeertoezicht nog € 0,4 miljoen (exclusief de kosten van inning naheffingen en bezwaar en beroep), oplopend naar € 0,9 miljoen in 2015. Daarmee zou het resultaat weer op het niveau van 2008 zijn. Het werkelijke netto resultaat was in 2012 neutraal, enerzijds doordat de kosten hoger waren dan begroot (€ 0,1 miljoen) en anderzijds doordat de opbrengsten lager waren (€ 0,3 miljoen).

Ook in de voorliggende meerjarenprognose is een substantiële groei (stapsgewijs) van het resultaat uit parkeertoezicht opgenomen. Voor 2013 is ingezet op een positief resultaat van € 300.000,-, oplopend naar € 0,8 miljoen jaarlijks met ingang van 2015. De vakdirectie Stadstoezicht heeft ingezet op verscherping van het parkeertoezicht en



Bladzijde 4  
Onderwerp Informatie brief jaarverslag Parkeerbedrijf 2012

voert (in samenwerking met het Parkeerbedrijf) een onderzoek uit naar de effectiviteit en efficiency van het huidige Parkeertoezicht.

Ten aanzien van de boogde structurele bijdrage van het OV-Bureau heeft een bijstelling plaatsgevonden van € 0,5 miljoen naar € 0,15 miljoen. De gesprekken over de bijdrage lopen nog met het OV-Bureau, maar gezien de omvang van het bedrag, de financiële situatie van het OV-bureau en de potentiële structurele impact op het resultaat van het Parkeerbedrijf achten wij deze neerwaartse bijstelling verstandig.

Het effect van deze bijstellingen in de opbrengsten wordt in de eerste jaren gedempt, doordat voor de periode tot 2017 een lagere rente is aangenomen dan in de Meerjarenprognose 2012. De aangenomen rente bedroeg in de Meerjarenprognose 2012 nog 3,85 % voor de gehele looptijd. In de voorliggende meerjarenprognose wordt uitgegaan van 3,35 % in 2013 jaarlijks oplopend met 0,1 % naar 4% in 2018. Stijging of daling met 0,1 % heeft een absoluut effect van circa € 100.000,- per jaar (heden) naar bijna € 170.000 in 2025. De aanpassing van de rente aanname heeft in de eerste jaren een positief effect op het resultaat, maar vanaf 2018 een negatief effect en is daarmee conservatiever dan de rente-aanname in de meerjarenprognose 2012.

Andere wijzigingen en parameters die de resultaatsprognose beïnvloeden zijn:

- Beëindiging project Diepenring: In de meerjarenprognose 2012 werd rekening gehouden met een negatief effect van het project Diepenring (door verlies van parkeerplaatsen op straat). Omdat het project niet doorgaat is het eerder aangenomen negatieve effect gecorrigeerd. Het gaat om structureel circa € 90.000 vanaf 2013 en circa € 285.000 vanaf 2017.
- Lagere omzet uit straatparkeren: In 2012 was de werkelijke omzet uit de parkeerautomaten (straat) € 100.000 lager dan geraamd. Op basis hiervan is de jaarlijkse omzetverwachting structureel met € 100.000 naar beneden bijgesteld.
- Extra post onvoorzien onderhoud parkeergarages: Op basis van meerjarenonderhoudsplanningen is in de meerjarenprognose rekening gehouden met jaarlijkse onderhoudskosten. Uitgangspunt hierbij is sober en doelmatig onderhoud. Vanuit risicobeheersing is een extra post onvoorzien toegevoegd van 5%, met een structureel jaarlijks effect van circa € 35.000.
- Parkeerterrein Zaanstraat: De gemeente Groningen is eind 2011 eigenaar geworden van het parkeerterrein Zaanstraat. De exploitatie geschiedt door het Parkeerbedrijf, waarvoor het Parkeerbedrijf jaarlijks intern (aan ROEZ) een huursom afdraagt. Dit bedrag (circa € 100.000,-) is structureel verwerkt in de meerjarenprognose.
- Casinogarage: De gemeente is eigenaar van de Casinogarage en verhuurt deze aan het Casino. Bij de besluitvorming rondom de Forumgarage heeft de gemeenteraad de wens uitgesproken de Casinogarage met ingang van 2017 om te vormen naar een doelgroepengarage. Een dergelijke omzetting kan alleen plaatsvinden in overleg

Bladzijde 5  
Onderwerp Informatie brief jaarverslag Parkeerbedrijf 2012

met de huidige huurder, omdat het huidige contract hier niet in voorziet. Met het oog hierop zijn de huidige contractuele afspraken als uitgangspunt genomen voor de meerjarenprognose. Dit heeft financieel gezien een positief effect op de meerjarenprognose omdat de huuropbrengsten zijn gecontinueerd. Tegelijkertijd brengt het ook een potentieel negatief effect met zich mee voor de exploitatie van de Damsterdiepgarage en de Forumgarage, hetgeen vorig jaar is berekend door Deloitte. De onderliggende berekening is als bijlage toegevoegd.

#### *Risicoanalyse*

In de meerjarenprognose is een uitgebreide risicoanalyse opgenomen. Kortheidshalve worden onderstaand de belangrijkste risico's beknopt aangehaald. De meerjarenprognose wordt jaarlijks bijgesteld aan de hand van het resultaat van het jaar daaraan voorafgaand. Dit betekent dat het effect uit voorgaande jaren van moeilijk te kwantificeren ontwikkelingen, zoals het effect van economische recessie, dalende bezoekersaantallen, internetwinkelen, maar ook bijvoorbeeld het effect van (bestaande) P+R terreinen intrinsiek is verwerkt in de cijfers. Trendmatige ontwikkelingen in het omzetverloop van straat- en garageparkeren zijn ook betrokken in het risico-model.

De belangrijkste risico's zijn:

1. Achterblijvende bezetting parkeergarages Wijziging in de bezettingsgraad van de gemeentelijke parkeergarages kunnen een forse impact hebben op het resultaat van het Parkeerbedrijf. Dit geldt in het bijzonder voor de Damsterdiepgarage en de Forumgarage, omdat deze garages zich nog moeten bewijzen. Om deze reden hebben deze garages dan ook een hoge risicowaardering gekregen in relatie tot het weerstandsvermogen. De Boterdiepgarage heeft ook een hoog risicoprofiel. Dit risico is echter, conform de afspraken uit Parkeren met Perspectief, gewaardeerd in de grondexploitatie CiBoGa (voor de periode tot 2022). Verslechtering van het resultaat van het Parkeerbedrijf daarbij wel impact op het risicoprofiel van de grondexploitatie CiBoGA, omdat bij de besluitvorming indertijd is afgesproken dat het Parkeerbedrijf bij positief resultaat tot maximaal € 4,25 miljoen bijdraagt aan de risico-afdekking van de grondexploitatie.
2. Renteontwikkeling (ROP) Het renterisico is één van de belangrijkste risico's voor de exploitatie van het Parkeerbedrijf. De huidige boekwaarde van 140 miljoen euro, maakt het Parkeerbedrijf kwetsbaar voor renteschommelingen. Verandering van de rente met 0,1% beïnvloedt het resultaat met € 100.000 (en vanaf 2017 met € 170.000). De rente-aanname in de voorliggende meerjarenprognose is conservatiever dan die in de Meerjarenprognose 2012, maar kent voor de lange termijn nog steeds een hoog risicoprofiel. Dit risico heeft dan ook een zware weging gekregen in het weerstandsvermogen.
3. Effect infrastructurele projecten op omzet De aanpak en planning van Groningen Bereikbaar! zal bepalend zijn voor het eventuele effect op de omzet van straat- en garageparkeren. Vooruitlopend op de werkzaamheden en analyses van Groningen Bereikbaar! is hiervoor nog geen specifiek risico gekwantificeerd in het risicomodel. Belangrijk element in de risicobeheersing van het Parkeerbedrijf (en

Bladzijde 6  
Onderwerp Informatie brief jaarverslag Parkeerbedrijf 2012

- overige garages) is de spoedige uitrol van een nieuw en breder opgezet PRIS. Het huidige PRIS is gedateerd en kan technisch met moeite in de lucht worden gehouden (bepaalde onderdelen zijn bijvoorbeeld bijna niet meer verkrijgbaar). Tijdige sturing van bezoekersstromen is niet alleen belangrijk voor een goede doorstroming, maar ook van groot belang voor de garage-exploitaties.
4. Beoogde bijdrage OV Bureau In de voorgaande meerjarenprognose werd uitgegaan van een structurele bijdrage van het OV-Bureau van € 500.000, -. Dit is nu bijgesteld naar € 150.000, -. Omdat op dit punt nog geen sluitende afspraken zijn gemaakt, blijft dit een risico.
  5. Uitbreiding P+R terreinen Uit onderzoek blijkt dat circa 25% van P+R gebruikers zonder P+R faciliteit zou parkeren in parkeergarages. Het concrete effect daarvan op gemeentelijke parkeergarages is niet bekend, omdat parkeerders niet alleen gebruik maken van gemeentelijke parkeergarages. Het effect van de beoogde toekomstige uitbreiding van P+R terreinen (Haren, Driebond en mogelijk Zernike) is niet expliciet gekwantificeerd. Wel is op basis van gevoeligheidsanalyses het risico van tegenvallende bezettingsgraden van de gemeentelijke parkeergarages gewaardeerd in het weerstandsvermogen.
  6. Achterblijvende omzet uit Parkeertoezicht Dit punt is hiervoor al besproken. Het aangenomen resultaat uit parkeertoezicht kent een hoog risicoprofiel, vanwege de omvang van het bedrag en het structurele effect bij uitblijven van dit resultaat.
  7. Specifieke vastgoedmanagementrisico's De vastgoedportefeuille van het parkeerbedrijf breidt de komende jaren uit van 140 miljoen naar 188 miljoen. De grotere omvang van de vastgoedportefeuille vergroot ook de aan vastgoed gelieerde risico's, zoals onderhoud en renovatie, beheer, contractrisico's en aansprakelijkheidsrisico's.

Ten behoeve van het risico-analyse model zijn bekende risico's zo realistisch mogelijk gewaardeerd. Daarnaast zijn algemene risico- en gevoeligheidsparameters aangenomen ten aanzien van de omzet uit straat- en garageparkeren. Dit laatste is van belang om in het weerstandsvermogen ook de risico's van heden nog niet goed te kwantificeren risico's een plek te geven.

#### *Weerstandsvermogen*

In de Meerjarenprognose 2012 was ten behoeve van de risicowaardering van het Parkeerbedrijf een eerste aanzet gemaakt met gevoeligheidsanalyses. Op basis daarvan had Ernst & Young het benodigde weerstandsvermogen voor 2013 berekend op € 2,1 miljoen. Voor de periode tot 2013-2016 werd dit ingeschat op € 3 tot € 5 miljoen en opvolgend voor de periode tot 2025 op € 5 tot € 10 miljoen.

Op basis van de nader gedetailleerde uitgewerkte risico-analyse en de bijbehorende gevoeligheidsanalyses is het structurele risico gekwantificeerd op € 4,8 miljoen. Rekening houdend met de kans van optreden vraagt dit een weerstandsvermogen van € 4,3 miljoen voor de periode tot en met 2017. Voor de gehele looptijd (doorgerekend tot 2023) bedraagt het risicobedrag circa 17,2 miljoen. Rekening houdend met de kans

Bladzijde 7  
Onderwerp Informatie brief jaarverslag Parkeerbedrijf 2012

van optreden komt dit neer op een benodigd weerstandsvermogen van € 15,9 miljoen. Deze conclusies zijn meegenomen in de gemeentelijke Jaarrekening 2012.

#### 5. Opgaven voor 2013/2014

Het Parkeerbedrijf staat de komende jaren voor een aantal belangrijke opgaven op het gebied van parkeren, die veel capaciteit zullen vragen. De werkzaamheden worden niet allemaal door het Parkeerbedrijf zelf uitgevoerd, maar het slagen van de opgaven is van direct belang voor het resultaat van het Parkeerbedrijf.

- **Onderzoek tariefdifferentiatie**  
Deze opdracht vloeit rechtstreeks voort uit het coalitieakkoord. Centraal staat de vraag op welke wijze tariefdifferentiatie kan leiden tot een hogere omzet. In januari 2013 is dit thema, in combinatie met de Motie Parkeerimpuls, aan de orde gekomen in een werksessie met de gemeenteraad en opvolgend is in de commissie Beheer & Verkeer toegezegd in het najaar van 2013 met een voorstel te komen.
- **Verkenning kostendekkend fietsparkeren**  
Ook deze opdracht vloeit voort uit het coalitieakkoord. De kosten van fietsparkeren worden op dit moment volledig gefinancierd vanuit het Parkeerbedrijf en trekken daarmee een zware wissel op de exploitatie (heden € 1 miljoen, oplopend naar € 1,6 miljoen in 2023). Beoogd wordt ter uitvoering van het coalitieakkoord in de eerste helft van 2013 een voorstel aan de raad voor te leggen.
- **Card Only**  
In 2013 staat de aanbesteding van card only parkeerautomaten gepland en de uitrol en feitelijke plaatsing van de automaten wordt beoogd vanaf januari 2014. Omdat de inkomsten uit straatparkeren de financiële back-bone vormen van het Parkeerbedrijf is een succesvolle introductie en implementatie van card only van groot belang.
- **Marketingcampagne 'De auto onder dak'**  
Gedurende 2013 (startend in eind maart/begin april) wordt de marketingcampagne 'De auto onder dak' uitgerold. De campagne om de bekendheid en de bezettingsgraden van de Damsterdiep-, Boterdiep- en Oosterpoortgarage te vergroten, zal het gehele jaar zichtbaar zijn en inzet vragen.
- **Actualisering parkeerregelgeving en verordening**  
Het Parkeerbeleid, de parkeerverordening en de nadere regels vragen op verschillende punten actualisatie en herijking. Dit is van belang met het oog op enkele lopende beleidsvraagstukken (parkeernormen in de praktijk), maar ook om de effectiviteit van het loket Parkeren en de transparantie van de onderliggende producten te vergroten. Beoogd wordt de geactualiseerde regelgeving eind 2013 ter vaststelling aan de gemeenteraad voor te leggen.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Bladzijde 8  
Onderwerp Informatie brief jaarverslag Parkeerbedrijf 2012

- Verdere automatisering parkeeractiviteiten  
Halverwege 2015 loopt de licentie van het huidige gemeentelijke parkeervergunningenmanagementsysteem af. De keuze over het al dan niet continueren van het huidige systeem dient in het licht van andere ontwikkelingen te worden afgewogen.  
Het gaat dan om ontwikkelingen op concernniveau (KCC, centraal zaakgericht automatiseringssysteem, kanaalsturing, productdigitalisering) en landelijke tendensen, zoals bijvoorbeeld digitaliseren van parkeertoezicht (via kenteken). In dit laatste geval gaat het om parkeertoezicht aan de hand van scanauto's of -scooters.  
Dit is een inmiddels bewezen technologie en gebeurt al in verschillende steden en kan ook een belangrijke sleutel zijn om het resultaat uit parkeertoezicht op het beoogde niveau te brengen.  
Om halverwege 2015 eventueel een nieuw en uitgebreid systeem operationeel te hebben zullen de voorbereidingen in de eerste helft van 2013 moeten starten.
- Onderzoek effectiviteit en efficiency Parkeertoezicht  
Dit punt is hiervoor aan de orde geweest.
- Parkeerbalans  
Bij de formulering van parkeerbeleid, maar ook bij bezettingsgraadprognoses voor de parkeergarages is telkens de vraag hoe de parkeercapaciteit in de stad zich verhoudt tot de parkeerbehoefte.  
De zogenaamde parkeerbalans maakt deze relatie inzichtelijk en vormde onder andere de onderbouwing voor de aangenomen bezettingsgraden van de Damsterdiep- en de Forumgarage en de wens om de Casinogarage en ook de Centrumgarage in de toekomst te bestemmen als doelgroepengarages.  
De laatste parkeerbalans stamt uit 2004 en geeft geen antwoord op ontwikkelingen zoals het cancelen van de Tram, het project Diepenring en bijvoorbeeld de P+R ontwikkelingen.  
Om het parkeerbeleid actueel te houden en de risico's van het Parkeerbedrijf goed te waarderen achten wij het van belang dat de parkeerbalans wordt herijkt. Beoogd wordt nog in 2013 te komen tot een nieuwe geactualiseerde parkeerbalans.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

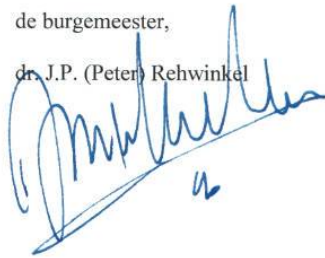
Bladzijde 9  
Onderwerp Informatie brief jaarverslag Parkeerbedrijf 2012

- Ingebruikname Parkeergarage Station Europapark + aanbesteding beheer  
Op basis van de huidige bouwplanning neemt het Parkeerbedrijf vanaf november 2013 Parkeergarage Station Europapark in gebruik.  
De ingebruikname en het hiertoe in richten en gebruiksklaar maken vraagt een stevige inzet van het Parkeerbedrijf. De aanbesteding van het beheer zal mee worden genomen bij de aanbestedingsprocedure van de Euroborggarage, die in maart 2013 is gestart.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,

dr. J.P. (Peter) Rehwinkel



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



# Jaarverslag 2012

## Parkeerbedrijf



## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

<b>Managementsamenvatting</b>	<b>3</b>
<b>Inleiding</b>	<b>6</b>
<b>1. Het Parkeerbedrijf</b>	<b>7</b>
1.1 Organisatie & doelstelling	7
1.2 Het Parkeerbedrijf in cijfers	8
1.3 Ontwikkelingen	9
<b>2. Stand van zaken productgroepen</b>	<b>12</b>
2.1 Garages	12
2.2 Garages in exploitatie	12
2.3 Verhuurde garages	12
2.4 Nieuwe parkeervoorzieningen en ontwikkelingen	12
2.5 Buurtstallingen	12
2.6 (P+R) Terreinen	14
2.7 Straatparkeren	16
2.8 Fietsparkeren	20
2.9 Dynamisch verkeersmanagement	23
<b>3. Dienstverlening</b>	<b>24</b>
3.1 Loket Parkeren	24
3.2 Telefonie	25
3.3 Vergunningen en ontheffingen	26
3.4 Meldingen	27
<b>4. Financiën</b>	<b>28</b>
4.1 Inleiding	28
4.2 Historisch resultaat Parkeerbedrijf	29
4.3 Resultaat Parkeerbedrijf 2012 en 2011	29
<b>5 Meerjarenprognose 2013</b>	<b>31</b>
<b>6 Risico's Parkeerbedrijf</b>	<b>34</b>
<b>BIJLAGE 1 RISICO-MODEL PARKEERBEDRIJF</b>	<b>34</b>
<b>BIJLAGE 2 IMPACT-ANALYSE DELOITTE CASINO-GARAGE</b>	<b>34</b>



## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

### MANAGEMENTSAMENVATTING

- **Stand van zaken Parkeerbedrijf**

Zoals in de oktober 2012 aangeboden meerjarenprognose Parkeerbedrijf is aangegeven, werd in 2012 rekening gehouden met een negatief exploitatie resultaat van -1.6 miljoen euro. Het definitieve resultaat Parkeerbedrijf 2012 is uitgekomen op – 1.8 miljoen euro. In hoofdstuk 4 zal nader ingegaan worden op de oorzaken van deze tekorten.

In onderstaande tabel wordt het exploitatie resultaat 2012 weergegeven.

(* € 1.000)	2012		
	Omzet	Kosten	Saldo
<b>Straatparkeren</b>	6.651	4.103	2.548
<b>Buurtstallingen</b>	323	514	-191
<b>Parkeergarages</b>	4.967	6.997	-2.030
<b>P+R-&amp; terreinen</b>	112	391	-279
<b>Fietsparkeren</b>	0	1.219	-1.219
<b>Rente</b>	0	0	0
<b>Resultaat voorgaande jaren</b>	0	0	0
<b>Totaal exploitatie</b>	12.053	13.224	-1.171
<b>Voorziening Forum</b>	0	700	-700
<b>Totaal resultaat</b>			-1.871

Op 28 maart 2012 is de nota “Parkeren met perspectief” vastgesteld, met het oogmerk de tekorten in het Parkeerbedrijf op middellange termijn weg te werken. Het maatregelenpakket is in 2012 voor het overgrote deel ingevoerd. Tevens is een aanvullend besparingsmaatregelenpakket bij het fietsparkeren doorgevoerd.

De afgelopen jaren hebben duidelijk gemaakt de baten geen gelijke tred meer kunnen houden met de lasten. De traditionele dekkingsbronnen, het straatparkeren en de parkeergarages, kunnen de stijgende kosten niet meer dragen, waaronder de kosten van P+R en fietsparkeren. Daarvoor zijn verschillende oorzaken aan te wijzen, uiteenlopend van macro-economische ontwikkelingen en trends tot beleidskeuzes:

- De inkomsten uit de parkeergarages blijven structureel achter bij de meerjarenverwachting. Dit komt doordat de recent geopende parkeergarages langere ingroeiperiodes hebben vergeleken met de vastgestelde exploitatieopzetten. Het door de economische crisis uitblijven van ontwikkelingen in programma's (Boterdiep, Euroborg) in combinatie met een ander gebruik en gedrag (Circusgarage: meer abonneementhouders in plaats van kort parkeerders), heeft tot gevolg dat de inkomsten van de parkeergarages geen gelijke tred meer houden met het “volwassen kostenniveau” van de garages.
- Ook het bezoekersaantal van de binnenstad loopt terug (2% in 2011<sup>1</sup>) en door de opkomst van nieuwe verkoopkanalen zoals internet staat de koopfunctie van winkelgebieden onder druk. Er wordt steeds meer via het internet gekocht en de verwachting is dat het aandeel internetkopen jaar na jaar zal stijgen. De inschatting is dat in 2012 30% van de inkoop plaatsvond via

<sup>1</sup> Detailhandelsmonitor 2011 Gemeente Groningen

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

internet. In 2011 was dit nog 23 procent<sup>2</sup>. Hierdoor vermindert het aantal bezoeken aan de stad. Daarnaast is er nog een factor die leidt tot een verminderd bezoek aan stadscentra: “Het nieuwe werken”. Het thuiswerken wordt steeds meer geaccepteerd. Hierdoor zullen parkeervoorzieningen in de omgeving van kantoren en winkelgebieden parkeerders verliezen.

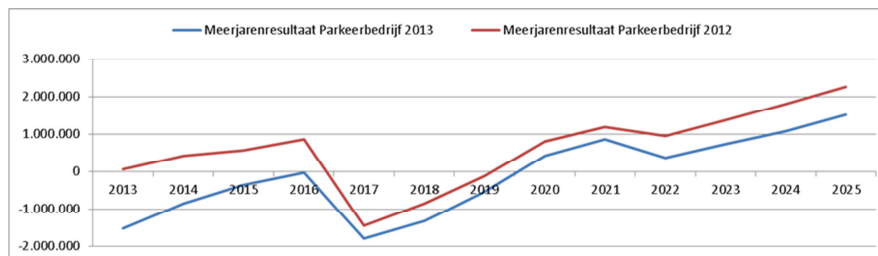
- De beleidsmatige inzet van de Gemeente Groningen op het gebruik van P+R en de beoogde uitbreiding van de parkeercapaciteit leidt (en zal verder leiden) tot minder gebruik van parkeergarages. Naar verwachting 25% van de op P+R-terreinen geparkeerde auto's, zou zonder P+R faciliteit in een parkeergarage (commercieel of gemeentelijk) of op straat staan.

Omdat het resultaat Parkeerbedrijf 2012 als uitgangspunt is genomen voor de geactualiseerde meerjarenprognose Parkeerbedrijf, zijn de bovengenoemde trends en ontwikkelingen verdisconteerd in de meerjarenprognose.

De bovenstaande trends en ontwikkelingen zijn ook van invloed op de omzet uit straatparkeren, die ook onder druk staat. Specifiek is daarnaast jaarlijks sprake van omzetsderving door inbraak en roof uit parkeerautomaten. Dit zal met de invoering van “card only” automaten in 2014 tot het verleden gaan behoren. Daarnaast is een zorgpunt de achterblijvende omzet uit parkeertoezicht. De beoogde stapsgewijze groei naar het niveau van 2008 heeft slechts beperkt vorm gekregen in 2012. Stadstoezicht zet voor 2013 in op verscherping van het parkeertoezicht en zal tevens onderzoeken wat de te verwachten lange termijn ontwikkeling is. De uitkomsten krijgen een plaats in het in 2013 op te stellen strategisch handhavingplan van Stadstoezicht.

- **Meerjarenprognose 2013 en weerstandsvermogen**

Uit de geactualiseerde Meerjarenprognose blijkt dat het halen van de doelstelling uit Parkeren met Perspectief op korte termijn niet mogelijk is, namelijk; het Parkeerbedrijf weer financieel gezond krijgen en de tekorten in een periode van 5 jaar wegwerken. Het jaar 2012 heeft duidelijk gemaakt dat de exploitatie van het Parkeerbedrijf de komende jaren een paar forse risico's loopt en dat het wegwerken van de tekorten meer tijd in beslag zal nemen dan eerst aangenomen.



Het Parkeerbedrijf kent een exploitatie met een hoog risico profiel en laat ook in de meerjarenprognose 2013 voor de komende jaren een kwetsbaar beeld zien. De achterblijvende bezettingsgraad van o.a. de Damsterdiepgarage, de onzekerheid over de bijdrage van het OV-bureau (€ 0,15 mln), de lagere inkomsten uit de parkeerhandhaving en de ingroeiperiode van parkeergarage Forum (terugval resultaat in 2017) zijn forse risico's voor de exploitatie van het Parkeerbedrijf.

<sup>2</sup> Bron: Thuiswinkel.org

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

In navolging van de conclusies uit de meerjarenprognose Parkeerbedrijf 2012, is het risicoprofiel nader uitgewerkt en heeft een realistische inschatting plaatsgevonden van het gewenste weerstandsvermogen. In de berekeningen zijn de adviezen van de Rebelgroep en Ernst&Young meegenomen.

De meerjarenprognose 2013 laat in de beginjaren een fors minder positief resultaat zien dan de meerjarenprognose 2012. Belangrijke factoren die de omzet negatief beïnvloeden zijn de bijstelling in de beoogde bijdrage van het OV Bureau (van € 0,5 miljoen naar € 0,15 miljoen per jaar), de vertraagde groei van het Damsterdiep en de tegenvallende resultaten uit parkeerhandhaving.

In de Meerjarenprognose 2012 was ten behoeve van de risicowaardering van het Parkeerbedrijf een eerste aanzet gemaakt met gevoeligheidsanalyses. Op basis daarvan had Ernst & Young het risico voor 2013 berekend op € 2,1 miljoen. Eind 2013 zou dan een weerstandsvermogen van ongeveer € 2 tot € 3 miljoen benodigd zijn oplopend tot € 3 tot € 5 miljoen eind 2016. Voor de periode tot 2025 zou het weerstandsvermogen moeten groeien naar ruwweg € 5 tot € 10 miljoen.

Voor de meerjarenprognose 2013 is de gevoeligheidsanalyse verder uitgewerkt en gedetailleerd voor de onderdelen:

- rente;
- opbrengsten en kosten;
- OV-bijdrage;
- bezettingsgraad parkeergarages;
- ontwikkeling straatparkeren.

Op basis van de nader gedetailleerde uitgewerkte risico-analyse en de bijbehorende gevoeligheidsanalyses is het incidentele risico gekwantificeerd op € 4,8 miljoen voor de periode 2014-2017. Rekening houdend met de kans van optreden vraagt dit een weerstandsvermogen van € 4,3 miljoen voor de periode tot en met 2017. Voor de gehele looptijd (doorgerekend tot 2023) bedraagt het risicobedrag circa 17,2 miljoen. Rekening houdend met de kans van optreden komt dit neer op een benodigd weerstandsvermogen van € 15,9 miljoen. Deze conclusies zijn meegenomen in de gemeentelijke Jaarrekening 2012.

	Rente	Opbrengsten en kosten	OV-bureau	Bezettingsgraad	Straat-parkeren	Af: Forum correctie	Totaal risico-bedrag	Incl. kans op voordoen
Totaal 2014-2023	3.887.757	1.690.174	750.000	8.416.911	2.600.038	-132.626	17.212.255	15.924.914

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

### INLEIDING

Jaarlijks brengt het Parkeerbedrijf een verslag uit over de prestaties en de verwachte meerjarenprognose van het Parkeerbedrijf.

Het jaarverslag heeft betrekking op het gehele jaar 2012 en begint met een beschrijving van de huidige stand van zaken en de ontwikkelingen die van invloed zijn op de exploitatie. De resultaten per productgroep van het Parkeerbedrijf (garages, buurtstallingen, straatparkeren, P+R-terreinen en het fietsparkeren) en het loket Parkeren zijn nader toegelicht in hoofdstuk 2 en 3.

Hoofdstuk 4 behandelt het resultaat 2012 van het Parkeerbedrijf en de analyse van het exploitatieresultaat. De geactualiseerde meerjarenprognose inclusief de belangrijkste verschillen ten opzichte van de vorige meerjarenprognose zijn in hoofdstuk 5 weergegeven.

Het risicoprofiel van het Parkeerbedrijf op (middel)lange termijn en een gedetailleerde inschatting van het benodigde weerstandsvermogen van het Parkeerbedrijf wordt gepresenteerd in hoofdstuk 6.

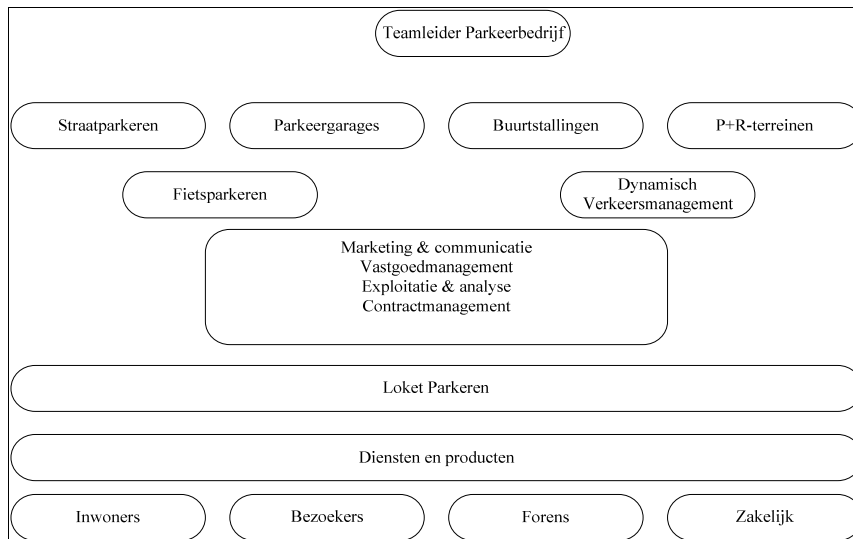
## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

### 1. HET PARKEERBEDRIJF

#### 1.1 Organisatie & doelstelling

Het Parkeerbedrijf van de gemeente Groningen is onderdeel van de afdeling Juridische Zaken, Parkeren en Vastgoed van de dienst Ruimtelijke Ordening & Economische Zaken (ROEZ). Het Parkeerbedrijf is primair belast met de uitvoering van beleidsmaatregelen op het gebied van parkeren en bestaat in 2012 uit 15,4 fte.

Sinds het in exploitatie nemen van de Damsterdiegarage is het Parkeerbedrijf de grootste parkeerexploitant van de stad Groningen. Ook het fietsparkeren is een belangrijk onderdeel van het parkeerbeleid. Door het aanbieden van voldoende en kwalitatief goede fietsenstallingen wordt de overlast op straat zoveel mogelijk beperkt.



Bij de oprichting is bepaald dat het Parkeerbedrijf een gesloten financiering zou moeten hebben, inclusief een reserve Parkeerbedrijf. Het resultaat van de winstgevende onderdelen, wordt ingezet om niet rendabele, maar beleidsmatig zeer gewenste initiatieven (P+R voorzieningen, fietsparkeren en dynamische bebording) te realiseren. In 2013 zal een verkenning plaatsvinden naar de (on)wenselijkheid van een afzonderlijke (en op dit moment lege) reserve voor het Parkeerbedrijf.

De hoofddoelstelling van het gemeentelijk parkeerbeleid is bijdragen aan een bereikbare, duurzame en aantrekkelijke stad. Het Parkeerbedrijf ondersteunt dit door middel van sturing op het gebruik van parkeervoorzieningen door het aanbieden van een gedifferentieerd aanbod, gepaard gaande met een uitstekende digitale dienstverlening.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

### 1.2 Het Parkeerbedrijf in cijfers

Voorziening	Aantal parkeerplaatsen	Aantal abonneementhouders	Eigenaar	Huurder
<b>Parkeergarages</b>				
Damsterdiep	508	41	Gemeente	-
Casino	225	-	Gemeente	Holland Casino
Boterdiep	1200	386 (300 UMCG + 86 overig)	Gemeente	-
Martiniplaza	600	-	Gemeente	Martini Plaza
Rademarkt	370	-	Gemeente	Q-park
Westerhaven	809	-	Bouwfonds*	Gemeente/Q-park
Circus	300	127	Gemeente	-
Euroborg	900	329	Gemeente	-
Oosterpoort	300	160 (150 eigenaar + 10 overig)	Dutch Property Company Rembrandt B.V	Gemeente

\* De gemeente Groningen huurt deze parkeergarage van Bouwfonds en verhuurt deze aan Q-park.

Voorziening	Aantal parkeerplaatsen	Aantal abonneementhouders
<b>Buurtstallingen</b>		
Bleekveld	221	163
Coehoorsingel	126	120
Ebbingepoort	119	111
Nieuwstraat	58	25
Poortersplein	62	42
Schoolholm	62	47
Sledemenerstraat	39	37
<b>Parkeerterreinen</b>		
Zaanstraat	300	73
Euroborg P2	500	500
Euroborg P4	100	-
Euroborg P5	100	100
<b>Fietsenstallingen</b>		
Openbare Bibliotheek	705	-
Pathé	250	-
Haddingestraat	75	-
Peperstraat	196	-
Europapark	750	-
Stationsgebied:	9.263	-
- Stadsbalkon	5.428	
- Fietsflat	956	
- Achterweg	416	
- NS Stalling	2.195	
- Overig	268	

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

<b>P+R terreinen</b>		
Kardinge	880	-
Zernike	100	-
Euroborg	600	-
Hoogkerk	600	-
<b>Straatparkeren</b>		
Straat parkeerplaatsen	+/- 17.000	-

### 1.3 Ontwikkelingen

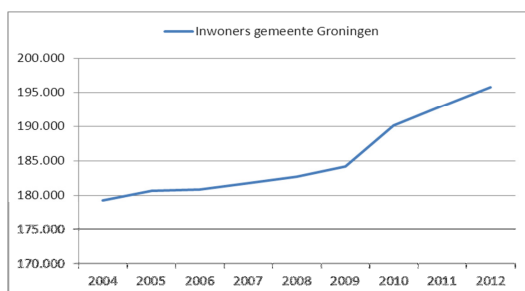
Het Parkeerbedrijf heeft te maken met invloeden van zowel externe als interne ontwikkelingen. De belangrijkste ontwikkelingen die van invloed zijn op de exploitatie en organisatie van het Parkeerbedrijf zijn hieronder toegelicht.

#### INTERNET WINKELN EN HET NIEUWE WERKEN

Er wordt steeds meer via het internet gekocht en de verwachting is dat het aandeel internetkopen jaar na jaar zal stijgen. De inschatting is dat in 2012 30% van de inkopen plaatsvindt via internet. In 2011 was dit nog 23 procent. Hierdoor vermindert het aantal bezoeken aan de stad. Daarnaast is er nog een factor die leidt tot een verminderd bezoek van stadscentra: het nieuwe werken. Het thuiswerken wordt steeds meer geaccepteerd. Hierdoor zullen winkelcentra, vaak te vinden in de nabijheid van kantoren, aanloop verliezen.

#### GROEI INWONERS EN DALING MOBILITEIT GEMEENTE GRONINGEN

Het aantal inwoners in de gemeente Groningen is de laatste jaren toegenomen. Van 179.329 inwoners in 2004 tot 195.800 inwoners eind 2012. De stijging is vooral te danken aan de grote instroom van buitenlandse studenten. Ook vertrekken minder gezinnen uit de stad. Daarnaast is er een vestigingsoverschot van veel nieuwe jongeren in de stad, vooral in de leeftijdsgroep van 15-20 jaar. De stad blijkt vooral aantrekkelijk voor jongeren uit de regio. De gemeente Groningen zal in de komende twintig jaar groeien. Naar verwachting heeft de gemeente in 2020 ruim 200.000 inwoners, dat aantal loopt op tot bijna 209.000 in 2027.



De groei van het aantal studenten brengt vooral een groeiende behoefte aan fietsvoorzieningen met zich mee. Over een langere periode gekeken vertoont het fietsverkeer binnen de stad een sterk stijgende lijn. Deze groei van het aantal inwoners leidt echter niet, zoals in voorgaande jaren, automatisch tot groei van het aantal auto bewegingen.

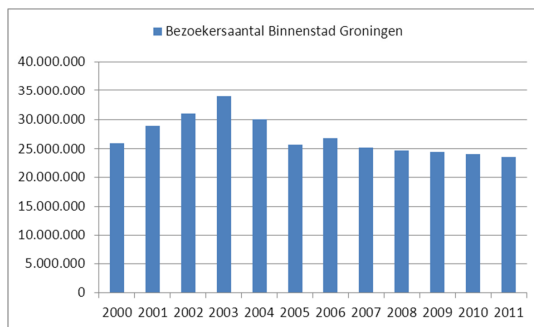
## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Zowel op de ringwegen als op de andere wegen binnen de stad is het autoverkeer sinds 2009 bijna niet meer gegroeid. De hoeveelheid auto's welke de gemeentegrens passeert is licht gedaald (-2%).

### BEZOEK BINNENSTAD

De economische crisis gaat niet aan de stad Groningen voorbij. Volgens de Detailhandelsmonitor 2011 van de Gemeente Groningen is het totale aantal bezoekers met twee procent gedaald. De consumenten die de binnenstad van Groningen bezoeken besteden in 2011 wel meer; gemiddeld 35 euro ten opzichte van 32 euro in 2010.

De gemiddelde verblijfsduur in de binnenstad vertoont in tegenstelling tot voorgaande jaren een licht stijgende trend (171 minuten in 2011), wat een directe invloed heeft op de inkomsten uit het straatparkeren en de parkeergarages.



Bron: Detailhandelsmonitor 2011 Gemeente Groningen

De ambitie van de stad om meer bezoekers naar de binnenstad van Groningen te trekken, zal in de toekomst extra druk op het gebruik van de openbare ruimte leggen. Een groot deel van deze extra bezoekers komt met de auto en is op zoek naar parkeergelegenheid, waardoor de bestaande parkeerdruk toeneemt op de diverse parkeervoorzieningen.

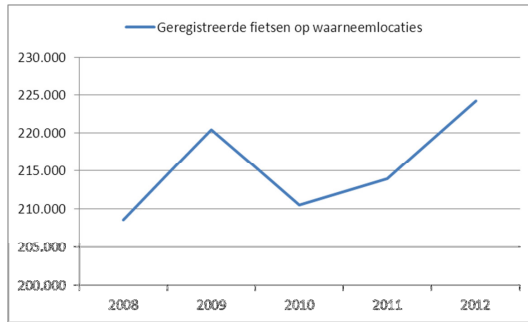
### GROEI FIETSGEBRUIK, FIETSPARKEERPROBLEMEN

Het beleid in de afgelopen jaren heeft er mede toe geleid dat Groningen één van de belangrijkste fietssteden van Nederland is geworden. Uit onderzoek blijkt dat tussen de 50 en 60% van alle ritten in de stad Groningen per fiets worden gemaakt. Het landelijke gemiddelde zit op 35%.

De demografische ontwikkelingen in Groningen (toename bevolkingsgroei, stijging aantal studenten, etc.), de groei van het aantal bezoekers aan Groningen en het flankerend verkeersbeleid leiden ertoe dat de komende jaren het fietsgebruik fors zal toenemen. Uiteraard leidt dit ook tot meer gestalde fietsen. Het aantal geregistreerde fietsers in Groningen op de verschillende waarneemlocaties is hieronder weergegeven.



## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013



### BELEIDSMATIGE INZET OP P+R

De beleidsmatige inzet van de Gemeente Groningen op het gebruik van P+R en de beoogde uitbreiding van de parkeercapaciteit leidt (en zal verder leiden) tot minder gebruik van parkeergarages. Uit onderzoek blijkt dat dit een reële verwachting is. Het gebruik van P+R verminderd niet alleen het aantal autokilometers (in de stedelijke omgeving), maar leidt ook tot nieuwe autokilometers (in de regio). Meer dan de helft van de reizigers zou per openbaar vervoer of juist helemaal niet reizen als de P+R-functionaliteit niet bestond. Slechts 25% zou dan de hele reis met de auto maken. Daarin zitten ook forenzen, die niet altijd naar de binnenstad maar bijvoorbeeld naar het UMCG gaan. 57% van de Groningse P+R-reizigers doet dat vanwege werk/studie en 35% om te winkelen.<sup>3</sup> Voor parkeergarages is dat omgekeerd. Dit zegt iets over de plek van P+R in het mobiliteitsbeleid.

Uit het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat een kwart van de op P+R-terreinen geparkeerde auto's, anders in een parkeergarage (commercieel of gemeentelijk) of op straat hadden gestaan.

Twintig procent van de Groningse P+R-reizigers geeft aan daarvoor te kiezen vanwege het tarief en P+R vooral te zien als service en gemak voor de bezoekers van de stad.

### ZUIDELIJKE RINGWEG

De komende jaren gaat het hoofdwegennet van de Gemeente Groningen flink op de schop. De aanpak van de Zuidelijke Ringweg zal impact hebben op de bereikbaarheid van de binnenstad, de parkeergarages en de openbare parkeerplaatsen.



Dit infrastructurele project kan de exploitatie van het Parkeerbedrijf negatief beïnvloeden. De mate van beïnvloeding hangt af van de feitelijke uitvoering. Dit zal in de loop van 2013 duidelijk worden, als in het kader van "Groningen Bereikbaar" de diverse plannen en projecten worden ontvouwd.

Alle weergegeven bovenstaande ontwikkelingen zijn direct van invloed op het Parkeerbedrijf en zorgen ervoor dat de exploitatie van het straatparkeren en de parkeergarages onder druk komt te staan.

<sup>3</sup> Parkeeronderzoek P+R en garages gemeente Groningen 2011

Onderzoek In Nuce voor gemeente Groningen 2011 (invloed recessie & P+R op parkeeropbrengst)

Onderzoek Erasmusuniversiteit: functie en neveneffecten P+R-locaties

**2. STAND VAN ZAKEN PRODUCTGROEPEN**

Geheimhouding ex. artikel 25 Gemeentewet

**2.1 Garages**

Geheimhouding ex. artikel 25 Gemeentewet

**2.2 Garages in exploitatie**

Geheimhouding ex. artikel 25 Gemeentewet

**2.3 Verhuurde garages**

Geheimhouding ex. artikel 25 Gemeentewet

**2.4 Nieuwe parkeervoorzieningen en ontwikkelingen**

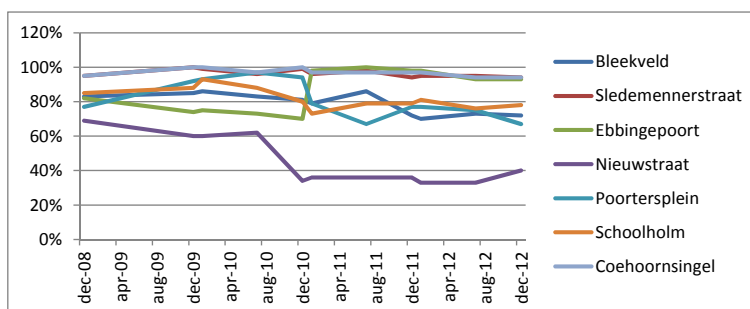
**2.5 Buurtstallingen**

Het Parkeerbedrijf exploiteert 7 buurtstallingen. De afgelopen jaren is flink geïnvesteerd in het onderhoud en de uitstraling van de buurtstallingen.



In het afgelopen jaar is gebleken dat het abonnementenbestand redelijk constant is gebleven. De gemiddelde bezettingsgraad over 2012 is 78%. Hieronder wordt een overzicht weergegeven van de ontwikkeling van de bezettingsgraad per buurtstalling.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013



De enige buurtstallingen die achterblijven zijn Nieuwstraat en Poortersplein. Deze buurtstallingen zijn gelegen in betaald parkeergebieden waar mensen tegen lagere kosten een parkeervergunning kunnen verkrijgen. In deze wijken is voldoende parkeerruimte op straat aanwezig, zodat het kunnen beschikken over een parkeerplaats in een buurtstalling geen toegevoegde waarde heeft. De betrokken buurtstallingen zullen door middel van marketinginspanningen onder de aandacht van buurtbewoners worden gebracht. In het onderstaande overzicht wordt de kostendekkendheid van de buurtstallingen in de periode 2009-2012 weergegeven.

	Kostendekkendheid
2009	31%
2010	51%
2011	59%
2012	63 %



De stijging van de kostendekkendheid wordt veroorzaakt door de tariefsverhoging in 5 stappen van € 39,- naar € 70,- in 5 jaar en het feit dat er continue gekeken wordt naar kostenbesparingen. Met de tariefstelling wordt beoogd een kostendekkend niveau te halen.

### Aandachtspunten:

- **Schoolholm**

Eind 2012 is de kolom bij de inrit van de buurtstalling verwijderd zodat de inrit ruimer werd en de toegankelijkheid werd verbeterd. Ook is, om de bestaande lekkages op te lossen, de dakbedekking vervangen.

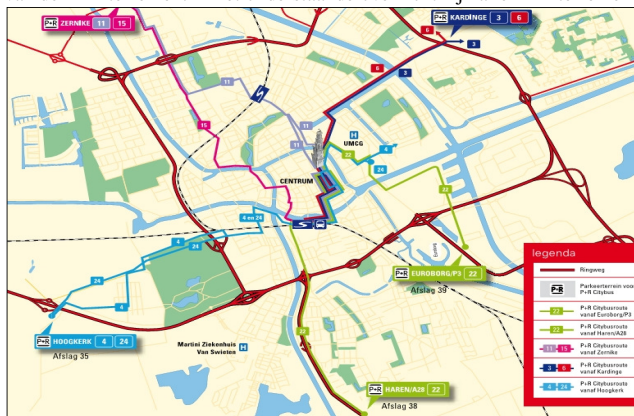
- **Parkeervoorzieningen Nieuwe Kijk in 't Jat**

Na de in 2011 gesloten autostalling J.C. Kapteynlaan, is in 2012 ook de parkeervoorziening in de Nieuwe Kijk in 't Jatstraat gesloten. De aanleiding hiervoor was de aanwezigheid van asbest en het slechte onderhoudsniveau. In afwachting van wat er nu met het pand gaat gebeuren zijn de lopende buurtstallingsovereenkomsten met gebruikers nog niet opgezegd. De gebruikers stallen hun auto's in andere voorziening van de gemeente. In de loop van 2013 zal een voorstel worden ingediend over de definitieve invulling van dit complex.



## 2.6 (P+R) Terreinen

Het beheer van de gemeentelijke P+R-terreinen (Euroborg, Kardinge, Hoogkerk en Zernike) valt onder de verantwoordelijkheid van het Parkeerbedrijf. Het P+R-terrein Haren valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente Haren. Jaarlijks maken ongeveer 1,5 miljoen reizigers gebruik van de P+R-terreinen. In het onderstaande overzicht zijn alle P+R-terreinen weergegeven.

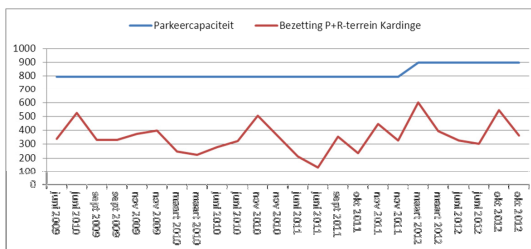
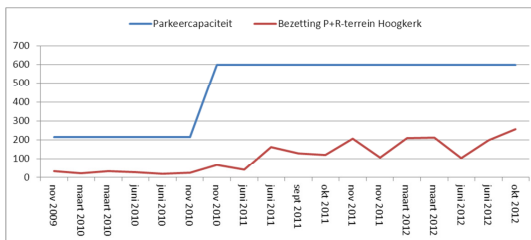
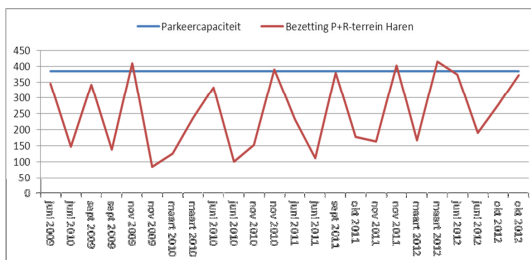
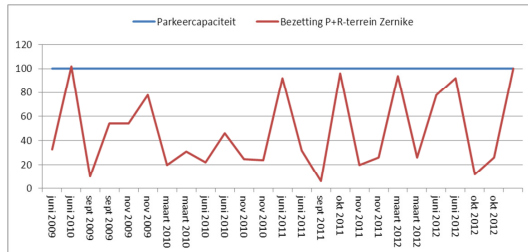


De trend in het gebruik van P+R-terreinen zit tussen 'forse groei' en stabilisatie in en verschilt per terrein.

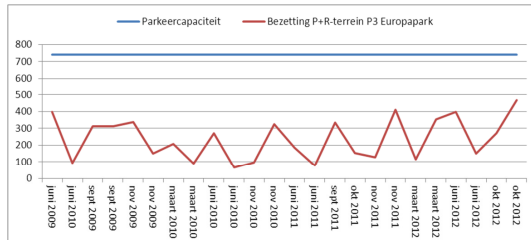
Het terrein in Haren staat met enige fluctuatie op doordeweekse dagen vol. Een extra groei tijdens deze dagen is zonder uitbreiding van de parkeercapaciteit niet mogelijk. Ook het terrein op Zernike wordt flink gebruikt en is op werkdagen volledig bezet (mede als gevolg van de aanscherping van het parkeerregime rondom het crematorium). Het P+R-terrein Hoogkerk kent sinds de opening een lichte groei. De P+R-terreinen bij Kardinge en op het Europapark kennen een diffuus beeld, door onder meer dubbelgebruik maar vertonen de afgelopen jaren een stabiel beeld. P+R Europapark wordt ook gebruikt tijdens evenementen in de stad en op het Europapark.

In de onderstaande schema's wordt het gebruik van de P+R-terreinen weergegeven vanaf juni 2009 tot en met december 2012.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

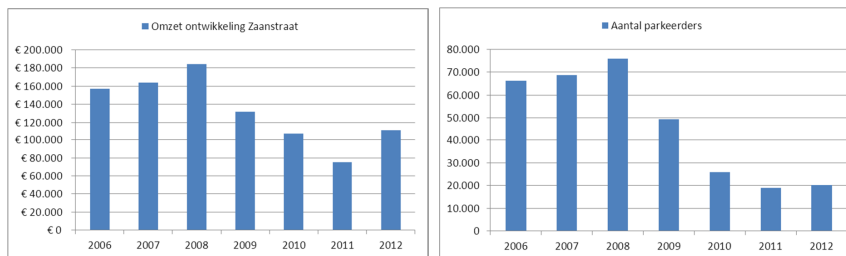


## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013



### • Zaanstraat

Begin 2012 heeft de Gemeente Groningen, in het kader van de mogelijke herontwikkeling van het Stationsgebied Zuid, de Zaanstraatlocatie aangekocht van KPN. Het parkeerterrein biedt plaats aan 300 auto's en fungeert sinds het vervallen van de P+R-functie als parkeerterrein, wat gebruikt wordt door medewerkers van KPN, binnenstad bezoekers en als overloop van P+R-terrein Cascade van de Nederlandse Spoorwegen. Het huidige tarief is € 0,50 per 20 minuten. Het huidige dagtarief bedraagt € 13,-. In vergelijking met 2011 is de omzet gestegen met ruim 35.000 euro. Het aantal parkeerders is gestegen met ruim 6%.



## 2.7 Straatparkeren

Om het straatparkeren te reguleren en ervoor te zorgen dat de schaarse ruimte verdeeld wordt is jaren geleden gekozen voor het invoeren van een gefiscaliseerd regime in bepaalde gebieden van de stad. Het betalen op straat voor het parkeren kan op verschillende manieren. Bij één van de bijna driehonderd parkeerautomaten op straat (contant of via chip-knip), het aanvragen van een parkeervergunning bij het loket Parkeren of via het GSM parkeren.

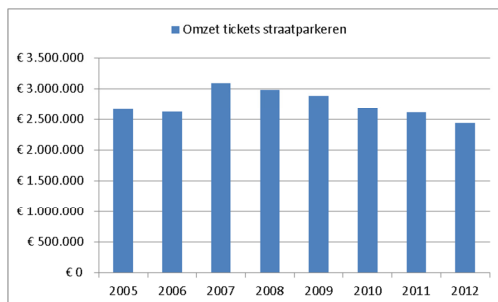
De inkomsten uit het straatparkeren staan ook onder druk. Naast het verminderde bezoek aan de binnenstad en de inbraken in de parkeerautomaten, is de daling van de omzet uit de parkeerhandhaving ook een belangrijke factor. De oorzaak hiervan kan gevonden worden in de overgang van de parkeerhandhaving van de Regiopolitie naar de vakdirectie Stadstoezicht. Deze overgang heeft een forse organisatorische impact gehad. De daling werd al ingezet in 2009 en 2010 toen de parkeerhandhaving nog onderdeel was van de Regiopolitie. Bij de overgang naar Stadstoezicht was sprake van een forse onderbezetting van het aantal parkeerhandhavers. Stadstoezicht heeft 2012 gebruikt om de bezetting weer op orde te krijgen. In 2013 wordt ingezet op een inhaalslag om het beoogde groeipad te halen. In 2015 zou dan het niveau van 2008 weer gerealiseerd zijn. Parallel hieraan verricht Stadstoezicht in samenwerking met het Parkeerbedrijf een onderzoek of het groeipad kan worden gerealiseerd en op welke wijze dit het beste kan plaatsvinden.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

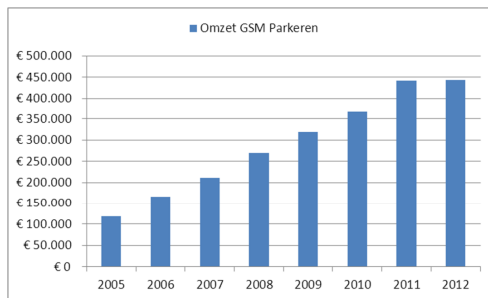
### • Parkeerautomaten

In Groningen staan 289 Parkeerautomaten die een jaaromzet genereren van ongeveer 2,9 miljoen euro (tickets en omzet GSM-parkeren). Het totale resultaat van het straatparkeren bedraagt ruim 3 miljoen euro. Hoewel het straatparkeren dus geld oplevert, is dit niet voldoende om de (aanloop)verliezen in de exploitatie van de parkeergarages en de kosten van het fietsparkeren (1 miljoen euro per jaar) en het beheer/onderhoud van de P+R-terreinen (0,25 mln euro per jaar) te dekken.

De omzet van de parkeerautomaten was in 2012 € 2.450.000. In 2011 was de omzet nog € 2.600.000. Dit is een verdere daling ten opzichte van het voorgaande jaren.

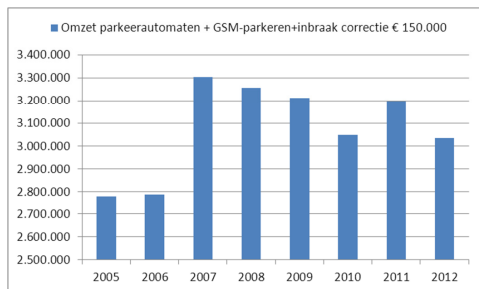


Naast de omzet uit de parkeerautomaten, zorgt het GSM-parkeren ook voor inkomsten voor de gemeente Groningen. Binnen de gemeente Groningen wordt sinds 2001 het GSM-Parkeren aangeboden. Sinds 2012 is in de Gemeente Groningen een tweede aanbieder van het GSM-Parkeren actief. Naast het bedrijf Parkline, is nu ook het bedrijf Parkmobile actief in de stad. Het voornemen is om in de toekomst het aantal aanbieders nog verder uit te breiden. De omzet voor het GSM-parkeren bedroeg in 2012 € 447.780. Een minieme stijging ten opzichte van 2011.



Indien de bovenstaande cijfers gecorrigeerd worden voor de omzeterderving van de inbraken (tussen € 150.000 en € 300.00 per jaar) dan kan voor de omzet uit de parkeerautomaten en het GSM-parkeren het volgende beeld worden gepresenteerd.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013



De daling ten opzichte van 2011 kan beïnvloed zijn door: de recessie met als effect minder bezoek aan de binnenstad (-2%), de diefstal uit de automaten en het dalende aantal fiscale bonnen. Hoe strakker de handhaving, hoe groter de betalingsbereidheid omdat meer mensen bereid zijn een ticket te kopen bij de parkeerautomaat.

Toch kan gesteld worden dat, mede door de verschillende tussentijdse tariefsverhogingen, het straatparkeren een stevige ondergrens van € 3 miljoen euro kent. Het straatparkeren wordt in tegenstelling tot het parkeren in een parkeergarage niet gezien als luxeartikel maar meer als een noodzakelijk instrument.

In het kader van het project "card-only"-automaten is in 2012 gestart met de voorbereiding van de Europese aanbesteding. De verwachting is dat de eerste "card-only"-automaten begin 2014 geplaatst kunnen worden, voorafgegaan door een uitgebreid communicatie-traject. De raad van Groningen heeft in haar voorstel van 23 juni 2011 € 2,5 mln. beschikbaar gesteld voor de invoering van de nieuwe parkeerautomaten. Deze € 2,5 mln. is bedoeld voor de vervanging van de automaten. Bij de verdere uitwerking en een marktonderzoek is gebleken dat dit bedrag niet toereikend is. Het aanvullende bedrag wordt geraamd op € 550.000 (ten behoeve van de publiekscampagne, extern advies, nieuwe anti-skimmingmaatregelen en een post onvoorzien. Er wordt nog gezocht naar een geschikte dekkingsbron voor de benodigde € 550.000.

- **Handhaving**

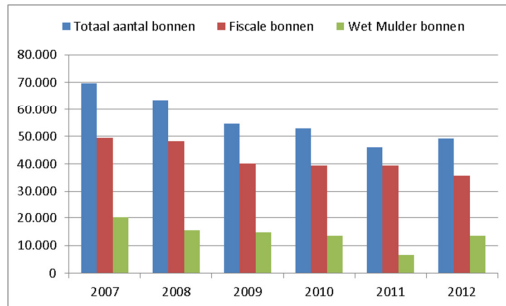
Het effect van het betaald parkeerbeleid is voor een groot deel afhankelijk van een adequate handhaving. Automobilisten die niet betalen in een betaald parkeergebied moeten een grote kans op een bekeuring hebben.

Gedurende 2012 is de personele capaciteit van Stadtoezicht op sterkte gekomen en in 2013 zal de vertaalslag op straat moeten gebeuren. Dit zal moeten leiden tot een stijging van de omzet. Vanuit de ingroei en de opbouw van de handhavingsorganisatie zal de parkeerhandhaving in 2015 weer op het niveau van 2008 zitten (omzet 2,4 miljoen euro). Deze omzettoelstelling is ambitieus en vormt daarmee een fors resultaatrisico voor het Parkeerbedrijf. In 2013 zal een analyse plaatsvinden over de verwachte lange termijn ontwikkeling van de parkeerhandhaving inclusief een vertaling naar operationeel niveau. De uitkomsten krijgen een plaats in het strategisch handhavingsplan van Stadtoezicht.

De ontwikkeling van het aantal uitgeschreven bonnen (fiscaal en Wet Mulder) is hieronder weergegeven.



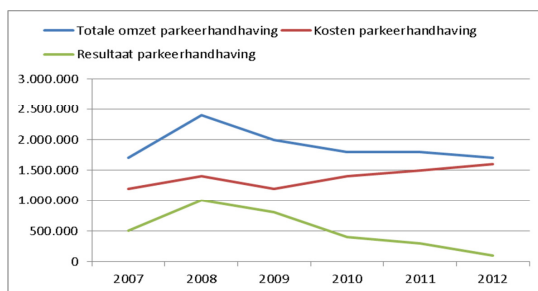
## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013



In 2012 zijn door de parkeerhandhavers van Stadstoezicht 49.334 bonnen uitgedeeld. In 2011 was dit aantal nog 45.960. Deze stijging wordt veroorzaakt door de groei van het aantal uitgeschreven Wet Mulder bonnen. Aangezien de dalende trend van de fiscale bonnen zich heeft doorgezet resulteert dit logischerwijs in minder inkomsten voor het Parkeerbedrijf.

De inkomsten van de fiscale bonnen komen ten goede aan het Parkeerbedrijf. Ook zijn in 2012 afspraken gemaakt met de vakdirectie Stadstoezicht over de verdeling van de inkomsten uit de “Wet Mulder-overtredingen”. Vanaf 2013 krijgt het Parkeerbedrijf 40.000 euro per jaar minder kosten in rekening van de vakdirectie Stadstoezicht. Per uitgeschreven Wet Mulder overtreding krijgt Stadstoezicht € 25,-. Aangezien het Parkeerbedrijf alle parkeer gerelateerde toezichten betaald, is afgesproken dat een gedeelte van deze vergoeding ten goede komt aan de exploitatie van het Parkeerbedrijf. Vanaf 2013 ontvangt het Parkeerbedrijf € 40.000 van deze inkomsten. Dit bedrag loopt met € 40.000 per jaar op naar € 160.000 in 2016 (daarna structureel).<sup>4</sup>

Het resultaat in 2008 op de parkeerhandhaving was € 1 miljoen, in 2012 is het resultaat uitgekomen op minder dan 100.000 euro. In de meerjarenprognose 2012 was rekening gehouden met een omzet van € 1.9 miljoen en een resultaat van 400.000 euro. Stadstoezicht zal in 2013 starten met een onderzoek naar de oorzaken van de verminderde opbrengsten uit parkeertoezicht.



### • Onderhoud en inbraak Parkeerautomaten

Iederz voert het onderhoud van de parkeerautomaten op straat uit. Begin 2011 is geconstateerd dat in toenemende mate parkeerautomaten illegaal geleegd worden.

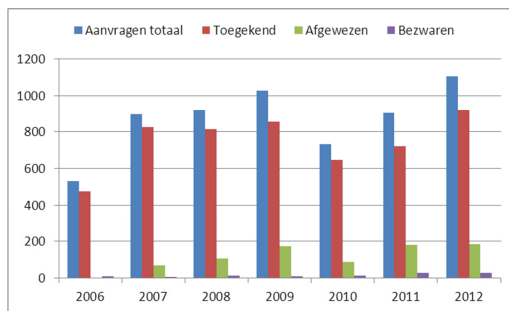
<sup>4</sup> In verband met mogelijke aanvullende bezuinigingen vanuit het Rijk is het nog onzeker of gemeenten vanaf 2014 nog aanspraak kunnen maken op deze vergoeding. Dit kan dus een risico vormen.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

In de periode tot de definitieve invoering van “card-only” automaten, zijn de meest gekraakte parkeermeters uitgevoerd met een extra slot. De geschatte jaarlijkse omzetsderving bedraagt € 150.000 tot € 300.000.

- **Gehandicapten parkeren**

Eén van de uitvoeringstaken van het Parkeerbedrijf is het beoordelen van aanvragen voor en de verstrekking van gehandicaptenparkeerkaarten en de aanleg van gehandicaptenparkeerplaatsen. De medische keuring is een uitvoeringstaak van de HVD. Het aantal aanvragen voor een kaart en/of een plaats vertoont de laatste jaren een stijgende lijn. In de onderstaande grafiek is het verloop van het aantal aanvragen vanaf 2006 tot en met 2011 weergegeven.



Conform het besluit uit de nota “Parkeren met Perspectief” (GR12.2979679) zal medio 2013 begonnen worden het heffen van leges. Via het heffen van leges wordt de vastgestelde maatregel ingevuld te weten: ‘voor de kosten van het gehandicapten parkeren een bijdrage vragen aan gehandicapten die aan inkomsten jaarlijks €75.000, - genereert’. Deze € 75.000 is tevens onderdeel van de concern bezuiniging.

### 2.8 Fietsparkeren

Het fietsparkeren is sinds 2009 onderdeel van het Parkeerbedrijf. Het Parkeerbedrijf is belast met het uitvoeren van het fietsbeleid in de binnenstad en het stationsgebied van Groningen. De overdekte stallingen in de binnenstad, het Stadsbalkon, de station Europapark stalling, de fietsflat en de AFAC (Algemene Fiets Afhaal Centrale) vallen onder het beheer van het Parkeerbedrijf. Voor de uitvoering van het beheer is Werkpro ingehuurd.

Ook de informatievoorziening en communicatie rondom het fietsparkeren is sinds 2010 integraal een uitvoeringstaak van het Parkeerbedrijf. De handhaving, het verwijderen en het opslaan van fietsen is een uitvoerende taak van de Milieudienst.

- **Binnenstadsstallingen**

Het beheer van de fietsstallingen in de binnenstad is uitbesteed aan Werkpro. In 2012 zijn diverse (aanvullende) besparingsmaatregelen doorgevoerd om de kosten van het fietsparkeren te verlagen, conform de afspraken uit de nota Parkeren met Perspectief.

Het toezicht op het Stadbalkon zal gebeuren zonder de inzet van voormannen en voor de binnenstadsstallingen is ingezet op een combinatie van cameratoezicht en bewaking. Dit betekent concreet dat alle binnenstadsstallingen (met uitzondering van de stalling in de Boteringstraat) overdag onbemand zijn, maar dat tijdens de avond- en nachtelijke uren toezichthouders aanwezig zijn.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Gedurende de tijd dat er geen toezichthouder aanwezig is, is naast het cameratoezicht contact mogelijk met de meldkamer via een intercom. Ook de in december 2012 geopende fietsenstalling station Europapark heeft een combinatie van cameratoezicht en bemensing.

Hieronder wordt de ontwikkeling van de bezettingsgraad van de binnenstadsstallingen weergegeven.

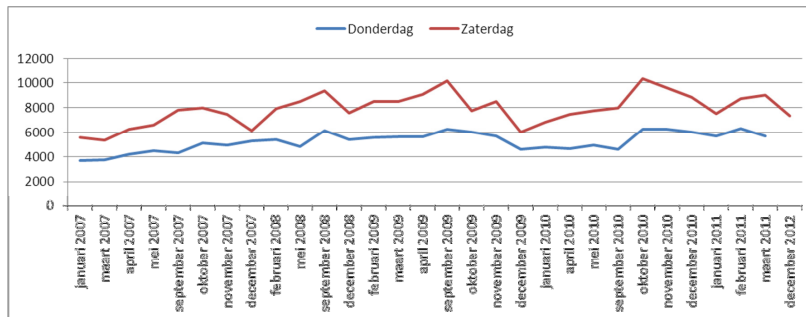
Jaar	Boteringstraat (cap. 705)	Pathé (cap. 250)	Haddingestraat (cap. 75)	Peperstraat (cap. 196)	V&D (cap. 55)	Totaal (cap. 1.226)
2008	125.528	36.854	11.696		22.703	196.781
2009	129.475	40.394	11.236		21.570	202.375
2010	134.224	42.071	12.049		gesloten	190.952
2011	129.156	47.510	13.911	14.047*	gesloten	204.624
2012	112.718	43.242	12.520	26.272	gesloten	194.752

\* De stalling Peperstraat is april 2011 geopend op 1 april, dus de telling van 2011 betrof 9 maanden. Sinds de bezuiniging op de bemensing van de fietsenstallingen niet meer geteld wordt. Daarom beschikken we alleen over de gegevens over de periode 1 januari t/m 30 juni 2012. Deze cijfers zijn doorgetrokken voor heel 2012.

- **Stadsbalkon & stationsgebied**

Het aantal gestalde fietsen in het stationsgebied is opnieuw gestegen, hetgeen een druk legt bij het beheer van het Stadsbalkon. Om de beheerders te ontlasten en meer fietsers van dienst te kunnen zijn, zijn meer rekken geplaatst langs de Achterweg. Ook is als extra maatregel de stallingstermijn aangescherpt en teruggebracht tot 12 dagen. In het stationsgebied wordt nadrukkelijk samengewerkt met de vakdirectie Stadstoezicht en de Nederlandse Spoorwegen.

De ontwikkeling van het aantal fietsen op het Stationsplein wordt hieronder weergegeven.





- **Continuering gratis gebruik NS-stalling Hoofdstation.**

Vanaf 2009 kunnen fietsers in het weekend (van vrijdag 13.00 uur tot en met maandag 12.00 uur), gratis gebruik maken van de NS-stalling Hoofdstation. Bij aanvang van de proef met het gratis weekendstallen was de doelstelling het aantal gebruikers van de NS-stalling in het weekend toe te laten nemen met 450 fietsen. Uit de cijfers 2011 blijkt dat ruim 45.000 mensen in het weekend een gratis stallingsplaats is geboden.

De huidige overeenkomst met de NS-fiets is verlengd tot 1 januari 2014. De jaarlijkse kosten bedragen € 55.000, -.

- **Fietsstalling Europapark**

In december 2012 is de fietsstalling station Europapark geopend. Deze stalling biedt op dit moment plaats aan 750 fietsen en kan uitgebreid worden naar 1.500. Een mogelijke uitbreiding kan plaats vinden door dubbellaags rekken te plaatsen. In de stalling zijn ook plaatsen aangeduid voor brede fietsen, elektrische fietsen en er is plaats voor brommers en scooters. In de stalling zijn voorzieningen getroffen om in de toekomst op alle plaatsen elektrische fietsen op te laden. De stalling is dagelijks geopend van 15 minuten voor de eerste trein die vertrekt tot 15 minuten na de laatste trein. Voor het beheer is Werkpro ingehuurd. De jaarlijkse exploitatielasten bedragen €140.000.



## 2.9 Dynamisch verkeersmanagement

In 2012 is extra aandacht besteed aan het oplossen van storingen aan het Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS). Personele wisselingen bij de leverancier en de beperkte beschikbaarheid van reserveonderdelen hebben ertoe geleid dat storingen niet altijd snel konden worden opgelost. Hierdoor kon het voorkomen dat dynamische borden voor langere tijd uitstonden. Er wordt met de leverancier gesproken over de wijze waarop de werking van PRIS komende tijd kan worden gegarandeerd.



In 2012 is een eerste verkenning naar de vervanging van het PRIS uitgevoerd. Deze vervanging van het PRIS maakt deel uit van 'basispakket Verkeersmanagement' en wordt in 2013 ter goedkeuring aan uw raad worden voorgelegd en zal door Groningen Bereikbaar! worden uitgevoerd.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

### 3. DIENSTVERLENING

De dienstverlening van het Parkeerbedrijf sluit aan bij de uitgangspunten die zijn vastgelegd in de notitie 'Visie Publieke Dienstverlening 2014'. Daarin wordt gesteld dat de overheid geen bedrijf is, dat producten aan klanten levert. Burgers komen bij de gemeente met vragen, verzoeken, klachten en bezwaren. De gemeente levert onder meer vergunningen, voorzieningen, regels, subsidies, verklaringen, identiteitspapieren en aanslagen. De overheid scheidt samengevat rechten en verplichtingen voor burgers, geeft hen informatie en voorlichting en gaat met hen in gesprek bij het voorbereiden en uitvoeren van besluiten.

Daarom moet de dienstverlening van het Parkeerbedrijf steeds onderwerp zijn van vernieuwing en verbetering. De burgers worden vriendelijk, met inlevingsvermogen en deskundigheid vlot te woord gestaan. Ook moet zo snel mogelijk, maar wel zorgvuldig, rechtmatig besloten worden over verzoeken en aanvragen. Een goede kwaliteit van dienstverlening is niet alleen voor de burger van belang, maar ook voor de medewerkers.

#### 3.1 Loket Parkeren

Burger, bezoeker of bedrijf kunnen bij het Parkeerbedrijf, zowel bij een fysiek als een digitaal loket, parkeerproducten aanvragen en activeren. Bij het loket aan het Gedempte Zuiderdiep zijn alle vergunningen en ontheffingen af te halen.



In onderstaand overzicht is aangegeven welke vergunningen en ontheffingen het loket Parkeren verstrekt.

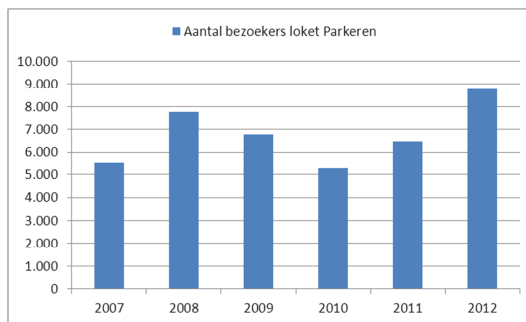
Vergunningen	Ontheffingen
Parkeervergunningen	Dagonthefing
Bezoekerspas	Ontheffing in- en uitrijverbod
(Extra) Parkeervergunningen voor bedrijven	Taxivergunning (ontheffing voor berijden van de busbaan) *
Dag, week -en maandkaarten voor bezoekers *	Algehele ontheffing
Dagparkeervergunning voor bedrijven *	Ontheffing verzorgende beroepen *
Marktvergunningen *	Autodate
Schippersvergunningen *	

\* Binnenkort te verkrijgen via het e-loket

Sinds enkele jaren wordt binnen het Parkeerbedrijf ingezet op verbetering van de digitale dienstverlening. De doelstelling om 80% van de klanten van het loket Parkeren digitaal van dienst te zijn en slechts 20% van de mensen aan het loket te bedienen, zou moeten leiden tot een daling van het bezoek. De stijging in 2012 wordt veroorzaakt door 2 factoren:

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

1. Sinds eind 2011 is besloten dat mensen, die in aanmerking komen voor een gehandicaptenparkeerkaart, deze kaart moeten afhalen bij het loket Parkeren. Dit om de fraudegevoeligheid te verminderen.
2. Het via de gemeentelijke website aanvragen van een parkeervergunning of bezoekerspas is vanaf 2011 enkel mogelijk met gebruik van het DigiD. Omdat dit voor veel mensen toch nog een drempel is, gaat men liever langs bij het loket Parkeren.

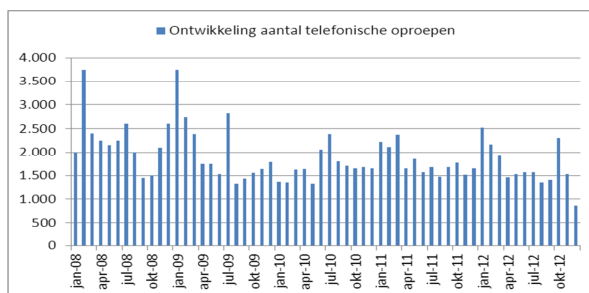


### 3.2 Telefonie

Het aantal telefonische oproepen bij het loket Parkeren vertoont een dalende tendens. De uitbreiding van de functionaliteit van het E-loket en de uitbouw van de gemeentelijke website kan hieraan ten grondslag liggen. In 2012 heeft deze trend zich doorgezet. In de onderstaande tabel zijn het totaal aantal jaarlijkse telefonische oproepen weergegeven.

2008	27.050
2009	24.459
2010	22.526
2011	21.538
2012	20.215

In de onderstaande grafiek is per maand de ontwikkeling van het aantal telefonische gesprekken weergegeven. De grootste pieken worden veroorzaakt door de jaarlijkse facturatie van de parkeervergunningen en de bezoekerspassen.



## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

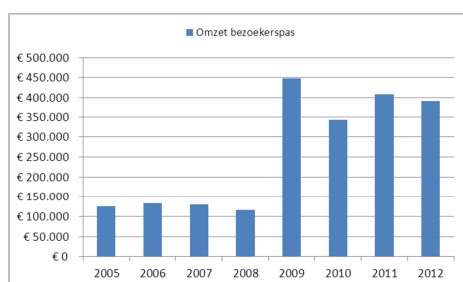
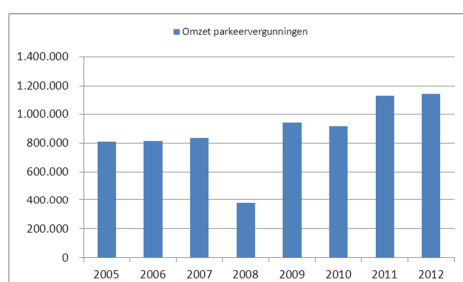
### 3.3 Vergunningen en ontheffingen

In de onderstaande tabel wordt het aantal lopende vergunningen in de gemeente Groningen weergegeven:

	Totaal 2012	Totaal 2011	Totaal 2010	Totaal 2009
Bewonersvergunning	11.645	11.936	11.636	12.348
Bedrijfsvergunningen	1.250	1.291	1.279	1.319
Bezoekerspassen	11.094	11.320	11.204	11.792
Artsen ontheffing	17	17	8	11
Autodate vergunningen	44	46	39	41
Ontheffing verzorgende beroepen	374	321	290	227
Schippersvergunningen	16	16	4	3
Algehele ontheffingen	30	32		
Marktinrij ontheffingen	53	62		
<b>Totaal</b>	<b>24.523</b>	<b>25.040</b>	<b>24.460</b>	<b>25.741</b>

Bron: Parkeervergunningensysteem gemeente Groningen

De omzet van de parkeervergunningen en bezoekerspassen laat een stabiel niveau zien. Het aantal uitgegeven vergunningen en bezoekerspassen is weliswaar gedaald, maar dit wordt qua omzet gecompenseerd door de jaarlijkse indexering.

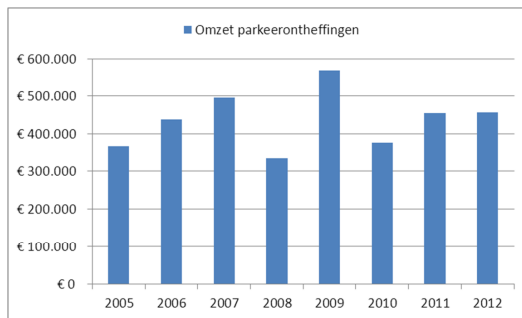




## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

### Dagontheffingen

Bedrijven kunnen zich aanmelden voor het dagontheffingensysteem. Zij kunnen dan met behulp van een gebruikersnaam en een wachtwoord inloggen in het systeem en zelf hun parkeerpassen activeren. De dagontheffing verleent de ondernemer de mogelijkheid om te parkeren waar het eigenlijk niet mag, bijvoorbeeld op de stoep.

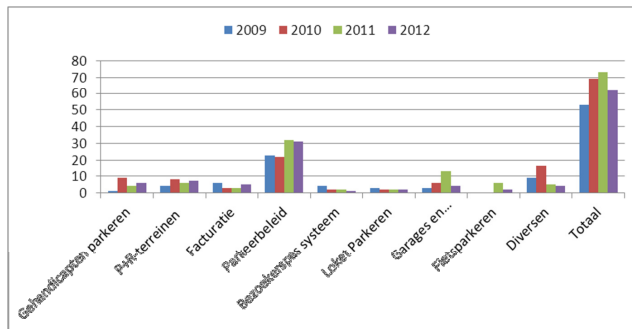


### 3.4 Meldingen

In 2009 is een start gemaakt met de registratie van de binnengekomen meldingen bij het Parkeerbedrijf. In 2012 waren dit 62 stuks, wat een daling is van 11 stuks ten opzichte van 2011.

De meldingen zijn onder te verdelen in de volgende onderwerpen.

- Gehandicaptenparkeren;
- P+R-terreinen;
- Facturatie;
- Parkeerbeleid;
- Bezoekerspas systeem;
- Loket Parkeren;
- Garages en buurtstallingen;
- Fietsparkeren;
- Diversen



Een waarneembare trend is dat er een stijging is van het aantal meldingen betreffende het parkeerbeleid. In 2012 betrof dit vooral meldingen van bewoners die niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning of bezoekerspas (bijvoorbeeld CIBOGA en Europapark).

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

### 4. FINANCIËN

#### 4.1 Inleiding

Het Parkeerbedrijf kent een gesloten exploitatie met een hoog risico profiel en heeft in ook 2012 een zeer kwetsbaar beeld laten zien. Het definitieve resultaat Parkeerbedrijf is uitgekomen op – 1.8 miljoen euro. Dit is een verschil van 0.2 miljoen euro ten opzichte van de verwachte resultaatsprognose van oktober 2012.<sup>5</sup>

Het tekort is toegenomen doordat het resultaat uit parkeerhandhaving negatiever (€ 100.000) heeft uitgepakt dan verwacht en doordat de kosten van het afgesloten project Deltaplan Fiets (€ 100.000) ten laste zijn gebracht van de exploitatie van het Parkeerbedrijf.

In januari 2013 is in een informele sessie met de gemeenteraad de werking van het Parkeerbedrijf nader toegelicht. In deze sessie is de kostenstructuur van het Parkeerbedrijf nader toegelicht en zijn de knoppen besproken waar aan kan worden gedraaid om het resultaat te beïnvloeden.

Uit de analyse werd duidelijk dat de kar van het Parkeerbedrijf zwaar beladen is. De kosten voor P+R en fietsparkeren worden ten laste gebracht van het resultaat, zonder dat hier opbrengsten tegenover staan. Het betreft een kostenpost van heden circa € 1,3 miljoen, oplopend naar € 2,1 miljoen in 2025.

Daarnaast werd uit de analyse duidelijk dat de mate van beïnvloeding van de kosten en opbrengsten van onze parkeergarages beperkt is en daarmee het risicoprofiel hoog. De kapitaallasten vormen het leeuwendeel van de totale kosten van de parkeergarages (zie ook hoofdstuk 2).

Ook de kosten voor beheer (bemensing, service, etc.) zijn slecht beïnvloedbaar, omdat deze in concurrentie tot stand komen (via Europese aanbesteding). De kosten voor onderhoud zijn daarnaast langjarig gefixeerd, volgens het principe sober en doelmatig.

Ook de opbrengstenkant van de parkeergarages is beperkt beïnvloedbaar. De locatie van de garage (in relatie tot de omgeving) vormt het basisbezoekmotief voor een garage. Het succes van bovengrondse programma's en de nabijheid van (winkel)voorzieningen is van doorslaggevend belang voor de bezettingsgraad en dus de omzet van een garage.

De huidige macro-economische ontwikkelingen (vertraagde bouwprogramma's, dalend binnenstadsbezoek), trends (internetwinkelen) en beleidskeuzes (P+R terreinen), werken negatief door in het resultaat van het Parkeerbedrijf en kunnen het resultaat op lange termijn sterk negatief beïnvloeden. Het toenemende economische belang van de stad in de regio kan dit effect op lange termijn mogelijk dempen.

De hiervoor geschetste ontwikkelingen en trends hebben natuurlijk ook invloed op het straatparkeren. Toch is de impact hier minder groot. Dit komt enerzijds doordat de opbrengsten voor een deel worden gegenereerd uit leges en naheffingen en anderzijds omdat de parkeerplaatsen veelal dicht bij de bestemming liggen, hetgeen voor kortparkeerders van belang is.

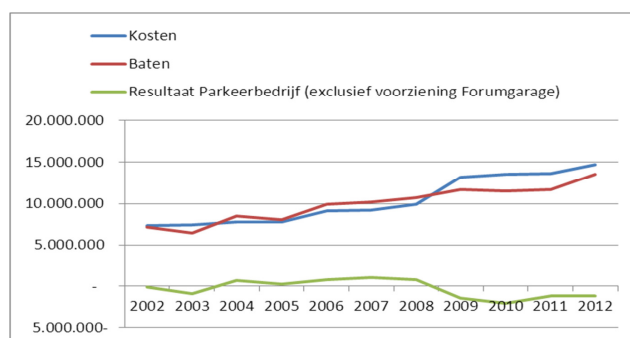
---

<sup>5</sup> In de meerjarenprognose 2012 werd uitgegaan van een negatief resultaat van 1.6 miljoen euro. In de VGR III 2012 werd een tekort gepresenteerd van 1.7 miljoen euro. Het negatievere resultaat uit de handhaving was hierin verwerkt. De kosten van het project Deltaplan Fiets verklaren het verschil van € 100.000.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

### 4.2 Historisch resultaat Parkeerbedrijf

De afgelopen jaren hebben duidelijk gemaakt de baten geen gelijke tred meer kunnen houden met de lasten. De traditionele dekkingsbronnen, het straatparkeren en de parkeergarages, kunnen de stijgende kosten niet meer dragen, waaronder de kosten van P+R en fietsparkeren.



### 4.3 Resultaat Parkeerbedrijf 2012 en 2011

(* € 1.000)	2012			2011		
	Omzet	Kosten	Saldo	Omzet	Kosten	Saldo
<b>Straatparkeren</b>	6.651	4.103	2.548	6.844	4.106	2.738
<b>Buurtstallingen</b>	323	514	-191	284	493	-209
<b>Parkeergarages</b>	4.967	6.997	-2.030	4.511	6.832	-2.311
<b>P+R-&amp; parkeerterreinen</b>	112	391	-279	75	245	-170
<b>Fietsparkeren</b>	0	1.219	-1.219	0	1.042	-1.042
<b>Rente</b>	0	0	0	0	0	0
<b>Resultaat voorgaande jaren</b>				0	0	0
<b>Totaal exploitatie</b>	12.053	13.224	-1.171	11.714	12.718	-1.004
<b>Afdracht concern (2010)/ Voorziening Forum (2011)</b>	0	700	-700	0	700	-700
<b>Bijzonder resultaat afboeking Circusgarage</b>	0	0	0	0	-5.377	-5.377
<b>Totaal resultaat</b>			-1.871	0	0	-7.081

Zoals eerder in de oktober 2012 aangeboden meerjarenprognose 2012 is aangegeven, werd in 2012 rekening gehouden met een negatief exploitatie resultaat. Het definitieve resultaat Parkeerbedrijf is

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

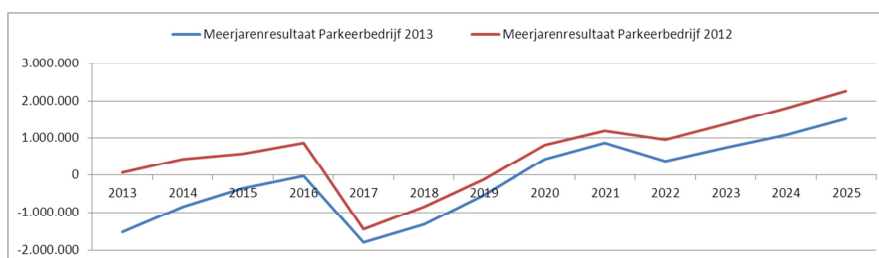
uitgekomen op – 1.8 miljoen euro. Dit is een verschil van -0.2 miljoen euro ten opzichte van de resultaatsprognose uit oktober 2012.

Een analyse van de cijfers levert de volgende oorzaken op:

- Het tekort is toegenomen doordat het resultaat uit parkeerhandhaving negatiever heeft uitgepakt dan verwacht (effect € 200.0000 meerkosten);
- De kosten van het afgesloten project Deltaplan Fiets zijn ten laste zijn gebracht van de exploitatie van het Parkeerbedrijf. (effect € 103.000 meerkosten).
- Omzet Euroborg viel in 2012 hoger uit dan verwacht (effect circa € 100.00)

## 5 MEERJARENPROGNOSE 2013

In de meerjarenprognose 2013 is de prognose uit 2012 geactualiseerd. Uit de nieuwe meerjarenprognose blijkt dat het halen van de doelstelling uit Parkeren met Perspectief, het Parkeerbedrijf weer financieel gezond krijgen, op lange termijn haalbaar is maar door verschillende oorzaken niet binnen de beoogde 5 jaar.



Het jaar 2012 heeft namelijk duidelijk gemaakt dat de exploitatie van het Parkeerbedrijf de komende jaren een paar forse risico's loopt.<sup>6</sup>

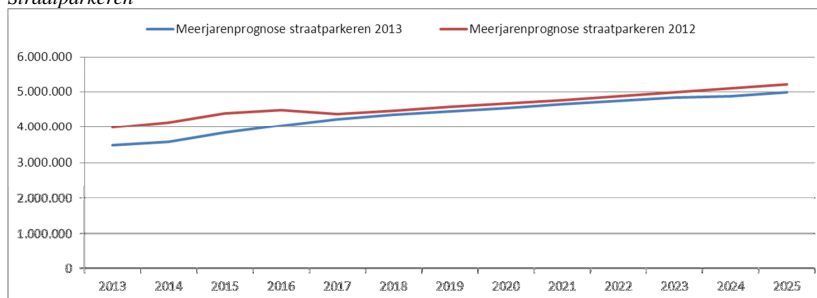
Risico's zoals de vertraagde ingroei van de bezettingsgraad van parkeergarages (o.a. Damsterdiepgarage), de beoogde jaarlijkse bijdrage van het OV Bureau en de te realiseren fiscale inhaalslag van de parkeerhandhaving, hebben een forse impact op de exploitatie van het Parkeerbedrijf.

De belangrijkste verschillen tussen de meerjarenprognose 2012 en 2013 worden onderstaand toegelicht. Uit de bovenstaande weergave vallen vooral de verschillen in 2013, 2017 en 2022 op. Onderstaand worden de verschillen per productgroep toegelicht.

### Geheimhouding ex. artikel 25 Gemeentewet

#### Parkeergarages

#### Straatparkeren



<sup>6</sup> Aangezien het resultaat Parkeerbedrijf 2012 als uitgangspunt is genomen voor de geactualiseerde meerjarenprognose Parkeerbedrijf, zijn de effecten van verschillende trends en ontwikkelingen (zoals de economische recessie, internetwinkelen en thuiswerken, effect P+R) van voorgaande jaren verwerkt in de meerjarenprognose.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

De eerste jaren zit de meerjarenprognose van de productgroep Straatparkeren bijna € 500.000 onder de lijn van vorig jaar. Dit heeft te maken met het feit dat de opbrengsten uit de fiscale parkeerhandhaving bijna 300.000 euro lager zijn dan aangenomen in het Meerjarenprognosemodel 2012. Tevens zijn de kosten van de parkeerhandhaving 100.000 euro hoger uitgevallen dan begroot. En als laatste zijn de inkomsten uit de parkeerautomaten met ruim 100.000 euro gedaald.

In de geactualiseerde meerjarenprognose is een substantiële groei (stapsgewijs) van het resultaat uit parkeertoezicht meegenomen. Voor 2013 is een positief resultaat van € 300.000, - de inzet, oplopend naar € 0,8 miljoen jaarlijks met ingang van 2015. In de Meerjarenprognose 2012 werd voor 2013 nog ingezet op een positief resultaat van € 700.000 oplopend naar ruim € 900.000 met ingang van 2015. Stadtoezicht heeft ingezet op verscherping van het parkeertoezicht en zal in 2013 (samen met het Parkeerbedrijf) een onderzoek uitvoeren naar de effectiviteit en efficiency van het huidige Parkeerkeertoezicht.

Ten opzichte van de Meerjarenprognose 2012 is bij de parkeerhandhaving ook een kostenreductie doorgevoerd. Vanaf 2013 krijgt het Parkeerbedrijf 40.000 euro per jaar minder kosten in rekening van de vakdirectie Stadtoezicht. Per uitgeschreven Wet Mulder overtreding krijgt Stadtoezicht € 25, -. Aangezien het Parkeerbedrijf alle parkeer gerelateerde toezichten betaald, is afgesproken dat een gedeelte van deze vergoeding ten goede komt aan de exploitatie van het Parkeerbedrijf. Het afgesproken groeipad is oplopend naar 160.000 in 2016. In de onderstaande tabel wordt dit groeipad weergegeven.

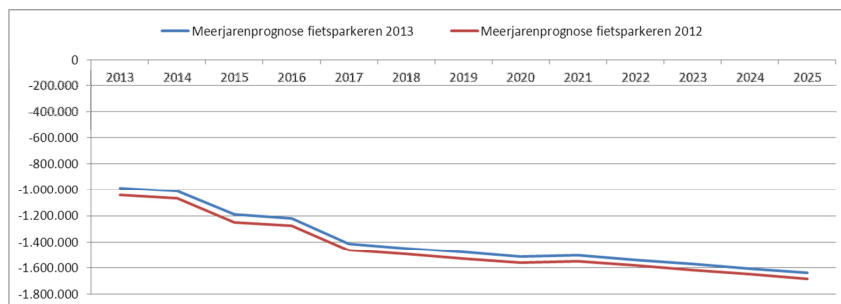
2013	40.000 euro
2014	80.000 euro
2015	120.000 euro
2016	160.000 euro

Na 2016 is deze besparing structureel ingeboekt.

- **Beëindiging project Diepenring**

In de meerjarenprognose 2012 werd rekening gehouden met een negatief effect van het project Diepenring (door verlies van parkeerplaatsen op straat). Omdat het project niet doorgaat is het eerder aangenomen negatieve effect gecorrigeerd. Het gaat om structureel circa € 90.000 vanaf 2013 en circa € 285.000 vanaf 2017.

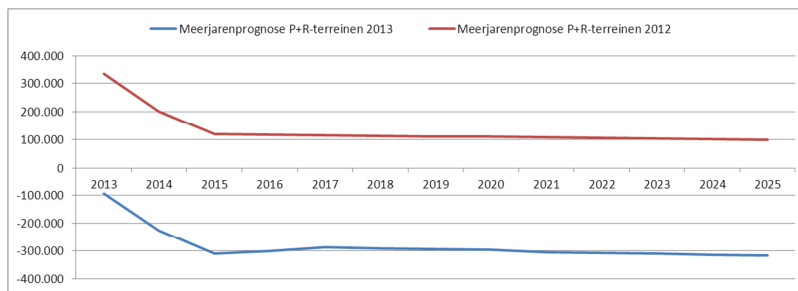
### Fietsparkeren



## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

In vergelijking met de Meerjarenprognose 2012 is het nieuwe meerjarenresultaat gemiddeld € 55.000 positiever vanwege lagere exploitatielasten op het gebied van onderhoud en beheer, volgend uit de maatregelen uit Parkeren met Perspectief.

### P+R-Terreinen

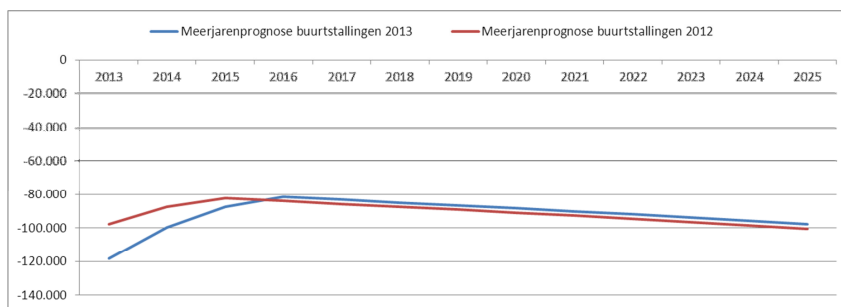


In vergelijking met de Meerjarenprognose 2012, is in de prognose van 2013 de beoogde structurele bijdrage van het OV-Bureau naar beneden bijgesteld van € 0,5 miljoen naar € 0,15 miljoen. De gesprekken over de bijdrage lopen nog met het OV-Bureau, maar gezien de omvang van het bedrag, de financiële situatie van het OV-bureau en de potentiële structurele impact op het resultaat van het Parkeerbedrijf wordt deze neerwaartse bijstelling verstandig geacht.

Tevens zijn de exploitatielasten van het parkeerterrein Zaanstraat gestegen met 75.000. De gemeente Groningen is eind 2011 eigenaar geworden van het parkeerterrein Zaanstraat. De exploitatie geschiedt door het Parkeerbedrijf. Om de jaarlijkse lasten van deze grondaankoop te dekken is besloten de vrijgevallen huur en de exploitatieomzet in te zetten. Het bedrag (€ 103.000) is structureel verwerkt in de meerjarenprognose.

Gedurende 2013 wordt intern verkend wat de financiële en beleidsmatige impact zou kunnen zijn van het invoeren van betaald parkeren op P+R-terreinen.

### Buurtstallingen



De omzetprognose van de buurtstallingen is vergelijkbaar met de prognose uit de Meerjarenprognose 2012.

**commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013**

**Geheimhouding ex. artikel 25 Gemeentewet**

**6 RISICO'S PARKEERBEDRIJF**

**Geheimhouding ex. artikel 25 Gemeentewet**

**BIJLAGE 1 RISICO-MODEL PARKEERBEDRIJF**

**Geheimhouding ex. artikel 25 Gemeentewet**

**BIJLAGE 2 IMPACT-ANALYSE DELOITTE CASINO-GARAGE**



commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering	29 mei 2013	Registratienr.	RO 13.3492478
Raadscommissie	Beheer en Verkeer	Datum B&W besluit	23 april 2013
Datum raadscommissie	15 mei 2013	Portefeuillehouder	Joost van Keulen
Bijlagen	1	Steller	Jaap Valkema
		Telefoon	367 89 80
		E-mail	jaap.valkema@groningen.nl

Onderwerp

Beter Benutten - Fietsparkeren Stad Groningen

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de totale kosten (inclusief plankosten) voor het project Beter Benutten - Fietsparkeren Stad Groningen te bepalen op € 995.000,-;
- II. de kosten te dekken uit:
  - restant middelen maatregelen fietsparkeren Hoofdstation (€ 150.000,-);
  - Structureel nieuw beleid 2009: "Stap Op! Fietsmaatregelen 2009-2010" (€ 53.000,-) (kapitaallasten € 3.000,-);
  - subsidie Beter Benutten (€ 497.000,-);
  - bijdrage Provincie Groningen (€ 50.000,-);
  - bijdrage Regio Groningen-Assen (€ 244.500,-);
- III. voor het project Beter Benutten - Fietsparkeren Stad Groningen voor de jaren 2013 en 2014 een uitvoeringskrediet van € 995.000,- beschikbaar te stellen;
- IV. de gemeentebegroting 2013 te wijzigen.

---

**(Publieks-)samenvatting**

---

Het fietsgebruik in Groningen stijgt nog steeds, ook in de Regio Groningen-Assen is dit het geval. Bovendien verwachten we de komende jaren een verdere groei. Behalve ons (regionale) fietsbeleid is de snelle ontwikkeling van de elektrische fiets hiervoor een belangrijke reden. Dat vraagt niet alleen om extra of betere fietspaden, maar ook om voldoende en kwalitatief goede stallingsmogelijkheden. In het kader van het landelijke programma Beter Benutten zetten we de komende jaren daarom in op de realisatie van voldoende, kwalitatief hoogwaardige stallingsvoorzieningen. Dit doen we bij het Hoofdstation en het Noorderstation, bij drie belangrijke bushaltes en op de P+R-terreinen Hoogkerk, Europapark en Haren. In totaal gaat het daarbij om een investering van € 1,626 miljoen, waarvan ruim € 1 miljoen bestemd is voor de aanleg van stallingsvoorzieningen in de stad.

---

**Inleiding**

---

De laatste jaren is het fietsgebruik gestegen. Niet alleen in de stad Groningen, maar zeker ook regionaal. Naast een beleid dat al jarenlang gericht is op stimulering van het fietsgebruik, is de snelle ontwikkeling van de elektrische fiets een belangrijke reden hiervoor. Door het stijgende fietsgebruik neemt de behoefte aan voldoende en kwalitatief goede stallingsmogelijkheden toe. Ook is het van belang dat er voldoende oplaadpunten voor elektrische fietsen worden gerealiseerd. Om die reden zet de Regio Groningen-Assen in het kader van het landelijke programma Beter Benutten in op de realisatie van voldoende, kwalitatief hoogwaardige stallingsvoorzieningen bij treinstations, belangrijke bushaltes en P+R-terreinen.

---

**Beoogd resultaat**

---

Het doel van de maatregelen uit Beter Benutten is onder meer om de groei van het fietsgebruik te faciliteren en nog verder te stimuleren. Mede om te anticiperen op de mogelijke bereikbaarheidsproblemen die ontstaan tijdens de ombouw van de Zuidelijke Ringweg. Bovendien willen we met het maatregelenpakket het ketenvervoer, de fiets als voor- en natransport, stimuleren. Niet alleen in het openbaar vervoer, maar ook door het bevorderen van het fietsgebruik in het voor- en natransport van de automobilist. Kwalitatief goede stallingsvoorzieningen, met onder meer fietskluizen, maken het aantrekkelijker om de fiets ook 's nachts veilig te laten staan op bijvoorbeeld P+R-terreinen. Maar ook met oplaadpunten voor elektrische fietsen en OV-fietsvoorzieningen willen we meer kwaliteit bieden.

---

**Kader**

---

De Regio Groningen-Assen heeft in 2012 in het kader van het landelijke programma Beter Benutten een voorstel bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu ingediend om het fietsgebruik in onze regio te stimuleren. Voorafgaand aan de aanbidding aan het Rijk werd het plan van aanpak op 22 juni 2012 behandeld in het Portefeuille Overleg Verkeer en Vervoer (POVV) van de Regio Groningen-Assen en op 13 juli 2012 in de Stuurgroep Regio Groningen-Assen. Het Rijk heeft dit project geselecteerd als één van de innovatieve projecten. De voorgestelde maatregelen zijn nader uitgewerkt en verwoord in het Projectplan Fiets (zie bijlage).

---

**Argumenten/afwegingen**

---

Door het toenemende fietsgebruik neemt de behoefte aan voldoende en goede stallingsvoorzieningen bij treinstations, busknooppunten/-haltes en P+R-terreinen toe. Bovendien is het van belang dat er voldoende oplaadpunten voor elektrische fietsen worden gerealiseerd. Daarom zetten we ons, samen met onze regionale partners, in het kader van het landelijke programma Beter Benutten fors in op meer en betere stallingsvoorzieningen.

In het kader van het opstellen van het Projectplan Fiets hebben we geïnventariseerd hoe de huidige situatie op diverse locaties op dit moment is. Daarbij hebben we gekeken naar de capaciteit, de

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

3

kwaliteit en het gebruik van de bestaande stallingsvoorzieningen. Deze inventarisatie heeft geleid tot een maatregelenpakket voor de hele regio. Hierover heeft afstemming plaatsgevonden met verschillende partijen zoals ProRail, het OV-Bureau en de provincie Groningen.

### **Maatschappelijk draagvlak/participatie**

---

De aanleg van kwalitatief goede stallingsvoorzieningen gebeurt door middel van een goede afstemming met diverse partijen. Uiteraard met onze partners in de regio (provincie, OV-Bureau, Qbuzz en Arriva), maar ook met instanties als ProRail en NS. Verder willen we nadrukkelijk bewoners en belanghebbenden actief bij de plannen betrekken. Uiteraard betreft het voor iedere specifieke locatie om een stukje maatwerk.

### **Financiële consequenties**

---

In totaliteit gaat met Beter Benutten – Fietsparkeren een investering van € 1,626 miljoen (excl. BTW) in de Regio Groningen-Assen gemoeid. De bijdrage van het Rijk hiervoor is € 813.000,--, het resterende bedrag komt van de gezamenlijke regiopartners.

Van het totale investeringsbedrag is € 995.000,-- bestemd voor maatregelen in de gemeente Groningen. Verreweg het grootste deel hiervan wordt bijgedragen door Rijk, Provincie Groningen en de Regio Groningen-Assen. € 203.000,-- komt voor rekening van de gemeente Groningen. Dit bedrag willen we onder meer financieren met het positieve resultaat van de nacalculatie van het project ACM-fietsbrug (raadsvoorstel RO 09.2079975). Op 16 december 2009 heeft u namelijk besloten het resultaat (€ 185.000,--) op de ACM-fietsbrug te reserveren voor maatregelen op het gebied van fietsparkeren bij het Hoofdstation. Van dit bedrag is nu nog € 150.000,-- beschikbaar zoals ook in het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2013-2016 is aangegeven. We stellen voor deze middelen in te zetten als cofinanciering voor het regionale project Beter Benutten – Fietsparkeren. Door de bijdrage van het Rijk, de Provincie Groningen en de Regio Groningen-Assen kunnen nu meer maatregelen worden gerealiseerd. Het gaat dan niet meer alleen om fietsparkeermaatregelen bij de stations, maar ook om maatregelen bij belangrijke bushaltes en op P+R-terreinen. We stellen uw raad daarom voor het positieve resultaat van de nacalculatie van het project ACM-fietsbrug beschikbaar te stellen voor het project Beter Benutten - Fietsparkeren.

De resterende € 53.000,-- cofinanciering voor het project Beter Benutten – Fietsparkeren wilden we aanvankelijk financieren met een bijdrage van ProRail. Maar omdat dit een rijksbijdrage is, en stapeling van rijks gelden (rijksbijdrage Beter Benutten én bijdrage ProRail) niet is toegestaan, willen we dit resterende bedrag nu financieren met middelen uit de Fietsnota "Stap Op! Fietsmaatregelen 2009-2010" (onderdelen Wensen van Stadjers, Fietsvriendelijk afstellen verkeerslichten en Kwaliteitsverbetering fietsvoorzieningen). Inmiddels zijn de deelprojecten uit deze fietsnota uitgevoerd, maar de daadwerkelijke totale kosten (€ 922.000,--) zijn lager dan de destijds geraamde kosten (€ 975.000,--). Normaal zou dit bedrag na calculatie vrijvallen, maar we kiezen er nu voor dit bedrag in te zetten als cofinanciering voor het project Beter Benutten - Fietsparkeren.

Alle maatregelen binnen de gemeente Groningen zullen door onszelf worden uitgevoerd. Met uitzondering van de maatregelen bij het Noorderstation, die de Provincie Groningen uitvoert, maar inclusief de maatregelen op de P+R Haren. Dit betekent dat wij de komende twee jaar voor € 995.000,-- aan maatregelen uitvoeren (zie onderstaande begrotingswijziging).

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

4

Begrotingswijziging voor investeringskrediet			
Beter benutten fietsparkeren stad Groningen			
Betrokken dienst(en)	RO/EZ		
Soort wijziging	uittrekken investeringskrediet		
Tijdsplanning krediet	2013-2014		

Financiële begrotingswijziging	Uitgaven	Inkomsten	Saldo
7.1 Fiets	995	995	0
			0
<b>Totale begrotingswijziging</b>	<b>995</b>	<b>995</b>	<b>0</b>

**Realisering en evaluatie**

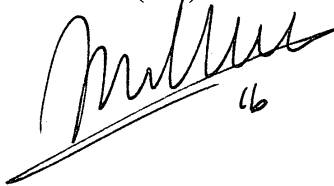
Beter Benutten - Fietsparkeren richt zich algemeen gezien op de realisatie van voldoende, kwalitatief hoogwaardige stallingsvoorzieningen bij treinstations, belangrijke bushaltes en P+R-terreinen. In de gemeente Groningen gaat het om de volgende specifieke maatregelen:

- Hoofdstation: 1.000 extra stallingsplaatsen (langs het Van Hallpad, aan de Achterweg en tenslotte een extra verdieping op de Fietsflat);
- Noorderstation: aanleg 8 fietskluisen met OV-fiets;
- P+R Hoogkerk: aanleg 40 overdekte stallingsplaatsen, 6 fietskluisen en 4 fietskluisen met OV-fiets;
- P+R P3/Europapark: aanleg 40 overdekte stallingsplaatsen en 10 fietskluisen;
- P+R Haren: aanleg 100 overdekte stallingsplaatsen, 14 fietskluisen en 6 fietskluisen met OV-fiets;
- bushalte A7/Laan Corpus den Hoorn: aanleg 20 overdekte stallingsplaatsen;
- bushalte A28/Van Ketwich Verschuurlaan: aanleg 100 overdekte stallingsplaatsen;
- bushalte Europaweg/Griffeweg: aanleg 40 overdekte stallingsplaatsen.

In verband met de toegekende subsidie van het Rijk dienen de maatregelen uiterlijk 31 december 2014 gerealiseerd te zijn.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



16

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



## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Bestuursdienst

Onderwerp Staat V 2012

Steller Eelco Kruizinga



Bezoekadres  
Wagstraat 1

Postadres  
Postbus 20001  
9700 PB Groningen

In uw antwoord  
graag datum en  
kenmerk vermelden

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

Informatie over  
vertrektijden krijgt u  
via telefoon 0900-92 92

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 83 52 Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO13.3562412

Datum 26 APR 2013 Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Bijgaand doen wij u toekomen de staat V met peildatum 31 december 2012. De staat V is een rapportage over de financiële stand van zaken van alle in uitvoering zijnde Verkeer en Vervoer projecten.

In deze brief geven wij de belangrijkste aandachtspunten weer. De bedragen tussen haakjes geven de goedgekeurde kredieten weer. Op peildatum 31 december 2012 waren er geen overschrijdingen in de vastgestelde kredieten.

- De *Stap op! Fietsmaatregelen 2009-2010 (uitvoeringskrediet € 1,0 miljoen)* bevindt zich in de afrondende fase. Bijna alle maatregelen zijn uitgevoerd en afgerond. Middels de nacalculatie zal het financiële resultaat in 2013 aan de Raad worden aangeboden.
- In januari 2011 is het *Transferium Hoogkerk (uitvoeringskrediet €15,2 miljoen)* in gebruik genomen. Automobilisten kunnen er parkeren en met de bus de stad in. Via de speciale busbaan heeft het transferium een snelle verbinding met het Hoofdstation. Een bus op- en afrit van en naar de A7 moet nog worden aangelegd. De uitgaven bedragen per 31 december 2012 € 11,4 miljoen en blijven daarmee binnen het verstrekte krediet.
- Met het vaststellen van de begroting 2013 is door de Raad besloten het project de *Tram in stad en regio (uitvoeringskrediet € 11,8 miljoen)* te beëindigen. Op dit moment wordt er gewerkt aan een notitie om het project administratief af te ronden en af te rekenen. De financiële effecten van het stopzetten van het project zullen daarin worden beschreven en aan de Raad worden aangeboden.
- De *HOV-as West (Koeriersterweg – Hoofdstation) (plankostenkrediet € 1,4 miljoen)* vormt een essentieel onderdeel van onze strategie om de stad en regio bereikbaar te houden en de positie van het openbaar vervoer te versterken. Het project bevindt zich nog in de plankostenfase. Een fase waarin, in samenwerking met onder andere ProRail, tot een definitief ontwerp moet worden gekomen.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Bladzijde 2  
Onderwerp Staat V 2012

Met een totaal van € 0,8 miljoen aan kosten op 31 december 2012, blijft het project binnen het gestelde plankostenkrediet.

- De *Aansluiting P+R Europapark (P3) op Europaweg (uitvoeringskrediet € 3,0 miljoen)* is nieuw in de staat V. Vorig jaar was het nog administratief een onderdeel van het project Europapark, dat in de staat P wordt verantwoord. Door groeiende mobiliteit is de vraag naar parkeerplaatsen op bestaande P+R-terreinen toegenomen. Een goede verbinding met een (hoofd-) invalsweg is een randvoorwaarde voor het goed functioneren van elk P+R terrein. Bij het P+R terrein Europapark ontbrak deze directe aansluiting. Inmiddels is deze verbinding gerealiseerd. Financieel zit het project in de afrondende fase. Middels de nacalculatie zal het financiële resultaat in 2013 aan de Raad worden aangeboden.
- Ook nieuw is de *Busbaan P+R Europapark – UMCG (uitvoeringskrediet € 5,4 miljoen)*. In de parkeernota "Parkeren in de Stad; duurzaam bereikbaar", die op 27 januari 2010 door uw Raad is vastgesteld, is de aanleg van een busbaan vanaf P+R Europapark naar het UMCG via de Europaweg aangekondigd. Met de aanleg van de busbaan wordt de busdoorstroming tussen de P+R Europapark en het UMCG verbeterd. De werkzaamheden van dit project zullen in het voorjaar van 2013 van start gaan. De uitgaven bedragen per 31 december 2012 € 0,4 miljoen en blijven daarmee binnen het verstrekte krediet.
- De verlengde verkenning *Zuidelijke Ringweg Groningen (plankostenkrediet € 2,0 miljoen)* heeft geresulteerd in een bestuurlijk voorkeursalternatief. In januari 2011 is gestart met de uitwerking van dit alternatief. Uiteindelijk moet dit leiden tot een tracébesluit dat eind 2013 gereed zal zijn. Per 31 december 2012 bedragen de uitgaven € 1,8 miljoen en passen daarmee binnen het vastgestelde krediet.
- Diverse onderdelen van de *Zuidelijke Ringweg Langmanmaatregelen (uitvoeringskrediet € 30,6 miljoen)* zijn uitgevoerd. Het project is geëvalueerd met Rijkswaterstaat en middels de nota 'Evaluatie doorstromingsmaatregelen Zuidelijke Ringweg fase 1' aan uw Raad aangeboden. De evaluatie heeft geleid tot een herziening van het project, die op 22 februari 2012 door uw raad is vastgesteld. De uitgaven zijn per 31 december 2012 € 22,1 miljoen en blijven daarmee binnen het vastgestelde krediet.
- De *Oostelijke Ringweg (uitvoeringskrediet € 4,2 miljoen)* wordt aangelegd als een '(stads)stroomweg' met ongelijkvloerse kruisingen en een maximum snelheid van 70 km/u. De gemeente draagt financieel bij in deze ontwikkeling, die geheel door de provincie wordt uitgevoerd. Daarnaast worden er interne plankosten gemaakt ter begeleiding van het project. Deze kosten bedragen per 31 december 2012 € 0,5 miljoen en blijven, daarmee binnen het krediet.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

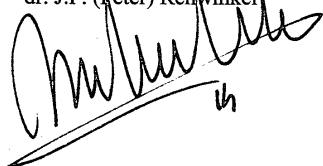
Bladzijde 3  
Onderwerp Staat V 2012

- In december 2011 is het eerste dek van de *parkeergarage Damsterdiep* (*uitvoeringskrediet € 36,8 miljoen*) geopend en in gebruik genomen. Hierdoor zijn de eerste 200 parkeerplekken beschikbaar gekomen. De oplevering en ingebruikname van de onderste parkeerlaag volgen naar verwachting in de eerste helft van 2013. In totaal zullen er dan ongeveer 500 parkeerplekken beschikbaar zijn. Op 28 maart 2012 is de herziening van de bouw- en grondexploitatie door de Raad vastgesteld. Tevens heeft een arbitragecommissie uitspraak gedaan in het geschil met de aannemer. De Raad is hierover per brief geïnformeerd. Door deze uitspraak is er in 2012 een voorziening van € 4,7 miljoen getroffen. In 2013 zal de bouw van de parkeerbak nagecalculeerd worden.
- Eén van de projecten in het kader van de verkeersveiligheid betreft de *Aanpak schoolomgeving 2007 - 2010* (*€ 2,4 miljoen*). In de plannen worden de routes die kindvriendelijk moeten worden gemaakt meegenomen. In 2012 hebben we ook de laatste schoolomgevingen, 14 in totaal, verkeersveiliger gemaakt. Alle 48 basisscholen zijn daarmee afgerond. In 2013 zal het project worden nagecalculeerd, waarbij het uiteindelijke resultaat zichtbaar zal worden.

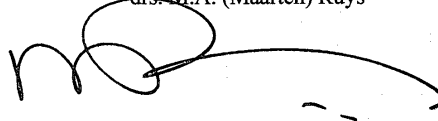
Tot slot bedraagt het *benodigde weerstandsvermogen* per 31 december 2012 voor de verkeers- en vervoersprojecten in totaal € 3,2 miljoen (2011 € 5,9 miljoen). De daling van het weerstandsvermogen wordt met name veroorzaakt doordat er een tweetal projecten geen onderdeel meer uitmaakt van de staat V, maar in de staat P worden verantwoord. Ook zijn er een aantal projecten gestopt in verband met de bezuinigingen. Tevens is de boekwaarde van de lopende projecten door het inboeken van bijdragen en subsidies behoorlijk verlaagd, waardoor het benodigde weerstandsvermogen afneemt.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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



commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Bestuursdienst  
1  
Bladzijde  
Onderwerp Sleutelprojectenrapportage sep-dec 2012 /  
voortgang grondexploitaties



Onderwerp Sleutelprojectenrapportage sep-dec 2012 / voortgang grondexploitaties

Steller Jeroen Berends / Saskia Zwiens

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 83 07 Bijlage(n) 3 Ons kenmerk RO13.3590084  
Datum 1 APR 2013 Uw brief van - Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

De gemeente Groningen werkt aan tien sleutelprojecten, waarover wij uw raad informeren met de voortgangsrapportage Sleutelprojecten. Voor u ligt de rapportage over de periode september tot en met december 2012. Zoals altijd zijn wijzigingen en actuele ontwikkelingen ten opzichte van de vorige rapportage grijs gearceerd in het document weergegeven. In deze brief geven wij de belangrijkste ontwikkelingen weer. Daarnaast willen wij u informeren over de belangrijkste activiteiten na de herziening van de grondexploitaties in januari 2013.

#### **Herziening grondexploitaties**

Op 30 januari 2013 heeft uw raad een aantal grote grondexploitaties herzien, zo ook die van de sleutelprojecten Oosterhamriktracé, Eemskanaalzone, Ebbingekwartier, Westpoort en Europapark/station Europapark. De Grondexploitatie Meerstad 2012 werd in februari vastgesteld. In de herzieningen zijn de nu bekende gevolgen van de crisis verwerkt, op basis van de regionale afspraken over woningbouw en bedrijventerreinen.

Uw raad stelde op 14 december 2012 de aanbestedingsbrief resultaten herziening grondexploitaties vast. Hierin gaven wij aan in 2013 een actieprogramma uit te voeren gericht op het benutten van kansen en het creëren van nieuwe perspectieven. Drie thema's staan centraal:

1. tijdelijk gebruik
2. strategie werklocaties
3. aanvalsplan woningmarkt.



## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Bladzijde 2  
Onderwerp Sleutelprojectenrapportage sep-dec 2012 / voortgang grondexploitaties

We lichten deze in de verschillende paragrafen van deze brief verder toe. Vanwege de onzekere economische omstandigheden is eveneens met uw raad afgesproken de grote grondexploitaties regelmatig te herzien. Wij hebben hiervoor de Stuurgroep Grondexploitaties, opgericht. Zij bewaakt de voortgang van de drie hierboven genoemde thema's.

### **Stuurgroep Grondexploitaties**

De Stuurgroep Grondexploitaties, waarin de wethouders Grondzaken en Economische zaken zitting hebben, is sinds eind januari 2013 actief en komt minimaal een maal per maand bij elkaar. De stuurgroep volgt marktontwikkelingen nauwgezet en bewaakt de financiële taakstelling en voortgang van de grondexploitaties. Bij inhoudelijke en financiële dilemma's kan zij snel optreden. Daarnaast biedt zij een platform voor nieuwe initiatieven en zorgt dat deze versneld opgepakt worden. Kortom, er is ruimte voor maatwerk: voor concrete acties en projecten.

Vanuit de Stuurgroep Grondexploitaties is aanzet gegeven tot het onderzoek naar de financiële knelpunten rondom gebiedsontwikkeling. Zo onderzoeken we instrumenten voor knelpunten bij financiering, herziening van het grondprijzenbeleid en de mogelijkheden rondom garantstelling.

### **Tijdelijk gebruik**

Op 30 januari 2013 heeft u bij de behandeling van de herziening grondexploitaties de motie "tijdelijk gebruik" aangenomen. In een aparte bijlage informeren wij u over de wijze van uitvoering van deze motie.

Met de oprichting van het gemeentelijke 'transformatieteam' en het programma Intense Verbouw proberen wij samen met bewoners en initiatiefnemers leegstaande kantoren, winkels en braakliggende gronden tijdelijke invullingen te geven en eventueel uiteindelijk definitief te herbestemmen. Het transformatieteam begeleidt binnengekomen initiatieven voor tijdelijk gebruik of herbestemming. Bij dilemma's, bijvoorbeeld wanneer meerdere plannen zich aandienen op één locatie, of wanneer een initiatief een beperkte financiële, maar wel een grote maatschappelijke opbrengst heeft, neemt de Stuurgroep Grondexploitaties een beslissing.

Na de zomer van 2012 is gestart met het opzetten van het programma Intense Verbouw. Daarmee willen we stimuleren dat leegstaande kantoren (en eventueel ook winkels) tijdelijk of definitief een nieuwe invulling krijgen. We kijken daarbij ook nadrukkelijk naar ons eigen leegstaande vastgoed. Bovendien bezien hoe we onze interne processen kunnen versnellen en versoepelen.

Daarnaast willen wij eigenaren van leegstaand vastgoed en initiatiefnemers ondersteunen bij de realisatie van initiatieven. Dit begint met het aannemen van een positieve grondhouding (Ja, mits in plaats van Nee, tenzij). Daarnaast kunnen wij kennis inbrengen en cofinancieringen (microkredieten) aanbieden om een eerste start om tot haalbare plannen te komen op gang te brengen. Het initiatief ligt nadrukkelijk bij de eigenaren zelf om iets met hun vastgoed te doen, waarbij wij vooral faciliterend zijn.

Bladzijde 3  
Onderwerp Sleutelprojectenrapportage sep-dec 2012 / voortgang grondexploitaties

## PROGRAMMA ECONOMIE EN WERKGELEGENHEID

### Strategie werklocaties

In 2012 hebben wij, op basis van de marktanalyse bedrijventerreinen, een aantal plannen voor toekomstige bedrijventerreinen geschrapd dan wel stilgezet. Ook binnen de overige gemeenten in de Regio Groningen-Assen zijn dergelijke afspraken gemaakt. Daarmee hebben wij de balans tussen vraag en aanbod beter in evenwicht gebracht, in ieder geval in kwantitatieve zin. Op dit moment gaan wij uit van een gemiddelde uitgifte van circa 5 hectare per jaar op stedelijk niveau. Nadat wij uw raad in januari 2013 hierover hebben geïnformeerd, zien wij op dit moment nog geen reden om deze prognose te herzien.

Zoals in de brief van januari ook is aangekondigd, richten wij ons nu vooral op kwalitatieve verbeteringen. We willen ons immers stevig inspannen, om de marktpotentie van onze werklocaties te vergroten en de bijgestelde prognose zo goed mogelijk te realiseren. Wij hebben dan ook een start gemaakt met een uitwerking van een vernieuwde 'strategie werklocaties'. Hierin bekijken wij kritisch onze werkwijze op en rondom bedrijventerreinen en kantorenlocaties. Wij stellen hiervoor een strategische nota op die wij u na de zomer aan zullen bieden. Binnen deze strategie kunnen we diverse deelthema's onderscheiden:

- *Positionering en profilering*: hoe spelen we in op de markt vraag en wat maakt Groningse werklocaties echt onderscheidend?
- *Klantbenadering en marketing*: is actievere acquisitie wenselijk en hoe kunnen we onze klanten optimaal faciliteren?
- *Uitnodigingsplanologie*: hoe kunnen we meer flexibel zijn en meer maatwerk leveren, maar toch kwaliteit garanderen en zittende ondernemers in hun rechten beschermen?
- *Herziening grondprijzenbeleid*: sluiten onze grondprijzen nog goed aan bij de dynamiek in de huidige markt? We willen de uitgangspunten uitwerken voor een herziening van het grondprijzenbeleid, dat na 2014 afloopt met oog voor de regionale context.
- Naast deze deelthema's zullen ook thema's als parkmanagement en het Fonds Ondernemend Groningen een plek krijgen.

Binnen al deze deelthema's werken we met een open blik: we vragen externe input (zowel van experts als van betrokkenen), bestuderen succesvolle voorbeelden en durven kritisch naar ons eigen handelen te kijken. Dit intensieve traject van onderzoek, interviews en workshops is tijdrovend, maar we denken dat deze stap noodzakelijk is om de Groningse werklocaties in de huidige omstandigheden goed in de markt te zetten. Daarbij willen we opmerken dat deze stappen niet bij de eerstvolgende herziening van de grondexploitaties hun vruchten af zullen werpen: zaken als betere profilering en actievere acquisitie zullen vooral op de (middel)-lange termijn zorgen voor een betere marktpositie van onze werklocaties.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Bladzijde 4  
Onderwerp Sleutelprojectenrapportage sep-dec 2012 / voortgang grondexploitaties

### **Binnenstad**

We investeren de komende jaren in het Groninger Forum en de nieuwe Oostwand om bezoekers naar de stad te blijven trekken. We zien de dynamiek in de binnenstad veranderen met meer nadruk op vermaak, bijvoorbeeld op het gebied van recreatief winkelen en evenementen. Het economisch functioneren van de binnenstad, maar ook de bereikbaarheid van ons stadscentrum, de woonfunctie en het gebruik van de openbare ruimte zullen in de te ontwikkelen binnenstadsvisie een plek moeten krijgen. We zullen deze visie in nauwe samenwerking met uw raad en andere stakeholders gaan maken. Een eerste succesvolle aftrap, op 5 maart, heeft al plaatsgevonden.

### **Westpoort**

- In de herziene grondexploitatie die uw raad in januari 2013 vaststelde is het uitgiftetempo vertraagd naar circa 2,5 hectare per jaar vanaf 2015.
- Het nieuwe plan voor Westpoort en daaruit volgend het bestemmingsplan lopen parallel met de Nota Strategie Werklocaties. Schaalverkleining, flexibiliteit en tijdelijk gebruik zijn daarbij belangrijke thema's;
- De verkoop van 0,55ha. voor een datahotel van KPN is in een afrondende fase;
- Een businesscase voor een ander datahotel wordt op dit moment uitgewerkt. Eind mei 2013 wordt een investeringsbeslissing van de initiatiefnemer verwacht.

### **Zernike**

- De stuurgroep Zernike werkt aan een nieuw strategie voor het Zernikegebied. Het streven is de ambities en afspraken voor Zernike vast te leggen in een convenant dat in de loop van 2013 wordt ondertekend. Deze visie dient voor de gemeente als basis voor de verdere ontwikkelstrategie en profilering van het bedrijventerrein.
- Het nieuwe gebouw van de Energy Academy Europe wordt circa 8.500 m<sup>2</sup> groot en heeft een voorbeeldfunctie op het gebied van zero-emission. De realisatie vindt plaats in 2014.

### **Grote Markt**

- In november 2012 stelde uw gemeenteraad de actualisatie van de bouw- en grondexploitatie Grote Markt oostzijde vast.
- Volgens planning is de nieuwbouw van Vindicat eind 2013 gereed en de werkzaamheden aan de parkeergarage medio 2014, waarna wordt gestart met de bouw van het Groninger Forum. Het totale gebouw zal medio 2016 worden opgeleverd waarna de inrichting kan plaatsvinden. De garage zal vanaf dan in gebruik genomen worden. De opening van het Forum zal na verwachting voorjaar 2017 plaatsvinden.
- Binnen de ontwikkeling van de Grote Markt oostzijde en de achterzijde van Poelestraat wordt nadrukkelijk gezocht naar detailhandel- en horecaformules

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Bladzijde 5  
Onderwerp Sleutelprojectenrapportage sep-dec 2012 / voortgang grondexploitaties

die aanvullende zijn op het huidige aanbod of door hun volumevraag elders niet goed bediend kunnen worden.

### **Ebbingekwartier**

- Op 19 december zijn de contracten voor de bouw van het Infoversum getekend. Hiermee is de verwezenlijking van het eerste volledige digitale 3D dome theater een feit.
- De ontwikkeling van het hotel lijkt voorlopig als gevolg van het gebrek aan financieringsmogelijkheden geen doorgang te vinden. Wij onderzoeken op dit moment op welke wijze dit eventueel opgelost kan worden.

### **Europapark**

- Met het Noorderpoort College wordt gekeken naar de mogelijkheden voor een zogenaamd Sporttheater, een centrum voor sport en bewegen;
- Met een vastgoedontwikkelaar zijn we in gesprek voor de ontwikkeling van een kantoor dan wel bedrijfsverzamelgebouw nabij de Mediacentrale.
- Een concreet plan voor een WKO<sup>1</sup>-systeem is uitgewerkt en zal uitgevoerd worden bij de verbreding van de Boumaboulevard, die in het najaar van 2013 opgestart wordt. Deze WKO-faciliteit zal de aantrekkelijkheid van het Europapark als vestigingslocatie verbeteren;

### **PROGRAMMA WONEN**

Uw raad stelde in februari 2013 het Meerjarenprogramma Structuurvisie Wonen 2013 vast. Het beschrijft onze doelen voor de woningmarkt voor de komende jaren. De crisis op de woningmarkt heeft zich verder verdiept, herstel laat langer op zich wachten dan voorzien. Daarnaast zijn de gevolgen van het regeerakkoord nog niet volledig te overzien, maar het is wel duidelijk dat ook dit forse consequenties zal hebben voor onze doelstellingen op de woningmarkt. Ondanks de huidige omstandigheden continueren wij de ingezette lijn uit de vorige Meerjarenprogramma's. Voor wat betreft Jongerenhuisvesting informeren wij u twee keer per jaar over de ontwikkelingen met de monitor Jongerenhuisvesting.

### **Aanvalsplan woningmarkt**

We werken aan de opzet voor het aanvalsplan woningmarkt, waarin we aangeven hoe wij de woningmarkt en de stedelijke vernieuwing op gang kunnen houden en hoe wij de beschikbare (ISV) middelen hiervoor inzetten. We zullen dit aanvalsplan in juni 2013 aan uw raad presenteren. Wij richten ons hierin op de volgende deelthema's:

- *Het stimuleren van de vraag*; hiervoor gaan wij (bestuurlijk) in overleg met verschillende marktpartijen en proberen wij coalities te vormen om gezamenlijke projecten mogelijk te maken.
- *Het organiseren van het aanbod*; we willen de informatievoorziening over nieuwbouwwoningen verbeteren en dit zowel online als offline aantrekkelijker maken.

---

<sup>1</sup> Warmte Koude Opslag

Bladzijde 6  
Onderwerp Sleutelprojectenrapportage sep-dec 2012 /  
voortgang grondexploitaties

- *Het stimuleren/versnellen van specifieke projecten;* in samenwerking met de stuurgroep grondexploitaties wordt bij specifieke projecten onderzocht of wij ons flexibeler op kunnen stellen om zo projectenontwikkeling te bevorderen.
- *Versnellingsopgave BouwJong;* wij proberen in overleg met corporaties en particuliere investeerders te focussen op de kwalitatieve bouwopgave voor jongerenhuisvesting. Bij de versnellingsopgave BouwJong gaan we ook in op de motie “investeren” die bij de behandeling van het Meerjarenprogramma Structuurvisie Wonen 2013 is aangenomen.

#### **Gronings bod**

Vooruitlopend op het aanvalsplan woningmarkt is in maart het ‘Gronings bod’ gepresenteerd aan minister Blok van Wonen (zie bijlage). Dit lobby-document, in nauwe samenwerking met de vijf Groningse corporaties opgesteld, speelt in op de actuele discussie in de Tweede Kamer over de verhuurdersheffing. De corporaties verliezen bij invoering van het nieuwe woonakkoord vrijwel alle investeringsruimte, waardoor de opgave van het Nieuw Lokaal Akkoord in onze stad onder druk komt te staan. Het Gronings bod is positief ontvangen in de Eerste- en Tweede Kamer. Wij zijn in afwachting van de gevolgen hiervan voor het nieuwe woonakkoord.

#### **Meerstad**

- o Uw raad heeft in februari 2013 de Grondexploitatie Meerstad 2012 vastgesteld.
- o We beperken het risico van Meerstad door een aanvullende afboeking van € 25 miljoen te verwerken. Deze zal haar weerslag krijgen in de jaarrekening van 2012 van zowel GEMM CV als de gemeente.

#### **Eemskanaalzone**

- o Heijmans onderzoekt de mogelijkheden tot herontwikkeling van fase 2 Kop van Oost. In mei 2013 volgt hierover een besluit.
- o We willen uw raad in juni 2013 een uitgewerkt voorstel ter besluitvorming voorleggen over de gewenste aanpak van de Woonschepenhaven.

#### **Europapark**

- o Het voorontwerpbestemmingsplan ‘Europapark 2013’ vergezeld van het beeldkwaliteitsplan ‘Noord-Kwartier Europapark’ hebben we vrijgegeven voor inspraak.
- o Samen met een aantal organisaties worden de mogelijkheden verkend om een CPO initiatief te ontwikkelen.

#### **Oosterhamriktracé**

- o De winkelruimte in woningbouwcomplex “de Groenling” wordt in het voorjaar van 2013 opgeleverd. Over de herinrichting van het Wielewaalplein (inclusief een Bomen Effect Analyse) hebben wij uw raad op 22 november 2012 geïnformeerd.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Bladzijde 7  
Onderwerp Sleutelprojectenrapportage sep-dec 2012 / voortgang grondexploitaties

- We onderzoeken verschillende initiatieven voor de realisering van tijdelijke en of permanente huisvesting tussen de Zaagmuldersweg en autoverhuurbedrijf Doesburg.
- De Stadswerf woningen en appartementencomplex GiGa, bedoeld voor mensen met een beperking, zijn opgeleverd.
- Met Nijestee zijn wij in gesprek hoe we de samenwerkingsovereenkomst kunnen beëindigen. De financiële consequenties hiervan zullen wij zodra wij er uit zijn bij u melden.

### **Ebbingekwartier**

- De woningbouwontwikkelingen op het Ebbingekwartier stagneren momenteel als gevolg van de crisis. Wij onderzoeken op welke wijze deze projecten losgetrokken kunnen worden.

### **PROGRAMMA VERKEER EN VERVOER**

Het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2013-2016 stelde uw raad in februari 2013 vast. Belangrijkste opgave is om samen met onze partners in de regio - overheden en grote werkgevers(-organisaties) - te komen tot een breed gedragen integrale oplossing voor de bereikbaarheid van de stedelijke regio. Want een goede bereikbaarheid is essentieel voor het sociaaleconomisch functioneren van stad en regio. Intussen gaan we door met de maatregelen die op korte termijn uitgevoerd moeten worden. Dat betreft vooral projecten die de bereikbaarheid van de stad moeten garanderen tijdens de verbouwing van de Zuidelijke Ringweg. Dit is een overgangsprogramma op weg naar een samen met de regio te ontwikkelen integraal verkeer- en vervoerplan. Dit plan wordt opgesteld naar aanleiding van de actualisatie van de Netwerkanalyse. De eerste resultaten van het overleg met de regio over dat plan verwachten we in juni dit jaar.

### **Aanpak Ring Zuid**

- Het Ontwerp Tracé Besluit wordt naar verwachting in het tweede kwartaal van 2013 vastgesteld. Dat is later omdat de implementatie van de nieuwe Wet Geluidhinder meer tijd in beslag neemt dan verwacht. Het vaststellen van het Tracébesluit zou in dat geval verschuiven naar het vierde kwartaal van 2013, nog binnen de termijn van de Crisis- en Herstelwet.

### **Stationsgebied**

- Op 11 oktober 2012 besloot de stuurgroep het Herewegviaduct inhoudelijk mee te nemen in de scope van het project Knoop Groningen, omdat er wat betreft ontwerp en realisatie raakvlakken zijn. De realisatiekosten maken geen onderdeel uit van het project Knoop Groningen. Deze zullen aan het budget voor de Knoop Groningen moeten worden toegevoegd, indien gekozen wordt beide projecten in de realisatiefase te integreren.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Bladzijde 8  
Onderwerp Sleutelprojectenrapportage sep-dec 2012 / voortgang grondexploitaties

### **Eemskanaalzone**

- De herziene integrale grondexploitatie Eemskanaalzone is in januari 2013 door uw raad vastgesteld.
- Op 28 november 2012 stemde uw raad in met het definitieve ontwerpen voor de Sontbrug, het Sontwegtracé en het St. Petersburgtracé. Het uitvoeringsbudget voor het gehele ontwerp stelde u vast op 65 miljoen euro.
- Voor P+R Driebond willen we voor de zomer komen met een projectaanpak en locatie. De aansluiting met Meerstad zal hierbij centraal staan.

### **Europapark / Station Europapark**

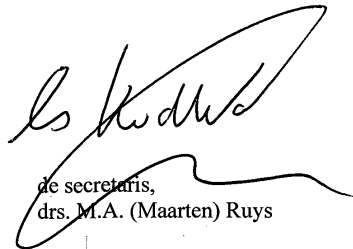
- Om de busdoorstroming tussen de P+R Europapark en het UMCG te verbeteren leggen we een nieuwe busbaan op de Europaweg en de Petrus Campersingel aan. Het uitvoeringskrediet heeft uw raad in december toegekend.
- Conform planning zijn op 9 december het Station Europapark en de fietskelder in gebruik genomen.

Deze rapportage is in overeenstemming met eerder gemaakte afspraken, zoals overeengekomen met uw raad. De sleutelprojectenrapportage over de eerste vier maanden van 2013 volgt na de zomervakantie.

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van Groningen,



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



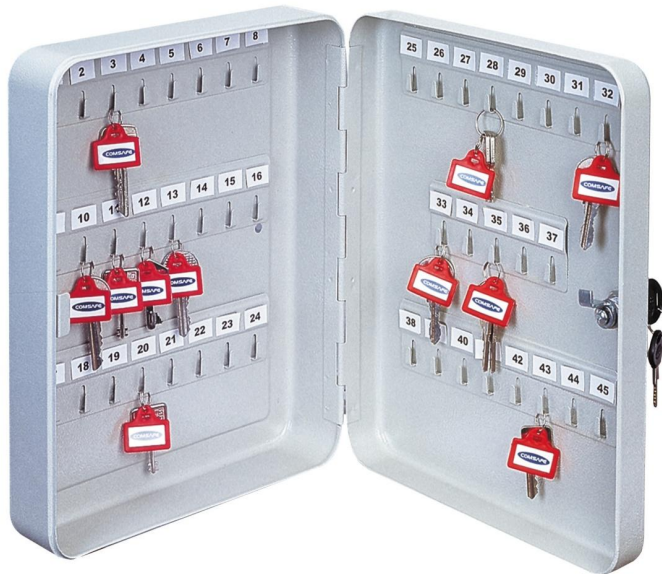
de secretaris,  
drs. M.A. (Maarten) Ruys





## Inhoud

Meerstad	pagina	2
Stationsgebied	pagina	10
Eemskanaalzone	pagina	12
Grote Markt Oostzijde	pagina	18
Europapark	pagina	22
Oosterhamriktracé	pagina	26
Westpoort	pagina	30
Zernike	pagina	32
Ebbingekwartier en Bodenterrein	pagina	35
Aanpak Ring Zuid	pagina	39



## MEERSTAD



### Voortgang

#### MEEROEVERS

Ontwikkelaar	Aantal	Verkocht per 31-8-12	Verkocht per 31-12-12	
OCM en VDM	79 projectmatige woningen	61	63 (62 gepasseerd)	
Bureau Meerstad	59 vrije kavels Meeroevers	14	19 (12 gepasseerd)	Deze toename is volledig toe te wijzen aan het eerder in het jaar in de verkoop brengen van de kavels op Talingeneiland. Deze veelal wat kleinere kavels blijken vooralsnog goed aan te sluiten bij de behoefte in de huidige woningmarkt.
Bureau Meerstad	14 kavels IJsbaanlocatie			
	Energieneutrale woningen	4 (opties)	4 (alle gepasseerd)	Er wordt eveneens een modelwoning gebouwd.
	16 waterwoningen	5 (1 gepasseerd)	7 (5 gepasseerd)	
KUUB	10 woningen CPO	3 (opties)	3 (opties)	



## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

### GRONDEXPLOITATIE

In december 2011 heeft uw raad de nieuwe 'Ontwikkelstrategie Meerstad' en bijbehorende grondexploitatie 2011 vastgesteld als vertrekpunt voor de verdere ontwikkeling van Meerstad. Belangrijkste wijzigingen waren toen het afboeken van een deel van de boekwaarde door een bedrag van € 35 miljoen in te brengen. Ook is de samenwerking aangepast en werd de gemeente enig aandeelhouder.

In januari 2013 stelde u de grondexploitatie 2012 vast. Als gevolg van de aanhoudende malaise in de woningmarkt is een aanvullende afboeking voorgesteld van € 25 miljoen. We blijven de woningmarktontwikkelingen volgen. Het ligt in de verwachting dat voor de herziening van de grondexploitatie 2013 (dit najaar) er nieuwe markt cijfers bekend zijn. Als daar aanleiding voor is, vertalen we die door naar de grondexploitatie 2013.



In de grondexploitaties van 2011 en 2012 voerden we een aantal forse ingrepen door om de gevolgen van de stagnerende woningmarkt en de veranderde financiële markt op te vangen. De belangrijkste ingrepen waren van programmatische aard. We brachten het totale woningbouwprogramma terug van circa 9.100 naar 6.500 woningen (van gemiddeld 405 naar 250 woningen gemiddeld per jaar, en voor de eerste jaren zelfs in aanvang naar 25 woningen en langzaam oplopend). Het aantal hectares bedrijventerrein ging van 130 naar 85 hectare. Belangrijk uitgangspunt in de grondexploitatie is een grex rente van 3,75%. Dit is thans ook met langlopende leningen afgedekt, waarmee het renterisico beperkt is. Omdat de bestaande financiering zich uitstrekt over een leningperiode van 8 tot 12 jaren is wel een voorziening van € 4,5 miljoen met het oog op het mogelijke renterisico na circa 10 jaar in de actuele grondexploitatie opgenomen.

Het halen van de verkoopopbrengsten (zowel in volume als prijzen) vormt het belangrijkste risico voor de grondexploitatie. Naast de beoogde opbrengsten uit de woningverkopen gaat het daarnaast ook om het risico over de beoogde waardevermeerdering van plandeel Noord, de opbrengsten van de bedrijventerreinen en de gecalculeerde subsidie-inkomsten. Het totale risico op deze laatste drie posten bevindt zich tussen € 0 en 42 miljoen.

Het totale risico voor Meerstad is met het oog op het aan te houden weerstandsvermogen berekend volgens de verfijnde boxensystematiek en komt uit op € 93 miljoen. Rekening houdend met de waarschijnlijkheidsfactor van 90% en het ratio weerstandsvermogen van 0,8 is een aanvulling van het weerstandsvermogen voor Meerstad met € 52,5 miljoen euro nodig.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013



De boekwaarde van de grondexploitatie Meerstad Bureau bedraagt per 31 december 2012 circa € 288 miljoen (per eind augustus was dat circa € 281 miljoen). Door de afwikkeling van enkele verkopen en afrekening van voorschotten, in combinatie met het niet meer per kwartaal te hoeven betalen van de rente, is de ontwikkeling van de boekwaarde gunstig. De boekwaarde bedroeg voor de herstructurering van Meerstad circa € 330 miljoen en is verlaagd als gevolg van ingebracht kapitaal conform de contractuele afspraken behorend bij de ontvlechting van Meerstad. In de grondexploitatie wordt voor de jaren 2012 -2015 uitgegaan van verkoop van 100 kavels per jaar. Gezien echter de aanwezige voorraad kavels bij zowel de private partijen als ook bij de gemeenten Groningen en Slochteren (als gevolg van de afnameafspraken 2012 en 2011) en de nog steeds stroeve markt, is voor de eerste drie jaren een voorziening getroffen als kavelverkoop uitblijft. Daarnaast zijn in de voorbereiding van de behandeling van de GREX 2012 aanvullende voorstellen gedaan om het risico van Meerstad te beperken door een aanvullende afboeking van € 25 miljoen te verwerken. De verwerking hiervan zal haar weerslag krijgen in de jaarrekening van 2012 van zowel GEMM CV als de gemeente.

### PLANOLOGISCHE PROCEDURES

- **Bestemmingsplan Meerstad Midden**  
Op 23 juni 2010 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan over het bestemmingsplan 'Meerstad-Midden' (c.a.). Op een aantal onderdelen na heeft zij zich positief uitgesproken. Goedkeuring is onthouden aan de verkeersbestemming voor de beoogde zuidelijke ontsluitingsweg bij Harkstede. Daarnaast heeft de Raad van State geoordeeld dat er in een straal van 300 meter rondom het 'Grunopark' geen woningen mogen worden gebouwd. Tenslotte is goedkeuring onthouden aan enkele overige -ongeschikte- onderdelen van het bestemmingsplan.
- **Vrijstellingsbesluit Deelplan 1 (Meeroevers)**  
De Raad van State heeft het vrijstellingsbesluit in stand gelaten. De ingestelde beroepen zijn niet-ontvankelijk verklaard.
- **Ontgrondingvergunning**  
De Raad van State heeft de beroepen van twee appellanten tegen de ontgrondingvergunning voor het graven van het meer gegrond verklaard en de vergunning vernietigd. Voor Meeroevers fase 1 vormt dit geen probleem. Daarnaast nam de provincie een machtigingsbesluit voor fase 2 en 3. In december 2010 is door de provincie een nieuwe ontgrondingvergunning voor het gehele gebied opgesteld, waartegen wederom

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

twee beroepen zijn ingediend. De Raad van State heeft hier in de zomer van 2012 een uitspraak op gedaan en deze zijn voor Meerstad positief aangezien ze ongegrond zijn verklaard. Hiermee is de weg voor verdere ontgroning vrij.

- **Uitwerkingsplan Meeroevers I**  
Het uitwerkingsplan is in december 2010 onherroepelijk geworden.
- **Uitwerkingsplan en Beeldkwaliteitsplan Meeroevers fase IIa**  
Het uitwerkingsplan is in oktober 2011 vastgesteld door B&W van Slochteren en is onherroepelijk. Parallel hieraan is het beeldkwaliteitsplan door de GR Meerstad vastgesteld.
- **Uitwerkingsplan IJsbaanlocatie**  
Het uitwerkingsplan is in maart 2011 vastgesteld door B&W van Slochteren en is onherroepelijk.
- **Bestemmingsplanwijziging heikikkercompensatiegebied**  
De bestemmingsplanwijziging is door de Raad van Slochteren vastgesteld in november 2010. Het plan is in februari 2011 in werking getreden (onherroepelijk).
- **Partiële herziening Meerstad-Midden**  
Voor enkele gedeeltes van het bestemmingsplan Meerstad Midden is een herziening in procedure. In deze partiële herziening spelen we in op onder meer geluid, aanlegplaatsen en aanpassing aan nieuwe wetgeving. De partiële herziening is in oktober 2011 vastgesteld door de Raad van Slochteren en is onherroepelijk. .
- **Uitwerkingsplan school**  
Het uitwerkingsplan voor de school is in maart 2012 vastgesteld door B&W van Slochteren en zal hoogstwaarschijnlijk 10 mei 2012 onherroepelijk zijn geworden.
- **Uitwerkingsplan Vaarverbinding**  
Een uitwerkingsplan voor de vaarverbinding tussen Slochterdiep en Woldmeer ligt op dit moment ter inzage.
- **Uitwerkingsplan Meeroevers 2b (Vlek 14)**  
Een uitwerkingsplan voor woonvlek 14 ligt op dit moment ter inzage.

### Risico's

	Risico	Beheersmaatregel
1. Uitgifte gronden	Vertraging in de uitgifte van kavels heeft grote effecten op de grondexploitatie en vormt daarmee dan ook het belangrijkste risico van de grondexploitatie.	In de grondexploitatie 2011 zijn de programma's bedrijventerreinen en wonen fors neerwaarts bijgesteld.  Voor de eerste drie jaren is een voorziening getroffen in de grex 2011, met het oog op de aanhoudende (woning) marktomstandigheden.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

2. Verwerving gronden	<p>Het risico van de verwerving van gronden die nu nog niet in eigendom zijn van de gemeente met een doorleveringsverplichting aan de GEM. Hierdoor kan de uitvoering van de ruimtelijke uitgangspunten van het Masterplan in gevaar komen.</p> <p>De grondexploitatie gaat uit van realisatie van het gehele Masterplan, waarbij opbrengsten en kosten als geheel worden gecalculeerd. De grondexploitatie is gevoelig voor wijziging in de aannames inzake kosten en momenten van verwerving van gronden.</p>	<p>De neerwaartse bijstelling van het programma, leidt tot een forse reductie van het verwervingsrisico. Daarnaast is de aanname ten aanzien van bijdragen van derden bijgesteld in de grex 2011.</p>
3. Bestuurlijke omgeving	<p>Twee gemeenten, een provincie en het Rijk (Ministerie van EL&amp;I) als publieke deelnemers en 4 marktpartijen maken de ontwikkeling van Meerstad tot een ingewikkeld proces.</p> <p>In juli 2009 is daarnaast de Gemeenschappelijke Regeling Meerstad (GR) geoperationaliseerd.</p>	<p>De beoogde herijking van de samenwerking rondom Meerstad maakt de overlegstructuren minder ingewikkeld.</p> <p>Het is van belang om met de gemeente Slochteren goede afspraken te maken over de tijdige realisatie van publieke voorzieningen en adequaat beheer van het openbaar gebied.</p> <p>Strikte bewaking van bevoegdheden, verantwoordelijkheden en aansturing van de uitvoering.</p>
4. Subsidies	<p>In de grex wordt rekening gehouden met ca. 22,5 miljoen (nominaal) aan subsidiegelden.</p>	<p>Constante monitoring van kansen betreffende subsidies en daarnaast overleg met provincie.</p>
5. Voorzieningen openbaar gebied	<p>Met betrekking tot eigendom, investeringskosten, beheer en exploitatie van de voorzieningen en het openbare gebied moeten voorafgaand aan de realisatie daarvan sluitende (bestuurlijke) afspraken worden gemaakt met alle (overheids) partijen.</p> <p>Vooraf de afhankelijkheid van Slochteren inzake tijdige en volledige oplevering van voorzieningen is een aandachtspunt.</p> <p>Tussen planning en realisatie van voorzieningen enerzijds en kaveluitgifte, woningprogramma - en fasering en moment en van oplevering bestaat een directe relatie. programmatische en planningstechnische wijzigingen vragen dan ook telkens herijking van planning en inhoud van het voorzieningenprogramma.</p>	<p>Het programma voorzieningen is in de grex 2011 kwantitatief herijkt op basis van de nieuwe inwoneraantallen.</p> <p>Doordat de gemeente Slochteren in het beoogde nieuwe samenwerkingsmodel de publieke voorzieningen op haar grondgebied zal realiseren is bestuurlijke afstemming op dit punt van belang.</p>
6. Procedurele risico's	<p>Vertragingsrisico door planologische procedures, zoals bestemmingsplan, artikel 19 procedures, externe veiligheid.</p> <p>Actuele risico's zijn: nadere uitwerking van het Bestemmingsplan Meerstad Midden in uitwerkingsplannen, partiële herzieningen door onthouding van goedkeuring van onderdelen van dit bestemmingsplan en het verkrijgen van benodigde ontgrondingsvergunning(en).</p>	<p>Adequate aansturing en afhandeling van publiekrechtelijke procedures, bezwaar en beroep.</p> <p>De uitspraak van de Raad van State is een belangrijke stap ter reductie van de planologische risico's.</p>
7. Woningbehoefte	<p>Er is onderzoek gedaan naar de woningbehoefte rond Groningen voor de komende jaren. De behoefte blijkt minder groot dan een aantal jaren geleden gedacht. Dit vormt een risico voor de afzet.</p>	<p>In de grex 2011 is het programma woningbouw fors neerwaarts bijgesteld.</p>

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

8. Planontwikkeling risico's en ontwikkelingsop- gave GEMM Meerstad	Het betreft de risico's die inherent zijn aan dergelijke grootschalige herontwikkelingen en behoren tot de planontwikkelingsopgave van Bureau Meerstad. Enkele hiervan: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tijdige realisatie en aansluitingen hoofdinfrastructuur en OV.</li> <li>• Bodemrisico's, archeologie, flora en fauna, milieukwaliteit en obstakels in ondergrond</li> <li>• Omgang met hinderzones, geluid, aanwezige infrastructuur (hoogspanningsleidingen, etc.)</li> </ul>	Belangrijke beheersingsmiddelen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Volledigheid en actualiteit van onderzoeken</li> <li>• Flexibiliteit in planvorming</li> <li>• Vroegtijdig overleg met toetsende overheden</li> </ul>
9. Financiering	De grex 2011 gaat uit van een rente van 3,75%. Dit moet worden bereikt door een deel van het bestaande leningenpakket te herfinancieren.  Het lagere rentepercentage brengt een renterisico met zich mee, enerzijds omdat herfinanciering nog moet plaatsvinden (z.s.m. na besluitvorming gemeenteraad) en anderzijds omdat financiering tegen het beoogde gemiddelde rentepercentage voor een periode van 8 tot 12 jaar mogelijk is. Of na deze termijn ook tegen de beoogde grex rente kan worden gefinancierd zal moeten blijken.	Met het oog op het lagere rentepercentage wordt bij de grex 2011 voorgesteld een voorziening te treffen ter hoogte van € 4,5 miljoen.  Monitoring van alternatieve financieringsopties.  De beoogde financiering voor de eerste 8-12 jaren is al gerealiseerd, het betreft nu alleen nog het risico na circa 10 jaar.



### Financiën

#### Stand van de kredieten (gemeentelijke plankosten en aankoop kavels)

Besluit 26 november 2003, nr. 5c	3.200.000
Besluit 31 oktober 2007	2.800.000
Besluit 17 november 2010, nr. 8j	1.500.000
Besluit 17 februari 2010, aankoop kavels Meeroevers fase I	3.060.000
Besluit 29 juni 2011	550.000
Besluit 26 oktober 2011, aankoop kavels Meeroevers fase IIb	4.590.000
Totaal beschikbaar krediet	15.700.000

#### Stand van de uitgaven plankosten

Totaal verantwoord t/m 31 december 2012	6.311.481
---	-----------

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

### Stand van de uitgaven Meeroevers kavels

Totaal verantwoord t/m 31 december 2012	7.307.838
Totale stand van de uitgaven t/m 31 december 2012	13.619.319

Op grond van de verwachte uitgaven verwachten wij geen kredietoverschrijding.  
Op basis van de beoogde nieuwe samenwerkingsstructuur, waarbij de grondexploitatie voor rekening en risico van de gemeente Groningen wordt gevoerd, zal organisatorische en financieel administratieve herinrichting van het project plaatsvinden.

Met ingang van de vorige sleutelrapportage is ook inzicht verschaft in de ontwikkeling van de (plan-)kosten van GEMM. Vanaf 2014 zal er een integrale rapportage komen van zowel de oorspronkelijke gemeentelijke kredieten als de budgetten van GEMM. Dit kan nadat bij de herziening van de GREX deze budgetten in één zijn gevoegd.

### Stand van de (plan-)kosten GEMM (per 31 december 2012)

	Budget	Besteed	Verplicht	Resultaat
Organisatie/algemeen	1.134.518	1.109.480	60.861	-35.823
Communicatie/marketing	417.500	265.128	6.310	146.062
Projecten	1.054.100	858.980	103.962	91.158
	2.606.118	2.233.588	171.133	201.397

Zoals gesteld is de gemiddelde rente net onder de in de GREX beoogde 3,75% gefixeerd en is daarmee het rentebudget ad. € 11,5 miljoen voor 2012 ook toereikend.



## STATIONSGBIED



### Voortgang

Op 20 juli 2011 stelde uw raad het voorkeursalternatief voor de lange termijnontwikkeling van het Stationsgebied vast. Uw besluit is een uitspraak over de ambitie voor het gebied en komt tot uitdrukking in een zestal kernpunten. Vanuit deze ambitie hebben we een ontwikkelingsstrategie opgesteld. Niet zozeer als eindbeeld, maar vooral als beslissingsondersteunend model. Dit instrument fungeert wat ons betreft als gids bij het nemen van belangrijke besluiten in de nabije en verdere toekomst.

Paralleel daaraan werkt ProRail aan een planstudie voor de spoorgerelateerde infrastructuur op en rond het station (*Knoop Groningen*). Deze studie moet inzicht geven in de maatregelen die hiervoor op het station nodig zijn en hoe we deze gefaseerd gaan uitvoeren. We beoordelen en beïnvloeden de voorstellen vanuit de door de raad vastgestelde ambitie.

Uit een aantal integrale alternatieven rond de thema's spoorconfiguratie, transfer en opstel terrein heeft de *stuurgroep Stationsgebied* een keuze gemaakt. Dat betekent dat voor de spoorconfiguratie een model overblijft, waardoor het mogelijk is het huidige perroneiland te handhaven. Verder is vastgesteld dat geheel of gedeeltelijke uitplaatsing van het opstel terrein vanwege de groeiende opstelbehoefte noodzakelijk is. Dit biedt grotere kansen voor onze ambities voor het stationsgebied, dan we aanvankelijk dachten. Binnen dit kader wordt in de vervolgstudie een aantal varianten verder uitgewerkt en op hun financiële haalbaarheid getoetst. Door ProRail is de planuitwerkingsfase voor de Knoop gestart. Onderdeel daarvan is de keuze voor een linker of een rechter variant voor de traverse. Aan de hand van een presentatie bent u geïnformeerd over de besluitvormingsmomenten in deze fase.

In oktober 2012 besloot de stuurgroep het Herewegviaduct inhoudelijk mee te nemen in de scope van het project Knoop Groningen, omdat er wat betreft ontwerp en realisatie raakvlakken zijn. De realisatiekosten maken geen onderdeel uit van het project Knoop Groningen. Deze zullen aan het budget voor de Knoop Groningen moeten worden toegevoegd, indien gekozen wordt beide projecten in de realisatiefase te integreren. In de komende periode richt de focus zich op het onderzoek naar de voorwaarden voor de locatie van het busstation.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

### Risico's

In het algemeen geldt dat de visie in zijn voorliggende vorm niet staat of valt met het besluit over de RegioTram. Een alternatief vervoersconcept kan zelfs een vliegwieleffect hebben op de keuzes die nu nog in de verre toekomst lijken te liggen (o.a. verplaatsen busstation). Aan ProRail is gevraagd de gevoeligheden van de plannen voor de Knoop voor alternatieven voor de tram in beeld te brengen.

Een belangrijk organisatorisch risico is het samenwerkingsrisico. Voor de gebiedsontwikkeling is het belangrijk dat we aangehaakt blijven aan de planvorming op het spoor en het station. Er zijn immers veel belangen en posities verbonden met de ontwikkeling van het Stationsgebied. Het is zaak al deze belangen goed voor ogen te houden bij het maken van keuzes. Een effectieve samenwerking valt of staat hier mee. De gekozen organisatievorm heeft bewezen hieraan een grote bijdrage te leveren.



### Financiën

#### Stand van de kredieten

Raadsbesluit 17 december 2008, nr. 6 g	300.000
Raadsbesluit 22 april 2009, nr. 412	242.000
Raadsbesluit februari 2010, nr. 603	458.000
Raadsbesluit 17 november 2010, nr. 6g	851.000
Totaal toegestane plankosten	1.851.000

#### Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2012	1.743.865
---	-----------

Voor de grote infrastructurele investeringsprojecten worden plankosten gemaakt. Niet alleen binnen de externe projectorganisaties, maar ook binnen onze eigen organisatie. Deze kosten kunnen we niet volledig uit de reguliere middelen bekostigen of verhalen op de beschikbare RSP budgetten. Binnen de begroting 2013 is 1.090.000 euro beschikbaar gesteld voor interne plankosten voor de aanpak van de Zuidelijke Ringweg en spoorse projecten. Een deel hiervan is bedoeld voor het Stationsgebied: 350.000 euro.

## E E M S K A N A A L Z O N E



### V o o r t g a n g

De ontwikkeling van de Eemskanaalzone (EKZ) is van belang voor Groningen als uitbreiding van het centrumstedelijk wonen en als motor van de Groninger economie. Binnen de EKZ onderscheiden we een aantal projectonderdelen die wij hieronder toelichten.

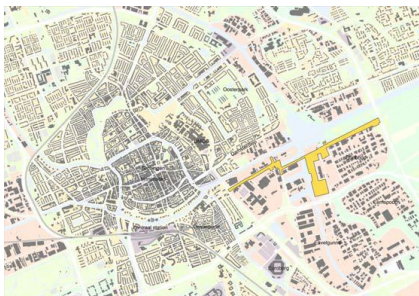
#### Kop van Oost

Eind januari 2012 maakte Heijmans kenbaar de 2<sup>e</sup> fase van de Kop van Oost niet op de eerder voorgestane wijze tot ontwikkeling te zullen brengen en de samenwerking op dit punt met Lefier te beëindigen. Heijmans onderzoekt op dit moment de mogelijkheden tot herontwikkeling van fase 2, in mei 2013 volgt hierover een besluit. De gehanteerde parkeernorm en de milieuvergunning van de bereden politie blijven een punt van aandacht.

#### Berlagetracé

We werken aan de verkeersontsluiting tussen de Berlage- en Sontbrug. Per brief van 27 september 2012 bent u geïnformeerd over de verwerving van de Arriva gronden. Het verkeerskundig ontwerp is richting uitvoering, de aanbesteding en gunning hebben plaatsgevonden. De werkzaamheden zijn eind 2012 opgestart en duren minimaal een jaar.

#### Sontwegtracé



Afbeelding: plangebied Sontwegtracé

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Op 28 november 2012 stemde uw raad in met het definitieve ontwerpen (DO) voor de Sontbrug, het Sontwegtracé en het St. Petersburgtracé. Het uitvoeringsbudget voor het gehele ontwerp stelde u vast op 65 miljoen euro. Binnen de begroting is in box II een post Onvoorzien aangehouden van circa 10%, waarmee eventuele afwijkingen ten opzichte van de calculatie en tegenvallers kunnen worden opgevangen. Daarnaast is er een weerstandsvermogen opgenomen van € 3.125.600,-. Om binnen de huidige 65 miljoen het benodigde weerstandsvermogen te dekken is het programma van eisen verder versoepeld. Uw raad heeft besloten de post duurzaamheidsaspecten te verlagen van 5% van de totale bouwsom naar 2,5% (effect € 980.000). Tevens zijn de ecologie-ambities (€ 350.000,-) en het toepassen van kunstuitingen (€ 190.000) als wens geformuleerd. Met deze aanpassing van de ambities is de exploitatie-opzet sluitend. Mocht blijken dat tijdens de beginfase van dit project (waaronder de aanbesteding) zich materiële voordelen voordoen, dan bestaat de mogelijkheid om alsnog de bovengenoemde wensen te realiseren. Wij zullen u dit dan tijdig voorleggen.

### Woonschepenhaven

Op 21 februari hebben wij uw raad per brief geïnformeerd over de voortgang en financiële stand van zaken van de revitalisering van de Woonschepenhaven. In de begroting 2013 is het besluit genomen het benodigde krediet voor de aanpak van de Woonschepenhaven (€ 5mln.) uit het ISV-budget te dekken. Dit was ten tijde van de begrotingsbehandeling nog niet nader uitgewerkt. In het Meerjarenprogramma Structuurvisie Wonen 2013 is de raad kort over de voortgang hiervan geïnformeerd. Het college heeft, mede naar aanleiding van gestelde vragen tijdens de begrotingsbehandeling, besloten nader onderzoek te verrichten naar de gewenste aanpak van de Woonschepenhaven, de benodigde investeringskosten alsmede de financiële dekking daarvan. We beogen uw raad in juni 2013 een voorstel ter besluitvorming voor te leggen.



Afbeelding: Woonschepenhaven

### Visie Eemskanaalzone – deelgebied Boulevard

In het deelgebied Boulevard willen we een kwalitatief hoogwaardig woon- en werkmilieu realiseren, waarbinnen we de interne en externe ontsluiting en de gewenste interwijk-verbindingen voor langzaam verkeer op aantrekkelijke wijze vormgeven. Daarvan kan een stimulerende werking uitgaan op initiatieven vanuit de markt. De visie (bouwstenennotitie) willen we afhankelijk van de vorderingen van de woningbouwprojecten Kop van Oost II (Heijmans) en EKZ NZ Balkgat-locatie (AM) voor de zomer 2013 afronden en aansluitend uw raad aanbieden.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

### **P+R Driebond**

Voor P+R Driebond willen we voor de zomer komen met een projectplan en locatie. De aansluiting met Meerstad zal hierbij centraal staan. In Meerjarenprogramma V&V 2012 is voor P+R Driebond een taakstellend bedrag opgenomen van 2,8 mln. Hiervan is 1,8 miljoen te dekken uit RSP en 1 miljoen uit nog aan te vragen BDU-middelen. De integrale GREX EKZ gaat dan ook uit van dit taakstellend bedrag van 2,8 miljoen.

### **Risico's**

#### **Woningbouwlocaties algemeen**

- De financiële risico's betreffen de ingenomen grondposities en de potentiële opbrengstwaarde. We streven ernaar de aankopen voor woningbouw via locatieontwikkeling te compenseren. Op het moment dat de individuele ontwikkellocaties nader zijn uitgewerkt, kunnen we adequate (deel)exploitaties opzetten.
- De bijdrage aan het benodigde weerstandsvermogen aan de grondexploitatie Eemskanaalzone bedraagt circa € 1,5 miljoen. Dit is exclusief de infrastructuurprojecten Sontbrugtracé, Berlagetracé en Woonschepenhaven.

#### **Woonschepenhaven**

- De woonschepenhavenbewoners hebben via de ligplaatsvergunning het recht op een ligplaats in de haven. De gemeente is eigenaar van de haven (ondergrond/water/steigers) en kan waar nodig verwijdering vorderen van terrassen, schuurtjes en overige bouwsels, voor zover sprake is van een redelijke compensatie. Dit sluit echter niet uit dat bewoners juridische procedures kunnen aanspannen, wat doorgaans tijdrovend en kostbaar is.
- De lange voorgeschiedenis maakt dat er sprake is een breed gevoel van wantrouwen tegenover de gemeente, wat vraagt om een heldere lijn en keuzes, met zicht op uitvoering.
- De gemêleerde samenstelling van de woonschepenhavenbewoners, de uiteenlopende individuele belangen en de reikwijdte van het Comité Woonschepenhaven als vertegenwoordigend platform vraagt om een individuele benadering en maatwerk, wat tijdrovend is.
- De veelal als autonoom ervaren leefstijl maakt dat het verbeteren van de beeldkwaliteit door het ordenen van bouwwerken en terrassen, evenals het herverkavelen van ligplaatsen tot weerstand kan leiden.
- Het gevraagde krediet van € 5 miljoen vloeit voort uit een tentatieve raming en wordt aangemerkt als taakstellend.

#### **Infrastructuur**

Binnen de exploitatieopzet van het Sontwegtracé zijn de volgende risico's te onderkennen:

Verwervingen	Voor de aanleg van het Sontwegtracé zijn een aantal verwervingen noodzakelijk aan de Sontweg (inclusief Arriva locatie). Een deel van de Arriva locatie is opgenomen in de Grondbank. De boekwaarde van dit deel kan terugverdiend worden door verkoop. Niet uitgesloten is dat in de toekomst blijkt dat een deel van de boekwaarde niet terugverdiend kan worden.
Bodemgesteldheid	Bij de voorbereidende werkzaamheden is onderzoek gedaan naar de bodemgesteldheid. Conclusie: de bodem is "slap". In het ontwerp is hiermee rekening gehouden. Indien blijkt dat de bodemgesteldheid nog slechter is, dan zullen extra werkzaamheden uitgevoerd moeten worden.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Vertraging	Gedurende de uitvoering kunnen door verschillende redenen vertragingen ontstaan. Bijvoorbeeld ongunstige weercondities, faillissement aannemer, onduidelijkheden in ontwerp, constructies, toe te passen methode bij uitvoering etc. Vertraging kan leiden tot kostenstijging en hogere rentelasten.
Constructie/ ontwerprisico's	Oranjewoud heeft een second opinion gemaakt ten aanzien van de aanbestedingsvorm. Het project Sontbrug, bestaande uit de onderdelen Sontweg, Sontbrug en St.Petersburgweg, is in een vergevorderd ontwerp stadium, niveau DO+. Doelstelling is een marktpartij te vinden die de ontwerprisico's, vooral op constructief gebied, wil overnemen. Ontwerpverantwoordelijkheden overdragen met als doel het vergroten van de financiële veiligheid en de betrouwbaarheid van het projectresultaat, kunnen we in dit stadium goed aan de huidige markt overgelaten. De conclusie van Oranjewoud is dat daarvoor het <i>UAV-gc</i> contractkader het meest geschikt is. In het aanbestedingstraject is aanvullende financiële veiligheid te krijgen door aan te besteden op plafondbudget, waarbij een <i>EMVI-aanbesteding</i> wordt vormgegeven. Hierin moet de markt zich onderscheiden op basis van criteria op de thema's <i>betrouwbaarheid projectresultaat</i> en <i>overnemen project ontwerprisico's</i> . De St.Petersburgweg kan hierop eenvoudig meeliften. De Sontweg kan dat ook als het planningtechnisch past.
Kostenstijging	Niet uitgesloten is dat kostenstijging hoger is dan de geschatte kostenstijging.
Subsidierisico/ Subsidiemanagement RSP	Aan de RSP subsidie zijn subsidievoorwaarden gesteld. Gezien de looptijd, subsidievoorwaarden en complexiteit van het project is het mogelijk dat de subsidie niet gemaximaliseerd kan worden. Ondanks de hiervoor getroffen beheersingsmaatregelen is het risico op het niet volledig binnenhalen van de subsidie niet te minimaliseren. Vooral nog wordt dit risico beperkt geacht.

- Het totaal benodigd weerstandsvermogen van het Sontwegtracé is € 3,1 miljoen. Dit bedrag is opgenomen binnen de huidige exploitatieopzet van Sontwegtracé.

### Financiën

De ontwikkelingen van de deelgebieden binnen de EKZ strekken zich uit over een groot aantal jaren, waarbij we in grote mate afhankelijk zijn van marktinvesteringen. Om de risico's te beperken houden we de programma's zo flexibel mogelijk; we kunnen aanpassingen inzetten om tekorten te verminderen. Door flexibiliteit en fasering binnen de visie kunnen we maximaal op de marktomstandigheden inspringen en dit risico zoveel mogelijk beperken.

Al deze ontwikkelingen hebben samen met een andere reeks ontwikkelingen een financiële vertaling gekregen binnen de (herziene) integrale grondexploitatie Eemskanaalzone. Hierbij gaan we in op investeringen en dekking voor de volgende reeks deelgebieden:

- Sontwegtracé (Europaplein t/m Oostelijke ringweg)
- Berlagetracé
- Houtunie (Kop van Oost)
- Containerterminal

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

- Woonschepenhaven
- Eemskanaal noordzijde, 1e fase
- P+R Driebond
- Openbare ruimte

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

Uw raad heeft op 30 januari 2013 de herziene integrale grondexploitatie vastgesteld. De verwachting is dat de ontwikkeling van de deelgebieden in de Eemskanaalzone marktconform en elkaar opvolgend zal verlopen. Bij veranderende (markt)omstandigheden kan dan op eenvoudige wijze inzicht worden verkregen in de consequenties van de ontwikkelingen en kunnen we – indien nodig – adequate bijsturingmaatregelen treffen.

### EEMSKANAALZONE

Onschrijving	Raadsbesluitdatum	nr.	bedrag
Plankostenkrediet Berlagebrug	24 november 2004	5h	€ 838.000
Plankosten- + uitvoeringskrediet Berlagebrug	19 oktober 2005	9	€ 23.162.000
Plankostenkrediet tbv coördinatie EKZ: visie 'EKZ-verbinding in de stad'	25 januari 2006	180	€ 1.455.000
Plankosten- + uitvoeringskrediet Houtunie (Kop van Oost, 1e fase)	27 september 2006	6a	€ 887.000
Plankostenkrediet Sontwegtracé	19 december 2007	62	€ 1.280.000
Aanvullend uitvoeringskrediet Houtunie (Kop van Oost, 1e fase)	25 maart 2009	6b	€ 60.000
Plankostenkrediet Woonschepenhaven	27 april 2011	8b	€ 34.000
Aanvullend plankostenkrediet Sontwegtracé	27 april 2011	8f	€ 720.000
Plankosten- + uitvoeringskrediet Woonschepenhaven	21 december 2011	6i	€ 5.000.000
Plankostenkrediet boardwalk e.d.	25 januari 2012	6c	€ 100.000
Plankosten- + uitvoeringskrediet Sontwegtracé	28 november 2012	8c	€ 63.000.000
Extra krediet ivm opknippen krediet t/m 2014 (Sontwegtracé > 2014) inclusief inbrengwaarden gronden Containerterminal en EKZ NZ 1e fase, aangekocht via Grondbank	30 januari 2013	8b.8	€ 9.013.000
<b>Totaal aan vastgestelde kredieten</b>			<b>€ 105.549.000</b>

Met het besluit van 30 januari 2013 is een totaalkrediet beschikbaar gesteld van € 105.549.000. Dit krediet is gebaseerd op de al bestaande uitgaven en de verwachte bestedingen tot en met 2014, dan wel verplichtingen voor de diverse deexploitaties. In het besluit is geen krediet vastgesteld per afzonderlijk deelgebied.

### **Stand van de uitgaven**

Eemskanaalzone overkoepelende kosten	194.000
Berlagetracé	15.634.000
Sontwegtracé	4.263.000
Kop van Oost	790.000

**commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013**

Woonschepenhaven	677.000
Boardwalk, Openbare oevers, e.d.(o.m.Visie EKZ Boulevard)	27.000
Containerterminal	5.508.000
Eemskanaalzone Noordzijde fase 1	5.637.000
<b>Totaal verantwoord EKZ tot en met 31 december 2012</b>	<b>32.730.000</b>

**Herziening grondexploitatie**

De herziene integrale grondexploitatie Eemskanaalzone is op 30 januari 2013 door uw raad vastgesteld. De eerstvolgende herziening zal uiterlijk januari 2014 plaats vinden.



## GROTE MARKT



### Voortgang

In november 2012 heeft de gemeenteraad de actualisatie van de bouw- en grondexploitatie Grote Markt oostzijde vastgesteld.

Deze is opnieuw sluitend en er is geen sprake meer van een taakstellende optimalisatie, zoals in 2011 als gevolg van het uitblijven van een subsidiebeschikking van de Provincie. Het tekort op de bouw van het tijdelijk informatiecentrum en de hier nog te realiseren lift zijn in deze exploitatie verwerkt. Het informatiecentrum op de Grote Markt trekt meer belangstellenden dan verwacht. In 2012 kwamen 112.000 bezoekers (doel was 100.000). Op 6 maart 2013 stond de teller al op 135.000!

### Groninger Forum

De aanbestedingsprocedure voor de bouw van het Groninger Forum, ondergrondse parkeergarage, fietsenstalling en sloop & archeologie is doorlopen. In tegenstelling tot traditionele aanbestedingen is in dit geval niet primair ingezet op gunning aan de laagste inschrijver, maar aan de economisch meest voordelige inschrijving. Deze is bepaald door een waardering van de scores op prijs, bouwtijd en de kwaliteit van het Plan van Aanpak. Besloten is het werk definitief te gunnen aan BAM Utiliteitsbouw. Op 30 oktober 2012 vond, onder grote belangstelling, de officiële starthandeling voor de bouwwerkzaamheden plaats.



Foto: Marieke Kijk in de Vegte

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

### Nieuwe Oostwand (incl. Vindicat)

Eind augustus 2012 is besloten dat aannemingsbedrijf H.J. Jurriëns B.V het nieuwe Vindicat pand mag bouwen. Uit de beoordeling kwam naar voren dat zij de economisch meest voordelige inschrijving hadden gedaan. In december is het contract tussen Vindicat en de gemeente getekend over de overdracht van het huidige Vindicat pand en de nieuwbouw.



Afbeelding: Nieuwbouw Vindicat

In overleg met VolkerWessels is een stappenplan met vijf onderdelen opgesteld met als doel de stadgers te betrekken bij de nieuwe Oostwand:

1. Presentatie architecten nieuwe Oostwand (eind 2011);
2. Architecten laten zich inspireren door de Stad (maart 2012);
3. Online schetsboek (zomer 2012);
4. Architecten lichten voorlopig ontwerp toe (najaar 2013);
5. Presentatie definitieve ontwerpen (2014).

### Nieuwe Markt

De ruimte tussen de Schoolstraat en de achterzijde van de nieuwe Oostwand biedt ruimte aan de 'Nieuwe Markt', een waardevolle en hoogwaardige uitbreiding van de openbare ruimte van de stad. Begin 2012 heeft het college van B&W de basisuitgangspunten (zoals maaiveldverloop, afwateringssystematiek, openbare verlichting, materialisering) voor het ontwerp van de Nieuwe Markt vastgesteld. Dit dient als uitgangspunt voor het verdere ontwerp van het plein. De uitvoeringswerkzaamheden van de Nieuwe Markt vinden plaats vanaf voorjaar 2015, na de bouw van de garage en fietsenkelder.



Afbeelding: Groninger Forum aan de Nieuwe Markt

### Nieuwe Markt zuidzijde

De ontwikkeling aan de Nieuwe Markt zuidzijde omvat verschillende deelprojecten. Het meest in het oog springend is de herontwikkeling van enkele gemeentelijke panden (Poelestraat 16, 18, 24, 26, 28) met tussenliggende panden (Poelestraat 20, 22) die in eigendom zijn van een derde. Met Vastgoed Horeca Groningen (VHG) voeren we gesprekken om ook de achterzijde van de Poelestraat 20 en 22 in de ontwikkeling te betrekken. Een aantal particuliere eigenaren is bezig met het realiseren van verbouwplannen aan de randen van het projectgebied.



Schoolstraat, foto: Marieke Kijk in de Vegte

### Uitvoering

Volgens planning is de nieuwbouw van Vindicat eind 2013 gereed en de werkzaamheden aan de parkeergarage medio 2014, waarna wordt gestart met de bouw van het Groninger Forum. Het totale gebouw zal medio 2016 worden opgeleverd waarna de inrichting kan plaatsvinden. De garage zal vanaf dan in gebruik genomen worden de opening van het Forum zal na verwachting voorjaar 2017 plaatsvinden.

### Risico's

De belangrijkste risico's waaruit financiële tegenvallers kunnen voortvloeien zijn:

- De mogelijkheid dat er te weinig financiële reserve is gebudgetteerd voor tegenvallers tijdens de uitvoering van vooral de parkeergarage en het Forum;
- Financiële gevolgen voortvloeiend uit mogelijke vertragingen;
- De mogelijkheid van onvoldoende afstemming tussen deelprojecten en deelprocessen, waardoor kosten tussen wal en schip raken;
- De mogelijkheid dat de geraamde grondopbrengsten, mede gezien de marktontwikkelingen, niet worden gehaald;
- Subsidierisico.

### Financiën

#### Stand van de kredieten

20

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

<b>Plankostenkrediet</b>	
Besluit 30-12-2002, nr. 15	500.000
Besluit 29-01-2003, nr. 13	420.000
Besluit 28-04-2004, nr. 6	1.580.000
Besluit 25-02-2006, nr. 8	2.500.000
Besluit 28-03-2007, nr. 8	2.500.000
Besluit 18-06-2008, nr. 5q	1.250.000
Besluit 29-10-2008, nr. 6k	500.000
Besluit 26-11-2008, nr. 8	2.000.000
Besluit 17-06-2009, nr. 8	2.500.000

<b>Uitvoeringskrediet</b>	
Besluit 17-06-2009, nr. 8	15.000.000
Besluit 23-06-2010	40.000.000
Besluit 30-11-2011	115.000.000
Besluit 27-06-2012, nr. 6i (Vindicat)	905.612

<b>Totaal plankosten en uitvoeringskrediet</b>	<b>184.655.612</b>
--	--------------------

### **Stand van de uitgaven**

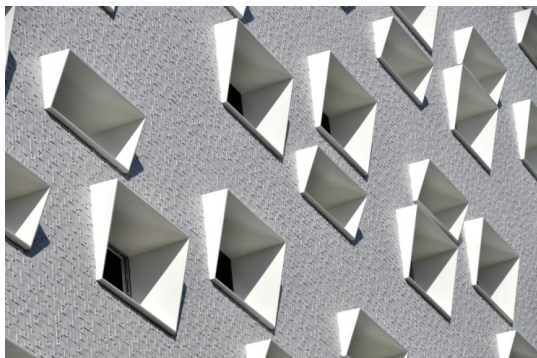
Totaal verantwoord t/m 31 december 2012	65.174.000
---	------------

Deel van de dekking van het Informatiecentrum komt uit de grex Grote Markt maar het Informatiecentrum valt buiten de strekking van deze sleutelprojectenrapportage.



Foto: Marieke Kijk in de Vegte

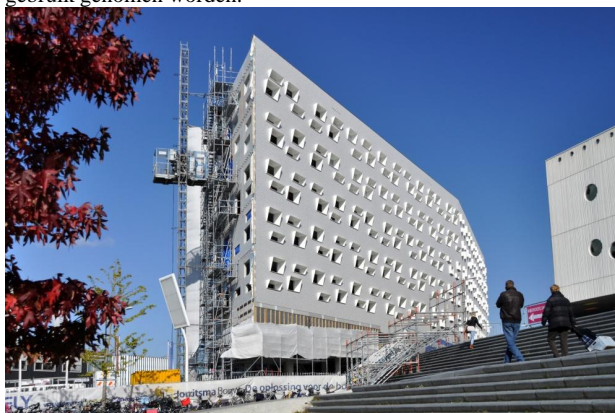
## EUROPAPARK



### Voortgang

#### **Alfacollege**

De bouw van het Alfacollege ligt op schema en zal bij het ingaan van het nieuwe schooljaar in gebruik genomen worden.



Afbeelding: Alfacollege in aanbouw

#### **Kolencafé**

Het Kolencafé gaat definitief niet door.

#### **Noorderpoort, centrum voor sport en bewegen**

Met het Noorderpoort kijken we naar mogelijkheden om een sporttheater op het Europapark te vestigen, gezamenlijk werken we aan een concept Programma van Eisen. Hierbij kijken we nadrukkelijk naar de wijkgerichte functie van een dergelijk centrum voor sport en bewegen. Zo brengen we de gebruikers van de hal in beeld en kijken we naar functies die in de buitenruimte kunnen plaatsvinden met als het uitgangspunt dat het gebied openbaar blijft. Op

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

basis van het PvE werken we het plan programmatisch, financieel en ruimtelijk uit. Om het Noorderpoort op de beoogde locatie van het Europapark te kunnen huisvesten, is het noodzakelijk dat het trainingsveld van de A-selectie van FC Groningen verplaatst. Hiervoor werken we de plannen uit.

### **Jongerenhuisvesting: locatie Kolenkade**

De bouwvergunning voor de realisatie van een multifunctioneel gebouw met 132 wooneenheden voor jongeren en kantoorfuncties in de plint van woningcorporatie Lefier en Architectenbureau Team 4 is in procedure. De karakteristieke Kolenmuur maakt, conform de wens van uw raad, integraal onderdeel van het gebouw langs de Boumaboulevard (op de huidige parkeerplaats P5).

De tandartsenpraktijk Europapark besloot zich terug te trekken uit de samenwerking met Team 4/Lefier. De bouwstart is gepland voor maart/april 2013.

### **Boumaboulevard en Helperparkweg**

Dit najaar starten we met het herinrichten van de Boumaboulevard. Met het doortrekken van de Boumaboulevard naar de Helperparkweg en langs het spoor naar de Duinkerkenstraat vergroten en verbeteren we de bereikbaarheid van het gebied aanmerkelijk. Daarnaast krijgen de bewoners van de Stoker en Brander hun beoogde ontsluiting op hun eigen privé parkeergarage.

### **Vergroenen**

We werken aan het opstellen van een groenvisie en onderzoeken hoe we het gebied een meer parkachtige uitstraling kunnen geven. Op korte termijn krijgt de Boumaboulevard bij de entree van het park een boomlaanstructuur. Ook gaan we het gebied tegenover het station richting mediacentrale herinrichten. Hierin komen de circa vijftig tijdelijke parkeerplaatsen voor het station. Daarnaast knappen we het gebied achter parkeerplaats P5 op en gaan we in samenwerking met Menzis een herinrichtingsplan maken om het gebied te verfraaien.

### **Energievisie**

Voor het Europapark hebben we een concreet plan uitgewerkt voor de realisering van een WKO systeem. Op korte termijn is het noodzakelijk een geringe voorinvestering te doen in de ondergrondse infrastructuur om alle gebouwen (bestaand en nieuw) op het systeem aan te kunnen sluiten. Bij de verbreding van de Bouma Boulevard nemen we dit werk mee.

### **P+R Europapark (P3)**

De gelijkvloerse busaansluiting en de doorsteek naar de Bornholmstraat is conform planning opgeleverd en in gebruik genomen. Hiermee in de P+R locatie gereed. Het is de bedoeling in de toekomst nog extra voorzieningen toe te voegen vergelijkbaar met P+R Hoogkerk.

### **Busbaan P+R Europapark - UMCG**

Om de busdoorstroming tussen de P+R Europapark en het UMCG te verbeteren leggen we een nieuwe busbaan op de Europaweg en de Petrus Campersingel aan. Het uitvoeringskrediet heeft uw raad in december toegekend. Op grond van de subsidievoorwaarden moet de busbaan voor 1 januari 2014 zijn aangelegd. In onze afstemming met de Stichting Flyover is geconstateerd dat de busbaan en de flyover elkaar niet hoeven uit te sluiten en elkaar bij de uitwerking van de businesscase van de flyover juist kunnen versterken.

### Bestemmingsplan Europapark

Op 30 november 2012 hebben wij u geïnformeerd over het in procedure brengen van het voorontwerp bestemmingsplan 'Europapark 2013' vergezeld van het beeldkwaliteitsplan 'Noord-Kwartier Europapark'. We hebben conform het gebiedsconcept ervoor gekozen het eindbeeld minder strak vast te leggen, de regels flexibeler te maken en meer mogelijkheden te bieden voor functiemenging. Hierdoor kunnen we beter inspelen op de vraag uit de markt.

### Station Europapark

Conform planning zijn op 9 december Station Europapark en de fietskelder in gebruik genomen. De exploitatie van de fietskelder dekken we vanuit het parkeerbedrijf. Het station is op enkele werkzaamheden in het openbaar gebied klaar. Ook het stations voorplein is gereed, zodat buslijn 8 bij het station kan stoppen.



Afbeelding: Station Europapark en kantoorgebouw SoZaWe in aanbouw

### Risico's

De herziene grondexploitaties voor het Europapark en het Station Europapark zijn in januari 2012 door uw raad vastgesteld. Het programma dat we ooit maakten sluit niet meer aan. We passen het daarom aan de nieuwe marktomstandigheden aan. Dat betekent onder andere meer openbare ruimte en groen en meer ruimte voor functies die minder opbrengsten genereren (zoals scholen en wonen), maar waar wel vraag naar is.

Europapark bevat naast de normale risico's ten aanzien van grondexploitaties een aantal bijzondere risico's:

- De omvang van de boekwaarde in relatie tot de begrote grondopbrengsten.
- De fasering van de gronduitgifte.
- Subsidiebeheer, te noemen valt: SNN, EFRO, ISV, BDU, BIRK, Kompas. Voorwaarden subsidies staan soms haaks op gemeentelijk beleid of het door de gemeente gewenste uitvoeringsniveau.

### Financiën

Vorig jaar heeft een grondige herziening plaatsgevonden op basis van een ontwikkelstrategie die door de gemeente was ontwikkeld in samenwerking met SITE urban development en de vertaling daarvan in een nieuw ontwikkelprogramma. Op basis daarvan is voor het Europapark een nieuw gebiedsconcept ontwikkeld en door uw raad vastgesteld. Omdat de grondexploitatie

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

vorig jaar programmatisch is aangepast volstaat voor 2013 een reguliere herziening die uw raad op 30 januari 2013 heeft vastgesteld.

### Europapark / Stand van de kredieten

Besluit 05-11-1998, nr.5e	6.909.000
Besluit 27-01-1999, nr.12	681.000
Besluit 22-12-1999, nr.18	13.296.000
Besluit 21-11-2001, nr.11	23.716.000
Besluit 31-03-2004, nr. 8	4.922.000
Besluit 23-05-2007, nr. 7	43.700.000
Totaal krediet	93.224.000
Correctie	-/ - 24.000
Besluit 25-01-2012, nr. 7c	-/ - 1.200.000
Totaal toegestane kosten van het plan	92.000.000

### Europapark / Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2012	89.232.636
---	------------

### Station Europapark / Stand van de kredieten

Besluit 28-05-2008, nr.12	2.200.000
Besluit 27-05-2009	41.900.000
Besluit 23-06-2010	2.000.000
Besluit 27-4-2011 (fietskelder)	3.016.000
Besluit 25-01-2012, nr. 7c	10.819.000
Totale toegestane kosten van het plan	59.980.000

### Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2012	21.187.951
---	------------

### Herziening grondexploitatie

De herziene grondexploitatie van het Europapark en het Station Europapark is op 30 januari 2013 door uw raad vastgesteld. De eerstvolgende herziening zal uiterlijk januari 2014 plaats vinden.



Afbeelding: Fietsenstalling Station Europapark



## OOSTERHAMRIKTRACE



### Voortgang

In 2012 zijn we een proces gestart om te komen tot een nieuwe ontwikkeling van de Oosterhamrikzone op korte, middellange en lange termijn: de Routekaart. Een flexibel plan waarin op alle schaalniveaus initiatieven (van klein tot groot, van tijdelijk tot definitief) een plek kunnen krijgen. Dit is een proces waarin we nauw samenwerken met bewoners en ondernemers in de buurt. We verwachten de uitkomsten daarvan in juni 2013 aan uw raad te kunnen aanbieden. We onderzoeken de bereikbaarheid van het UMCG in de context van het Noordoostelijk stadsdeel. Besluitvorming over een eventuele auto-ontsluiting door de Oosterhamrikzone is aan de ene kant essentieel voor het opstellen van de Routekaart. Aan de andere kant zijn er locaties die niet (of nauwelijks) beïnvloed worden door de keuze voor een auto-ontsluiting. De Routekaart wordt opgesteld met dat besef in het achterhoofd. Met Nijestee onderzoeken we op welke wijze de liggende overeenkomst past in de huidige (markt)situatie en op welke wijze we locaties tijdelijk kunnen invullen om te zorgen voor waardecreatie in het gebied.



Afbeelding: ontwikkellocaties Oosterhamriktracé

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

### **Oosterhamrikkade noordzijde, locatie A en B en particuliere kavels**

De ontwikkelaars KUUB, Nijhuis & Jurriëns hebben een startmanifestatie georganiseerd voor deelgebied B. De grondgebonden woningen, met mogelijkheden tot het creëren van woonwkekenheden, beneden-bovenwoningen of geclusterde eenheden (geen studio's) in drie tot vier bouwlagen, worden aan de achterzijde via een (vent)weg ontsloten. Parkeren gebeurt op eigen terrein. De doelgroep betreft meerpersoonshuishoudens zoals jonge stellen, gezinnen en senioren. Bij succes wordt het plan doorgezet naar locatie A.

Direct naast deelgebied A komen een aantal particuliere kavels in ontwikkeling. Voor het bouwplan van Kooi (locatie van de voormalige drukkerij van Denderen / 32 stuks jongerenhuisvesting) is een compromis uitgewerkt wat binnen de huidige aanvraag zal leiden tot een omgevingsvergunning. Dit is in uw raadscommissievergadering van 6 december 2012 besproken. Het plan van Nijhuis Bouw op de ABN-Amro locatie (36 zelfstandige wooneenheden voor jongeren) wordt met de buurt verder doorontwikkeld.

### **Oosterhamrikkade noordzijde, locatie C**

We onderzoeken de mogelijkheden om tijdelijke studio's voor jongerenhuisvesting door Nijstee te realiseren. Hierbij wordt een betaling in natura (dus niet in geld, maar in dienst/werk) onderzocht.

### **Wielewaalplein**

De winkelruimte in woningbouwcomplex "de Groenling" wordt in het voorjaar van 2013 opgeleverd. Over de herinrichting van het Wielewaalplein (inclusief een Bomen Effect Analyse) hebben wij uw raad op 22 november 2012 ingelicht. Het aantal te kappen bomen staat gelijk aan het aantal nieuw te planten bomen. In afstemming met de wegwerkzaamheden aan het Wouter van Doeverenplein verwachten we in mei 2013 met de uitvoering te starten. De gevelstenen in de Groenling blijken niet exact conform bouwtekening verankerd te zijn. Dit bleek nadat een deel van het metselwerk losliet en op het plein is gevallen. Om het zekere voor het onzekere te nemen hebben we besloten de weg voor de Groenling afgesloten te houden, totdat uit vervolgonderzoek blijkt dat alles in orde is of dat er nog maatregelen nodig zijn. Wij hebben u hierover per brief van 20 december 2012 geïnformeerd.



Afbeelding: uitzicht vanuit De Groenling

### **UMCG Distributiecentrum**

De herontwikkeling van het voormalig UMCG-distributiecentrum ligt stil. De ingediende omgevingsvergunning voor jongerenappartementen is ingetrokken. Nader overleg met de eigenaar over onder andere Intense Verbouw volgt in 2013.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

### **Alfa-Laval**

Afgelopen najaar hebben we de Alfa-Laval locatie onderworpen aan een aanvullend asbest-onderzoek. De resultaten gebruiken we in 2013 in de ontwikkelstrategie voor deze locatie.

### **Locatie D, Oosterhamrikkade zuidzijde**

We onderzoeken verschillende initiatieven voor de realisering van tijdelijke en of permanente huisvesting tussen de Zaagmuldersweg en autoverhuurbedrijf Doesburg. Daarnaast zijn de voorbereidingen gestart om de uitspraak van de Raad van State over de tuinen bij de woonboten ten uitvoer te brengen.

### **Paradijsvogelstraat (deelgebied E2), de Stadswerf (deelgebied E1) en deelgebied F Struisvogelstraat**

De Stadswerf woningen en appartementencomplex GiGa, bedoeld voor mensen met een beperking, zijn opgeleverd.

In afwachting van de Routekaart Oosterhamrikzone zijn de ontwikkelingsactiviteiten opgeschort of vertraagd. Verschillende initiatiefnemers hebben zich gemeld om op deellocaties tijdelijke huisvesting (jongeren en medewerkers UMCG) te realiseren, daarnaast zijn initiatiefnemers bezig een tijdelijke BMX-baan (fietscross) te realiseren met regionale uitstraling in samenwerking met skatepark Colosseum.

### **Risico's**

Naast de algemene risico's zijn de volgende risico's specifiek van toepassing:

- Ten aanzien van de locatie Simmeren speelt nog een aanvullend risico met betrekking tot de kosten van saneren in verband met de asbestverontreiniging.
- Belangrijk risico is de uitgifte van woningbouw en bedrijfsterreinen. Als gevolg van de huidige economische omstandigheden stagneert de marktvrage. De beheersbaarheid hiervan voor de woningbouw is gering. Hoelang dit gaat duren is moeilijk in te schatten, vandaar dat dit een groot risico is.
- Voor zowel bodemsanering als sloopkosten geldt een hoog risico. Voor de sanering weten we dat er vervuiling is maar niet de mate waarin. Voor sloopkosten is een m<sup>3</sup>-prijs neergezet die kan fluctueren afhankelijk van wel of geen asbest.
- Voor de Oosterhamrikzone geldt het risico van leegstand en verpaupering. Hiervoor wordt een actieplan opgesteld dat onderdeel uitmaakt van de nieuwe ontwikkelingsstrategie.

### **Financiën**

Op 25 januari 2012 is de integrale grondexploitatie Oosterhamriktracé 2011 vastgesteld.

In 2012 is de integrale grondexploitatie Oosterhamrikzone technisch herzien aan de hand van de laatste inzichten in programmering, temporisering en wijzigingen. In deze herziening is uitgegaan van de boekwaarde en aangegane verplichtingen per 1 juli 2012. De exploitatieperiode van deze herziene begroting loopt tot en met 2028.

Het woningbouwprogramma is gewijzigd naar een gevarieerder aanbod (meer grondgebonden woningen) gekoppeld aan een lager uitgiftetempo. Dit op basis van de ervaringen in de afgelopen jaren en de huidige vooruitzichten.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

De voornaamste risico's zitten in onzekerheden met betrekking tot de grondopbrengsten, de omvang van uit te voeren bodemsaneringen en de mogelijke heroverweging van de samenwerkingsovereenkomst met Nijestee.

De aanpassingen in de woningbouwprogrammering en –fasering hebben tot gevolg dat aanvullende dekking met € 4.424.000 per 31-12-2012 nodig is om te komen tot een sluitende begroting.

De totale kosten worden geraamd op € 51.761.000. De grondopbrengsten worden geraamd op € 30.833.000. Aan bijdragen, inclusief genoemde aanvullende dekking, is € 20.928.000 op eindwaarde geraamd, waarvan al € 14.203.000 is gerealiseerd en geboekt. Kosten, bijdragen en opbrengsten resulteren in een sluitende exploitatiebegroting.

### Stand van de kredieten

Besluit 27-02-2002, nr. 196	1.706.599
Besluit 29-01-2003, nr. 199	1.127.000
Besluit 17-12-2003, nr. 175	175.000
Besluit 17-12-2003, nr. 153	14.700.000
Besluit 31-05-2006, nr. 34	5.461.000
Besluit 28-06-2006, nr. 6g	1.236.000
Besluit 20-06-2007, nr. 12	5.430.000
Besluit 28-05-2008, nr. 6g	179.000
Besluit 26-08-2008, nr. 6h	399.000
Besluit 28-10-2009, nr. 61	46.000
Besluit 29-9-2010, nr. 6c	231.000
Besluit 15-12-2010, nr. 6e	9.275.000
Besluit 30 maart 2011, nr. 7c	102.700
Besluit 25 januari 2012	-/- 519.000
Besluit	-/- 837.000
Totaal toegestane kosten van het plan	38.714.000

### Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2012	33.052.000
---	------------

### Herziening grondexploitatie

De herziene integrale grondexploitatie Oosterhamrikzone 2012 is op 30 januari 2013 door uw raad vastgesteld. De eerstvolgende herziening zal uiterlijk januari 2014 plaats vinden.

## WESTPOORT



### Voortgang

	In ontwikkeling (actief)	Faseren (passief)	Geschrapt	
Fase 1A	27 ha			Fase 1 is opgenomen in een grondexploitatie.
Fase 1B	19 ha			
Fase 1C	11 ha	12 ha		
Fase 2			75 ha	

Op 30 januari heeft uw raad de grondexploitatie Westpoort herzien. Het uitgiftetempo is in structurele zin teruggebracht naar circa 2,5 hectare per jaar vanaf 2015 met als einddatum 2037. Deze wijziging van het uitgiftetempo is in beginsel ingegeven vanuit het STEC-rapport. Hierin staat een schatting van een verwachte kaveluitgifte op de Groninger bedrijventerreinen van circa 5 hectare per jaar, met als uitgangspunt dat hiervan de helft op Westpoort plaatsvindt. Een groot deel van fase 1C dat grotendeels in eigendom is van Suikerunie is uit de exploitatie gehaald. De verdere ontwikkeling van fase 1B en 1C staat voorlopig 'on hold'. De financiële consequentie hiervan is dat een aanvullende dekking van 18,8 miljoen euro nodig is vanuit de voorziening grondexploitaties jaarrekening 2011.

De komende maanden werken we aan een nieuw plan voor Westpoort (gereed medio 2013) waarin we aangeven hoe we de marktpotentie kunnen vergroten. Schaalverkleining, flexibiliteit en tijdelijk gebruik door andere functies zijn daarbij belangrijke thema's. Dit plan vertalen we vervolgens in een nieuw bestemmingsplan.

We werken een businesscase uit voor de vestiging van één of meerdere datacentra. Op dit moment zijn we in de afrondende fase van een koopcontract voor een datahotel van KPN op Westpoort (0,55 ha, eerste fase).

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

### Risico's

Een aantal kans- en risicoscenario's geeft verstrekkende positieve en negatieve financiële consequenties voor het eindresultaat weer. Zo zijn vele investeringen al gedaan, resterende (civieltechnische) investeringen zijn relatief beperkt, terwijl de (grond)opbrengsten achterblijven. Dit verklaart dat er per 1 juli 2012 voor € 44,1 miljoen meer aan kosten is gemaakt dan aan opbrengsten is binnengekomen. Hierdoor blijven de verwachte rentelasten vooralsnog hoog. Het wijzigingen van de renteparameter, het uitgiftetempo, de grondprijzen en/of opbrengstenstijging hebben daarmee een veel groter effect op het eindresultaat dan wijzigingen van de parameter kostenstijging, resterende kosten voor het bouw- en woonrijpmaken, planontwikkelingskosten e.d. Deze laatstgenoemde reeks van kans- en risicoscenario's zijn in relatieve zin beduidend minder verstrekkend dan die van de eerstgenoemde reeks.

### Financiën

#### Stand van de kredieten

Besluit 19-07-2000, nr. 5h	14.521.000
Besluit 27-02-2002, nr. 5°	750.000
Besluit 28-01-2004, nr. 8	500.000
Besluit 22-12-2004, nr. 10	2.750.000
Besluit 19-10-2005, nr. 7	96.329.000
Besluit 20-02-2008, nr. 7	5.614.000
Besluit 27-01-2010, nr. 7e	-/- 2.022.000
Besluit 30-11-2011, nr. 6h	-/- 47.690.000
Besluit 30-01-2013	872.000
Totale toegestane kosten (= opgeknipt uitvoeringskrediet t/m 2012)	71.624.000

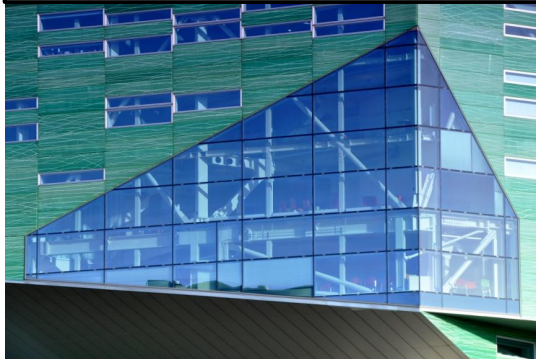
#### Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2012	66.879.034
---	------------

#### Herziening grondexploitatie

De herziene grondexploitatie Westpoort is op 30 januari 2013 door uw raad vastgesteld. De eerstvolgende herziening zal uiterlijk januari 2014 plaats vinden.

## ZERNIKE



Het Zernikegebied bestaat uit het bedrijventerrein Zernike Science Park in het noordelijk deel en een (onderwijs) campus aan de zuidkant. Binnen het *Akkoord van Groningen 2.0* is de ontwikkeling van Zernike een belangrijke opgave. We willen Zernike verder uitbouwen tot een toplocatie waar kennisinstellingen en bedrijfsleven stevig met elkaar verbonden zijn.

## Voortgang

### Stuurgroep Zernike

De Stuurgroep Zernike werkt aan een nieuw strategie voor het Zernikegebied. Belangrijke thema's zijn de aansluiting tussen Campus en Science Park, de ontwikkeling van het gebied als Energy Campus en het opzetten van gezamenlijk parkmanagement. Het streven is dat de ambities en afspraken voor Zernike worden vastgelegd in een convenant dat naar verwachting begin 2013 kan worden ondertekend. Dat convenant willen we vervolgens uitwerken tot een nieuwe ontwikkelstrategie voor het Zernike Science park, waarbij we ook een nieuwe grondexploitatie opstellen.



Afbeelding: Bernoulliborg

### Energy Academy Europe

Op 20 september 2012 is de Energy Academy Europe (EAE) een internationaal topinstituut voor energieonderwijs, -onderzoek en -innovatie geopend. De EAE is tot stand gekomen dankzij de samenwerking tussen de Rijksuniversiteit Groningen, de Hanzehogeschool Groningen, gemeente Groningen, provincie Groningen en de Energy Valley Topclub.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Het nog te ontwerpen nieuwe gebouw van de EAE komt te staan tussen het Natuurkunde en Scheikundegebouw en de Bernoulliborg. Naast een bijzondere architectuur, ontworpen door PvanB architecten uit Groningen en de Rotterdammers Broekbakema, krijgt het 8.500 m<sup>2</sup> grote gebouw een voorbeeldfunctie op het gebied van zero-emission door een zeer energiezuinig ontwerp. Het ontwerp en de bouwvoorbereidingen zullen plaatsvinden in 2013, waarna het gebouw zal worden gerealiseerd in 2014. De ingebruikname is voorzien rond de jaarwisseling 2014/2015.

Onderdeel van EAE is EnTranCe, het Energy Transition Centre, de proeftuin (living lab omgeving) voor toegepaste wetenschap voor ondernemers en innovaties. EnTranCe, gedragen door Gasunie, GasTerra, Imtech en BAM, huurt één hectare van de nog uit te geven gronden, mogelijk dat dit kan doorgroeien naar vijf hectare.

### Herziene exploitatiebegroting Zernike Science Park



Afbeelding: Linnaeusborg

Gezien de beperkte vraag naar nieuwe kavels en het ontbreken van een nieuwe strategie voor dit gebied is het niet zinvol een herziene grondexploitatie op basis van het huidige bestemmingsplan vast te stellen. Wij maken daarom een pas op de plaats en volstaan vooralsnog met een weergave van de financiële stand van zaken waarbij we een jaar vooruit kijken. Uw raad heeft deze berekening die inzicht geeft in de verwachte boekwaarde van het project tot eind 2013 op 30 januari vastgesteld. Het betrof een aanvullende dekking van 900.000 euro die nodig is vanuit de voorziening grondexploitaties jaarrekening 2011. Dit bedrag is nodig om de visie- en planontwikkelingskosten, rente, WOZ en overige beheerlasten te kunnen dekken tot en met 2013.

### Risico's

De grondverkoop loopt al enige jaren achter op de verwachtingen. Een visie op de ontwikkeling, uitgifte en het vermarkten van het bedrijventerrein is daarom dringend gewenst. In dat kader zal afstemming plaats vinden met het visiedocument dat binnen de stuurgroep Zernike ontwikkeld wordt.



## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

### Financiën

#### Stand van de kredieten

Besluit 23-20-1996, nr. 5f	3.857.000
Besluit 26-05-1999, nr. 5k	4.538.000
Besluit 17-10-2001, nr. 9	406.000
Besluit 18-10-2006, nr. 6c	14.940.000
Besluit 27-09-2007, nr. 6g	3.256.000
Besluit 25-05-2011, nr. 8 <sup>c</sup>	-/ 8.747.000
Totaal toegestane kosten van het plan	18.250.000

#### Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2012	17.105.370
---	------------

#### Herziening grondexploitatie

2013
------

## EBBINGEKWARTIER & BODENTERREIN



### Voortgang

#### Woningbouw

- De voortgang van de tweede fase van De Touwbaan, dertien grondgebonden woningen, verwachten we begin 2013.
- De oplevering van Courtine en Woonproject Schots & Scheef is gepland voor zomer 2013.

#### Schots 8, Hotel en woonproject 'Buitengewoon Wonen'

Stichting Buitengewoon Wonen, KUUB en Nijestee werken aan een woonproject voor jongvolwassenen tot en met 65-plussers. Daarnaast zijn op deze plek plannen voor een (welfare)hotel met 130 kamers. De initiatiefnemer van het hotel heeft samenwerking gezocht met Nijestee om het totale blok gezamenlijk te bouwen. Bovendien realiseren we op deze locatie de derde in- en uitgang van de parkeergarage. In de plint aan de voetgangersentree van de parkeergarage denken we aan winkelvoorzieningen/bedrijfsruimten.

De betrokken partijen hebben ONIX architecten opdracht gegeven om voor het gehele blok een schetsontwerp te maken. De financiering van het project is nog onzeker.

#### Dubbele bedrijfshal (silo/loods)

De Loods zal in het voorjaar van 2013 in gebruik worden genomen als horecavoorziening. Tussentijds (en in samenspraak met stichting Open Lab Ebbinge) kunnen incidentele gebeurtenissen, zoals evenementen en bijeenkomsten gebruik maken van het gebouw.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013



Afbeelding: Loods

### **Open Lab Ebbinge**

Het Open Lab Ebbinge (OLE) is op 22 september officieel geopend.

De verwachting is dat de nog drie in ontwikkeling zijnde paviljoens tegen de zomer van 2013 worden opgeleverd.

### **Parkeergarage Boterdiep/Vrydemalaan**

Een groot deel van de Vrydemalaan die aansluiting heeft met de in- en uitgang van de Boterdiepgarage is in de tweede helft van 2012 in gebruik genomen.

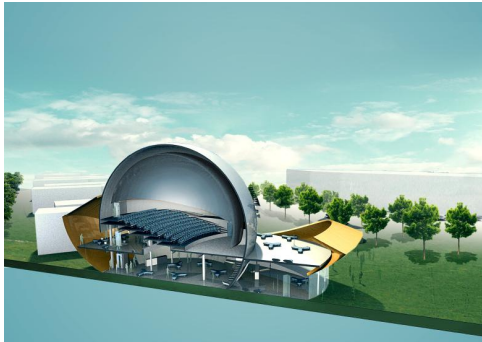
Met de vaststellingsnota Parkeren met Perspectief heeft uw raad ingestemd de Boterdiepgarage voor een periode van 10 jaar (2012-2021) onder te brengen in de grex CiBoGa. We verwachten de gehele Vrydemalaan in het voorjaar van 2013 in gebruik te nemen. De Anthonius Deusinglaan stellen we dan buiten gebruik en zal als onderdeel van het UMCG functioneren. De knip in de Bloemsingel, ten behoeve van het doorgaande autoverkeer, voeren we zo spoedig mogelijk daarna in.



Afbeelding: studentenwoningen aan de Vrydemalaan

### **Infoversum**

Op 19 december zijn de contracten voor de bouw van het Infoversum getekend. Hiermee is de verwezenlijking van het eerste volledige digitale 3D dome theater een feit. Het Infoversum is een enorme impuls voor de stad en het Ebbingekwartier in het bijzonder. Naast toeristische attractie functioneert het ook als kenniscentrum van internationale allure. De totale oppervlakte aan publieke ruimte in het gebouw is 1350 m<sup>2</sup>. Het Infoversum rekent op minimaal 200.000 bezoekers per jaar.



afbeelding: Infoversum zijdoorsnede

#### **Bodenterrein-UMCG**

- De tweede fase van het wetenschappelijk topinstituut ERIBA (European Research Institute on the Biology of Ageing) van het UMCG en de RUG is vervroegd gestart. Het gebouw is al in gebruik genomen.
- De nieuwbouw voor volwassen- en kinderpsychiatrie is nog in voorbereiding.
- Het UMCG is in afwachting van het Rijksbesluit om een Partikeltherapie (zeer precieze bestraling) faciliteit te mogen realiseren.
- Triade heeft de nieuwbouw voor een kantoorgebouw van 20.000 m<sup>2</sup> in voorbereiding als onderdeel van de Healthy Ageing Campus.

#### **Risico's**

De volgende in de grondexploitatie benoemde risico's zijn nog steeds geldend:

- Ontwikkelingen in de economie met als gevolg wijzigende parameters zoals rente en inflatie; dit heeft effect op de resultaten van de grondexploitatie. Daarnaast is de huidige stand van de economie dusdanig dat dit een verdere druk kan veroorzaken op de planning en de waarde van de uit te geven grond. Het Oosterhamrikkanaal moet nog uitgewerkt worden. Of beoogde programma's en normatieve berekeningen afdoende zijn moet blijken hoewel daar natuurlijk volledig op gestuurd kan worden.
- De kosten die gemaakt zijn voor derden (UMCG, Nijestee) worden verhaald. Strikt genomen is dit een risico omdat niet alles juridisch is afgedekt met contracten.
- De komst van het Infoversum is een waardevolle aanvulling voor CiBoGa. Wel is het zo dat de bank die de initiatiefnemer financiert een borgstelling vraagt van de gemeente. Dit risico maakt deel uit van deze exploitatie. Daarnaast kan het Infoversum uiterlijk tot 2024 blijven. Blijven ze langer dan moeten er aanvullende afspraken gemaakt moeten worden om verdere vertraging van de voor ogen staande definitieve ontwikkeling te compenseren. Voor de ontwikkeling van het Infoversum is door het concern een achtergestelde lening verstrekt van € 2,5 Miljoen. Deze lening is niet uit de grondexploitatie verstrekt maar het is wel zo dat het risico van het niet aflossen van deze lening bij de risico's van de grondexploitatie CiBoGa is opgenomen. Dit risico is voor deze exploitatie becijferd op 625.000 (25% van de lening van 2,5 miljoen conform het risicoboxenmodel. In het collegevoorstel is het maximale risico becijferd op € 241.000. Dit door een andere methodiek.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

- De toevoeging van de parkeergarage betekent een risico. Op dit moment wordt een voorbeslag genomen op de verkoop van abonnementen voor het UMCG en een nieuw te bouwen hotel. Daarnaast worden opbrengsten gerekend door de vestiging van het Infoversum. Indien dat niet de gewenste parkeerbewegingen met zich meebrengt betekent dit een groot risico. Dat kan oplopen tot € 7,4 miljoen. Dat is het resultaat als de Boterdiepgarage functioneert zoals dat op dit moment het geval is. Het parkeerbeleid stadsbreed zal dusdanig vormgegeven moeten gaan worden dat de Boterdiepgarage, maar ook andere betaalde parkeerplaatsen maximaal rendement gaan halen. In de jaarlijkse herziening van CiBoGa zal dit een speerpunt zijn.

### Financiën

#### Stand van de kredieten

Totaal beschikbaar krediet grex per 17-12-2008	93.639.000
Raadsbesluit 17-02-2010, besluitnr. 6b	2.090.000
Raadsbesluit 30-11-2011, kredietverlaging	-9.634.000
Raadsbesluit 30-01-2013	5.986.000
Totaal beschikbaar krediet	92.081.000

#### Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 december 2012	75.257.532
---	------------

#### Herziening grondexploitatie

De herziene grondexploitatie CiBoGa 2012 is op 30 januari 2013 door uw raad vastgesteld. De eerstvolgende herziening zal uiterlijk januari 2014 plaats vinden.

## AANPAK RING ZUID



- 2009: bestuursovereenkomst met de minister van Verkeer en Waterstaat.
- December 2009: start planstudie
- 22 december 2010: publicatie van het voornemen (Kennisgeving) van de minister van Infrastructuur en Milieu om een Milieu Effect Rapport (MER) op te stellen voor de tweede fase van het project Aanpak Ring Zuid. Dat wil zeggen: een onderzoek naar de gevolgen van de ombouw van deze weg voor haar omgeving
- 7 november 2011: minister stemt in met het Voorlopig Ontwerp. Deze werkt het projectbureau uit in een definitief ontwerp. Ook werken we aan de MER, die als onderdeel van het ontwerp-tracébesluit (OTB) de inspraak in zal gaan.

## Voortgang

Op 29 juni 2012 volgde de uitwerking van het ontwerp van het project Aanpak Ring Zuid. Het ontwerp is aangepast naar aanleiding van de verkeersprognoses die zijn opgesteld op basis van het Voorlopig Ontwerp. Het voorstel is een tunnel aan te leggen tussen de Helperzoom en het Europapark en de aansluiting van de Vondellaan op de A28 te schrappen, met handhaving van alle aansluitingen van het knooppunt Vondellaan met de binnenstad. Daarnaast bevat het ontwerp enkele kleinere aanpassingen aan de rijksweg zelf. De kern van het ontwerp blijft overeind.

In het eerste kwartaal maken we in overleg met bewoners, scholen, bedrijven en andere partners ontwerp-inrichtingsplannen voor de volgende deelgebieden: het Sterrebos en de Oosterpoortwijk/De Linie (o.a. de inrichting van de deksels), de Maaslaan in relatie met de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan, de Vondellaan en de Helperzoomtunnel. Omdat het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet een nauw verband hebben, is het de bedoeling deze ontwerp-inrichtingsplannen ten tijde van het vaststellen van het OTB klaar te hebben.

Per 1 juli 2012 is de nieuwe Wet Geluidhinder 'Samen werken aan de uitvoering van nieuw geluidsbeleid' (SWUNG) in werking getreden voor rijkswegen. De implementatie neemt meer tijd in beslag dan verwacht. Dit heeft tot gevolg dat de onderzoeken naar geluid zijn

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

opgeschoven. De minister laat binnenkort weten wanneer het OTB/MER gereed is. We verwachten het in het tweede kwartaal van 2013 vast te kunnen stellen. Het vaststellen van het Tracébesluit zou in dat geval verschuiven naar het vierde kwartaal van 2013, nog binnen de termijn van de Crisis- en Herstelwet.

Het projectbureau is eveneens bezig met het uitwerken van de marktbenadering, de manier waarop de aanbesteding straks geregeld moet worden.

De GGD maakt in opdracht van de gemeente een Gezondheids Effect Screening (GES). Hierin worden de effecten van luchtvervuiling, geluidoverlast en externe veiligheid in beeld gebracht. Dit moet gereed zijn als het OTB klaar is.

### Risico's

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

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

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

- *(Financieel) gat tussen ambitie en taakstellend budget*

Het BVA vertegenwoordigt een overeengekomen ambitieniveau. Ramingen geven aan dat het beschikbare budget voor deze ambitie niet voldoende is. In de bestuursovereenkomst is vastgelegd hoe de ambitie en het beschikbare budget in overeenstemming kunnen worden gebracht. Dit betreft achtereenvolgens optimalisatie, fasering, scopewijzigingen en/of additionele, regionale middelen. Alvorens de planuitwerking te starten is het van belang te weten of middels optimalisaties het BVA binnen het beschikbare budget kan worden gebracht. Dit blijkt, met behoud van het ambitieniveau mogelijk.

- *Vertraging door beroepsprocedures*

Bezwaar- en beroepsprocedures kunnen vertraging veroorzaken door de tijd die de Raad van State kan nemen om een uitspraak te doen (maximaal 6 maanden). Vervolgens is er ook een mogelijkheid dat de Raad van State negatief oordeelt.

- *Beïnvloeding door belangengroeperingen*

Belangengroepen kunnen zich onvoldoende gehoord voelen en versterken hun geluid via politiek en/of media. Hierdoor kan één of meerdere van de samenwerkende overheden deze wensen (mogelijk afwijkend van de scope) inbrengen in het project.

### Financiën

Voor de zuidelijke ringweg is een budget beschikbaar van € 624 miljoen euro (€ 424 mln. RSP gelden, € 200 mln. MIRT gelden). De samenwerkende partijen betalen de kosten van inzet van mensen en middelen ten behoeve van de planfase en realisatie uit dit bovenstaande

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

budget. Voor de kosten van de voorbereiding van het in 2009 gepresenteerde BVA voor de Zuidelijke Ringweg Groningen heeft u op 17 december 2008 (€ 400.000) en 25 november 2009 (€ 500.000) kredieten beschikbaar gesteld, totaal € 900.000. Dit betreft zowel de kosten voor de projectorganisatie als ook interne uren en kosten. Bij deze laatste gaat dan om het beoordelen van de producten van de projectorganisatie, ambtelijke en bestuurlijke advisering, strategische adviezen en proceskosten. Voor de voorbereiding tot en met eind 2010 heeft u op 20 oktober 2010 een krediet van € 500.000 beschikbaar gesteld, waarmee het totaal aan voorbereidingskosten op € 1,4 miljoen euro komt. Het benodigde aantal uren voor beoordeling en advisering bleek in 2010 echter lager dan geprognosticeerd, waardoor er voldoende krediet resteerde voor beoordeling en advisering voor het grootste gedeelte van 2011.

Nu het Plan van Aanpak door het Rijk is vastgesteld, en er duidelijkheid over de projectorganisatie is, zijn er financiële afspraken met het Rijk gemaakt, en heeft een verkening plaatsgevonden. Daarnaast zijn op basis van het vastgestelde Plan van Aanpak en de projectorganisatie, de intern benodigde uren en kosten voor het beoordelen van de producten van de projectorganisatie en de ambtelijke en bestuurlijke advisering, voor de gehele planstudiefase in beeld gebracht. Voor deze kosten heeft uw raad in januari 2012 een krediet van €250.000 beschikbaar gesteld. Daarna is in juni 2012 een nieuw krediet vastgesteld van €375.000 wat toereikend moet zijn tot en met het 2e kwartaal 2013.

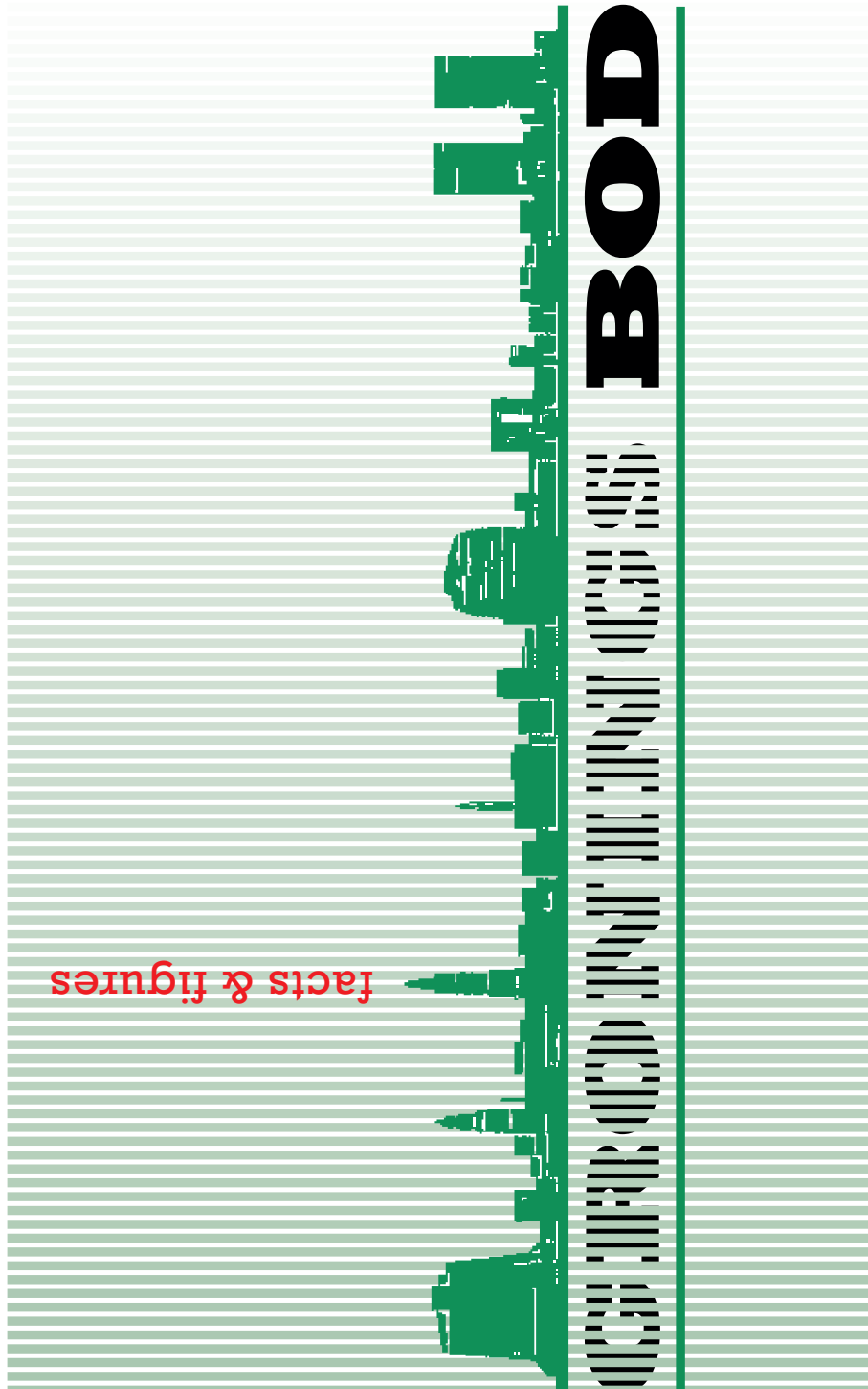
### Stand van de kredieten (gemeentelijke plankosten)

Besluit 17-12-2008	400.000
Besluit 25-11-2009	500.000
Besluit 20-10-2010, nr. 6g	500.000
Besluit 25-01-2012	250.000
Besluit 20-06-2012, nr. 7b	375.000
Totale toegestane kosten	2.025.000

### Stand van de uitgaven

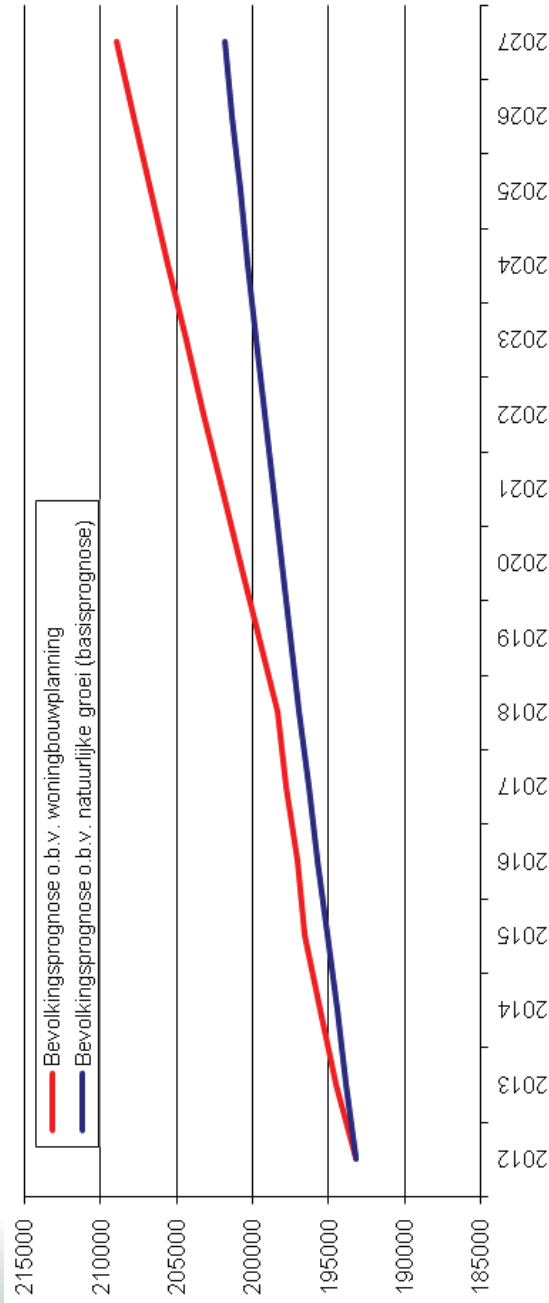
Totaal verantwoord t/m 31 december 2012	1.814.045
---	-----------





## 1. Inwoners stad Groningen

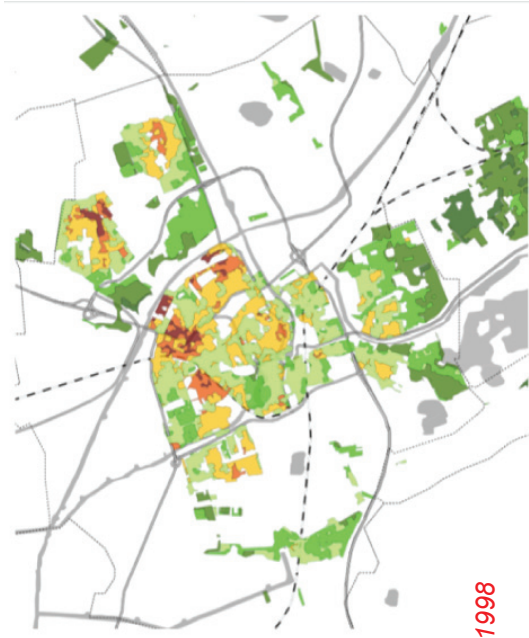
Huidige inwoneraantal: 195.676



De stad Groningen is de afgelopen jaren sterk gegroeid. Bovenstaande grafiek laat zien dat de stad in de komende 15 jaar blijft groeien. Op basis van natuurlijke aanwas groeit de stad door tot 202.000 inwoners.

Bij een alternatieve prognose o.b.v. veranderingen in de woningvoorraad zoals in 2012 werd beoordeeld stijgt de bevolking tot bijna 209.000 in 2027.

## 2. Resultaten leefbaarheidsmonitor



1998

Bron: Ministerie BZK: Leefbaarometer, leefbaarheid Groningen

Op basis van de Leefbaarometer wordt de ontwikkeling van de leefbaarheid in Nederland gevolgd. Hierin vinden we voor Groningen opmerkelijk positieve resultaten van de wijkaanpak in de achterliggende 10 jaar.

In 1998 woonden 34,7% van de Groningers in een wijk waar de leefbaarheid slecht of matig was, in 2008 was dit nog slechts 7%. Een verbetering die in geen andere stad werd gehaald. In de periode 2002 – 2006 ontwikkelde de leefbaarheid in Nederlandse wijken zich negatief. Landelijk hebben zich



2008

127 (delen) van wijken zich aan deze trend weten te onttrekken, daarvan liggen er maar liefst 25 in Groningen. Er is in de stad een sterk verband tussen wijkvernieuwing in het kader van het NLA en de leefbaarheid in deze wijken.

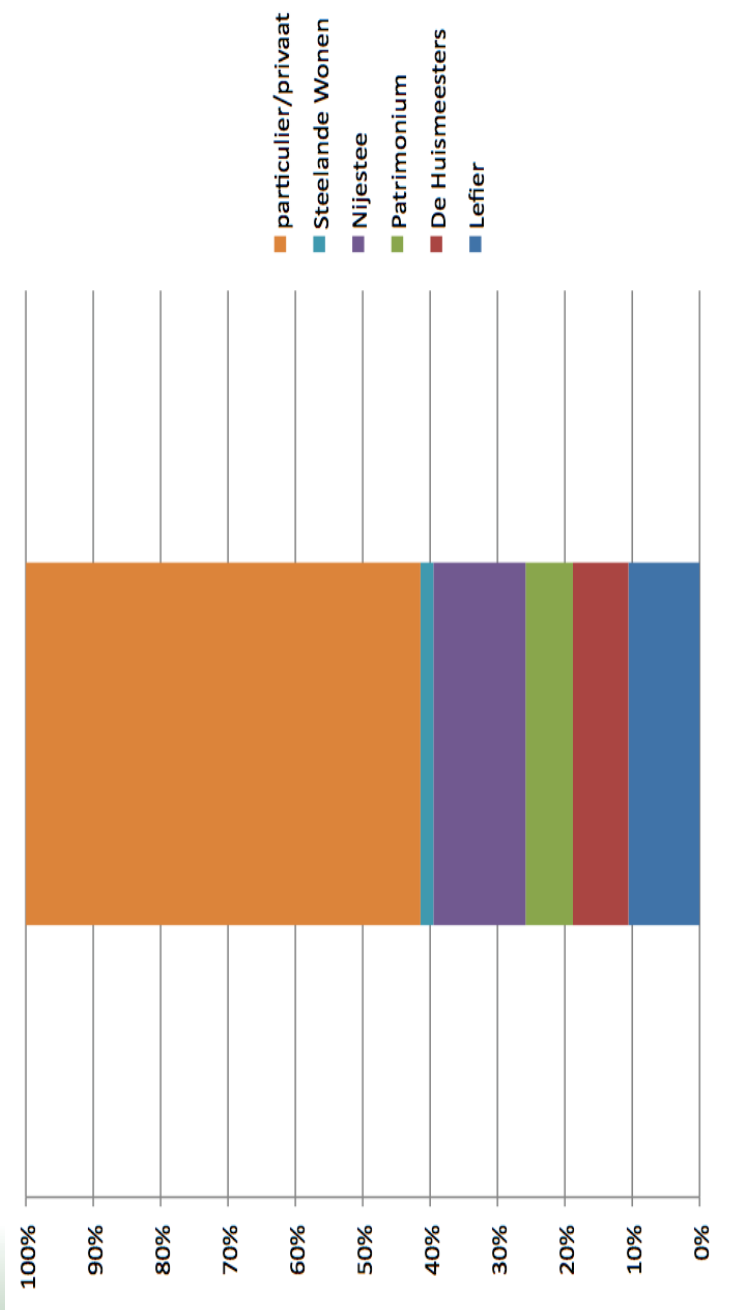


HET GRONINGS BOD

3

### 3. Kerncijfers per corporatie

Het aandeel van de Groningse corporaties in de woningmarkt.



#### 4. Bijdrage van corporaties aan woningbouw in stad

Woningbouw naar eigendom in % in 2012

	Koop	Particuliere verhuur	Sociale verhuur
Stad Groningen	44,9	13,7	41,4
Nederland	59,7	8,8	31,5

Bron: CBS

Inkomensgegevens\*

Incl studenten:	Excl studenten:
Groningen € 23.400	Groningen € 28.400
Nederland € 33.300	Nederland € 34.300

\*gemiddeld besteedbaar inkomen per particulier huishouden in 2010  
bron: CBS

De stad Groningen telt relatief veel inkomens onder de grens van sociale huur. Veel bewoners in de stad zijn afhankelijk van de corporaties voor goede huisvesting. Bovendien is Groningen een echte studentenstad. De woningcorporaties zijn verantwoordelijk voor een groot aandeel van de studentenhuusvesting

#### Nieuwbouwproductie

In 2012 werden 864 woningen gebouwd. Dit was overigens vooral nieuwbouw voor jongeren/studenten, in totaal 224 eenheden, die grotendeels door corporaties gerealiseerd zijn. Ook in de geplande woningbouwproductie heeft het realiseren van jongerenhuusvesting een groot aandeel.



#### Duurzaamheid

Indien in 2013 alleen geriefsverbetering (op verzoek van huurders) wordt uitgevoerd zal bijna het gehele pakket maatregelen vervallen dat samenhangt met de verduurzaming van gemiddeld 700 woningen. Uitgaande van het niveau van maatregelen dat in 2011 is gerealiseerd en gemonitord zou dit betekenen dat we hierdoor het volgende mislopen:

- een besparing op het gasverbruik van circa 0.5 milj. kuub per jaar
- een reductie van de CO2 uitstoot van circa 900 ton per jaar, en
- een besparing op de woonlasten van circa € 20 per woning per maand



HET GRONINGS BOD



- ● Nieuwbouw Huize Patrimonium: 60 seniorenappartementen + 120 zorgplaatsen (zorgverfener ZINN)
- Selwerd: Aanzet wijkvernieuwing in het middengebied ten noorden van de Eikenlaan =
- Vervanging van 50 huurwoningen door 45 sociale huurwoningen en verbetering/verduurzaming 65 portiekwoningen
- GAK-locatie: jongerenhuisvesting 340 zelfstandige eenheden
- Polaris: 127 zelfstandige wooneenheden jongeren
- ● Paddepoel-zuidoost: afronding wijkvernieuwing ten zuiden van de Grote Beerstraat =
- Vervanging 50 huurwoningen door 90 sociale huurwoningen en verbetering/verduurzaming 60 portiekwoningen
- GEMbeton locatie: 219 eenheden voor jongeren
- Hoogkerk: 8 woningen vervangende nieuwbouw



GAK-locatie



Corringborgh

# voorbeelden van projecten

# totaal aan investeringen

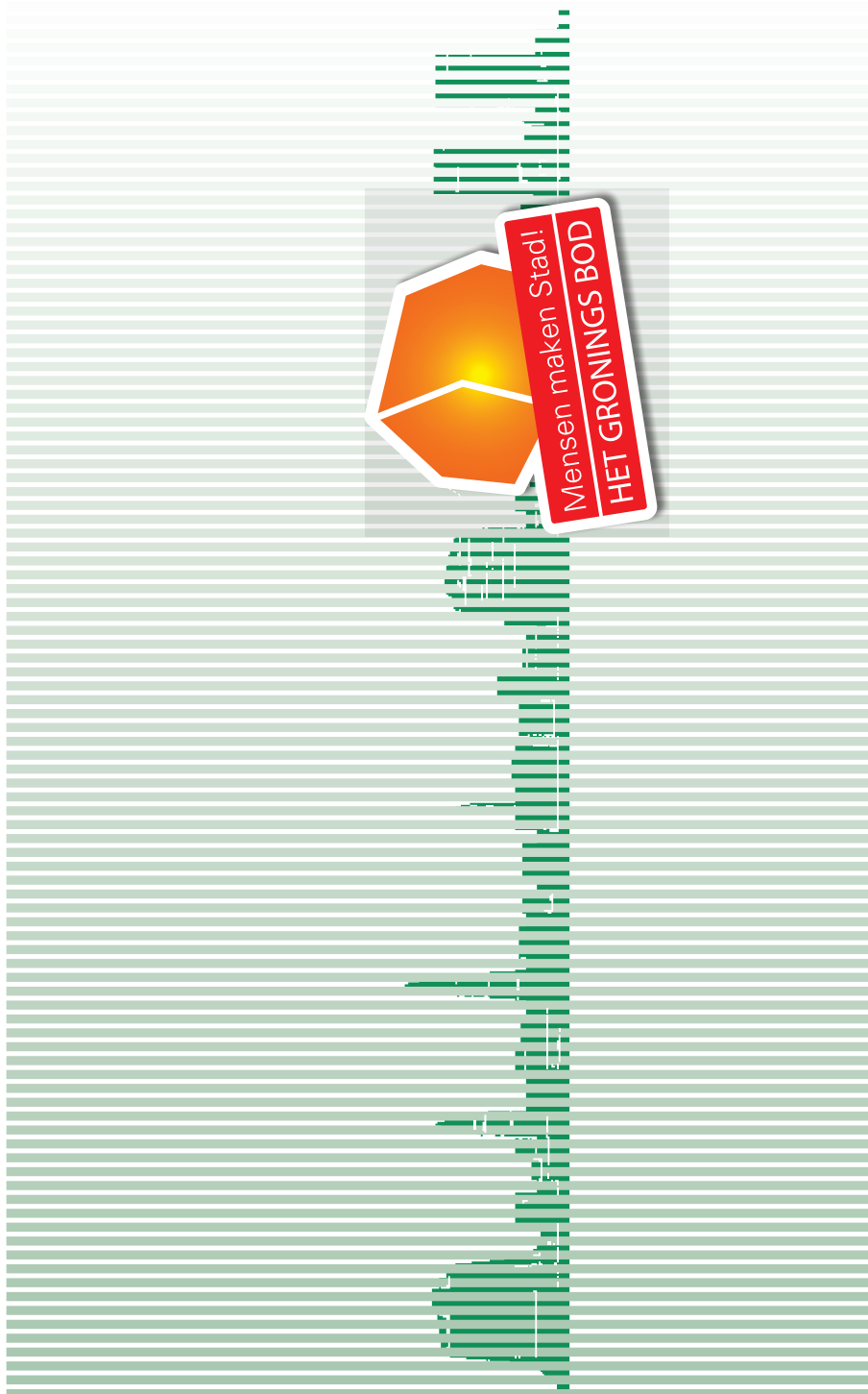
- 258 sociale huurwoningen
- 150 zorgwoningen
- Bijna 900 jongere-eenheden
- overige projecten
- Honderden woningen renoveren
- 4 wijkvernieuwingstrajecten

**TOTAAL** Circa 200 miljoen aan investeringen



HET GRONINGS BOD









ChristenUnie



Mg

MOTIE TIJDELIJK GEBRUIK

<b>GRIFFIE</b>	
reg.nr. GR15.3502720	
ingek. 1 FEB 2013	
class. - 2 07.51	
te beh. door: GR	
kopie gez. aan:	

De gemeenteraad van Groningen, bijeen in vergadering van 30 januari 2012, behandelende de 'Resultaten herziening grondexploitaties',

overwegende dat

- Groningen ruim 300 hectare ongebruikte grond in haar bezit heeft;
- tijdelijk gebruik van grond een optie is om de verdien capaciteit van grondexploitaties te vergroten;
- tijdelijk gebruik kansen biedt voor versterking en vernieuwing; en door initiatieven als stadslandbouw bijdragen aan de Groningse ambitie om de duurzaamste stad van Nederland te zijn;

verzoekt het college

- om de locaties en mogelijkheden voor tijdelijk gebruik van grond (zoals kleine groenplaatsen, braakliggende terreinen, leegstaande gebouwen en daken van grote panden) in kaart te brengen;
- Deze zichtbaar maken voor de inwoners van de stad;
- de raad voor de zomer hierover te informeren

en gaat over tot de orde van de dag.

Benni Leemhuis  
GroenLinks

Gerjan Kelder  
PvdD

Inge Jongman  
ChristenUnie

Erica van Lente  
PvdA

aangenomen

*Bijlage bij sleutelrapportage sept-dec 2012*

Steller: Michiel de Boer

## **Motie Tijdelijk gebruik**

In uw vergadering van 30 januari 2013 heeft u bij de behandeling van 'Resulaten herziening grondexploitaties' de motie Tijdelijk gebruik aangenomen. In deze motie verzoekt u ons het volgende:

- Locaties en mogelijkheden voor tijdelijk gebruik van grond in kaart te brengen
- Zichtbaar maken voor bewoners van de stad
- De Raad hierover voor de zomer te informeren

Hierbij informeren wij u hoe wij uitvoering gaan geven aan deze motie en informeren wij u tevens over de voortgang van het programma 'Intense Verbouw'.

### **Locaties tijdelijk gebruik van grond in kaart brengen**

Met het transformatie team en het programma Intense verbouw proberen wij leegstaande kantoren, winkels en braakliggende gronden tijdelijke invullingen te geven en eventueel uiteindelijk definitief te herbestemmen. Op basis van de vastgoedmonitor die door ons wordt opgesteld en op basis van een inventarisatie op zicht (met auto/fiets door de stad leegstand inventariseren) hebben wij een overzicht van wat er op dit moment in de stad Groningen aan vastgoed leegstaat en welke grond braak ligt.

Op basis van deze gegevens wordt gewerkt aan het opstellen van een leegstandskaart. Het is de bedoeling om deze leegstandskaart op internet te plaatsen zodat voor bewoners en initiatiefnemers inzichtelijk is welke locaties eventueel beschikbaar zijn voor nieuwe (tijdelijke) invullingen. Objecten worden op deze kaart zichtbaar gemaakt alsmede enkele belangrijke kerngegevens, bijvoorbeeld oppervlakte van het gebouw/perceel. Een eerste concept van deze leegstandskaart is gereed. Op basis van de vastgoedmonitor 2013 zal de leegstandskaart in april 2013 worden geactualiseerd met de bedoeling om de leegstandskaart nog voor de zomer 'online' te plaatsen.

Wij zijn daarnaast aan het onderzoeken of we rond de leegstandskaart een platform kunnen ontwikkelen waar ook initiatiefnemers zich kunnen presenteren. Op deze manier wordt niet alleen het aanbod van gebouwen/percelen zichtbaar, maar ook de vraag in de markt. Vraag en aanbod kan elkaar op die manier vinden en vervolgens samenwerkingen aangaan in de realisatie van initiatieven.

De realisatie van dergelijke initiatieven ondersteunen wij vanuit onder andere het programma Intense Verbouw, waarover wij u hieronder informeren.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

### Stand van zaken Intense Verbouw

Na de zomer van 2012 is een start gemaakt met het opzetten van het programma Intense Verbouw. Met deze aanpak willen we stimuleren dat leegstaande kantoren (en eventueel ook winkels) tijdelijke of definitieve nieuwe invullingen krijgen. We kijken daarbij ook nadrukkelijk naar ons eigen leegstaande vastgoed.

Door gesprekken met de markt (bedrijfsmakelaars, beleggers, corporaties, CareX) is in beeld gebracht welke rol de markt van ons verwacht. Zij geeft aan vooral behoefte te hebben aan een proactieve en flexibele opstelling vanuit de gemeente en dat wij snel en adequaat handelen op initiatieven vanuit de markt. Ondertussen zijn wij aan het kijken hoe we onze interne processen kunnen versnellen, hoe wij ons flexibeler kunnen opstellen en welke instrumenten we daarvoor kunnen inzetten.

Daarnaast willen wij eigenaren van leegstaand vastgoed en initiatiefnemers ondersteunen bij de realisatie van initiatieven. Dit begint met het aannemen van een positieve grondhouding (Ja, mits in plaats van Nee, tenzij). Daarnaast kunnen wij kennis inbrengen en cofinancieringen (microkredieten) aanbieden om een eerste start om tot haalbare plannen te komen op gang te brengen. Het initiatief ligt nadrukkelijk bij de eigenaren zelf om iets met hun vastgoed te doen, waarbij wij vooral faciliterend zijn. Tot slot willen we proberen om de plannen van initiatiefnemers die zich bij ons melden te matchen met locaties en mogelijke andere plannen/ideeën.

Op dit moment wordt concreet gewerkt aan een tweetal gemeentelijke panden: EMG-silo en de voormalige school de Hamrik in de Hoogte. Voor de EMG-silo zijn we met CareX in gesprek om dit gebouw voor een periode van 5 jaar te verhuren, zodat initiatiefnemers zich hier voor langere periode kunnen vestigen en ook investeringen kunnen doen. Voor de Hamrik willen we een zelfde soort constructie, waarbij het gebouw ook voor langere tijd door ons beschikbaar voor initiatieven wordt gesteld. Samen met onder andere Platform Gras zullen de komende maanden activiteiten rondom leegstand van gebouwen worden georganiseerd. Deze activiteiten zullen we zoveel mogelijk daadwerkelijk in de leegstaande gebouwen organiseren, zodat de panden ook toegankelijk worden voor het publiek (initiatiefnemers, bewoners) en zij zich een beeld kunnen vormen van de mogelijkheden.

Tot slot hebben we een opdracht verstrekt aan CareX, als uitvloeisel van de cultuurnota 2013 – 2015, voor een onderzoek naar de haalbaarheid en aandachtspunten betreffende het ontwikkelen van broedplaatsen in tijdelijk leegstaande panden. Het doel van het onderzoek is om meer inzage te krijgen in de exacte behoeften vanuit het veld en de vertaalslag hiervan naar de praktijk. We willen onderzoeken hoe de condities van een broedplaats-locatie geoptimaliseerd kunnen worden met het oog op duurzaamheid (in de ruimste zin van het woord), de economische waarde van een pand en het investeringsmodel.

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

Bestuursdienst

Onderwerp Informatie vervolgevaluatie vandalismebestendige abri's

Steller Marleen Stoutjesdijk



Bezoekadres  
Waagstraat 1

Postadres  
Postbus 20001  
9700 PB Groningen

In uw antwoord  
graag datum en  
kenmerk vermelden

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

Informatie over  
vertrektijden krijgt u  
via telefoon 0900-92 92

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 85 25 Bijlage(n) -

Ons kenmerk RO13.3635946

Datum 26 APR 2013 Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

In het najaar van 2009 heeft uw raad op initiatief van de ChristenUnie besloten dat we in de gemeente een proef zouden uitvoeren met vandalismebestendige abri's. Dit zijn abri's van lexaan, een soort plexiglas. In de zomer van 2010 bent u geïnformeerd over de start van de proef en in augustus 2011 (brief RO11.2671034) hebben wij de eerste resultaten gepresenteerd. We hebben u toen toegezegd dat we begin 2013 een evaluatie zouden doen. Met deze brief willen we u informeren over de huidige stand van zaken en ons voorstel voor het vervolg.

#### Resultaten proef

Zoals beloofd hebben wij de proef met twee vandalismebestendige abri's voortgezet. Eén lexaan-abri is blijven staan op de oorspronkelijke, geheime locatie. In overleg met CBS Outdoor is de tweede lexaan-abri (die aan de Helperzoom stond) op een andere, geheime locatie gezet, een plek waar de jaren daarvoor veel vandalisme voorkwam. De eerste abri staat dus nu ongeveer 2,5 jaar op dezelfde plek. Van deze abri zijn in 2012 diverse panelen vervangen omdat deze niet meer representatief waren. In februari/maart 2013 hebben wij de abri geïnspecteerd, deze zag er op dat moment niet goed uit. Er was sprake van (weg)werkzaamheden in de nabije omgeving, waardoor er minder schoongemaakt kon worden. Dit kwam de uitstraling van de abri en de directe omgeving niet ten goede, maar er was ook schade aan de abri zelf. De belangrijkste schade was graffiti op de abri. De tweede abri staat nu ruim een jaar op de nieuwe locatie, deze ziet er redelijk uit. In het voorbijlopen valt niet op dat het om een lexaan-abri gaat. Er is bij nadere inspectie echter wel al kleine schade te zien, zoals krassen op de platen en scheurtjes bij de schroeven. Ook blijkt dat de platen niet goed in de bevestiging hangen. Natuurlijk is dit reeds met CBS Outdoor opgenomen. Bij deze tweede abri hebben wij de indruk dat de lexaan-abri weliswaar minder schade ondervindt, maar dat er bij nabijgelegen abri's nu wel vaker sprake is van vandalisme.

#### Overleg met CBS Outdoor

Het blijft lastig om op basis van de proef met twee vandalismebestendige abri's uitspraken te doen over de preventieve werking tegen vandalisme en over de uitstraling van het lexaan op iets langere termijn. We hebben op basis van de resultaten tot nu toe overleg gehad met CBS Outdoor.

De lexaan-abri's zijn weliswaar nauwelijks gevoelig voor breuk, maar wel voor andere vormen van vandalisme en slijtage. Het blijkt nodig te zijn om het lexaan na 1 à 2 jaar te

Bladzijde  
Onderwerp

2  
vervolgevaluatie vandalismebestendige abri's



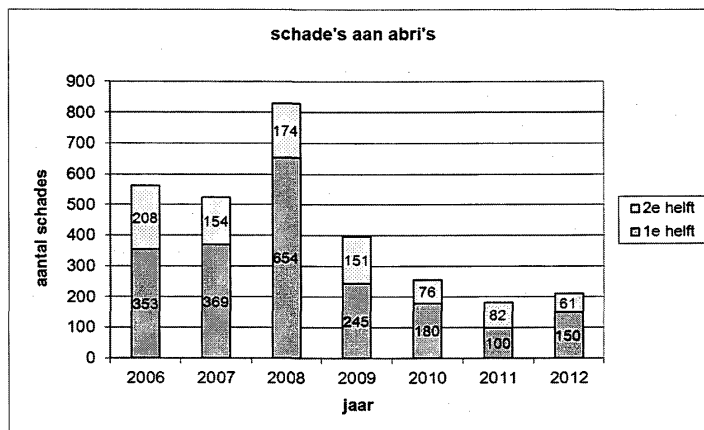
vervangen, omdat er schade aan de platen is of de uitstraling te slecht is geworden. Ook blijkt dat graffiti niet te verwijderen is van lexiaan. Wij hadden een kleine voorraad van 18 lexiaanplaten aangeschaft (voor twee abri's en twee reservesets), van deze voorraad is nu na 2,5 jaar nog slechts één plaat over.

In enkele steden worden vergelijkbare proeven gedaan met vandalismebestendige abri's. Ook hiervan zijn de resultaten volgens CBS Outdoor voorlopig niet overtuigend. Verder is er een dalende trend te zien van vandalisme aan abri's (zie de volgende paragraaf), waarmee de noodzaak voor vandalismebestendige abri's afneemt.

Tenslotte zijn, zoals ook toegelicht in de brief over de eerste evaluatie, de lexiaan-abri's duurder in aanschaf én onderhoud. Lexiaanplaten zijn circa vier keer duurder in aanschaf dan glasplaten. Ook is het voor de exploitant niet efficiënt om twee verschillende soorten abri's te moeten onderhouden. Er moeten dan bijvoorbeeld voorraden glas- én lexiaanplaten zijn en bij iedere schade moet worden beoordeeld welke platen en bevestigingsmaterialen nodig zijn voor reparatie. Omdat dit buiten het bestaande contract valt, worden de kosten hiervan in rekening gebracht bij de gemeente.

#### Algemene trend vandalisme abri's

Zoals we ook in 2011 constateerden, lijkt er een afnemende trend te zijn in het totaal aantal schades aan abri's (zie hiervoor ook de vorige brief). In 2012 was er iets meer schade dan in 2011, maar in januari en februari 2013 zijn er maar 48 schadegevallen. Dit is zeer opmerkelijk, zeker omdat de jaarwisseling hierbij is meegerekend: meestal zijn er alleen al rond Nieuwjaar (veel) meer schadegevallen.



Bladzijde  
Onderwerp

3  
vervolgevaluatie vandalismebestendige abri's



**Conclusies**

In overleg met CBS Outdoor stellen we voor om voorlopig de lexaan abri's weer te vervangen door glas, aangezien dit een nettere uitstraling heeft. De ervaring van de laatste jaren is dat CBS volgens afspraak binnen 24 uur zorgt voor het vervangen van kapotte glasplaten, hierover zijn de laatste jaren geen klachten geweest. Zoals gezegd lijkt er daarnaast over het algemeen een dalende trend te zijn van vandalisme aan abri's, waarmee de noodzaak voor vandalismebestendige abri's afneemt.

We houden in overleg met CBS Outdoor wel de ogen open voor andere mogelijkheden voor vandalismebestendige abri's. Wellicht worden er elders andere initiatieven ontwikkeld of producten ontdekt die de vandalisme tegengaan, maar dan zonder de nadelen van lexaan. In 2018 vindt een nieuwe aanbesteding van de abri's plaats, op dat moment kunnen we overwegen om eisen mee te nemen voor vandalismebestendige abri's of andere vormen van vandalismepreventie. Dan kunnen we ook de (meer)kosten ervan in het contract laten meewegen, zodat we niet apart hoeven te betalen voor vandalismebestendige abri's.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

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

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

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

### *Bespreekpunten van de ChristenUnie t.a.v. Vervolgevaluatie vandalismebestendige abri's.*

De gemeenteraadsfractie van de ChristenUnie heeft in maart 2009 door middel van een initiatiefvoorstel, gesteund door de raad, geprobeerd om het vernielen van abri's tegen te gaan. Onze argumenten destijds: in financiële zin is de vervanging weliswaar op kosten van de ondernemer die de hokjes exploiteert, maar de vervanging kost daarom nog wel geld. Daarnaast levert het veel scherven op in de openbare ruimte met ergernis van voetgangers, fietsers en automobilisten. Ook zorgt deze vorm van vernieling voor bushaltes waar men in ieder geval enige tijd niet kan schuilen. Tenslotte, maar zeker niet het minst belangrijk: vandalisme van deze soort leidt tot gevoelens van onveiligheid. Het zijn deze redenen die er toe leiden dat onze fractie van mening is dat daar waar dit soort vandalisme veelvuldig voorkomt, de glazen abri's zouden moeten worden vervangen door vandalismebestendige exemplaren.

*De politieke vraag die wij in de commissie willen opwerpen is de vraag of de argumenten van het college om de proef niet door te zetten, opwegen tegen de argumenten van destijds om de proef te starten en wat hierin voor de toekomst nog aan het college kan worden meegegeven.*

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

### Lijst ingekomen stukken

Raadscommissie Beheer en Verkeer 15 mei 2013

COLLEGE BRIEVEN (te vinden in het Raads Informatie Systeem)

Nr.	Datum	Onderwerp	Advies	Opmerking
1.	02-04-2013	Lijn 15 'buitenom' via Westelijke Ringweg	v.k.a.	
2.	02-04-2013	Voorstel extra budget fietsklemmen	v.k.a.	
3.	03-04-2013	Informatie laatste stand van zaken warmte koude opslag in Groningen		Behandeld in cie. 10-4-13
4.	04-04-2013	Collegebesluit locatiekeuze Helperzoomtunnel	Op agenda	
5.	04-04-2013	Ontwerp groen nieuwe Ebbingestraat	v.k.a.	Motie 2011-80 – staat al op 'afgehandeld'
6.	05-04-2013	Informatie over natuurlijke oevers en asfalteren Peizerweg	v.k.a.	Betreft toezeggingen
7.	19-04-2013	Resultaten voorjaarsinspectie 2013 kastanjeziekte	v.k.a.	
8.	19-04-2013	Stand van zaken Dierenwelzijn	v.k.a.	LTA-item
9.	19-04-2013	Ontwerp actieplan wegverkeerslawaaï 2013-2018 gemeente Groningen	Op agenda	
10.	19-04-2013	Beleidsnotitie 'schoon en duurzaam vervoer'	v.k.a.	LTA-item
11.	26-04-2013	Informatievoorziening en communicatie naar bewoners bij evenementen	v.k.a.	LTA-item
12.	26-04-2013	Informatie vervolgevaluatie vandalismebestendige abri's	Op agenda	
13.	26-04-2013	Hoofdlijnen tarieven en dienstregeling 2014	Op agenda	
14.	26-04-2013	Jaarverslag Parkeerbedrijf, <i>Geheimhouding ex art. 25 Gemeentewet</i> m.b.t. de bijlagen	Op agenda	
15.	26-04-2013	Ombouw rotonde Boerhaavelaan	v.k.a.	LTA-item
16.	26-04-2013	Staat V 2012	Op agenda	

Tevens ontvangen afschrift van brief van college aan twee burgers inzake Overlast WinterWelVaart.

**OVERIGE INGEKOMEN STUKKEN (Op RIS achter inlog 'geheime en privacygevoelige stukken' (en in visiekast))**

Nr.	Datum	Afzender en onderwerp	Advies	Opmerking
1.	28-03-2013	Brief burger, Afschrift brief aan college over oplossing parkeerfrustratie Overwinningsplein	v.k.a.	
2.	05-04-2013	Bewonersvereniging de Hunze van Starckenborgh, Kastanjeziekte	v.k.a.	
3.	05-04-2013	Afschrift brief Koopcentrum Oosterpoort aan college over bereikbaarheid en winkelgebied	Betrekken bij B1	
4.	05-04-2013	Euroborg-platform, Autotunnel Europapark-Helperzoom	idem	
5.	08-04-2013	Brief burger, Helperbrinktunnel?	idem	
6.	09-04-2013	Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen, Aanpak Ringweg Zuid – onjuiste informatie	idem	
7.	19-04-2013	OV-bureau, ontwerpbegroting 2014	Op agenda	

Tevens is er namens de commissie een brief aan het college gestuurd "input Groninger Water- en Rioleringsplan" n.a.v. de workshop over dit onderwerp.



## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

### VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

Datum: 10 april 2013  
Plaats: Oude raadzaal  
Tijd: 20.00 - 22.25 uur

**Aanwezig:** mw. S.A. Koebrugge (plv. voorzitter), dhr. J. Spakman (PvdA), dhr. J.P. Loopstra (PvdA), dhr. J. Evenhuis (VVD), dhr. R.A. Koops (VVD), dhr. M.T. Gijsbertsen (GroenLinks), dhr. K.S.N. van der Veen (GroenLinks), mw. N.G.J. Temmink (SP), mw. A. Kuik (CDA), mw. G.E.J. Copini-van der Meulen (D66), dhr. R.P. Prummel (Stadspartij, mw. S. Klein Schaarsberg (Student & Stad), mw. M. Wilschut (PvdD)

**De wethouder:** dhr. J. Seton

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

**Afwezig m.k.:** wethouder J.M. van Keulen

**Afwezig m.k. de raadsleden:** dhr. J.P.A. van Rooij (voorzitter), mw. I.M. Jongman-Mollema (ChristenUnie), dhr. G.J. Kelder (PvdD)

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

---

#### A1. Opening en mededelingen

##### De voorzitter

- Opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.
- Derde workshop Zuidelijke Ringweg: 16 april 2013 om 17.00 uur op het projectbureau.
- Conceptbrief n.a.v. sessie over het Water- en Rioleringsplan: opmerkingen z.s.m. naar de commissiegriffier. Daarna gaat de brief naar het college.

##### Wethouder Seton:

- N.a.v. het achterstallig onderhoud kinderboerderijen wordt eerst een visie opgesteld waarin het onderhoud een plek krijgt. De wethouder stuurt een brief naar de commissie en is bereid dit onderwerp apart met de commissie te bespreken.

#### A2. Vaststelling agenda

**De voorzitter** licht de agenda toe, er worden alleen duurzaamheidsonderwerpen behandeld.

*De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.*

#### A3. Afspraken en planning

##### Besluitenlijst vorige vergadering:

##### De voorzitter:

- Stelt de toezeggingen van wethouder Seton aan de orde.

##### Wethouder Seton:

- Visie drafbaan: de visie komt in juni 2013 naar de commissie.
- Risico skybeamers voor de fauna: de informatie komt voor de volgende commissie.
- Financiële implicaties vervanging kastanjabomen: die worden voor de begroting inzichtelijk gemaakt.
- Essentaksterfte: de wethouder komt nog met de gevraagde informatie.
- Procesvoorstel Bomenstructuurplan: het voorstel komt binnenkort.
- Brugbediening, mogelijkheid om tarieven te verlagen en harmoniseren brugbedieningstijden: over het harmoniseren wordt de commissie zo snel mogelijk geïnformeerd.

##### De voorzitter:

- Stelt vast dat de openstaande toezeggingen op de LTA komen evenals de toezeggingen van wethouder Van Keulen.

##### LTA/IM:

##### De voorzitter:

- Stelt vast dat de punten 2013-298 en 2013-299 met de brief van wethouder Van Keulen zijn afgehandeld.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

- Aan het eind van de vergadering wordt bezien of de onderwerpen en de moties op het gebied van duurzaamheid als afgehandeld kunnen worden beschouwd.

### A4. Conformstukken

Er zijn geen conformstukken.

### A5. Rondvraag

Er zijn geen punten voor de rondvraag.

### Inhoudelijk deel

#### B1. Toelichting en presentatie duurzaamheid

**Wethouder Seton en dhr. Van Bolhuis (medewerker Duurzaamheid)** verzorgen elk een presentatie.

- De eerste presentatie gaat over de terugkoppeling over de duurzaamheidsbijeenkomst van 4 april 2013 en wordt gegeven door dhr. Van Bolhuis.
- De tweede presentatie gaat over duurzaamheid en het verbinden van de thema's daarbinnen en wordt verzorgd door wethouder Seton. De wethouder gaat daarbij in op de toezegging in de Rekening 2012 om de duurzaamheid in het reguliere beleid evalueren: de eerste resultaten van die toezegging zijn bekend.

De raadsleden stellen de volgende vragen n.a.v. de presentaties.

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

- Vraagt meer informatie over het niet lukken van het verbinden van projecten en organisaties, een hoofddoel van het beleid.
- Merkt op dat de gemeentelijke herindeling kansen biedt voor stadslandbouw.

#### Wethouder Seton:

- De eerste vraag: het niet geheel lukken van het meer verbinden van projecten heeft te maken met de keuze om duurzaamheid standaard onderdeel te laten zijn van elk deel van de organisatie en dus van de bedrijfsvoering. Dit is nog onvoldoende gebeurd. De wethouder hecht eraan verder te gaan met het verbinden. Ook omdat er anders kansen blijven liggen.
- Stadslandbouw en herindeling: een eventuele herindeling biedt inderdaad nieuwe mogelijkheden vanwege het grotere grondgebied.

#### B2. Bespreking duurzaamheidsonderwerpen

##### De voorzitter:

- Eerst volgt een algemene ronde n.a.v. de brief over de voortgang van het uitvoeringsprogramma.
- Daarna volgt een bespreking van de vijf deelonderwerpen.

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

- Is blij met de presentatie van wethouder Seton. De bijeenkomst op 4 april 2013 was erg informatief, vooral de presentatie van dhr. Slootweg over duurzame ontwikkeling.
- Duurzame ontwikkeling is ook in Groningen mogelijk, het levert 5000 groene banen op en 350 bedrijven zijn actief op dit gebied.
- Toch is er nog een wereld te winnen, er zijn sprongen nodig om in 2035 energieneutraal te zijn. Spreker verzoekt om een tijdpad voor de masterplannen.
- Zon: de zonatlas is een prima initiatief. Is dit concept ook te gebruiken bij isolatie van woningen?
- Is het college bereid de verduurzaming van sociale huurwoningen financieel te ondersteunen?
- Wind: de mogelijkheden binnen de gemeentegrenzen zouden moeten toenemen. Wat zijn de obstakels vanwege het POP? Wat vinden andere fracties van het idee om een brief naar GS te sturen om het belang van windmolens in de gemeente aan te geven?
- Energiebesparing: er zijn goede initiatieven binnen de gemeente.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

- Duurzame energie en de zichtbaarheid van communicatie: dit is belangrijk en kan beter. Voorbeelden zijn een groen logo, een duurzaamheidstempel, programma's op OOG TV. Is met Marketing Groningen gesproken over het vermarkten van het duurzaamheidsbeleid?
- De bezuinigingstaakstelling van 7 ton is een moeilijke kwestie en spreker vraagt uitleg over mogelijkheden om de winst uit energiebesparing opnieuw te investeren.

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

- Is het niet eens met de visie van GroenLinks. Mensen en bedrijven moeten financieel merken dat het duurzaamheidsbeleid effecten heeft. Dat kan als harde resultaten worden behaald.
- De fractie staat achter het door het college gepresenteerde realistische beleid, het bevat heldere doelen.
- Grunneger Power is een goed initiatief, isolatie is belangrijk voor de middeninkomens en belasting op fossiele brandstoffen is effectief.
- Windenergie is waarschijnlijk geen goede keuze.
- Het succes moet worden afgemeten aan de woonlasten van de burgers en aan de energielasten van de gemeente. Daarom zijn meetbare resultaten nodig over een afzienbare termijn.

### **Mw. Wilschut (PvdD):**

- Is positief over deze aparte bijeenkomst over duurzaamheid.
- Was verbaasd dat er geen aandacht is voor vleesconsumptie. Daar is de grootste duurzaamheidswinst te behalen. Het voedselpatroon moet op de agenda voor het duurzaamheidsbeleid. De huidige definitie van duurzaamheid is achterhaald.
- Duurzame energie: de aangegeven inspanningen zijn goed.
- Het klopt dat de gemeente een voorbeeldfunctie heeft.
- In 2035 energieneutraal: dit doel kan en moet eerder worden behaald, zie Duitsland.
- Het is goed om particuliere initiatieven te ondersteunen en ook bestaande bouw te verduurzamen. De corporaties zijn belangrijk.
- Bedrijventerreinen lenen zich goed voor de levering van duurzame energie, hier moet sneller iets mee worden gedaan. Graag reactie.
- Zijn er al resultaten van de zonatlas?
- Biomassa: gekozen moet worden voor opties die niet concurreren met voedselgewassen.
- Bij verduurzaming wordt te vaak naar het geldelijk effect gekeken, zie de verduurzaming van het wagenpark en de energielandschappen. Bij beide is kosten een criterium. Zijn er projecten waarbij geld niet het leidend motief is? Denk aan mensenrechten.
- Topprioriteit voor een duurzame samenleving is de transitie van dierlijke naar plantaardige eiwitten. Wat vindt de wethouder en wat vinden andere fracties? Is de wethouder bereid dit punt mee te nemen in het onderzoek naar duurzaamheidsstaken?

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

- Is blij met de nadruk die de wethouder legt op het thema verbinden.
- Heeft de indruk dat bij de duurzaamheidsaanpak kleine stapjes worden vergeten. Er kan veel meer worden gedaan met 'good practices' elders en met de inbreng van het bedrijfsleven en van kennisinstellingen.
- Zaken moeten concreter worden gemaakt en op de korte termijn worden gericht. Spreker noemt het voorbeeld van de restwarmte van de SuikerUnie waar niets mee wordt gedaan versus het denken over een groot geothermie-project. Een dergelijke infrastructuur voor warmte is erg duur en tevens kan de warmtevraag in de toekomst aanzienlijk afnemen. Als bedrijven en burgers effectiever worden ingezet bij projecten, komen de doelen dichterbij.
- Pilot verlichting: dit project spreekt de fractie erg aan vanwege de aandacht voor jonge innovatieve bedrijven. Is het college bereid om dit systematisch in het aanbestedingsbeleid op te nemen? Bedoeling is het bedrijfsleven via functionele eisen uit te dagen.
- Het wagenpark: spreker noemt de gemeente Leeuwarden waar intensieve gesprekken zijn gevoerd met externe partijen. Dit komt de infrastructuur ten goede. Kan in rapportages dit worden aangegeven?
- Green deal zonnepanelen: spreker is verbaasd over de teleurstelling die uit het stuk spreekt. Er zijn oplossingen in de markt en die worden niet genoemd.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

- Collectieve warmte-koudeopslag: de fractie heeft moeite met gedwongen winkelnering. De gemeente kan eerst ontwikkelaars vragen wat men zelf wil doen.

### **Mw. Kuik (CDA):**

- Vond de informatieavond erg boeiend.
- Het is goed dat de gemeente met duurzaamheid bezig is, het helpt landelijke doelen dichterbij te brengen.
- De gemeentelijke rol moet niet betuttelend maar stimulerend, faciliterend en verbindend zijn. Een goed voorbeeld is de zonatlas. Ook investeren in laadpalen is zinvol. De gemeente heeft een voorbeeldfunctie maar de vraag is hoeveel dit mag kosten. De effectiviteit moet doorslaggevend zijn.
- Er kan meer worden gedaan door functies in de openbare ruimte beter te combineren. Net als in Drenthe is een visie op grondgebruik nodig.
- Windenergie, de vraag van GroenLinks: spreker gaat ervan uit dat de wethouder een goed contact heeft met Provinciale Staten.
- Er is één duidelijke visie nodig waarin alle mogelijkheden van energiebesparing en duurzame energie in onderling verband worden gezien. Het verhaal van de wethouder ziet er goed uit.

### **Mw. Copini (D66):**

- Duurzaamheid mag wat kosten, maar wel binnen de financiële ruimte. Het mag zeker nu wat kosten omdat het een antwoord is op de crisis, het levert een toekomstbestendige gemeente op en het levert op termijn geld op. Nu zijn grote stappen nodig. De gemeente moet niet alleen naar het geld maar ook naar de energie- en milieuwinst kijken.
- Volgens D66 zijn dit de drie prioriteiten: ten eerste de gemeentelijke organisatie blijvend verduurzamen en het goede voorbeeld geven. Ten tweede: het flexibel toepassen van regelgeving bij bv. zonnepanelen en laadpalen. Ten derde: de gemeente moet niet alles zelf willen oplossen, er moet ruimte worden gegeven aan de vele particuliere initiatieven.
- De bezuinigingstaakstelling: realisme is nodig, goed kijken wat de financiële ruimte is.
- Het voorstel een brief over windenergie naar GS te sturen komt in de fractie.
- Het beperken van de vleesconsumptie kost meer tijd en de vraag is wat de gemeentelijke taak daarbij is.

### **Mw. Klein Schaarsberg (Student&Stad):**

- Prioriteiten zijn nodig binnen de beschikbare budgetten. Doel is energieneutraal te zijn in 2035.
- De duurzaamheidsagenda vergt een voortdurende integrale afweging. Dit betekent ten eerste: altijd langetermijnberekeningen maken. Ten tweede: het meenemen van spin-offeffecten. Ten derde: als alle opties met hun effecten helder op tafel liggen, kiest de fractie voor de optie die in totaal de grootste slagen maakt. Het gaat om milieuwinst en tegelijk kennis en werkgelegenheid. De gemeente moet actief bezig zijn met innovatie en steeds kennis zien aan te trekken.
- Duurzaamheid moet bij alle projecten vanaf het begin worden meegenomen.

### **Mw. Temmink (SP):**

- Huizen die hun eigen energie opwekken is een prachtig toekomstbeeld. Mensen zijn zich bewust van hun energieverbruik.
- De stad is goed bezig, zie de zonatlas en de warmtebronnen. Bij wind is nog winst te behalen.
- De fractie is hoopvol over de aanpak van het college. Duurzaamheid mag echter niet ten koste gaan van het nu, sommige kleine extra stapjes kunnen te duur zijn zoals 100% elektrische auto's bij de gemeente.

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

- Vond de bijeenkomst op 4 april erg nuttig en inspirerend.
- Is blij met de verbreding die de wethouder wil aanbrengen in het beleid.
- Het hebben van een doel in 2035 is prima, of het wordt gehaald is onzeker. Is iets te zeggen over het tempo waarin de gemeente op dat doel afgaat?
- Is blij met de initiatieven van onderop en vindt dat die moeten worden verbonden. 'Verbinden' is een goede term. De gemeente doet goede dingen.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

- Windenergie, het voorstel van GroenLinks: een brief aan de provincie is een goed idee. De gemeente zou de provincie een bod moeten aanreiken voor wat aan windvermogen kan worden gerealiseerd binnen de gemeentegrenzen. Misschien is 100 Mw een goed bod.
- Eens met PvdD wat betreft kijken naar effecten op de lange termijn en de integrale afweging. Het gaat echter niet alleen om geld. Zonder idealen gaat het niet, zie Grunneger Power.
- Eens met de waarschuwing van de VVD over de dure infrastructuur voor warmte en de afnemende warmtevraag in de toekomst.
- De gemeente kan goed stimuleren dat in de stad minder vleesconsumptie plaatsvindt.

### Wethouder Seton:

- Was tevreden over de bijeenkomst op 4 april.
- Duurzaamheid en bedrijvigheid: er is geen tegenstelling tussen beide, duurzaamheid kan steeds meer positieve financiële effecten opleveren, zie Zernike.
- Energieneutraal als doel voor 2035: het energieprogramma is de grote lijn, 2015 en 2025 zijn ijkmomenten. De relatie met de kleine stappen is er. Het college blijft uitgaan van het energieprogramma en gaat zo veel mogelijk de kansen pakken om te verbreden.
- De wethouder zegt toe een tijdpad voor de masterplannen op te stellen en toe te sturen.
- De zonatlas is prima ontvangen, het voorziet in een behoefte. Uitbreiden tot isolatie is lastig omdat het om meer dan alleen daken gaat. De wethouder gaat vanuit de ervaring met de zonatlas wel naar andere mogelijkheden kijken.
- De wethouder deelt de teleurstelling over de green deal. Het ministerie heeft wel toegezegd te willen meedenken over andere vormen van duurzame innovatie.
- Zonnepanelen en corporaties: de gemeente is constant in gesprek met corporaties om kansen te benutten. Naast zonnepanelen gaat het over warmte. Eens met GroenLinks om zonnepanelen breed over de stad toegepast te krijgen.
- Windenergie en 'een bod' van de gemeente: de stad heeft ambities. In juni 2013 ontvangt de raad het beleidskader Wind waarin staat wat er mogelijk zijn. De wethouder adviseert tot dat moment te wachten voordat een brief aan de provincie wordt geschreven. Ook wil de wethouder graag nog met de gedeputeerde overleggen. De wethouder verneemt graag de mening van de fracties om het beleidskader Wind in juni 2013 te bespreken.
- Het goede voorbeeld geven: de wethouder heeft dit 'het etaleren' genoemd, dat kan nog beter. De bestaande communicatie kan en moet beter.
- Het programma van OOG TV: bekeken wordt of er een vervolg aan kan worden gegeven.
- Energiebesparing en de 7 ton: dit heeft met de bezuinigingstaakstelling te maken en die discussie moet integraal worden gevoerd met de wethouder Financiën.
- Het benutten van good practices en van kennisinstellingen: juist bij warmte heeft de gemeente dit volop gedaan, zie de factsheet.
- De waarschuwing van de VVD en de PvdA over warmte: de aanpak is stapsgewijs en gedegeen. Eerst wordt een groot geologisch onderzoek gedaan, daarna een businesscase opgesteld. De gemeente zet in op de bestaande bouw. Bij warmte-koudeopslag is geen sprake van gedwongen winkelnering.
- Pilot verlichting en meer experimenteerruimte: de wethouder is ervoor de aanbesteding hiervoor te benutten met inachtneming van het financiële aspect.
- Het wagenpark: de gemeente kijkt naast naar de eigen wagens ook naar openbaar vervoer en taxi's en naar de gehele stadsdistributie. De gemeente probeert aan de vraag naar laadpalen te voldoen. Het gaat om een totaalpakket: parkeergarages, P+R-terreinen en openbare ruimte.
- Vleesconsumptie: het college gaat de motie van een reactie voorzien. Het college wil stimuleren en het goede voorbeeld geven.
- Het voorbeeld Duitsland: de Groningse doelstelling 2035 gaat verder.
- Biomassa: Kardingse is een goed voorbeeld, het is niet in strijd met gewassen voor voedselconsumptie.
- Definitie van duurzaamheid: het klopt dat het naast het geld ook om een ideaal gaat. Wat een project met aandacht voor mensenrechten betreft: een voorbeeld is Fair Trade. In het beleid voor duurzaamheid zitten dat soort punten niet expliciet. De wethouder is bereid ernaar te kijken en verzoekt de PvdD punten aan te reiken.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

- De rol van de gemeente: de toon is belangrijk en dat uit zich in de communicatie. De gemeente is één van de spelers.
- Elektrische auto's: de wethouder legt uit wat de kosten zijn t.o.v. auto's op andere brandstoffen. Als de raad het anders wil, moet hij dit zeggen, dat kost geld.
- Verbinden is het uitgangspunt en 'loslaten' is ook een goede term: de gemeente kan en wil niet alles meer zelf doen.
- Het klopt dat kleine initiatieven inspirerende resultaten opleveren, zie het répair-café.
- Het doel voor 2035: 2015 is een eerste ijkpunt waar eventuele bijsturing wordt bekeken.

### **De voorzitter:**

- Zegt dat het vervolg van de bijeenkomst gaat over de brieven en de verschillende deelthema's.

### **Mw. Klein Schaarsberg (Student&Stad):**

- Naast faciliteren en verbinden door de gemeente zorgen voor simpele regelgeving.
- Wind: de fractie steunt het advies van de wethouder eerst het beleidskader Wind af te wachten voordat een brief naar de provincie wordt gestuurd.
- Complimenten voor de zonatlas en voor de presentatie op 4 april.
- I.p.v. de green deal kan worden gedacht aan duurzaamheid- of starterleningen.
- Met groen gas kan kennis naar de stad worden gehaald.

### **Mw. Temmink (SP):**

- Wind: graag goede afspraken maken met de provincie, eens met het voorstel van de wethouder.

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

- Centrale inkoop duurzame energie: de gemeente is gebonden aan Europese aanbestedingsregels. Mogelijk kan een opdracht worden opgeknipt. Kan de wethouder dit bekijken?
- De fractie kan zich vinden in de uitvoering. Windenergie hoeft niet binnen de gemeentegrenzen.
- Verlichting: eens met de opmerking van de wethouder.
- Elektrisch wagenpark: het rendement van de laatste 12% is waarschijnlijk erg laag.
- Green deal: als het nuttig is, zal de markt het oppakken.
- Windenergie: spreker is het niet eens met het doen van een Gronings bod.

### **Mw. Wilschut (PvdD):**

- Doelstellingen zon, wind en biomassa: graag toelichting bij het doel om 16% van de duurzame energie uit wind te halen. Hoe zit dat in relatie tot het bevorderen van het gebruik van duurzame energie?
- Groene daken: hoe worden stadjes meer betrokken?
- Warmte-koudeopslag: komen er spelregels?

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

- Experimenteeruimte via aanbestedingsregels: is de wethouder bereid te onderzoeken of de gemeente in meer gevallen als 'launching customer' kan optreden bij aanbestedingen?
- Good practices: kan in het vervolg in rapportages aandacht worden gegeven aan good practices elders in het land?
- Warmtenetten en corporaties: kan worden berekend wat het oplevert als de energierekeningen van de toekomst contant worden gemaakt? Dit bedrag is een mogelijke financieringsbron.

### **Mw. Copini (D66):**

- Duurzame inkoop: het college heeft goed gereageerd op de motie van D66 en PvdA.
- Voortgang uitvoeringsprogramma energie: kan de uitvoering van energiebesparing worden uitbesteed aan het bedrijfsleven i.p.v. aan Esco?
- Eens met de VVD om de experimenteeruimte voor bedrijven te vergroten.
- Zonnepanelen: wat is samen met bedrijven nog mogelijk?
- Warmte-koudeopslag: wanneer komen de resultaten van het haalbaarheidsonderzoek restwarmte SuikerUnie?

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

- Vindt de antwoorden van de wethouder erg informatief.

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

- Wind: een Gronings bod is een goed punt. Het voorstel van de wethouder: er is meer spoed geboden. Meer spoed is nodig, een signaal richting provincie kan goed werken.
- Etaleren duurzaamheidsdoelstelling: prima. Spreker is benieuwd naar het onderzoek en hecht aan mogelijkheden in de publieke ruimte.
- Taxi's: is stimulering van het verduurzamen van dit wagenpark mogelijk?

### **Mw. Kuik (CDA):**

- Wind, een Gronings bod: eens met het voorstel van de wethouder eerst in de commissie te spreken. Daarna kan richting provincie worden gegaan.

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

- Wind, een brief aan de provincie: eens met GroenLinks om haast te maken, het is een politiek signaal.
- Centrale inkoop van duurzame energie is een groot succes. Sommige vormen van duurzame energie zijn minder duurzaam, zoals waterkrachtenergie uit Noorwegen.
- Eens met de opmerkingen over verlichting en het wagenpark.
- Green deal: hieruit blijkt het ambivalente beleid van het Rijk.

### **Wethouder Seton:**

- Versimpelen regelgeving gebeurt constant, wethouder Van Keulen weet van het belang.
- Een alternatief voor green deal is de zonneweide. De regelgeving is van invloed.
- Het klopt dat de gemeente beoogt om van de totale productie van duurzame energie 16% uit windenergie te halen.
- Groene daken en de toezegging van het college: in stadsberichten en op de website wordt dit gepropageerd. De gemeente is voor de eigen gebouwen zoals scholen actief. Stadsakkers zijn niet op elk groen dak mogelijk.
- De wethouder zegt toe dat het college wil dat de gemeente bij aanbestedingen 'launching customer' is. Deze wens t.a.v. duurzaamheid zal bij de deskundigen op aanbestedingsgebied naar voren worden gebracht. De wethouder kan niet zeggen dat dit er altijd hard in komt.
- Good practices in rapportages: voor zover mogelijk zal dit aan de hand van voorbeelden worden gedaan.
- Het contant maken van de energierekeningen i.v.m. energiebesparing: dit is een prima idee. De gemeente kijkt naar een soort Esco voor corporaties waar deze gedachte in zit. De commissie wordt op de hoogte gehouden.
- Esco en het bedrijfsleven: het bedrijfsleven wordt ingeschakeld bv. bij het leveren van de houtkachel. De gemeente wil zelf het geld houden. Het kan niet helemaal een actie van bedrijven worden.
- Haalbaarheidsstudie restwarmte SuikerUnie: dit betreft een extern onderzoek. De wethouder gaat na wanneer dit gereed is.
- Opknippen aanbestedingen ten gunste van Grunneger Power: waar het kan zal dit worden bekeken.
- Elektrische taxi's: de wethouder herhaalt dat bij verduurzaming wordt gekeken naar het openbaar vervoer, naar het eigen wagenpark en naar de taxi's. De nieuwe taxiwet biedt ruimte voor overleg met de taxihouders.

### **De voorzitter:**

- Concludeert dat de commissie de algemene brief over de voortgang van het uitvoeringsprogramma wil agenderen voor de raad als stuk met 1-minuutinterventie. De raad kan zich volgens **dhr. Spakman** dan eventueel uitspreken over het zgn. Groningse bod voor windenergie. **Dhr. Prummel** gaat mogelijk een motie over taxi's indienen.

### **Wethouder Seton:**

- Merkt op dat in mei 2013 een notitie naar de raad gaat over verduurzaming van het wagenpark waarin ook wordt ingegaan op de taxi's en stelt voor dit eerst af te wachten.

*De brief over de voortgang van het uitvoeringsprogramma wordt als stuk met 1-minuutinterventie geagendeerd voor de raad van 24 april 2013.*

### **De voorzitter:**

- Stelt de LTA aan de orde i.v.m. de duurzaamheidsitems die zijn afgehandeld.

De LTA-items waarover een brief is ontvangen:

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 15 mei 2013

- Info stand van zaken green deal: afgehandeld.
- Onderzoek n.a.v. de motie Centrale inkoop duurzame energie: afgehandeld.
- Notitie schone auto's en duurzame mobiliteit inclusief verduurzaming gemeentelijk wagenpark en elektrische oplaadpunten in parkeergarages: afgehandeld.
- De wethouder komt terug op de suggestie duurzame verlichting: afgehandeld.

De LTA-items waarover brief is ontvangen en die als raadsvoorstel op de LTA staan:

- Raadsvoorstel Esco: dit komt in juni 2013 naar de raad.
- Raadsvoorstel beleid warmte-koudeopslag: dit komt in september 2013 naar de raad.

De wethouder gaat in op de LTA-items waarover geen schriftelijke informatie is ontvangen.

### **Wethouder Seton:**

- Nadere informatie over vergroening Euroborg: hier spelen de aansluiting van de veldverwarming op de Wko-Europark en het project zonnepanelen. Start op 12 mei 2013 bij de wedstrijd FC Groningen-Ajax.
- Motie Windmolens: deze wordt meegenomen in het beleidskader Wind dat voor de zomer 2013 naar de raad komt.
- Motie Groene stroom 24/7: de gemeente is er samen met Grunneger Power mee bezig, het conceptprojectvoorstel komt in juni 2013 naar de raad.
- Strategische visie groene grondstoffen: deze komt in mei 2013 naar de raad.

### **De voorzitter:**

- Stelt vast dat de commissie de beantwoording van de wethouder voldoende vindt.

De moties die wel en die niet zijn afgehandeld:

- De moties 2012-60 Centrale inkoop duurzame energie, 2012-68 Elektrische laadpalen, 2012-83 Doe mee met straatverlichting oké en 2013-7 Energielandschappen zijn afgehandeld.
- De moties 2009-02 Windmolens en 2012-38 Groene stroom 24/7 komen nog.

### **De voorzitter:**

- Stelt vast dat de LTA aldus wordt aangepast.

### **C1. Ingekomen stukken**

Geen opmerkingen.

### **C2. Vaststelling verslag 13 maart 2013**

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

**De voorzitter** sluit de vergadering om 22.25 uur.