

## Voorlopige agenda van de commissie Beheer en Verkeer van 11 september 2013

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

Datum: woensdag 11 september 2013  
Aanvang: 20:00 uur  
Locatie: Oude raadzaal  
Voorzitter: dhr. J.P.A. van Rooij  
Griffier: dhr. W.T. Meijer t.(050) 367 77 26; wolbert.meijer@groningen.nl

Opening

**Bijlage - Uitnodigingsbrief** (pdf)

### A Algemeen deel

A1. Opening en mededelingen

A2. Vaststelling agenda

A3. Afspraken en planning

**Bijlage - Voorstel behandeling A3** (pdf)

a. Toezeggingen besluitenlijst 5 juni 2013

**Bijlage - B&V-besluitenlijst 5 juni** (pdf)

**Collegebrief - Beantwoording vragen raadscommissie beheer en verkeer juni** (pdf)

b. Lange Termijn Agenda

**Bijlage - LTA B&V sept. 2013** (pdf)

**Collegebrief inzake Informatie over diverse onderwerpen** (pdf)

c. Lijst initiatiefvoorstellen en moties

**Bijlage - IM lijst B&V voor 11 september 2013, niet afgehandeld** (pdf)

**Bijlage - IM lijst B&V voor 11 september 2013, afgehandeld** (pdf)

d. Raadsbehandelplan Bereikbaarheid (bijlage bij collegebrief 3/7/13)

**Collegebrief - Bereikbaarheid regio en stad** (pdf)

A4. Conformstukken

a. Project Oostelijke Ringweg Groningen: sanering vuilstort Beijum Noord en Groningen Bereikbaar! Uitvoering verdubbeling verbindingsbogen tussen Oostelijke Ringweg en Noordelijke Ringweg (raadsvoorstel 4 juli 2013)

**Raadsvoorstel - Project Oostelijke Ringweg sanering vuilstort Beijum Noord en Groningen Bereikbaar! Uitvoering verdubbeling verbindingsbogen tussen Oostelijke Ringweg en Noordelijke Ringweg (pdf)**

- b. Groningse Energie Service Compagnie (GRESCo)  
(raadsvoorstel 4 juli 2013)  
**Raadsvoorstel - Groninger Energy Service Company (GRESCo) (pdf)**
- c. Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar vaarwater 2006  
(raadsvoorstel 22 juli 2013)  
**Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar vaarwater 2006 (pdf)**
- d. Aanpassing "Wijziging legesverordening voor het heffen van leges voor de aanvraag van een gehandicaptenparkeerkaart en een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken"  
(raadsvoorstel 15 augustus 2013)  
**Raadsvoorstel - Aangepaste wijziging legesverordening voor het heffen van leges voor de aanvraag van gehandicapten (pdf)**

A5. Rondvraag

B Inhoudelijk deel

- B1. Toekomst Drafbaan Stadspark  
(collegebrief 11 juni 2013 + presentatie 27 aug 2013)  
i.c.m. SP-notitie Bruisend Groningen voor iedereen  
**Collegebrief - Toekomst Drafbaan Stadspark (pdf)**  
**Bijlage - Toekomst drafbaan presentatie 27 aug 2013 (pdf)**  
**Collegebrief - Beantwoording vragen drafbaan (pdf)**  
**Bijlage - Factsheet evenementen en bezoekers Drafbaan (pdf)**  
**Ingekomen stukken - SP-notitie Bruisend Groningen voor iedereen (pdf)**  
**Ingekomen stukken - ingekomen brief Actiegroep Feesten uit Balans (pdf)**  
**Ingekomen stukken - ingekomen mail burger geluidsoverlast Psi Fi festival (pdf)**  
**Ingekomen stukken - Ingekomen brief m.b.t. geluidsoverlast evenementen Stadspark Drafbaan (pdf)**  
**Ingekomen stukken - Redder in de gemeentelijke nood Of de gebeten hond - VanGelderCatering (pdf)**  
**Ingekomen stukken - Drafbaan en geluidsoverlast - burger (pdf)**
- B2. Vermindering vleesconsumptie  
(collegebrief 13 mei 2013)  
agendering op verzoek van de Partij voor de Dieren

## commissie Beheer en Verkeer - woensdag 11 september 2013

**Collegebrief - Vermindering vleesconsumptie** (pdf)

**Bijlage - Bespreknotitie Partij voor de Dieren** (pdf)

**Bijlage - motie vleesconsumptie** (pdf)

**Bijlage - Motie meatfree monday** (pdf)

### **B3.** Evaluatie tramtraject

(collegebrief 28 mei 2013)

**Collegebrief - Evaluatie tramtraject** (pdf)

### **B4.** Sleutelprojecten en voortgang grondexploitatie

(collegebrief 15 augustus 2013)

alleen de projecten uit programma Verkeer en Vervoer

**Collegebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties** (pdf)

## C Huishoudelijk deel

### **C1.** Ingekomen stukken

**Lijst van ingekomen stukken B&V september 2013** (pdf)

### **C2.** Vaststelling verslag 5 juni 2013

**Verslag B&V 5 juni 2013** (pdf)

#### **a.** Memo klachtenfunctionaris griffie n.a.v. klacht over verslag 15 mei 2013

**Ingekomen stukken - memo voorstel afhandeling klacht over verslaglegging** (pdf)

### Sluiting

Bij de inhoudelijke agendapunten onder A en B kunnen burgers gebruik maken van het inspreekrecht. Men krijgt daarvoor maximaal drie minuten. De totale inspreektijd per vergadering is maximaal een kwartier. Insprekers dienen zich minimaal 24 uur voor de vergadering aan te melden bij de commissiegriffier. De agenda's zijn onder voorbehoud. De definitieve agenda's worden in de vergadering vastgesteld.

## Bijlage - Uitnodigingsbrief

Onderwerp Uitnodiging commissievergadering 11 september a.s.

Leden raadscommissie B&V

Telefoon (050) 367 77 26	Bijlage(n)	Ons kenmerk
Datum 30 aug 2013	Uw brief van	Uw kenmerk

Geachte commissieleden,

Namens uw voorzitter, de heer J.P.A. van Rooij, nodig ik u uit voor de vergadering van de raadscommissie Beheer en Verkeer op woensdag 11 september 2013 om 20.00 uur in de Oude Raadzaal op het Stadhuis.

### **Afspraken en planning**

Uw voorzitter heeft onlangs weer de LTA c.a. doorgenomen met de wethouders Seton en Van Keulen. Naar aanleiding daarvan de volgende opmerkingen/wijzigingen:

#### Besluitenlijst 5/6

De toezeggingen van wethouder Van Keulen zijn op één na allemaal gehonoreerd met zijn brief van 31 juli jl. Over de situatie Eemsgolaan zal hij in de commissie een mondelinge mededeling doen.

De toezegging van wethouder Seton m.b.t. Drafbaan is gehonoreerd met presentatie afgelopen week. Over afvalbakken op hoogtijdagen hebt u een brief ontvangen. Duidelijkheid over alternatief tijdens verbouwing aula Selwerderhof ontvangt u in oktober, en de uitwerking van de visie op kinderboerderijen in december.

#### LTA

De volgende items zijn inmiddels gehonoreerd en kunnen worden afgevoerd: 2013-390, 391, 392, 366, 301, 363, 303, 119, 114.

Met betrekking tot de nrs 2013-193 en -55 is een raadsvoorstel ontvangen, dat echter nog enige aanpassing verdiende. Een nieuwe versie volgt z.s.m.

## Bijlage - Uitnodigingsbrief

Bladzijde 2 van 3  
Onderwerp



De nrs. 2013-364, 374 en 338 komen op oktober, de nrs. 2013-127, 373, 376, 377, 379 en 129 op november, de nrs. 2013-135 en 2012-10 op december, nr. 2013-378 op januari.

De nrs. 2013-410 en 369 komen wel voor oktober maar zullen vanwege agendadruk waarschijnlijk pas in november worden besproken.

Nr. 2013-372 wordt informatieve brief, de discussie zelf volgt 1<sup>e</sup> kwartaal 2014.

N.a.v. nr. 2013-220 doet de wethouder in de commissie een mondelinge mededeling. Toevoegen aan nr. 2013-369: "+ reactie op rapport ombudsman inz. Hondvriendelijk Groningen"; aan nr. 2013-380: "+ motie leefbaarheid woonschepenhaven"; aan nr. 2013-380: "afhankelijk van overleg met exploitant".

Nr. 2013-247 staat ten onrechte op december 2013, moet zijn: december 2014.

Toevoegen voor oktober: reactie op commissiebrief over water- en rioleringsplan; drafspor op de drafbaan.

Toevoegen voor november: evaluatie poller; motie ballonnen; rapportage grote projecten en duurzaamheid.

Toevoegen voor december: bereikbaarheidsstudie UMCG

Toevoegen voor januari: motie zelfbeheer groen in wijken; visie op drafbaan i.c.m. herijking evenementenbeleid

Toevoegen 2<sup>e</sup> kwartaal 2014: evaluatie verlichting skatebaan Karding

### Brief bereikbaarheid / raadsbehandelplan

Dit raadsbehandelplan kan, al dan niet door u geamendeerd, worden verwerkt in de LTA.

### **Conformstukken**

De vier raadsvoorstellen die wij hier hebben ondergebracht roepen naar onze inschatting geen discussie op. Mocht u toch agendering voor het inhoudelijke deel wensen, wilt u dit dan tijdig melden?

N.B. het voorstel over de legesverordening gehandicaptenparkeerkaart etc. behelst slechts een correctie van een technische fout in het eerder genomen besluit.

### **Toekomst Drafbaan**

Over de toekomst van de Drafbaan heeft op dinsdag 27 augustus jl. een presentatie plaatsgevonden. Deze presentatie vormt de basis voor de discussie die nu geagendeerd wordt. Het college vraagt ten behoeve van de verdere uitwerking uw visie m.n. op de volgende onderdelen:

- Moet de drafspor op de drafbaan gehandhaafd blijven, om moet daar om bezuinigingsredenen afscheid van worden genomen?
- Moet er een businessmodel komen voor de Drafbaan als grootschalige evenementenlocatie, en moet m.n. ter bestrijding van geluidsoverlast het strategisch evenementenbeleid worden aangepast en aangevuld?

## Bijlage - Uitnodigingsbrief

Bladzijde 3 van 3  
Onderwerp



De SP-fractie heeft n.a.v. de problemen rond geluidsoverlast van de drafbaan enige tijd geleden een discussienotitie opgesteld en wenst deze te betrekken bij dit agendapunt.

### **Vermindering vleesconsumptie**

De Partij voor de Dieren wil graag met het college en de overige fracties in debat over de collegereactie op de moties Vleesconsumptie en Meatfree Monday en heeft daarvoor een bespreeknotitie opgesteld.

### **Evaluatie tramtraject**

Voor de bespreking van dit document – dat is opgesteld op verzoek van uw commissie - leek het ons niet nodig bespreekpunten op te vragen. Een algemene discussie ter afhechting van dit traject lijkt op zijn plaats.

### **Sleutelprojectenrapportage**

Uiteraard betreft deze bespreking alleen de Verkeersonderwerpen uit dit document. Omdat het om zaken gaat die ook aan de hand van andere documenten geregeld op de commissieagenda staan, leek ons agendering helemaal aan het eind van de agenda gerechtvaardigd.

### **Niet geagendeerd**

De Stadspartij had brieven over de Damsterdiegarage en de verdeling van de RSP-gelden geagendeerd, maar heeft ook na een herinnering geen bespreekpunten ingeleverd. Daarop heeft uw voorzitter besloten de bespreking af te voeren.

### **Wijzigingsvoorstel verslag meivergadering**

De griffie ontving een klacht van een inspreker over de verwoording van zijn inspraak in het (inmiddels vastgestelde) verslag van uw meivergadering. De klachtenfunctionaris heeft de klacht in behandeling genomen en komt nu met een voorstel tot wijziging van het verslag.

Met vriendelijke groet,  
namens de voorzitter,

Wolbert Meijer  
Commissiegriffier

## Bijlage - Voorstel behandeling A3

### Voorstel behandeling A3 – B&V 11 september 2013

#### Toezeggingen besluitenlijst 5/6

- Toezegging Van Keulen inz. Eemsgolaan afvoeren na mondelinge mededeling wethouder
- Overige toezeggingen Van Keulen afvoeren n.a.v. bijgevoegde brief 31/7
- Toezegging Seton inz. Drafbaan afvoeren n.a.v. presentatie 27/8
- Toezegging Seton inz. Afvalbakken afvoeren n.a.v. collegebrief 3/7
- Toezegging Seton inz. Selwerderhof > LTA oktober
- Toezegging Seton inz. Kinderboerderijen > LTA december

#### LTA

- 2012-9 (evenementenbeleid) afvoeren (wordt verwerkt in 2014-13, zie onder)
- 2013-224 (evaluatie meldingen) > oktober / toevoegen: “(planning)” / opm.: wordt meegenomen in brief over stadstoezicht
- 2013-238 (drafbaan) afvoeren (wordt verwerkt in 2014-13, zie onder)
- 2012-29 (drafbaan) afvoeren, staat op agenda, zie verder 2014-13 en hierna onder ‘toevoegen - oktober’
- 2013-390 (consultatie TB ZR) afvoeren n.a.v. bijgevoegde brief 31/7
- 2013-391 (Sommelweislân) afvoeren n.a.v. idem
- 2013-392 (bevoorrading) afvoeren n.a.v. idem
- 2013-366 (OV-chip) afvoeren n.a.v. idem
- 2013-220 (engelbert) afvoeren na mondelinge mededeling wethouder
- 2013-301 (raadsbehandelplan ZR) afvoeren, is bijgevoegd
- 2013-363 (Noorddijk) afvoeren n.a.v. collegebrief 18/6
- 2013-364 (loslooproute) > oktober
- 2013-374 (groen/blauw) > oktober
- 2013-303 (raadsbehandelplan duurzaam) afvoeren (= collegebrief planning energie 3/6)
- 2013-119 (ESco) afvoeren, nu op agenda
- 2013-338 (restwarmte) > oktober
- 2013-114 (parkeerplannen) afvoeren n.a.v. collegebrief 3/7
- 2013-127 (grote markt) > november
- 2013-410 (duurzaamheid) > (opm.: agendering waarschijnlijk pas in november)
- 2013-369 (hondenpoep) > toevoegen: “+ reactie op rapport ombudsman inz. Hondvr.Gron.” (opm.: agendering waarschijnlijk pas in november)
- 2013-372 (warmtebedrijf) > wijzigen in: “informatie over discussie warmtebedrijf”
- 2013-373 (energielandschap) > november
- 2013-376 (kapbeleid) > november
- 2013-377 (bruilweering) > november
- 2013-378 (geluid drafbaan) > 1<sup>e</sup> kwartaal 2014 (opm.: i.c.m. 2014-13)

## Bijlage - Voorstel behandeling A3

- 2013-379 (woonschepenhaven) > november / toevoegen: “+ motie leefbaarheid woonschepenhaven”
- 2013-380 (kiosk) > toevoegen: “afhankelijk van overleg met exploitant”
- 2013-247 (verruiging) > 4<sup>e</sup> kwartaal 2014
- 2013-135 (westrand) > december
- 2013-129 (meedenpad) > november
- 2012-10 (riolering) > december
- 2014-13 (drafbaan) > 1<sup>e</sup> kwartaal 2014 / toevoegen: “i.c.m. herijking evenementenbeleid” (opm. zie ook 2013-378)
- Toevoegen:
  - Oktober: reactie op commissiebrief water- en rioleringsplan
  - Oktober: drafspor op de drafbaan
  - November: evaluatie poller
  - November: motie ballonnen
  - November: rapportage grote projecten en duurzaamheid
  - December: bereikbaarheidsstudie UMCG
  - 1<sup>e</sup> kwartaal 2014: motie zelfbeheer groen in wijken
  - 1<sup>e</sup> kwartaal 2014: discussie warmtebedrijf
  - 2<sup>e</sup> kwartaal 2014: evaluatie verlichting skatebaan Kardinge

### Raadsbehandelplan bereikbaarheid

De voor de raad relevante data zijn al verwerkt in LTA.

Aan u de vraag of u hier nog zaken aan toe wilt voegen.



## Bijlage - B&V-besluitenlijst 5 juni

### BESLUITENLIJST RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

Datum: 5 juni 2013  
Plaats: Oude Raadzaal  
Tijd: 20.00 – 22.45 uur

#### 1. AGENDAPUNTEN VOOR DE RAAD

- Raadsvoorstel Aanvraag aanvullend krediet restauratie kade Kleine der A
  - Conform naar raad 26 juni
- Raadsvoorstel Renovatie aula begraafplaats Selwerderhof
  - Conform naar raad 26 juni
- Raadsvoorstel Aanvullend krediet masterplan Card Only
  - Conform naar raad 26 juni
- Raadsvoorstel Visie op biobased economy
  - Conform naar raad 26 juni
    - Mogelijk komt PvdD nog met motie, dan wordt dat gemeld in presidium
    - *NB de vast te stellen visie is niet het bij het raadsvoorstel gevoegde brondocument, maar de later toegestuurde brochure (griffie heeft organisatie verzocht om nieuwe aanlevering met correcte bijlage)*
- Raadsvoorstel Visie kinderboerderijen
  - Als 1-minuutinterventie naar raad 26 juni
    - Stadspartij wil pleiten voor zich vastleggen op minimaal aanbod kinderboerderijen

#### 2. TOEZEGGINGEN

- Wethouder Van Keulen
  - Komt terug op de vraag of de raad nog wordt geconsulteerd voordat het TB Zuidelijke Ringweg naar stuurgroep gaat
  - Komt terug op vraag m.b.t. onderzoek naar sectorenmodel en de argumentatie waarom hier niet verder mee wordt gegaan
  - Komt terug op vraag naar gevaarlijke situatie Semmelweislaan
  - Komt na de zomer (na ontvangst politieonderzoek) terug op situatie kruising Eemsgolaan/busbaan
  - Komt terug op vraag wat de gemeente zelf doet t.a.v. haar bevoorrading (in het kader van Stadsdistributie / schoon,duurzaam)
- Wethouder Seton
  - College komt terug op vraag naar timing m.b.t. visie Drafbaan
  - Commissie ontvangt bericht zodra er duidelijkheid is over alternatief tijdens verbouwing aula Selwerderhof
  - Komt terug op vraag wat mogelijk is m.b.t. tijdelijk bijplaatsen van afvalbakken op hoogtijdagen
  - Commissie ontvangt t.z.t. uitwerking visie op kinderboerderijen

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

- Voorstel voor afhandeling van dit punt is akkoord
- Planningsbrief onderwerpen energie kan worden verwerkt
- Raadsbehandelplan Zuidelijke Ringweg akkoord, kan worden verwerkt (college biedt nog inloopspreekuur/uren voor technische vragen aan)
- Afsluiting project Westrand wordt 4<sup>e</sup> kwartaal
- Over parkeerplan Oosterpark/Korrewegwijk komt deze maand een brief

## **Bijlage - B&V-besluitenlijst 5 juni**

### **4. VERSLAG(EN)**

- Verslag 15 mei 2013 conform vastgesteld

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

- Op 1 oktober extra commissievergadering Zuidelijke Ringweg, op 8 oktober extra raad idem

### **6. AFSPRAKEN / overige besluiten**

- Commissie spreekt voorkeur uit voor bespreken Visie Drafbaan in B&V i.v.m. geluidsaspecten.
- Als OV-bereikbaarheidsplan binnen is, wordt het geagendeerd
- Bewoners-/bezoekersparkeren in specifieke situaties als Stoker&Brander, Cibogaterrein etc. wordt integraal besproken in najaar

## Collegebrief - Beantwoording vragen raadscommissie beheer en verkeer juni



Joost van Keulen  
Wethouder

Verkeer en Vervoer  
Economische Zaken  
Innovatie & Internationalisering  
Coördinatie  
Binnenstadsontwikkeling  
Binnenstad  
Cultuurverandering

**Bezoekadres**  
Grote Markt 1

**Postadres**  
Postbus 20001  
9700 PB Groningen  
t 050 367 76 09  
f 050 367 77 50  
e joost.van.keulen@groningen.nl  
i gemeente.groningen.nl

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 81 11 Bijlage(n) - Ons kenmerk RO13.3813123

Datum **31 JUL 2013** Uw brief van - Uw kenmerk -

Onderwerp Beantwoording vragen raadscommissie Beheer & Verkeer juni

Geachte heer, mevrouw,

In de raadscommissie Beheer en Verkeer van 5 juni jl. is toegezegd u te informeren over drie onderwerpen. In deze brief vindt u deze informatie terug. Daarnaast informeer ik u over het vervolgproces van drie projecten.

### Toezeggingen:

#### *Onveilige verkeerssituatie Semmelweisstraat*

Naar aanleiding van uw vraag over de verkeersveiligheid rondom de nieuwe school aan de Semmelweisstraat hebben we ter plaatse de verkeerssituatie bekeken. Er is geconstateerd dat de bebording in orde is. Bij alle toegangswegen van de woonwijk zijn '30 km/u zone' borden geplaatst. Het verkeer in de Semmelweisstraat is vooral bestemmingsverkeer, het is er relatief rustig. Voor ouders die hun kind naar school brengen met de auto is een *Kiss & Ride*-voorziening gerealiseerd op het schoolplein, zodat de kinderen veilig kunnen uitstappen. Ter hoogte van de school is een plateau aangelegd dat de snelheid remt. Om de attentie van de automobilist verder te verhogen zijn markeringen aangebracht in de vorm van voetstapjes. Op een aantal punten zijn Julie-paaltjes aangebracht. Dit zijn gekleurde paaltjes die de automobilisten er op moeten attenderen dat hier veel kinderen deelnemen aan het verkeer op hun schoolthuis route, zoals op de Boerhaave-rotonde. Wij denken daarmee voldoende maatregelen te hebben getroffen die passen bij een schoolomgeving en zien geen aanleiding om de verkeerssituatie aan te passen.

Kinderdagverblijf De Blokkendoos is momenteel nog in onderhandeling met woningcorporatie Nijestee, ontwikkelaar van de nieuwbouwlocatie, over de parkeersituatie voor het kinderdagverblijf. Deze onderhandeling heeft echter geen invloed op de verkeersveiligheid in de Semmelweisstraat.

## Collegiebrief - Beantwoording vragen raadscommissie beheer en verkeer juni

Bladzijde 2  
Onderwerp Beantwoording vragen raadscommissie  
Beheer & Verkeer juni

### ***Stadsdistributie: gemeentelijke bevoorrading***

Tijdens de bespreking van het thema Stadsdistributie vroeg u in hoeverre de gemeente zelf schoon en duurzaam rijdt in de binnenstad. De Nota duurzame mobiliteit en de recente ontwikkelingen zijn het vertrekpunt voor de notitie over een 'schoon en duurzaam vervoer' (dd. 18 april 2013, RO13.3605400) waarin de speerpunten van duurzame mobiliteit geconcretiseerd worden. Hierbij wordt ook het gemeentelijk wagenpark meegenomen.

Op dit moment is 88% van het gemeentelijk wagenpark schoon en wij werken nog continue aan verbeteringen. Tijdens de raadscommissie B&V op 10 april 2013 besprak u de nota 'stand van zaken duurzaam wagenpark' (SB13.3599251) waarin deze conclusie benoemd werd. De gemeentelijke organisatie werkt continue aan de verbetering van het wagenpark. Een groot deel van deze voertuigen wordt bijna dagelijks ingezet in de (binnen)stad, vaak ook als er veel mensen op de been zijn. Daarom werken wij al zo'n 10 jaar stelselmatig aan een schoner gemeentelijk wagenpark. En met succes. In de nota 'Stand van zaken duurzaam wagenpark' worden de technische details van het wagenpark toegelicht. Daaruit kan geconcludeerd worden dat de doelstelling om een voor 80% schoon wagenpark te hebben ruimschoots behaald is. Bij voortzetting van de huidige beleidslijn kan eind 2013 mogelijk 92% van het hele wagenpark als schoon bestempeld worden.

### ***Oplaadpunt OV-chipkaart bij het VVV- kantoor***

Op 15 mei 2013 is in de raadscommissie Beheer en Verkeer gesproken over de Ontwerpbegroting 2014 OV-bureau Groningen Drenthe (collegiebrief 7 mei 2013) en Hoofdlijnen tarieven en dienstregeling 2014 (collegiebrief 26 april 2013). Daarbij heb ik toegezegd schriftelijk op de volgende vragen terug te komen:

1. *In de begroting staat dat de exploitatiekosten voor de OV Chipkaart duurder is dan aanvankelijk ingeschat (p. 15 van de begroting). Hoe denkt het college dit tekort te kunnen opvangen?*

De hogere uitgevallen kosten voor de OV Chipkaart zijn reeds verwerkt in de begroting. Er is dus geen sprake van een tekort.

2. *Het is van groot belang dat er genoeg oplaadpunten voor de OV-chipkaart in de stad zijn. Een perfecte locatie voor een oplaadpunt voor de OV-chipkaart is het informatiecentrum/VVV op de Grote Markt. Op dit moment staat daar geen oplaadpunt. Is het mogelijk dat hier een oplaadpunt voor de OV-chipkaart komt?*  
Wij delen uw mening dat er genoeg oplaadpunten voor de OV-chipkaart in de stad moeten zijn. Door de centrale ligging van het VVV-kantoor begrijpen wij dat deze locatie een logische is. Vanaf komende september krijgt Groningen Bereikbaar een plaats binnen het informatiecentrum/VVV-kantoor. Groningen Bereikbaar speelt daarmee een centrale rol bij de informatieverstrekking rondom de bereikbaarheid van onze stad. Een OV-chipkaart oplaadpunt is daarbij een waardevolle en nuttige toevoeging op de informatievoorziening.

## Collegiebrief - Beantwoording vragen raadscommissie beheer en verkeer juni

Bladzijde  
Onderwerp

Bestuursdienst  
3  
Beantwoording vragen raadscommissie  
Beheer & Verkeer juni



Wij zijn daarom voornemens om een OV-chipkaart oplaadpunt te plaatsen in informatiecentrum/VVV-kantoor op de Grote Markt. In afwachting van eventuele plaatsing kunnen gebruikers terecht bij vier nabije oplaadpunten:

Albert Heijn	Oude Ebbingestraat	Circa 200 meter
Albert Heijn	Korenbeurs	Circa 400 meter
AH to go	UMCG	Circa 750 meter
Albert Heijn	Nieuwe Ebbingestraat	Circa 800 meter

### Proces:

#### *Sectorenmodel*

In juni is overleg gevoerd over het vervolgproces van het sectorenmodel en besloten niet verder te gaan met de uitwerking van dit project. De beelden van het sectorenmodel willen wij wel graag met uw raad delen, daarom bieden wij in oktober een boekje met kaartmateriaal aan. In de bijbehorende brief wordt bovendien nader toegelicht waarom wij er voor kiezen dit project niet uit te werken.

#### *Tracébesluit Zuidelijke Ringweg consultatie*

Tijdens de raadscommissievergadering op 5 juni jl. vroeg u of de raad geconsulteerd wordt bij het tracébesluit (TB) Zuidelijke Ringweg. In aanloop naar het OTB/MER is uw raad meegenomen aan de hand van workshops, waarmee u in staat werd gesteld tijdig en van dichtbij de ontwikkelingen te volgen ter voorbereiding op de besluitvorming door uw raad. De exacte planning voor het TB dient nog te worden vastgesteld, maar wij kunnen ons een gelijke aanpak voor de totstandkoming van het TB voorstellen en dan ook faciliteren.

#### *Uitbreiding P + R Haren*

Het project Haren uitbreiding P+R, dreigt vertraging op te lopen. Dit wordt veroorzaakt door de nadruk die in het proces is gelegd op het sluiten van een overeenkomst met de gemeente Haren over de uitbreiding van het P+R terrein. Hierdoor is onvoldoende tijd en aandacht besteed aan uitwerking van het ontwerp en de financiering daarvan. Het oorspronkelijke ontwerp bleek vanwege aanwezige belangrijke waterleidingen en een verplaatsing van de bushalte niet toepasbaar en past niet binnen het beschikbare budget. Het aangepaste ontwerp is inmiddels in concept gereed en wordt op korte termijn besproken met de betrokken partijen (gemeente Haren, waterleidingbedrijf, omwonenden en Rijkswaterstaat).

## Collegebrief - Beantwoording vragen raadscommissie beheer en verkeer juni

Bladzijde 4  
Onderwerp Beantwoording vragen raadscommissie  
Beheer & Verkeer juni

Vaststellen van het ontwerp en de bijbehorende financiering kan hierdoor pas enkele maanden later plaatsvinden dan gepland. Voorsnog richt de projectgroep zich op de oorspronkelijke planning om eind 2014 klaar te zijn. Wij moeten echter rekening houden met een uitloop in 2015.

Ik vertrouw erop u zo voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,



Joost van Keulen  
Wethouder

Bijlage - LTA B&V sept. 2013

Lange Termijn Agenda per 29-08-2013

J

maand / kwartaal	nummer	cie	onderwerp	vraag voor raad	document	portefeuille	progr	opmerkingen
PM	2013-361	B&V	Raad zal tzt worden geïnformeerd over verkoop panden Eikenlaan (aan wie en voor hoeveel)	kennis nemen	brief	v. Keulen	7	Toezegging 15-05-2013
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	2012-5	B&V	College komt terug op indicatoren DRIS en reistijden ring	kennis nemen	brief	v. Keulen	7	In motiebrief begroting geeft oude college nieuwe college in overweging raad te informeren over ontwikkeling
PM	2012-6	B&V	Dynamisch VerkeersManagement (DVM); plan van aanpak (incl. vernieuwing PRIS)	kennis nemen	brief	v. Keulen	7	bereikbaarheids thermometer in afwachting van financiering
PM	2012-9	B&V	Kademota Evenementenbeleid	besluiten	voorstel	Visscher	6	nota Feesten in balans nog erg recent, in 2013 bezien of er aanleiding is de nota na vier jaar te herzien
PM	2013-304	B&V	Kabelbaan / Fly-over			v. Keulen	7	afhankelijk van aanlevering door stichting Fly-over
5-jun-13	2013-224	B&V	Evaluatie meldingen evenementen	kennis nemen	brief	Visscher	6	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 draabaa in lijn met de uitgangspunten van Feesten in Balans II wordt gebracht.	besluiten	voorstel	Visscher	6	Toezegging raad 30-1-13
4-sep-13	2012-29	B&V/ R&W	Visie Draabaa			v. der Schaaf		zie collegebrief 7-9-11. cbrf 11-6-13.
11-sep-13	2013-411	B&V	info herinrichting deel Helperzoom ikv project Kempkensberg/Engelse Kamp	besluiten	brief	v. Keulen		+ presentatie na de zomer (def. Nota 2e kw. 2014)
11-sep-13	2013-390	B&V	Komt terug op de vraag of de raad wordt geconsulteerd voordat het TB Zuidelijke Ringweg naar stuurgroep gaat			v. Keulen		zie collegebrief 'BEA Helperzoom' 19/6/13
11-sep-13	2013-391	B&V	Komt terug op vraag naar gevaarlijke situatie Semmelweisaan			v. Keulen		Beantwoord in weth.br. 31/7/13
11-sep-13	2013-392	B&V	Komt terug op vraag wat de gemeente zelf doet t.a.v. haar bevoorrading (in het kader van Stadsdistributie / school, duurzaam)			v. Keulen		Beantwoord in weth.br. 31/7/13

Legenda:  
 rode tekst + vet = strategische agenda / raadsbehandelingsplan  
 gele achtergrond = belangrijke politieke beslissingen  
 bv. kademota's

Bijlage - LTA B&V sept. 2013

Lange Termijn Agenda per 29-08-2013

maand / kwartaal	nummer	cie	onderwerp	vorm document	vraag voor raad	portefeuille	progr	opmerkingen
11-sep-13	2013-366	B&V	Komt terug op vragen Stadspartij inzake OV-chipkaart: hoe moet duurder uitgevallen exploitatie worden opgevangen en moeten er niet meer oplaadpunten komen (bv. Infocentrum)	brief	kennis nemen	v. Keulen	7	Beantwoord in weth.br. 31/7/13
11-sep-13	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
11-sep-13	2013-301	B&V	Raadsbehandelplan Bereikbaarheid	brief	bespreken	v. Keulen	7	afpraak LTA-overleg maart
11-sep-13	2013-363	B&V	Komt voor de behandeling van de voorjaarsbrief met nieuw stuk inzake begraafplaats Noorddijk	brief	kennis nemen	Seton	9	Toezegging 15-05-2013
11-sep-13	2013-364	B&V	Rapport draagvlakonderzoek pilot loslooproute Noorderplantsoen wordt half juni verwacht	brief	kennis nemen	Seton	9	Toezegging 15-05-2013
11-sep-13	2013-374	B&V	Groen/blauw in de krachtwijken	brief	kennis nemen	Seton	9	LTA overleg mei 2013
11-sep-13	2013-303	B&V	Raadsbehandelplan Duurzaamheid	brief	bespreken	Seton	9	afpraak LTA-overleg 30-5-13
11-sep-13	2013-119	B&V	Raadsvoorstel Energy Service Company (ESco)	voorstel	besluiten	Seton	2	afpraak LTA-overleg 30-5-13
11-sep-13	2013-338	B&V	Resultaten onderzoek SuikerUnie naar restwarmte	brief	kennis nemen	Seton	2	Suikerunie
11-sep-13	2013-114	B&V	Parkeerplan Oosterpark/Korrewegwijk, informatie over voortgang en planning	brief	kennis nemen	v. Keulen	7	cie 5-6-13
11-sep-13	2013-193	B&V	Beleidsplan warmte koude opslag	voorstel	besluiten	Seton	9	afpraak LTA-overleg 30-5-13
11-sep-13	2013-55	B&V	Nota WKO-beleid	brief	kennis nemen	Seton	9	afpraak LTA-overleg 30-5-13
11-sep-13	2013-127	W&I/ B&V	Visualisering toekomst Grote Markt / toekomst binnenstad	brief		v. Keulen	2	Presentatie Raad 27 aug. Stadsdebat Let's Gro met stakeholders 21/22 nov. '13
1-okt-13	2013-136	B&V/ R&W	<b>Inspiraakversie OTB/MER Zuidelijke Ringweg + Gezondheid Effect Screening + voorgenomen besluit ontwerp inrichtingsplannen deelgebieden + ontwerpomgevingsvergunning Helperzooitunnel</b>	brief	wensen en bedenkingen	v. der Schaaf/ v. Keulen	7	Zie cbrf over gewijzigde planning 22 mei 2013 / presidium 5-6-13 besluit tot extra vergadering B&V en raad
9-okt-13	2013-422	B&V	Differentiatie parkeertarieven, aanscherping parkeerregulering (verordening/parkeernormen) en opschorting parkeerplannen Oude Wijken			v. Keulen	3-7-13	zie collegebrief parkeerplannen
9-okt-13	2013-420	B&V	Regio-stukken (netwerkanalyse, bereikbaarheidsstrategie en streefbeeld HOV) + bereikbaarheidsplan Stad			v. Keulen	7-13	zie collegebrief bereikbaarheid 3-
9-okt-13	2013-409	B&V	Uitbreiding begraafplaats Noorddijk	voorstel	besluiten	Seton		zie collegebrief hierover 18/6/13

Legenda:  
 rode tekst + vet = strategische agenda /  
 raadsbehandelplan  
 gele achtergrond = belangrijke politieke beslissingen  
 bv. kadernota's



## Bijlage - LTA B&V sept. 2013

### Lange Termijn Agenda per 29-08-2013

J

maand / kwartaal	nummer	cie	onderwerp	vorm document	vraag voor raad	portefeuille	progr	opmerkingen
9-okt-13	2013-410	B&V	Resultaten evaluatie duurzaamheidsbeleid en verbetervoorstellen	voorstel	besluiten	Seton		zie collegebrief 'Quick Scan' 19/6/13
9-okt-13	2013-393	B&V	Komt terug op vraag m.b.t. onderzoek naar sectorenmodel en de argumentatie waarom hier niet verder mee wordt gegaan			v. Keulen		toezegging 5 juni 2013
9-okt-13	2013-394	B&V	Komt na de zomer (na ontvangst politieonderzoek) terug op situatie kruising Eemsgolaan / busbaan					toezegging 5 juni 2013
9-okt-13	2013-365	B&V	Bereikbaarheidsplan incl. actualisatie netwerkanalyse	brief	wensen en bedenkingen	v. Keulen	7	toezegging wethouder: er wordt ook gekeken of prognose over het fietsgebruik bijstelling behoeven.
9-okt-13	2013-47	B&V	Parkeerplan Oranjenbuurt en Noorderplantsoenbuurt	brief	wensen en bedenkingen	v. Keulen	7	afspraken LTA-overleg maart
9-okt-13	2013-128	B&V	Aanscherping parkeerregulering (verordening/parkeernormen)	brief	wensen en bedenkingen	v. Keulen	7	i.c.m. parkeerbalans, afspraak LTA-overleg maart
9-okt-13	2013-227	B&V	Tariefdifferentiatie incl. bewonersparkeren (inc. CiBoGa)	brief	wensen en bedenkingen	v. Keulen	7	afspraken LTA-overleg maart
9-okt-13	2013-242	B&V	College komt terug op motie Parkeerimpuls garages, onder medeneming van opmerkingen en vragen commissie en uitslag enquête in de buurt					Toezegging weth. v. Keulen 13-2-13
9-okt-13	2013-360	B&V	concept bomenstructuurplan	brief	bespreken	Seton	9	zie chrf. BSP 23-5-13
9-okt-13	2013-368	B&V	Notitie over betaald fietsparkeren (incl. bezien mogelijkheden van een meer permanente bewaking door bijvoorbeeld een werkgelegenheidsproject)	brief	kennis nemen	v. Keulen	7	Toezegging 22 mei 2013 / afhandelingsbrief 29-5-13
9-okt-13	2013-369	B&V	Evaluatie hondenpoepbeleid	brief	kennis nemen	Seton	9	Toezegging 22 mei 2013 / afhandelingsbrief 29-5-13
9-okt-13	2013-370	B&V	Tarieven brugbediening (n.a.v. toezegging aan PvdA)	brief	kennis nemen	Seton	9	LTA overleg mei 2013
9-okt-13	2013-371	B&V	Financiële implicaties vervanging kastanjebomen	brief	kennis nemen	Seton	9	LTA overleg mei 2013
9-okt-13	2013-372	B&V	Discussie Warmtebedrijf	brief	bepspreken	Seton	9	LTA overleg mei 2013, brief planning energieonderwerpen 3-6-13
9-okt-13	2013-373	B&V	Energie landschappen (ontwikkelmodel)	brief	kennis nemen	Seton	2	brief planning energieonderwerpen 3-6-13; de moties Groene stroom 24/7, Energielandschappen en Visie plandeel Noord worden hierin meegenomen.

**Legenda:**  
rode tekst + vet = strategische agenda / raadsbehandelingsplan  
 gele achtergrond = belangrijke politieke beslissingen  
 v.v. kadernota's

3/5

Bijlage - LTA B&V sept. 2013

Lange Termijn Agenda per 29-08-2013

maand / kwartaal	nummer	cie	onderwerp	vorm document	vraag voor raad	portefeuille	progr	opmerkingen
9-okt-13	2013-376	B&V	Actualisatie kapbeleid	brief	kennis nemen	Seton	9	LTA overleg mei 2013
9-okt-13	2013-377	B&V	Riolering etc. Bruilweering	brief	kennis nemen	Seton	9	LTA overleg mei 2013
9-okt-13	2013-378	B&V	Geluid Draf- en renbaan	brief	kennis nemen	Seton	9	LTA overleg mei 2013
9-okt-13	2013-379	B&V	Riolering Woonschepenhaven	brief	kennis nemen	Seton	9	LTA overleg mei 2013
9-okt-13	2013-380	B&V	Kredietvoorstel kiosk Noorderplantsoen	voorstel	besluiten	Seton	9	LTA overleg mei 2013
9-okt-13	2013-342	B&V	Motie Prioritering budget kleine verkeerskundige maatregelen	brief	kennis nemen	v. Keulen	7	LTA-brief 15-5-13
20-nov-13	2013-423	B&V	Kaartmateriaal sectorenmodel en nadere onderbouwing van besluit om dit project niet uit te werken			v. Keulen		zie weth. Brief 31-7-13
20-nov-13	2012-7	B&V	Regionale vervoersautoriteit	brief	kennis nemen	v. Keulen	7	nieuwe oriëntatie nodig
20-nov-13	2012-12	B&V	Weth. Informeert raad als er zich aanbestedingsvoordeel voordoet mbt Sontwegbrug (zal dan worden ingezet voor duurzaamheids-aspecten)	brief	kennis nemen	v. Keulen		Onder voorbehoud van afronden aanbesteding
11-dec-13	2013-421	B&V	Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2014-2017			v. Keulen		zie collegebrief bereikbaarheid 3-7-13
11-dec-13	2013-375	B&V	Actualisatie Bladgoud (monumentale bomen)	brief	bespreken	Seton	9	LTA overleg mei 2013
11-dec-13	2013-247	B&V	Rapport over ecologische effecten van verrijving	brief	kennis nemen	Seton		Zie collegebrief "verrijving" 14-2-13
4e kw 13	2013-135	B&V	Afsluiting project Westrand	brief	kennis nemen	Seton	9	termijn meegedeeld in cie. 5-6-13
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	Kademota Rioleringsplan	voorstel	besluiten	Seton	9	nieuw plan moet in werking treden in 2014, voorbereidende werkzaamheden starten in 2012, nota moet in 2013 worden vastgesteld
1e kw 14	2013-361	B&V	definitief bomenstructuurplan	voorstel	besluiten	Seton	9	zie cbrf. BSP 23-5-13
1e kw 14	2014-1	W&V	Geactualiseerd kader terrassen ikv Ruimte voor binnenstad	voorstel	besluiten	v. Keulen	2	
1e kw 14	2014-4	F&V	Gemeentebrede bezwaarprocedure	voorstel	besluiten	Schroor		Toezegging cbrf. 17-5-13.

Legenda:  
 rode tekst + vet = strategische agenda / raadsbehandelingsplan  
 gele achtergrond = belangrijke politieke beslissingen  
 v. kademuda's

Lange Termijn Agenda per 29-08-2013

J

maand / kwartaal	nummer	cie	onderwerp	document	vraag voor raad	portefeuille	progr	opmerkingen
2e kw 14	2014-13	B&V/ R&W	Visie toekomst Drafbaan			v. der Schaaf		zie collegebrief hierover 11/6/13
2e kw 14	2013-198	B&V/ R&W	TB Zuidelijke Ringweg	brief	wensen en bedenkingen	v. der Schaaf / v. Keulen	8	

Legenda:  
 rode tekst + vet = strategische agenda /  
 raadsbehandelplan  
 gele achtergrond = belangrijke politieke beslissingen  
 by kadernota's

## Collegiebrief inzake Informatie over diverse onderwerpen

.  
.  
.

Bestuursdienst



Onderwerp Informatie over diverse onderwerpen

Steller Ged. Zuiderdiep 98

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon (050) 8003      Bijlage(n) -      Ons kenmerk RO13.3877160  
Datum - **6 SEP 2013**      Uw brief van -      Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Met deze brief willen wij u informeren over een drietal onderwerpen, waarvan beide eerste op uw LTA voorkomen.

### **Herinrichting Helperzoom**

Het ontwerp voor de herinrichting van de Helperzoom is gereed. Dit ontwerp is afgestemd met ProRail en de projectorganisatie Zuidelijke Ringweg en door beide instanties akkoord bevonden. Voor alle duidelijkheid, het gaat dan om het gedeelte van de Helperzoom vanaf de projectgrens met het station Europapark tot aan de Esperantokruising. Het onderhavige deel maakt onderdeel uit van het project Kempkensberg/Engelse kamp en ligt in het verlengde cq sluit aan op het deel van de herinrichting bij het Station Europapark dat eind dit jaar gereed zal zijn.

Momenteel wordt voor de aanleg nog goed gekeken naar de ligging van kabels en leidingen en vindt afstemming met de Staat plaats over de te plaatsen "kunst" in de aangrenzende stadstuin en de zichtbaarheid daarvan. Tevens wordt onderzocht of het mogelijk is aannemer Strukton(DUO2) de herinrichting van de Helperzoom uit te laten voeren omdat daar voor de gemeente aanzienlijke efficiency voordelen te behalen zijn omdat DUO 2 momenteel in opdracht van de Staat ook de Stadstuin aan het aanleggen is. Het is handig in het werkgebied straks één aannemer te hebben die alles integraal kan uitvoeren.

### **Stand van zaken 30 km Meerdorpen**

Er zijn door de wethouder van Verkeer een tweetal gesprekken geweest met de belangenvereniging Meerdorpen en er is overleg geweest met de heer Kuil. De bezwaarprocedure is inmiddels afgerond en de 30 km borden zijn geplaatst. Op verzoek van de Belangenvereniging Meerdorpen en de school zijn biggenruggen geplaatst bij Harry's café hoek Woltjerspoorweg/Engelberterweg. Dit betekent een verbetering van de veiligheid voor schoolkinderen. In het najaar 2013 worden nog 4 bomen geplaatst. Snelheidsdisplays zijn in werking gesteld; gegevens over de afgelopen periode van voor en na plaatsing van 30 km borden worden momenteel

## Collegiebrief inzake Informatie over diverse onderwerpen

Bladzijde 2  
Onderwerp Informatie over diverse onderwerpen

verwerkt. Begin september wordt met de belangenvereniging met behulp van deze gegevens en de ervaringen het effect van de maatregelen geëvalueerd. Ook heeft de belangenvereniging aandacht gevraagd voor een fietspad Meerstad – Engelbert (MFC) op daarvoor in 1995 aangekochte grond. Op dit moment zoekt de belangenvereniging naar sponsorfinanciering en onderzoekt de gemeente de mogelijkheid het grondwerk als meerwerk in werkzaamheden voor Meerstad mee te nemen. Binnen het bestuur van Meerstad wordt daarnaast op verzoek van de klankbordgroep Meerstad breder gestudeerd op een goede fietsverbinding naar het centrum. In oktober zal de wethouder opnieuw een gesprek met de Belangenvereniging plaatsvinden. De afdeling Stadsdeelcoördinatie onderhoudt ondertussen de contacten. Ook het overleg met Kuil BV is nog gaande.

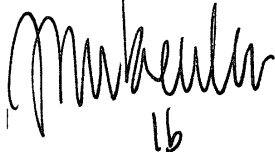
### **Werkzaamheden Boumaboulevard/Faillissement Jaartsveld**

Het werk Boumaboulevard III/IV (cq Helperpark) houdt in dat de Boumaboulevard ter hoogte van het nieuwe station Europapark wordt doorgetrokken naar de Duinkerkenstraat. Hiermee wordt het gebied beter ontsloten en ontstaat er een doorgaande route tussen de Europaweg en industrieterrein Winschoterdiep via de Boumaboulevard. Ook kunnen dan de bewoners van de woontorens Stoker en Brander (naast station) via de boulevard makkelijker bij hun parkeergarage komen (via de oude stamspoorweg welke een onderdeel is van het werk). In juni 2013 is echter aannemer Jaartsveld te Varsseveld failliet verklaard. Het restant van het werk wordt nu opnieuw aanbesteed (meervoudig onderhands). Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan het aangepaste bestek, zodat de markt opnieuw benaderd kan worden. Dan wordt ook de raming herzien. Er is goede verwachting dat deze raming, inclusief gemaakte kosten, binnen het beschikbare krediet zal passen. De planning is nu de volgende: september 2013 aanbesteding, oktober/november/ december 2013 uitvoering van het werk en de opening voor de kerst dit jaar.

Wij vertrouwen erop u zo voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



16

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



## Bijlage - IM lijst B&V voor 11 september 2013, niet afgehandeld

### Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn Indieners	Titel	Dictum verzoekt het college:	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Algehandeld	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 Miltienboulevard, 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	Motiebrief 24/5/13: opgepakt in samenhang met moties Groene Stroom 24/7 en EnergieLandschap pen. Wordt beantwoord in beleidskader Wind		motie	Begroting	Seton
2012- 08	2 CDA, SP	Verloskundigen bij snelheid over busbaan	1. bij de uitwerking van de kadernota 'Samen gezond in Stad' de mogelijkheid voor verloskundigen op bij spoed de busbaan te gebruiken mee te nemen	B&V	Motiebrief 24/5/13: gestart met inventarisatie en ordening van gegevens; na zomer nadere info, eind 2013 volledig onderzoek		motie	Samen gezond	Vischer
2012- 38	6 PvdA, GL, PvdD, S&S, CU, D66	Groene Stroom 24/7 - experiment opslag lokaal opgewekte zonnestroom	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	Motiebrief 24/5/13: wordt opgepakt tcm moties Windmolens en EnergieLandschap pen. Ism Gasunie en Eneco intensieplan, medio sept 13 gereed als onderdeel van EnergieLandschap pen. Daarnaast komt projectvoorstel Zonneweides.		motie	Voorjaars-brief	Seton

## Bijlage - IM lijst B&V voor 11 september 2013, niet afgehandeld

Jaar - Nr	Mn Indiëners Titel	Dictum verzoekt het college:	Cie	Afgehandeld		Porte- feuille houder	
				Gepande afhandeling / overige opmerkingen	Soort		
2012- 54	9 S&S, Stadspartij	een systematiek te onderzoeken waarmee een prioritering kan worden gemaakt voor maatregelen binnen het budget kleine verkeersmaatregelen.	B&V	Motiebrief 24/5/13; complex vraagstuk; in oktober kan uitgewerking motie besproken worden	<i>motie</i>	Brf. Vereniging Wijkbouw Hoogkerk	v. Keulen
2012- 68	11 CDA, GL, PvdD	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 24/5/13; zie notitie 'schoon en duurzaam vervoer'. Er komt voorstel over dit onderwerp rond zomer	<i>motie</i>	Gemeentebegroting 2013	Seton
2012- 82	12 PvdA en Stadspartij	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 meerjarenpplan 2012-2016.	B&V/ R&W	voorstel oktober 2013 (LTA)	<i>motie</i>	Krediet- aanvraag 2013 vervangings- investeringen en aanvullen langcyclisch onderhoud openbare ruimte.	Seton
2013- 3	1 Stadspartij, CU, PvdD, CDA en GL	de problemen voldoende in kaart te brengen en aan de raad kenbaar te maken.	B&V	Motiebrief 24/5/13; betrokken bij verslag Meldpunten overlast en zorg (6/6/13)	<i>motie</i>	Beantwoording schriftelijke vragen Stadspartij over geluidsoverlast evenementen	Rehwinkel
2013- 4	1 SP, GL, Stadspartij en S&S	in gesprek te gaan met de organisatoren om te kijken of er een mogelijkheid is de vraag naar bijzondere feeslocaties meer in overeenstemming te brengen met gemeentelijk beleid en de wensen van de inwoners van de stad.	B&V	Motiebrief 24/5/13; antwoord op deze motie verwacht voor 3e kwartaal 2013	<i>motie</i>	Beantwoording schriftelijke vragen Stadspartij over geluidsoverlast evenementen	Rehwinkel

## Bijlage - IM lijst B&V voor 11 september 2013, niet afgehandeld

<b>Moties en initiatiefvoorstellen</b>		<b>Datum</b>	<b>Cie</b>	<b>Geplande afhandeling / overige opmerkingen</b>	<b>Algehandeld</b>	<b>Soort</b>	<b>Agenda-punt / Thema</b>	<b>Porte- feuille houder</b>
<b>Jaar - Nr</b>	<b>Mn Indieners</b>	<b>Titel</b>	<b>verzoekt het college:</b>					
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.	Motiebrief 24/5/13: Opgepakt in samenhang met moties Groene Stroom 24/7 en Windmolens. Na de zomer beleidsnotitie		<i>motie</i>	Vaststelling herziening aantal grote grond- exploitaties	v. der Schaaf
2013- 13	4 PvdD	<b>Ballonnen</b>	bij evenementen en festiviteiten het oplaten van ballonnen te ontmoedigen.	Motiebrief 24/5/13: Inmiddelsgestart met beoordeling huidige gang van zaken, verkenning mogelijkheden ontmoediging. Na zomer info over uitkomsten		<i>motie</i>	Collegiebrief voortgang uitvoerings- programma Energie	Seton
2013- 14	4 PvdA, GL, D66, CU, S&S en SP	<b>Windenergie, een Gronings bod</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>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;</li> <li>2. aan het Provinciebestuur het bod te doen om 70 MW in 2020 aan wind-energie (ca. 20 turbines van 3 à 4 MW) te realiseren binnen de gemeente Groningen;</li> <li>3. hierbij voorrang te geven aan eigen burgerinitiatieven en/of lokale energie-coöperaties.</li> </ol>	Motiebrief 24/5/13: opgepakt met motie Windmolens en beleidskader Wind op basis van bevindingen brief naar provincie		<i>motie</i>	Collegiebrief voortgang uitvoerings- programma Energie	Seton
2013- 20	5 Sp en CDA	<b>Behoud buslijn 5</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. te kijken naar mogelijkheden om de dienstregeling voor 2014 zo aan te passen dat de bewoners van de Oranjobuurt en de Hortusbuurt zoveel mogelijk met lijn 5 bediend worden;</li> <li>2. te kijken naar mogelijkheden om lijn 5 in de dienstregeling 2014, de huidige en veel gebruikte bushalte 'Grote Markt' te laten aandoen.</li> </ol>	Reactiebrief 3/7/13		<i>motie</i>	Hooflijnen tarieven en dienstregeling 2014	v. Keulen
2013- 33	6 CDA, PvdA en S&S	<b>Fietsenbeheer</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. te bekijken of het mogelijk is, het verwijderen van oude fietsen (volgens nader te bepalen voorwaarden) als concessie te verkopen* aan de hoogste bieder, zodat er geen zwerf fietsen zijn, maar toch een bezuiniging gerealiseerd kan worden;</li> <li>2. indien dit een onmogelijkheid blijkt een alternatieve bezuiniging te presenteren en die te dekken uit de programma's onderhoud en bereikbaarheid;</li> <li>3. de gemeenteraad hierover te informeren voor de begrotingsbehandeling zodat de afwikkeling van de motie dan beoordeeld kan worden door de gemeenteraad.</li> </ol>	Motiebrief 10/7/13: versneld onderzoek naar ruimen van fietsen i.c.m. verkoop daarvan; info voor 15/10/13		<i>motie</i>	Voorjaarsbrief	Seton



## Bijlage - IM lijst B&V voor 11 september 2013, niet afgehandeld

### Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn Indiëners	Titel	Dictum verzoekt het college:	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Porte- feuille houder
2013- 36	6 CU, CDA, PvdA, GL, SP en D66	<b>Zelfbeheer groen in wijken</b>	om in overleg met de wijken en de Stadjiërs na te gaan of het mogelijk is om een pilot te houden à la het zelfbeheer in Almere in één of meerdere wijken te starten.	B&V	Motiebrief 10/7/13: na zomer eerste oriëntatie; info eind 2013		motie	Voorjaarsbrief	Seton
2013- 38	6 S&S, CU, CDA en D66	<b>Fietsenrekken voor studenten-sociëteiten</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>om in gesprek te gaan met de verschillende studentenverenigingen in de stad en te bekijken in welke gevallen fietsklemmen een oplossing kunnen bieden voor fietsoverlast en ruimtelijk inpasbaar zijn;</li> <li>de uitkomsten van deze gesprekken terug te koppelen aan de raad.</li> </ol>	B&V	Motiebrief 10/7/13: college gaat in gesprek met studentensociëteit en.		motie	Voorjaarsbrief	v. Keulen
2013- 39	6 PvdA en Stadsparlij	<b>Kinderboerderijen</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>het wenselijk te vinden dat de gemeente Groningen minimaal twee kinderboerderijen met een wijkoverstijgende functie heeft en houdt;</li> <li>het wenselijk te vinden dat de wijken naar vermogen hun kleinere wijkgerichte kinderboerderijen behouden.</li> </ol>	B&V			motie	Visie kinder- boerderijen	Seton

## Bijlage - IM lijst B&V voor 11 september 2013, afgehandeld

### Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn	Indiëners	Titel	Datum	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Porte-feuille houder
2012-53	9	VVD, CU	<b>Verkeersveiligheid Eemsgolaan</b>	verzoekt het college:	B&V	voor de begroting van 2013 geldt te reserveren voor verkeersmaatregelen aan de Eemsgolaan.		<i>motie</i>	Brf. Vereniging Wijkbouw Hoogkerk	v. Keulen
2012-57	10	SP, D66	<b>Stoppen lopende aanbesteding RegioTram binnen één maand</b>		B&V	de lopende aanbesteding van de RegioTram in overleg met de Provincie zo spoedig mogelijk doch uiterlijk binnen één maand stop te zetten.		<i>motie</i>	Voorname tot besluit stopzetten lopende aanbesteding RegioTram	v. Keulen
2012-59	11	PvdA	<b>Schone taxi's voor collegeleden</b>		B&V	bij dienstreizen 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).	afgehandeld d.m.v. motiebrief 30/11	<i>motie</i>	Gemeentebegroting 2013	Seton
2012-60	11	PvdA, D66	<b>Centrale inkoop duurzame energie</b>		B&V	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.	uiterlijk 1 maart 2013	<i>motie</i>	Gemeentebegroting 2013	Seton
2012-66	11	CDA, Stadspartij	<b>Struikfietsen</b>		B&V	in aanloop naar het treffen van verdere maatregelen het foutparkeren van struikfietsen op blindengeleidenpaden streng te gaan handhaven.	Motiebrief 30/11: wordt betrokken bij Handhavingprogr '13 (febr. 13)	<i>motie</i>	Gemeentebegroting 2013	v. Keulen
2012-67	11	CDA, PvdA, S&S	<b>Effecten Zuidelijke ringweg op onderliggend wegennet</b>		B&V	de effecten van de verschillende varianten voor het wegennet rond de ringweg te onderzoeken en de burgers daarbij te betrekken en de raad daarover begin 2013 te berichten.	begin 2013	<i>motie</i>	Gemeentebegroting 2013	v. Keulen
2012-69	11	CU, PvdA	<b>Tegelijk groen</b>		B&V	om duidelijkheid te geven over de voorrangregels bij tegelijk groen voor fietsers en deze duidelijk te communiceren aan de fietsers.	Motiebrief 30/11: in januari 2013 nadere info	<i>motie</i>	Gemeentebegroting 2013	v. Keulen

## Bijlage - IM lijst B&V voor 11 september 2013, afgehandeld

### Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn Indiëners	Titel	Dictum verzoekt het college:	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Porte- feuille houder
2012-70	11 CU, PvdA, GL	<b>Fietspad Feizerweg- Johan van Zwedenlaan</b>	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 MIP V&V in januari	Afgehandeld	motie	Gemeentebegroting 2013	v. Keulen
2012-74	11 PvdD	<b>Poepcontainers</b>	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
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	Motiebrief 24/5/13: afgehandeld met brief 'Uitvoering moties Openbare verlichting' 21/2/13	Afgehandeld	motie	Kredietaanvraag 2013 vervangings- investeringen en aanvullen langcyclisch onderhoud openbare ruimte.	Seton

## Collegedebrief - Bereikbaarheid regio en stad

Bestuursdienst



Onderwerp Bereikbaarheid regio en stad

Steller I. Bolhuis

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 81 11 Bijlage(n) 3 Ons kenmerk RO13.3778574

Datum - 3 JUL 2013 Uw brief van - Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

De afgelopen maanden hebben wij uw raad regelmatig op de hoogte gehouden van de voortgang in de bereikbaarheidsopgave binnen de regio. Recent, 14 juni jl., is in de Stuurgroep Regio Groningen-Assen een herziene visie op bereikbaarheid vastgesteld met een bijbehorend (herijkt) maatregelenpakket. De basis voor deze herziening is de zogeheten Netwerkanalyse met een nieuwe bereikbaarheidsstrategie, waarover u ook op 8 april 2013 in een raden-, staten- en stakeholders-bijeenkomst bent bijgepraat. Met deze brief informeren wij u alvast over de inhoud van de definitieve stukken vanuit de regio, die na de zomer zullen volgen voor gelijktijdige vaststelling in uw raad.

### Analyse en strategie

Uit de analyse blijkt dat de in 2006 ingezette bereikbaarheidsstrategie van Regio Groningen-Assen succesvol is geweest en nog steeds stevig genoeg is om uiteenlopende ontwikkelingen en trends op te kunnen vangen en zo de regio bereikbaar te houden. Op onderdelen verdient de strategie wel extra aandacht. Blijvend uitgangspunt is dat de bereikbaarheid in de regio benaderd wordt vanuit een integraal vervoersysteem met alle modaliteiten: auto, fiets, bus en trein, aangevuld met maatregelen op het gebied van mobiliteits- en verkeersmanagement. De hoofdlijnen van de aanpassingen in de bereikbaarheidsstrategie hebben betrekking op:

- Verdere kwaliteitsverbetering van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) - assen en OV-knooppunten, dit zorgt voor reizigersgroei en verbetert de exploitatie van het OV.
- Het P+R-beleid is succesvol, blijven investeren, wel met bijzondere aandacht voor de problematiek van de exploitatie parkeergarages in de stad Groningen.
- Investeren in Fietsroutes Plus is beloftevol, belangrijk is een goede aanlanding in de stad Groningen.
- Aanpassingen weginfrastructuur vooral nodig voor de uitvoering van de grote projecten (Groningen Bereikbaar en Minder Hinder Assen).

## Collegebrief - Bereikbaarheid regio en stad

Bladzijde 2  
Onderwerp Bereikbaarheid regio en stad

Ook is gebleken dat verschillende ontwikkelingen in 2006 nog niet waren voorzien. Het gaat dan om economische, demografische en technologische ontwikkelingen, gevolgen van de digitale samenleving, en het landelijk beleid met betrekking tot de OV studentenkaart. Omdat deze ontwikkelingen gevolgen kunnen hebben voor de mobiliteit in de Regio Groningen-Assen, is bij de nieuwe Netwerkanalyse een monitoringsprogramma gevoegd.

### **Openbaar Vervoer en HOV-visie**

In de Netwerkanalyse is geconstateerd dat het Openbaar Vervoer (bus en trein) vooral groeit op de zogenoemde Hoogwaardig Openbaar Vervoertrajecten (HOV-assen). Daarom is voor het Openbaar Vervoer de bereikbaarheidsstrategie verder uitgewerkt in een HOV-visie voor de langere termijn. In deze visie blijft de trein de ruggengraat van de HOV-structuur en daar waar geen trein aanwezig is, wordt ingezet op HOV-bussen. Via de HOV-structuur worden regio en stad met elkaar verbonden, worden de economische toplocaties (dynamo's) bereikbaar gehouden en wordt aangesloten bij de belangrijke OV knooppunten (inclusief P+R-locaties) in de regio. In hoofdlijnen bestaat de visie uit:

- De gefaseerde en modaliteitsonafhankelijke ontwikkeling van de HOV-assen (spoor en bus) met hoge kwaliteit en hoge frequentie.
- Station Europapark krijgt een belangrijker functie, waardoor het Hoofdstation relatief wordt ontlast. Absoluut gezien blijft het aantal reizigers op het Hoofdstation wel groeien.
- De stapsgewijze ontwikkeling van drie hoogwaardige buslijnen waarbij regio en stad met elkaar worden verbonden, en één HOV-lijn binnen de stad met potentiële regionale waarde. De P+R-locaties zijn hiervan een onderdeel.
- De HOV-assen hebben een ruimtelijk structurerende werking.
- Het snel realiseren van een tijdelijke buslijn Hoofdstation – Zernike via de westelijke ringweg.

Als streefbeeld voor de HOV-structuur in de regio is een lange termijnbeeld opgesteld. Dit lange termijnbeeld HOV is weergegeven in de bijlage in deze brief. De aansluiting op het onderliggende busnet vanuit de regio is ter indicatie met pijlen aangegeven en krijgt nog een nadere uitwerking. Het streefbeeld HOV-structuur is de stip op de horizon waar via de uitvoering van de verschillende maatregelen stapsgewijs naar toe wordt gewerkt.

### **Herijking en nieuwe maatregelen**

Het herijkte maatregelenpakket van de regio betreft projecten op het gebied van HOV, OV-knooppunten en P+R-locaties. Voorbeelden zijn Knoop Groningen (aanpak hoofdstation Groningen), FlorijnAs Assen en bereikbaarheidsprogramma Leek/Roden. Vanuit het Regiofonds draagt Regio Groningen-Assen ruim € 60 miljoen bij aan deze projecten. De investeringen die al waren afgesproken blijken nog steeds zinvol, ook in het licht van de nieuwe analyse en bereikbaarheidsstrategie.

## Collegiebrief - Bereikbaarheid regio en stad

Bladzijde 3  
Onderwerp Bereikbaarheid regio en stad

Naast dit bestaande maatregelenpakket van de regio is in de stad Groningen een aanvullend pakket voorzien, dat invulling geeft aan een belangrijke stap richting een kwalitatief HOV-systeem. Deze nieuwe maatregelen zijn weergegeven op de overzichtskaart die als losse bijlage bij deze brief is gevoegd: "Verbeterde kwaliteit / capaciteit HOV-assen en nieuwe maatregelen actualisatie Netwerkanalyse". Daarbij gaat het om ingrepen die een verbetering betekenen van kwaliteit en capaciteit van HOV-assen door de stad in de periode tot 2020. Vanuit regio rijden de HOV-bussen langs P+R-terreinen en onderweg worden dynamo's als UMCG of Martiniziekenhuis aangedaan, waardoor grote groepen reizigers in één keer op de juiste bestemming komen, zonder overstap, of met hoogstens één overstap. Bovendien heeft deze aanpak als voordeel dat er minder bussen langs de Grote Markt rijden. De vraag of de Brugstraat en de Grote Markt volledig busvrij kunnen worden gemaakt is hierin nog niet meegenomen. Dit vraagstuk wordt betrokken bij onze visie op de Binnenstad en staat ter discussie tijdens het stadsdebat 'Let's Gro' op 21 en 22 november 2013.

Overigens zijn naast het idee voor de ingreep op het gebied van Openbaar Vervoer ook maatregelen bedacht voor fietspaden- en wegenstructuur. Voor de fiets betreft dit de aanlanding van fietspaden uit de regio in de stad, de fietsverbindingen met de P+R-terreinen en fietsparkeren. Op het gebied van weginfrastructuur gaat het om een aantal topprioriteiten nodig in het kader van Groningen Bereikbaar. Deze zijn ook op de overzichtskaart aangegeven.

### Herverdeling RSP-gelden

Met de herverdeling van de RSP-gelden heeft de provincie – in goed overleg met de gemeente – financieel al een voorzet gegeven voor een nieuw, samenhangend maatregelenpakket voor het wegverkeer, het OV en de fiets. Hierin is € 40 miljoen gereserveerd voor de bereikbaarheid van de stad met OV en € 35 miljoen extra voor het project Knoop Groningen (fly-over). Binnen de gemeente Groningen resteert van de € 30 miljoen gereserveerd in onze meerjarenbegroting, nog € 20 miljoen voor de bereikbaarheidsopgave. De overige € 10 miljoen is in december 2012 toegezegd aan de regio als vergoeding voor gemaakte plankosten in verband met het stopzetten van het project Regiotram.

In het nieuwe maatregelenpakket is overigens ook een bustunnel ter plekke van het hoofdstation opgenomen. Met de aanpak van de Knoop Groningen doet zich namelijk een eenmalige kans voor deze tunnel relatief eenvoudig en goedkoop te realiseren. Hiervoor zoeken we samen met de provincie Groningen naar aanvullende dekking.

### Vervolgstappen en raadsbehandeling

Met de definitieve rapporten van de regio die na de zomer in de raad ter vaststelling voorliggen, zal ook het nieuwe maatregelenpakket van provincie en gemeente Groningen ter besluitvorming aan uw raad worden voorgelegd. Raadsbehandeling is als volgt gepland. Op 2 september is er opnieuw een bijeenkomst voor Raden en Staten, georganiseerd door de regio Groningen-Assen. De stukken van de regio (netwerkanalyse, bereikbaarheidsstrategie en streefbeeld HOV) worden naar verwachting medio september in de stuurgroep Regio Groningen-Assen vastgesteld.

## Collegebrief - Bereikbaarheid regio en stad

Bladzijde 4  
Onderwerp Bereikbaarheid regio en stad

Eind oktober kan ten slotte vaststelling door uw raad plaatsvinden van deze stukken. De regionale opgave is dan aangevuld met het bereikbaarheidsplan voor de aanpak van nieuwe maatregelen en toekomstige opgaven van de gemeente Groningen op het gebied van bereikbaarheid.

De organisatie van de uit te voeren werkzaamheden zal hierin worden meegenomen. Gedacht wordt aan fondsvorming samen met de provincie, waarbij telkens een uitvoeringsprogramma op basis van jaarschijven wordt gemaakt. Financiële vertaling volgt in het meerjarenprogramma verkeer en vervoer dat wij in december aan uw raad presenteren (zie bijlage 2, raadsbehandelplan).

Vooruitlopend op de definitieve vaststelling van de stukken in oktober wordt alvast een start gemaakt met het vormgeven van de organisatie en de voorbereidende werkzaamheden om het Groningse maatregelenpakket zo voortvarend mogelijk uit te kunnen voeren. In vervolg op de goede samenwerking binnen de regio, en in afwachting van de definitieve besluitvorming, zien we de discussie in uw raad alvast met belangstelling en vertrouwen tegemoet.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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

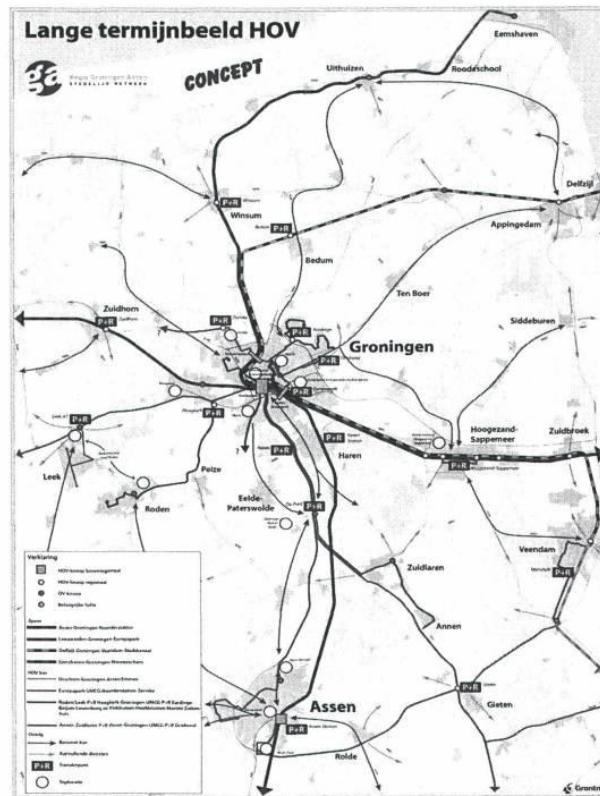


# Collegedebat - Bereikbaarheid regio en stad

**BIJLAGE**

Bladzijde 5  
Onderwerp Bereikbaarheid regio en stad

Bijlage 1: Lange termijnbeeld HOV





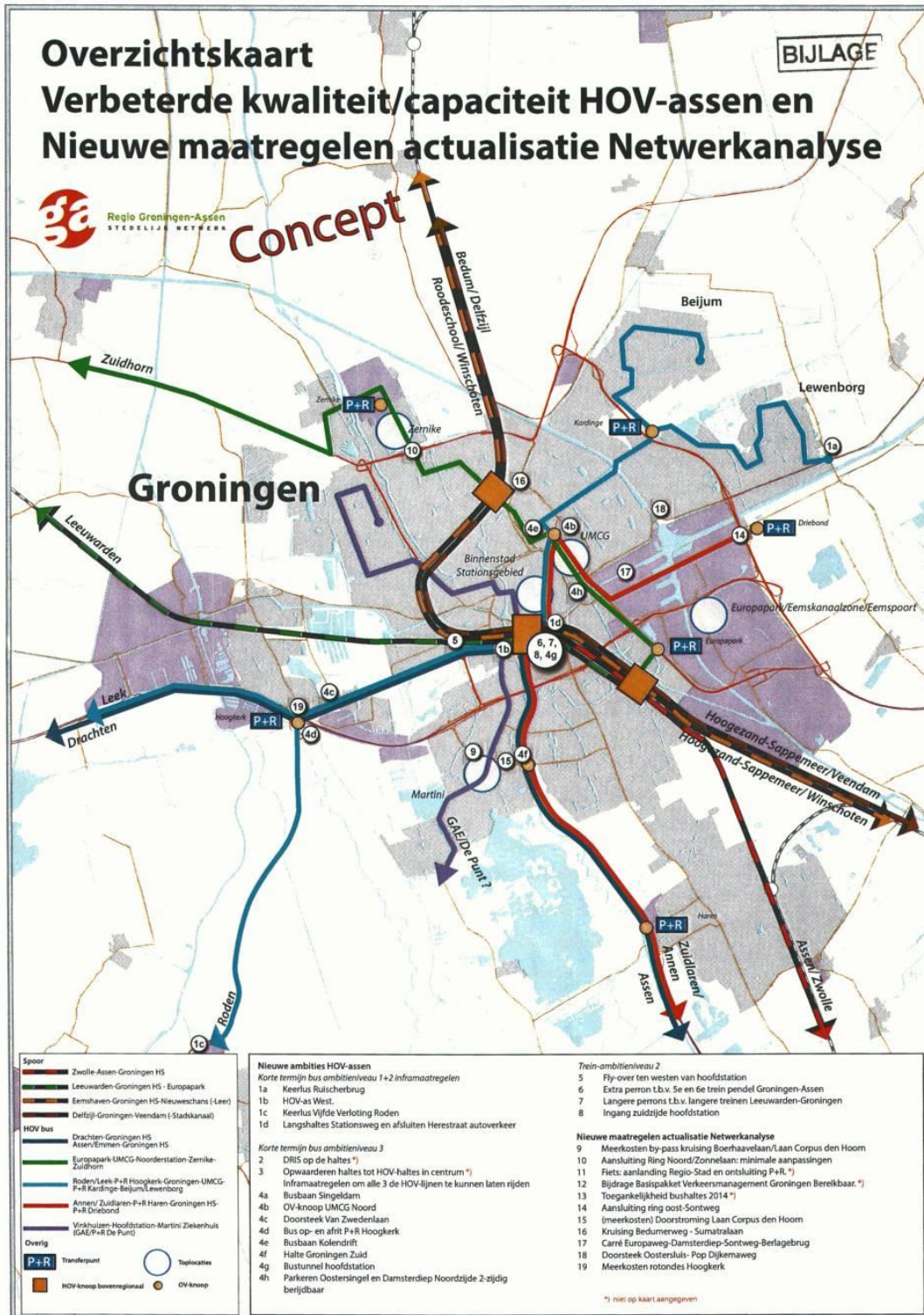
## Collegedebrief - Bereikbaarheid regio en stad

**BIJLAGE**

Bladzijde 6  
Onderwerp Bereikbaarheid regio en stad

### Bijlage 2: Raadsbehandelplan

2 september	Informatiebijeenkomst Raden en Staten door Regio Groningen-Assen
Medio sept.	Vaststelling netwerkanalyse, bereikbaarheidsstrategie en streefbeeld HOV in stuurgroep Regio Groningen-Assen
9 oktober	Bespreking regio-stukken en gemeentelijke bereikbaarheidsplan in Raadscommissie Beheer & Verkeer
30 oktober	Vaststelling regio-stukken en bereikbaarheidsplan door gemeenteraad Groningen
11 december	Bespreking Meerjarenprogramma Verkeer & Vervoer 2014-2017 in raadscommissie Beheer & Verkeer
18 december	Vaststelling Meerjarenprogramma Verkeer & Vervoer 2014 - 2017 in gemeenteraad Groningen



## Raadsvoorstel - Project Oostelijke Ringweg sanering vuilstort Beijum Noord en ...

### Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering	25 september 2013	Registratienr.	RO 13.3744059
Raadscommissie	Beheer en verkeer	Datum B&W besluit	2 juli 2013
Datum raadscommissie	11 september 2013	Portefeuillehouder	J. van Keulen
Bijlagen		Steller	J. Wilke
		Telefoon	3678111
		E-mail	@groningen.nl

### Onderwerp

Project Oostelijke Ringweg Groningen: sanering vuilstort Beijum Noord en Groningen Bereikbaar! Uitvoering verdubbeling verbindingbogen tussen Oostelijke Ringweg en Noordelijke Ringweg.

### Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de kosten voor het gemeentelijk aandeel in de aanpak Oostelijke Ringweg Groningen, (onderdeel sanering vuilstort) te bepalen op € 286.000,-;
- II. de kosten te dekken uit:
  - a. BDU ringwegen 2015 € 143.000,-;
  - b. voorbeslag extra beleid aanpak ringwegen 2015 € 143.000,-;
  - Totaal: € 286.000,-
- III. voor de aanpak Oostelijke Ringweg Groningen (onderdeel sanering vuilstort) een aanvullend uitvoeringskrediet van € 286.000,- beschikbaar te stellen. Het totaal beschikbaar krediet komt daarmee uit op € 4.469.000,-;
- IV. de kosten voor het gemeentelijk aandeel in de aanpak Oostelijke Ringweg Groningen (uitvoering basispakket Verkeersmanagement Groningen Bereikbaar Onderdeel verdubbeling verbindingbogen) te bepalen op € 272.000,-;
- V. de kosten te dekken uit:
  - a. BDU ringwegen 2010 € 136.000,-
  - b. voorbeslag vrijval Westelijke Ringweg-Hoendiep € 119.000,-
  - c. voorbeslag extra beleid aanpak ringwegen 2015 € 17.000,-
  - Totaal: € 272.000,-
- VI. voor de aanpak Oostelijke Ringweg Groningen (uitvoering basispakket Verkeersmanagement Groningen Bereikbaar Onderdeel verdubbeling verbindingbogen) een uitvoeringskrediet van € 272.000,- beschikbaar te stellen;
- VII. de gemeentebegroting 2013 dienovereenkomstig te wijzigen.

## Raadsvoorstel - Project Oostelijke Ringweg sanering vuilstort Beijum Noord en ...

2

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

---

De Oostelijke Ringweg Groningen ondergaat een grote verandering, alle gelijkvloerse kruisingen worden omgebouwd naar ongelijkvloerse kruisingen. Op die manier is het mogelijk de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid te verbeteren. De uitvoering van het deelproject Lewenborg is inmiddels afgerond. Deelprojecten Beijum zuid en Kardinge zijn in uitvoering.

Bij de planuitwerking van het deelproject Beijum Noord - Groningerweg bleek dat sanering van de vuilstort noodzakelijk is. De vuilstort bestaat namelijk uit allerlei afval onder andere in vuilniszakken. De grond is hierdoor niet stabiel genoeg om op- en afritten op aan te leggen, er kunnen onverwachte zettingen plaatsvinden. De sanering van de vuilstort gaat 1 miljoen euro kosten. De gemeente betaalt hier 2/7 van, de provincie 5/7.

De komende jaren zijn in Groningen veel projecten die de verkeersdoorstroming kunnen beperken. Om de stad in de komende jaren bereikbaar te houden hebben Rijkswaterstaat, provincie, gemeente, ProRail en werkgevers daarom een samenwerkingsorganisatie onder de naam Groningen Bereikbaar! opgericht. Een van de bereikbaarheidsmaatregelen in het basispakket Verkeersmanagement is het vergroten van de capaciteit van de verbindingen tussen de Noordelijke en de Oostelijke Ringweg. De verbindingen tussen de Noordelijke Ringweg en de Oostelijke Ringweg kunnen op termijn het verkeer niet voldoende verwerken. Dat leidt tot filevorming en gevaarlijke situaties, waarschijnlijk met gevolgen op het functioneren van de gehele hoofdverkeersinfrastructuur rondom de stad. Daarom is aanpak van dit knelpunt nodig uit oogpunt van veiligheid en bereikbaarheid voor de toekomst en voor de komende jaren als de ringweg een belangrijke omleidingsroute is tijdens de ombouw van de Zuidelijke Ringweg.

Het verruimen van de verbindingen tussen de Noordelijke en de Oostelijke Ringweg is qua uitvoering en financiering uit het basispakket Verkeersmanagement gehaald, zodat deze meegenomen kan worden in de ombouw van de Oostelijke Ringweg, deelproject Beijum Noord - Groningerweg. Op die manier kan werk met werk worden gemaakt en geld zo efficiënt mogelijk worden besteed.

### **Inleiding**

---

De Oostelijke Ringweg is in 2007 overdragen van het Rijk naar de provincie Groningen. Bij de overdracht is overeengekomen dat de provincie zorg zal dragen voor het opwaarderen van de ORG. De ORG wordt uitgevoerd als (stads)stroomweg met ongelijkvloerse kruisingen met een maximum snelheid van 70 km per uur. De weg behoudt de twee rijstroken in beide richtingen. Door de nieuwe inrichting verbetert de doorstroming en de verkeersveiligheid. Bij de herinrichting wordt eveneens ruim aandacht gegeven aan de landschappelijke inrichting van de weg in het gebied gekoppeld aan natuurontwikkeling. In de planontwikkeling is ruim aandacht besteed aan actieve communicatie met bewoners en bedrijven.

De uitwerking van de plannen is vastgesteld in de Eindbeeldstudie. Deze Eindbeeldstudie is in april 2009 vastgesteld door de raad en door Provinciale Staten. In oktober 2010 heeft de raad het krediet voor de ombouw Oostelijke Ringweg beschikbaar gesteld. Door de raad zijn de nieuwe bestemmingsplannen voor de uitvoering van het Eindbeeld bij Kardinge, Beijum Zuid en Beijum Noord vastgesteld.

De werkzaamheden van de verschillende deelprojecten zijn in volle gang. Lewenborg is grotendeels afgerond. Bij Kardinge en Beijum Zuid wordt op verschillende plekken hard gewerkt. Beijum Noord wordt volgens planning eind 2013 aanbesteed. Indien de gemeenteraad en provinciale staten met dit raadsvoorstel akkoord gaan dan worden in deze aanbesteding ook de sanering van de vuilstort en een maatregel uit het basispakket Verkeersmanagement van Groningen Bereikbaar! opgenomen. Medio 2015 is het totale project afgerond.

## Raadsvoorstel - Project Oostelijke Ringweg sanering vuilstort Beijum Noord en ...

3

Vuilstort Groningerweg.

In de uitwerking van de plannen is vrijwel alles verlopen zoals verwacht behalve bij Beijum Noord, onderdeel Groningerweg. In het Eindbeeld is de plaats van de nieuwe op- en afrit over het gebied van de vuilstort aangegeven. Uit nader onderzoek naar de samenstelling van de vuilstort is gebleken dat het technisch niet mogelijk is om ter plaatse van de op- en afrit het vuil te laten zitten. De weg zou niet te voorspellen zettingen te verduren krijgen, omdat de vuilstort huis- en bedrijfsafval (zoals vuilniszakken, autobanden en dergelijke) bevat. De op- en afrit liggen ook lager dan het huidige maaiveld.

Om de op- en afrit te kunnen aanleggen moet het vuil ter plaatse van deze op- en afrit worden verwijderd. De totale hoeveelheid af te voeren vuil wordt geschat op circa 26.000 ton. De rest van de vuilstort blijft intact. Uit onderzoek is gebleken dat de vuilstort niet ernstig verontreinigd is. Als geen op- en afrit zouden worden aangelegd dan zou de vuilstort gewoon kunnen blijven liggen. De gedeeltelijke sanering van de voormalige vuilstort Noorderhoogebrug is bij het vaststellen van de Eindbeeldstudie ORG niet opgenomen en daardoor niet opgenomen in de bijhorende kostenraming. De voormalige vuilstort wordt beheerd door Grontmij BRP en is deels in eigendom van de provincie Groningen, gemeente Groningen en Grontmij BRP. Dit heeft onder andere tot gevolg dat er grond moet worden aangekocht van Grontmij BRP. In bijlage 1 is uitgebreide informatie opgenomen. De kosten van de sanering zijn geraamd op € 1 miljoen excl. BTW. De gemeente betaalt volgens vaste afspraak 2/7 deel van de kosten. Het overige, 5/7, wordt betaald door de provincie. In de financiële paragraaf wordt nader ingegaan op de financiële consequenties.

Basispakket Verkeersmanagement, Groningen Bereikbaar! Om de stad in de komende jaren bereikbaar te houden hebben Rijkswaterstaat, provincie, gemeente, ProRail en werkgevers een samenwerkingsorganisatie onder de naam Groningen Bereikbaar! opgericht. De raad heeft op 30 mei 2012 en 29 mei 2013 kennis kunnen nemen van Groningen Bereikbaar! In juni 2013 heeft u een informerende collegebrief over Groningen Bereikbaar! ontvangen, zoals toegezegd in de raadscommissie beheer en verkeer, 15 mei jl.

Verkeersmanagement is één van de pijlers binnen Groningen Bereikbaar! Onder regie van Groningen Bereikbaar! wordt het basispakket Verkeersmanagement uitgevoerd. Dit pakket van circa 14 miljoen euro bevat de noodzakelijke basis voor verkeersmanagement voor de komende jaren tijdens de werkzaamheden op verschillende wegen, in de periode 2014-2020, maar is ook van waarde daarna.

Een infrastructurele maatregel in het basispakket Verkeersmanagement is het vergroten van de capaciteit van de verbindingbogen tussen de Noordelijke en de Oostelijke Ringweg. Deze maatregel is nodig om de doorstroming op de ringwegen te kunnen garanderen. Uit analyse blijkt namelijk dat de verbindingbogen tussen de Noordelijke Ringweg en de Oostelijke Ringweg op termijn het verkeer niet meer goed kunnen verwerken. Dat leidt tot filevorming en gevaarlijke situaties, waarschijnlijk met gevolgen op het functioneren van de gehele hoofdverkeersinfrastructuur rondom de stad. Daarom is aanpak van dit knelpunt nodig uit oogpunt van veiligheid en bereikbaarheid voor de toekomst en voor de komende jaren als de ringweg een belangrijke omleidingsroute is tijdens de ombouw van de Zuidelijke Ringweg.

Het verruimen van de verbindingbogen tussen de Noordelijke en de Oostelijke Ringweg is qua uitvoering en financiering uit het basispakket Verkeersmanagement gehaald, zodat deze meegenomen kan worden in de ombouw van de ORG, deelproject Beijum Noord - Groningerweg. Op die manier kan werk met werk worden gemaakt en geld zo efficiënt mogelijk worden besteed. De totale kosten van de Verkeersmaatregel zijn geraamd op € 950.000,-- excl. BTW. In het basispakket Verkeersmanagement is rekening gehouden met een dekking uit de BDU reservering sparen ringwegen voor deze infrastructurele maatregel en kan daarom qua financiering uit het basispakket worden gehaald. Voor de andere maatregelen in het basispakket is een gemeentelijke bijdrage van circa 3 miljoen euro nodig. Besluitvorming over het basispakket Verkeersmanagement

## Raadsvoorstel - Project Oostelijke Ringweg sanering vuilstort Beijum Noord en ...

4

met een dekkingsvoorstel voor de gemeentelijke bijdrage van 3 miljoen euro wordt later dit jaar aan de raad voorgelegd.

---

### Beoogd resultaat

Het college wil bereiken dat de Oostelijke Ringweg binnen normen van het Eindbeeld en binnen de gestelde planning wordt uitgevoerd. Het college wil de uit Groningen Bereikbaar! voortkomende maatregel op zo'n efficiënt mogelijke wijze ("werk met werk") uitvoeren.

---

### Kader

Zoals hiervoren aangegeven is de sanering van de vuilstort op die plekken waar de op- en afritten komen onderdeel van de uitvoering van de Eindbeeldstudie uit 2009. De verdubbelingen van de verbindingbogen zijn onderdeel van het basispakket Verkeersmanagement, dat past binnen het projectplan "Grip op Bereikbaarheid" van Groningen Bereikbaar!

---

### Argumenten/afwegingen

Zoals hiervoren aangegeven is het technisch niet mogelijk de op- en afrit van Beijum Noord aan te leggen als de vuilstort op die plaats niet is gesaneerd. De op- en afrit zouden onvoorspelbare instabiliteit vertonen.

De uitvoering van de verdubbelingen is onderdeel van het basispakket Verkeersmanagement, een programma dat Groningen tijdens de vele (infrastructurele) projecten in de komende jaren bereikbaar moet houden. Door de werken mee te nemen in de uitvoering van de werkzaamheden bij Beijum Noord kan "werk met werk" worden gemaakt.

---

### Maatschappelijk draagvlak/participatie

Bij het gehele project Oostelijke Ringweg is sterk ingezet op actieve communicatie. Middelen hierbij zijn o.a. nieuwsbrieven, voorlichtings- en uitvoeringsavonden en de website [www.ringgroningen.nl](http://www.ringgroningen.nl). Tevens is een informatiecentrum ingericht waar op de donderdagmiddag tussen 13.00 uur tot 17.00 uur belanghebbende terecht kunnen met hun vragen. Bij de eerder door uw raad vastgestelde bestemmingsplannen zijn niet of nauwelijks bedenkingen ingediend. De verdubbelingen van de verbindingbogen passen in de geldende bestemmingsplannen.

---

### Financiële consequenties

De totale kosten voor de ombouw ORG zijn geraamd op € 30.685.000,--. Dit is conform de financieringsopzet in het Eindbeeld ORG.

#### *Basispakket Verkeersmanagement, Groningen Bereikbaar!*

Het krediet voor de gemeentelijke bijdrage voor dit eindbeeld is in oktober 2010 door de raad bij de vaststelling van de verschillende bestemmingsplannen beschikbaar gesteld. Voor de maatregel uit het basispakket verkeersmanagement, het verruimen van de verbindingbogen tussen Noordelijke en Oostelijke Ringweg, is additioneel in totaal € 950.000,-- excl. BTW nodig.

Met de provincie Groningen is afgesproken dit conform de verdeelsleutel van de BDU Reservering Ringwegen Groningen te financieren. Hierbij is de provincie Groningen voor 5/7 risicodragend is en de gemeente Groningen voor 2/7 deel, te weten € 272.000,-- excl. BTW.

Ten behoeve van de nakoming van de verplichting uit de bestuurlijke afspraak met de provincie wordt sinds 2001 jaarlijks € 454.000,-- extra beleid en € 454.000,-- BDU gereserveerd.

In de periode 2001 tot en met 2010 zijn de middelen vastgelegd en grotendeels besteed voor de kruising Hoendiep - Westelijke Ringweg, Westelijke Ringweg - Noordelijke Ringweg en Noordelijke Ringweg - Noordzeebrug. Er is daarnaast rekening gehouden met een reservering voor mogelijke extra bijdragen bij de eindafrekening.

## Raadsvoorstel - Project Oostelijke Ringweg sanering vuilstort Beijum Noord en ...

5

Dit maakt het mogelijk om vanuit de reservering BDU 2010 aanpak ringwegen € 136.000,- in te zetten ter dekking van de extra kosten. Deze BDU 2010 was specifiek gereserveerd voor de aanpak van de ringwegen en hier is nu daadwerkelijk een bestedingsdoel voor gevonden. Daarnaast wordt voorgesteld € 119.000,- in te zetten uit de vrijval aanpak Westelijke Ringweg - Kruising Hoendiep. De vrijval op het project aanpak Westelijke Ringweg - kruising Hoendiep verdient een nadere toelichting aangezien al een nacalculatie heeft plaatsgevonden. In de nacalculatie was het geraamde resultaat nihil. De definitieve afrekening moest echter nog plaatsvinden met de provincie. In het eerste kwartaal van 2013 heeft de definitieve eindafrekening plaatsgevonden. Uit de eindafrekening blijkt dat de bijdrage € 119.000,- lager uitvalt ten opzichte van het gereserveerde bedrag. Dit bedrag bestaat uit vrijval BDU 2001-2004 (circa 50%) en uit vrijval extra beleid 2001-2004 (circa 50%). Er is sprake van voorbeslag (zie toelichting hieronder). Tot slot wordt voorgesteld € 17.000,- te reserveren uit middelen extra beleid 2015. Hiermee wordt voorbeslag gelegd op de begroting 2015. Hieronder wordt een en ander nader uitgelegd. Met de financiering van deze extra bijdrage zijn de budgetten nieuw beleid en BDU 2001 tot en met 2010 voor 99% vastgelegd dan wel besteed.

### *Vuilstort Groningerweg.*

Ook voor de benodigde additionele financiering van € 1.000.000,- excl. BTW voor de Vuilstort Noorderhoogebrug is met de provincie Groningen de verdeling 5/7 provincie en 2/7 gemeente afgesproken. Voor de gemeente betekent dit een bedrag van € 286.000,-. Deze aanvullende kosten kunnen niet binnen de beschikbaar gestelde middelen voor de Oostelijke Ringweg worden gedekt.

Voor de periode 2011-2016 wordt jaarlijks € 454.000,- extra beleid gereserveerd voor de aanpak ringwegen gelet op bestuurlijke afspraak met de provincie. De BDU wordt jaarlijks aangevraagd. In oktober 2010 heeft uw raad de middelen extra beleid over de periode 2011-2015 grotendeels vastgelegd voor de Oostelijke Ringweg. De totale omvang van de kosten bedraagt € 4.183.000,-. De kosten worden gedekt uit BDU (2011-2015: € 1.729.000,-), extra beleid (2011-2015: € 2.054.000,-) en een bijdrage van de provincie (€ 400.000,-). Voor jaarschijf 2015 is een deel van de BDU en extra beleid voor de aanpak ringwegen nog niet belegd.

Voorgesteld wordt de aanvullende kosten te dekken uit BDU en extra beleid aanpak ringwegen. De provincie en gemeente hebben de afspraak om een deel van de BDU te sparen voor de ringwegen. In de laatste gesprekken met de provincie over de toekomstige inzet van de BDU is afgesproken deze afspraak te continueren. De verdeling wordt dan extra beleid aanpak ringwegen 2015: € 143.000,- en BDU 2015 aanpak ringwegen: € 143.000,-. Hiermee wordt voorbeslag gelegd op extra beleidsmiddelen uit de begroting 2015 (zie toelichting hieronder).

### *Voorbeslag.*

De voorgestelde inzet van gemeentelijke middelen betreft voorbeslag op de inzet van vrij besteedbare middelen. De vrijval van middelen bij de Westelijke Ringweg - kruising Hoendiep leidt tot een voordeel in 2013 en wordt daarmee onderdeel van het rekeningresultaat 2013.

De voor ringwegen gereserveerde middelen in 2015 zijn vrij besteedbaar. Het jaarlijkse gemeentelijke budget voor ringwegen is 454 duizend euro. Dit budget is tot en met 2015 beschikbaar. In 2015 was nog 238 duizend euro nodig voor realisering van het eindbeeld Oostelijke Ringweg. De resterende middelen in 2015 zijn vrij besteedbaar. Inzet van deze middelen vindt in principe plaats in de begroting 2015.

Voorgesteld wordt een voorbeslag te leggen op een deel van het resterende budget in 2015 (160 duizend euro) en dit in te zetten voor de sanering van de vuilstort en een onderdeel van het basispakket verkeersmanagement, Groningen Bereikbaar!

De extra kosten kunnen niet binnen het beschikbare budget voor het eindbeeld Oostelijke Ringweg worden opgevangen. Daarom wordt een beroep gedaan op vrij besteedbare middelen. De inzet van de middelen sluit aan bij het doel waarvoor de middelen oorspronkelijk bedoeld waren. Daarnaast

## Raadsvoorstel - Project Oostelijke Ringweg sanering vuilstort Beijum Noord en ...

6

zijn de maatregelen nodig voor een goede alternatieve route bij de ombouw van de Zuidelijke Ringweg.

Besluitvorming voor de additionele financiering vanuit de provincie voor beide onderdelen wordt in juni geregeld. Wij stellen u voor het benodigde krediet beschikbaar te stellen onder voorbehoud van de definitieve bestuurlijke besluitvorming bij provincie Groningen over het provinciale deel.

### Begrotingswijziging voor investeringskrediet Sanering vuilstort Beijum Noord

Betrokken dienst(en)	RO/EZ
Soort wijziging	Investering
Incidenteel/Structureel	Incidenteel
Tijdsplanning krediet	2013-2015

Financiële begrotingswijziging	Uitgaven	Inkomsten	Saldo
7.3 Auto	286	286	0
			0
<b>Totalen begrotingswijziging</b>	<b>286</b>	<b>286</b>	<b>0</b>

### Begrotingswijziging voor investeringskrediet Uitvoeren verdubbeling verbindingbogen tussen Oostelijke Ringweg en Noordelijke Ringweg

Betrokken dienst(en)	RO/EZ
Soort wijziging	Investering
Incidenteel/Structureel	Incidenteel
Tijdsplanning krediet	2013-2015

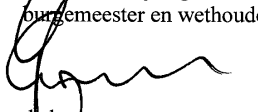
Financiële begrotingswijziging	Uitgaven	Inkomsten	Saldo
7.3 Auto	272	272	0
			0
<b>Totalen begrotingswijziging</b>	<b>272</b>	<b>272</b>	<b>0</b>


#### Realisering en evaluatie

De werkzaamheden van de verschillende deelprojecten zijn in volle gang. Lewenborg is grotendeels afgerond. Bij Karding en Beijum Zuid wordt op verschillende plekken hard gewerkt. Beijum Noord wordt volgens planning eind 2013 aanbesteed.

De evaluatie van de werkzaamheden vindt plaats na afloop van de werkzaamheden.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

  
dr. L.P. (Peter) Rehwinkel

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



## Raadsvoorstel - Groninger Energy Service Company (GRESCo)

### Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering	25-09-2013	Registratienr.	RO 13.3655292
Raadscommissie	B&V	Datum B&W besluit	2 juli 2013
Datum raadscommissie	11-09-2013	Portefeuillehouder	Wethouder Seton
Bijlagen	1	Steller	Wouter van Bolhuis
		Telefoon	0622693915
		E-mail	wouter.van.bolhuis@groningen.nl

### Onderwerp

Groningse Energie Service Compagnie (GRESCo)

### Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de energiebudgetten (€ 6.244.262,- op peildatum 1 januari 2013) per 1 januari 2014 aan te merken als een bijzonder resultaat (gesloten financieringssysteem);
- II. een bestemmingsreserve GRESCo in te stellen;

# Raadsvoorstel - Groninger Energy Service Company (GRESCo)

2

## **(Publieks-)samenvatting**

---

De stad Groningen wil in 2035 energieneutraal zijn. Hiervoor is het uitvoeringsprogramma Groningen geeft Energie opgesteld, dat via een vijftal sporen hieraan bijdraagt. Via energiebesparing willen we een groot deel van onze ambitie realiseren. De gemeente heeft zo'n 250 gebouwen in bezit. Om dit vastgoed te verduurzamen richten we een Groningse Energie Service Compagnie (GRESCo) op (een kleine, tijdelijke organisatie die als doel heeft het verduurzamen van de gemeentelijke gebouwen). De GRESCo houdt zich bezig met een integrale aanpak van onderhoud, energiemanagement, facilitymanagement en investeringen in renovatie of nieuwbouw.

Bij energiebesparende maatregelen gaat de kost voor de baat uit. Daarom is het nodig dat er voor de GRESCo kapitaal beschikbaar komt voor investeringen in energiebesparende maatregelen. Hierdoor daalt de energierekening waardoor de investering kan worden terugbetaald. De GRESCo werkt met een "gesloten financieringssysteem" (bijzonder resultaat). Op deze wijze kunnen we zonder extra geld - ten opzichte van wat we nu aan energie besteden - toch investeren in verduurzaming van ons vastgoed.

## **Inleiding**

---

In 2011 heeft de raad Groningen geeft Energie vastgesteld, het uitvoeringsplan bij ons Masterplan Groningen Energieneutraal. Een belangrijk spoor daarin is energiebesparing. In het uitvoeringsprogramma is opgenomen dat we ons eigen vastgoed (250 gebouwen) willen verduurzamen middels een ESCO. Dit collegevoorstel beschrijft de manier waarop we dat vorm willen geven. In de bijlage wordt de werkwijze uitgebreider beschreven inclusief het financieringskader.

Wat is de GRESCo?

De GRESCo ondersteunt de gebruikers van gemeentebouwen met advies en financiering voor energiebesparende maatregelen. Dit kan doordat maatregelen een voordeel op de energielasten opleveren waarmee de investering kan worden betaald. Per gebouw wordt beoordeeld welke ingrepen verstandig zijn, welk bedrag verantwoord is om te investeren, hoe dit via de energielasten wordt terugbetaald en in welke mate gebruikers direct worden beloond voor hun gedrag. Het mag duidelijk zijn dat de GRESCo een nieuwe manier is om investeringen mogelijk te maken die we tot nu toe niet doen. Dat is ook de reden om de uitvoering binnen de gemeentelijke organisatie te houden zodat we kunnen bijsturen indien nodig of mogelijk.

## **Beoogd resultaat**

---

Met het verduurzamen van het vastgoed dragen we als gemeente bij aan de ambitie om energieneutraal te zijn in 2035. De GRESCo werkt dwars door de organisatie heen. De belangrijkste doelstelling van de GRESCo is de gemeentelijke gebouwen van de gemeente Groningen energieneutraal te maken. Dit wordt gerealiseerd door een combinatie van energiebesparende maatregelen en het opwekken van duurzame energie voor de eigen gebouwen.

## **Kader**

---

Het voorstel past binnen de kaders van het Masterplan "Groningen Energie Neutraal" en het daarop gebaseerde uitvoeringsprogramma Groningen geeft Energie. Daarnaast is in het Coalitieakkoord onderstreept dat de gemeente het goede voorbeeld wil geven.

## **Argumenten/afwegingen**

---

*De kost gaat voor de baat uit*

De gemeente heeft een groot aantal gebouwen die verschillend worden gebruikt. Deze zijn te rangschikken als maatschappelijk vastgoed (buurthuizen, zwembaden, scholen etc.), kernvastgoed (werkplekken voor diensten) en strategisch vastgoed (ten behoeve van toekomstige ontwikkelingen). De gebouwen zitten bij de verschillende dienstonderdelen in de begroting. In de praktijk blijkt dat het lastig is voor gebruikers om energie-investeringen te initiëren en te dekken. In de begroting zit hiervoor veelal geen ruimte. Omdat het voordeel van goede investeringen direct merkbaar wordt op de energierekening is het dus zaak om het dekkingsprobleem op te lossen. Dit kan door de gezamenlijke energielasten binnen de gemeente te combineren en in te zetten in een financieringsmodel. Bij deze programmatische aanpak hoort een vaste basis om investeringen te kunnen doen. Een "gesloten financieringssysteem" is het middel hiervoor. In het gesloten

## Raadsvoorstel - Groninger Energy Service Company (GRESCo)

3

financieringssysteem worden de gezamenlijke energiebudgetten ingezet voor het energieneutraal maken van de eigen gebouwen.

### *Businesscase: elke investering apart beoordelen*

Het model van de GRESCo gaat er vanuit dat het totaal van de energielasten kan worden ingezet om de rekening van gas en elektra te betalen en daarnaast te investeren. Dit is mogelijk omdat investeringen direct een voordeel opleveren in de energierekening. Het mag duidelijk zijn dat energiebesparende investeringen goed doordacht moeten worden. Voor elke te nemen investering wordt een businesscase opgesteld waaruit moet blijken of de te nemen maatregelen verantwoord zijn, welke investering nodig is en hoe deze wordt terugbetaald door de gebruiker. De investeringsplannen worden aan het college en zonodig aan de raad voorgelegd.

### *Split incentive: ook de gebruiker profiteert mee*

Alhoewel wij eigenaar zijn van zo'n 250 gebouwen is het niet zo dat wij al die gebouwen ook gebruiken. In veel gevallen (scholen, sociaal-culturele accommodaties) is de gebruiker verantwoordelijk voor de energierekening en het onderhoud. Zoals gezegd is het voor de gebruikers vaak lastig om investeringen te doen. Met de GRESCo stellen we gebruikers in staat om toch maatregelen te nemen. Daarbij nemen we in het financieringsmodel als uitgangspunt op dat de gebruiker direct meeprofiteert door 20% ten goede te laten komen van de exploitatie en met de overige 80% de investering terug te betalen. Uiteraard geldt ook hier dat in de businesscases per geval wordt afgesproken hoeveel voordeel direct of later naar de gebruiker gaat.

### *Goede voorbeeld*

Met de GRESCo zijn we in staat bij te dragen aan onze energieambities. Ook geven we het goede voorbeeld aan bedrijven, particuliere huizenbezitters en woningcorporaties. Het mag duidelijk zijn dat de GRESCo een nieuwe manier is om investeringen mogelijk te maken die we tot nu toe niet doen. Dat is ook de reden om de uitvoering binnen de gemeentelijke organisatie te houden zodat we kunnen bijsturen indien nodig of mogelijk. De GRESCo is tot maart 2015 een apart onderdeel (buitenboordmotor). In 2015 worden de taken opgenomen in de nieuw te vormen vastgoed-organisatie. De omvang van de GRESCo blijft beperkt tot 2,5 fte met specifieke kennis. De administratie blijft bij het SSC.

### **Maatschappelijk draagvlak/participatie**

---

De GRESCo is beschikbaar voor advies en financiering. Gebruikers hebben een eigen verantwoordelijkheid om de investeringen te plegen. Door het directe voordeel (20%) dat ze kunnen behalen op de energierekening verwachten we veel interesse.

### **Financiële consequenties**

---

In de bijlage is het financieringsmodel nader uitgewerkt. In het kort gezegd, worden de gezamenlijke energiebudgetten ondergebracht in een gesloten financieringssysteem (bijzonder resultaat). Het is van belang dit organisatorisch te regelen bij het opstellen van de begroting 2014.

Er wordt een gesloten financiering voorgesteld omdat bij energiebesparende maatregelen de kosten voor de baat uit gaan. Daarom is het nodig dat er voor de GRESCo kapitaal beschikbaar komt voor investeringen in energiebesparende maatregelen. Dat investeringskapitaal willen we vrij spelen door de opbrengsten van energiebesparingen in de komende jaren voor GRESCo te reserveren. GRESCo werkt aldus in elk geval tot 2022 met een "gesloten financieringssysteem" (bijzonder resultaat). Op deze wijze kunnen we zonder extra geld - ten opzichte van wat we nu aan energie besteden - toch fors investeren in verduurzaming van ons vastgoed. In de businesscase wordt aangegeven in welke mate additionele dekking nodig is. De businesscases worden ter besluitvorming voorgelegd aan het college en zonodig aan de raad.

In het rekenmodel (zie bijlage bij het raadsvoorstel) gaan we uit van "split incentives". De gebruiker moet namelijk mee profiteren van de rendementen die behaald worden. De verdeling waar we mee rekenen is 80/20. Dit is een uitgangspunt. Per businesscase kunnen andere afspraken gemaakt worden. Echter er moet in ogenschouw worden genomen dat er voldoende middelen binnen het "gesloten systeem" moeten blijven ten behoeve van de investering en de exploitatie van de businesscases. Ofwel het rekenmodel is niet in beton gegoten maar het geld moet eerst verdiend worden voordat het kan worden weggegeven.

## Raadsvoorstel - Groninger Energy Service Company (GRESCo)

4

Opgemerkt wordt dat de komende jaren het budget voor energielasten ongewijzigd blijft. Dit is het principe "niet meer dan anders". Met andere woorden, de komende jaren wordt de energierekening ten aanzien van vastgoed en overig (gemalen, verlichting etc.), als het ware "vastgeklit". Daarbij is het de bedoeling dat de middelen binnen het gesloten systeem blijven. Echter het college en de raad kunnen, indien noodzakelijk, altijd besluiten middelen anders aan te wenden.

Het werkveld voor de GRESCo bestaat in eerste instantie uit de gebouwen die tot het zogeheten gemeentelijke kern- en maatschappelijk vastgoed horen. De energiebudgetten die aan deze objecten gekoppeld zijn bedragen € 6.244.262,- (op peildatum 1 januari 2013).

In het financieringsmodel wordt rekening gehouden met de taakstelling van € 700.000,- voor energiebesparing.

Elk jaar wordt het investeringsmodel geactualiseerd en gerapporteerd aan de raad. Mutaties in het vastgoed worden dan ook verwerkt. Indien gebouwen worden verkocht, huur wordt opgezegd of anderszins uit gebruik worden genomen, wordt het bijbehorende energieverbruik uit het model gehaald. Ook zal uit de jaarlijkse update blijken in welk tempo de taakstelling van € 700.000,- wordt gerealiseerd. Dit is aan te merken als een risico.

### *Instellen bestemmingsreserve GRESCo*

In voorliggend voorstel wordt uw raad gevraagd een bestemmingsreserve GRESCo in te stellen. In onderstaand format staan de specificaties ten aanzien van deze reserve.

<b>Instellen nieuwe reserve</b>	
Dienst:	RO/EZ
Naam reserve:	GRESCO
Algemene of bestemmingsreserve	Bestemmingsreserve
Doel:	In voorstel aan uw raad wordt een voorstel gedaan om de resultaten op energiebudgetten als bijzonder resultaat aan te merken met als doel om voordelen in te kunnen zetten voor businesscases op gebied van energiebesparing. Deze plussen zouden dan in de bestemmingsreserve GRESCO gestort moeten worden. De middelen in de reserve kunnen ingezet worden via een begrotingswijziging bij raadsvoorstellen over projecten op het gebied van energiebesparing.
Voeding (welk resultaat):	Bijzonder resultaat vanwege voordelen op energiebudgetten
Rentetoevoeging? ja of nee	Ja
Standaardpercentage of afwijkend percentage?	Standaardpercentage (= vigerend ROP/-1,5%)
Minimale omvang (bij een algemene reserve):	n.v.t.
Maximale omvang:	Geen maximum
Afspraak voor actualiseren:	Jaarlijks bij Gemeentebegroting/-rekening
Verwachte datum opheffing:	2023
Instellen bij begroting, VGR, rekening of in eigen raadsvoorstel?	Instellen bij raadsvoorstel Groningse Energie Service Compagnie (GRESCO)

### **Realisering en evaluatie**

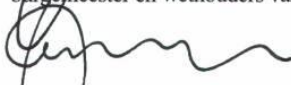
De GRESCo is een tijdelijke projectorganisatie. De bezetting bestaat uit een programmaleider GRESCo (2 dagen per week), een junior projectleider (3 dagen per week), een energiecoördinator (3 dagen per week) en projectondersteuning (2 dagen per week).

## Raadsvoorstel - Groninger Energy Service Company (GRESCo)


5

De kosten worden deels gedekt uit het energiebudget en deels uit het programma *Groningen geeft energie*. Er zijn 2 soorten kosten, directe en algemene kosten. De directe kosten (te koppelen aan de business-case) worden meegenomen in de desbetreffende business-case. De overige kosten komen ten laste van het programma *Groningen geeft energie*. Op het moment dat er onvoldoende projecten zijn, is het risico van de toe te rekenen kosten (max. € 140.000,-) voor het programma *Groningen geeft Energie*. Daarmee heeft de GRESCo naast de bezuinigingstaakstelling van € 700.000,- een additionele taakstelling om deze organisatiekosten (€ 140.000,-) terug te verdienen.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,



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



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

BIJLAGE



Groningse Energie Service  
Compagnie (GRESCo)  
Integraal energiemanagement  
gemeentelijk vastgoed

Gemeente  
Groningen

stad.

Groningse Energie Service  
Compagnie (GRESco)  
Integraal energiemanagement  
gemeentelijk vastgoed

# Inhoud

- 1 Inleiding
- 2 Huidige situatie
- 3 De GRESco
  - Oprichting
  - Doelen
  - Uitgangspunten en randvoorwaarden
  - Strategie & werkwijze
  - Organisatie
  - Kosten
  - Afvalverwerking en rioolbeheer
  - Voorbeelden
- 4 Financieringsplan 2013 - 2022
  - Beschikbaar budget
  - Besparingen en investeringsruimte
  - Risico's
  - Periodieke actualisatie
  - Kosten bedrijfsvoering
- 5 Vervolg



**1 Inleiding**

In 2011 heeft uw raad Groningen geeft Energie vastgesteld, het uitvoeringsplan bij ons Masterplan Groningen Energienutraal. Dit plan heeft als doel de gemeente Groningen in 2035 energieneutraal te laten zijn. Het 'masterdoel' bereiken we via vele subdoelen. Eén van die subdoelen is het energieneutraal maken van het gemeentelijk vastgoed; in totaal zo'n 250 gebouwen. De GRESco richt zich in eerste instantie op de gebouwen. Waar mogelijk worden ook openbare installaties meegenomen. In het uitvoeringsplan Groningen geeft Energie staat dat we dit willen doen met een 'Energy Service Company'.

Momenteel is er geen centrale regie op het energiebeheer van het gemeentelijk vastgoed. Dat maakt het lastig om de energieambities voortvarend te realiseren. Over enkele jaren (na 2015) zullen alle gemeentelijke gebouwen worden beheerd via het nieuwe Shared Service Center, waarmee ook integrale sturing op energimanagement vorm kan krijgen. Gezien het grote belang van energiebesparing (zowel vanwege onze duurzaamheidsambities als uit financieel oogpunt), hebben we besloten nu reeds - voortuitlopend op de toestandkoming van het SSC - aan de slag te gaan met het verbeteren van het energimanagement in het gemeentelijk vastgoed.

Daan toe hebben we een speciale 'Groningen Energy Service Company' (GRESco) in het leven geroepen. De GRESco is een klein gemeentelijk projectteam. De opdracht aan GRESco is om voortvarend vorm te geven aan integraal energimanagement van het gemeentelijk vastgoed. De GRESco werkt programmatisch en dwars door de organisatie heen.

Bij energiebesparende maatregelen gaat de kost voor de haat uit. Daarom is het nodig dat er voor GRESco kapitaal beschikbaar komt voor investeringen in energiebesparende maatregelen. Dat investeringskapitaal willen we vrij spelen door de opbrengsten van energiebesparingen in de komende jaren voor GRESco te reserveren. GRESco werkt aldus in elk geval tot 2022 met een 'gesloten financieringssysteem' (bijzonder resultaat). Op deze wijze kunnen we zonder extra geld - ten opzichte van wat we nu aan energie betalen - toch fors investeren in verduurzaming van ons vastgoed.

In deze notitie informeren wij u nader over achtergrond, werkwijze en voorgestelde financiering van GRESco, en vragen we u ermee in te stemmen.



# 2

## Huidige situatie

**Het gemeentelijk vastgoed**  
Het gemeentelijk vastgoed omvat in totaal ca. 250 gebouwen\* (kern, maatschappelijk); met een totaal oppervlak van circa 400.000 m<sup>2</sup>. Inmiddels zijn we begonnen met een energieprestatieanalyse van het gemeentelijk vastgoed. Voor een volledig beeld is meer tijd nodig, maar wel is reeds duidelijk dat er alle reden is om met verduurzaming aan de slag te gaan. Daarvoor is op dit moment nog geen integraal beleid.

\* Het betreft basisscholen, zwembaden, sportparken, culturele centra, buurthuizen, creatoria, muziekscholen, kantoren, gymzalen/ sportgebouwen, wijkposten en de gebouwen van de brandweer

### Energiegebruik en -kosten

De energierekening van de gemeente Groningen bedroeg in 2009 9,2 miljoen euro. Door slim inkopen hebben we dat bedrag in de begroting van 2013 kunnen terugbrengen tot 6,2 mln\*. De kosten voor energie zijn gedaald, het verbruik echter nog niet.

De energierekening van de diverse gebruikers van het gemeentelijk vastgoed wordt centraal afgehandeld, gecontroleerd en betaald. De kosten worden in rekening gebracht bij de gebruiker. Al onze gebouwen hebben sinds 2009 slimme meters (meterstanden aflesbaar op afstand). Deze leveren veel informatie voor het beheren en managen (reduceren) van de energievraag. In de praktijk doen we daar nog te weinig mee.

### Huidige begrotingssystematiek

Op dit moment zijn de budgetten voor energie ondergebracht in het programma waar een betreffende activiteit plaats vindt. Zo maakt het energiebudget voor pompen en gemalen deel uit van het programma 9 'Onderhoud en beheer openbare ruimte'. De kosten worden direct ten laste van een dergelijk budget gebracht. Budgetten voor huisvesting van ambtenaren, dus ook de energiebudgetten voor kernvastgoed, maatschappelijk en het strategisch vastgoed zijn onderdeel van de diverse programma's. De kosten worden via een verdeelmethode aan de verschillende programma's toegerekend. Via onze gemeentelijke methode van nominale compensatie worden budgetten gecompenseerd voor loon- en prijsmutaties (zowel stijgingen als dalingen). Dit betreft een gemiddelde compensatie over de totale budgetten. Individuele prijsstijgingen kunnen hiervan afwijken.

**Al vele projecten gaande...**

Het doel van de GRESco is om de verduurzaming van ons vastgoed (beheer) een forse impuls en versnelling te geven. Waarmee niet gezegd is, dat we op dit punt tot nu toe stil hebben gezeten. Integendeel. Op dit moment werken we al op verschillende locaties in de Stad in verschillende samenwerkingsverbanden aan energiebesparing in het vastgoed. De belangrijkste projecten:


- Kardingse haalbaarheid van verschillende scenario's energieneutraal.
- Oosterpoort: onderzoek naar de mogelijkheden met behulp van de moerjant-onderhoudsbegroting.
- 10 scholen groen & duurzaam voor 2013: inplannen van vervolgesprekken naar aanleiding van de gegeven presentatie aan de verschillende besturen.
- Sportparken: bestuderen samen met de gebouwbeheerders de onderhoudsbegrotingen.
- Martiniplaza: onderzoeken van de mogelijkheden om het binnenklimaat te verbeteren en energiebesparende maatregelen.
- Scherwoudhof, onderzoek verduurzaming aula
- Forum, erkenning verdere verduurzaming
- Nieuwborne buurthuis Bessemer, onderzoek energieneutraal gebouw

### Vastgoedmanagement en duurzaamheid

Het onderhoud en beheer van de diverse objecten gebeurt over het algemeen primair vanuit overwegingen vanuit de financiële methode (afschrijvingen). Hierdoor is er minder aandacht voor instandhouding en/of preventief onderhoud, verduurzaming en waardebehoud op lange termijn. Of anders gezegd, in ons vastgoedmanagement zijn onze duurzaamheidsambities nog niet gemeenteraad. Vastgoedbeheer gericht op duurzaamheid wordt ook bemoeit door het ontbreken van een integraal strategische vastgoedportefeuille en de verdeling van het vastgoed over diverse organisatieonderdelen.

### Forse besparingen mogelijk door integraal beheer

Met een nadrukkelijker op duurzaamheid gericht integraal beheer (gericht op energie, onderhoud, gebouwbeheer en afschrijvingen) verwachten we forse besparingen te kunnen realiseren. Het ontwikkelen en uitvoeren van dergelijk integraal beheer zal nadrukkelijk opdracht zijn aan het onderdeel Vastgoed van het in 2014 op te richten Shared Service Center (SSC). Bij vastgoedmanagement gaat het altijd om visie en doelen op lange termijn. Bij investeringen in installaties hanteren we over het algemeen een afschrijvingsperiode van 15 jaar. Bij gebouwen zijn de termijnen nog langer. Willen we onze duurzaamheidsambities tijdig realiseren, dan is het dus van groot belang ze met voorverandheid in ons vastgoedbeleid een prominente plaats te geven. Vanwege de urgentie van onze energieambities willen we, vooruitlopend op de start van het SSC, nu reeds het verduurzamen van het gemeentelijk vastgoed een impuls geven. Dat doen we door de oprichting van de Groninger Energy Service Company, de Gresco. Meer daarover in de volgende hoofdstukken.



**3**  
**De GRESCo**

Zoals gezegd willen we, vanwege de urgentie van onze energieambities, vooruitlopend op de start van het SCC, zo snel mogelijk aan de slag met het structureel verduurzamen van het gemeentelijk vastgoed. Dat willen we doen via de nieuw op te richten Groningse Energie Service Compagnie, de Gresco.

**Oprichting**  
De GRESCo heeft als opdracht het eigen vastgoed energieneutraal te maken; energieneutraal in 2035. Daarbij gaat het om het kernvastgoed en het maatschappelijk vastgoed dat langdurig in het bezit van de gemeente is. Het gaat hierbij om ruim 250 gebouwen in eigendom/beheer. In een deel daarvan werken ambtenaren, in andere zijn maatschappelijke functies ondergebracht (welzijn, sport, onderwijs, cultuur).

De GRESCo krijgt de opdracht om het energiegerelateerde deel van het gebouwenbeheer voor zijn rekening te nemen, en daarbij op organisatorisch en financieel innovatieve wijze te kijken hoe via integraal beheer winst kan worden behaald in energieverbruik, en ook in gebruik in praktische zin, beheer en onderhoud.

Door alle grote energiebudgetten uit de verschillende dienstgebouwen te bundelen\* en in een gesloten financiering onder te brengen kan de GRESCo investeren in energiebesparing, duurzame energieopwekking en andere vormen van verduurzaming.

Behalve in onze gebouwen, gebruiken we als gemeente energie voor openbare verlichting, gemalen en andere zaken. De GRESCo richt zich in eerste instantie uitsluitend op het gemeentelijk vastgoed.

## Doelen

Binnen het project GRESCo hebben we de ambitie geformuleerd in termen van energie en niet in termen van klimaat of CO<sub>2</sub>. Wanneer we energie besparen, stoten we ook minder CO<sub>2</sub> uit. Een nadere uitwerking van deze doelen per jaar is te vinden in de tabel verderop in deze notitie (H3 Financieringsplan).

## Uitgangspunten/randvoorwaarden

De GRESCo werkt op basis van de volgende uitgangspunten:

- De GRESCo krijgt het beheer over het totale gemeentelijke energiebudget.
- De GRESCo hanteert voor haar inkomsten het principe 'niet meer dan anders'. Dat wil zeggen dat GRESCo niet meer kost en uitgeeft dan dat er op dit moment aan energielasten wordt betaald. Door energie te besparen speelt GRESCo geld vrij om nieuwe investeringen te plegen.
- Voor het opzetten van dit meerjaren investerings- en uitvoeringsplan van de GRESCo hebben we de medewerking nodig

van veel actoren. Dit vraagt om een andere manier van werken en het bundelen van taken op basis van gedeelde ambities.

- Voor elk object/project maakt de GRESCo eerst een businesscase, die indien nodig wordt voorgelegd aan de raad.
- In de businesscase staan ook afspraken met de gebruiker over de verdeling van de voordelen die behaald worden. Voor draagvlak en commitment bij de gebruikers is het van belang dat deze zelf ook baat hebben bij de maatregelen (comfort, gebruiksvriendelijkheid en financieel).
- Gemiddeld zullen de gerealiseerde besparingen voor 20% ten goede komen aan de gebruiker en voor 80% via de GRESCo worden ingezet voor aanvullende investeringen in energiebesparingen. De behaalde voordelen worden dus niet voor andere doelen ingezet.

## Strategie en werkwijze

De GRESCo werkt volgens de nieuwe manier van programmatisch werken. Dit betekent dwars door de organisatie heen met alle betrokkenen.

### Vijf sporen

- In onze energiebesparingsstrategie, werken we in deze volgorde - langs de volgende vijf sporen:
1. Trefpen van energiebesparende maatregelen.
  2. Lokaal duurzame energie opwekken (zo veel mogelijk op of nabij de eigen gebouwen)
  3. Grootschalig lokaal opwekken van duurzame energie (energieelandschappen).
  4. Elders opwekken van duurzame energie (bijvoorbeeld aandelen in energieparken elders).
  5. Duurzame energie inkopen.

**Naar één gemeentelijke aansluiting**  
Als - op termijn - alle energisporen actief zijn in de stad (wind, zon, geothermie, biomassa en besparing van energie) is er nog maar één aansluiting nodig voor alle gemeentelijke gebouwen. Gebouwbeheer en onderhoud (onderdeel van het SSC) dan verantwoordelijk voor de instandhouding en vervanging van alle hernieuwbare energie-opwekkers, waar mogelijk in samenwerking met lokale partners met de bijbehorende social return.

**Projectgewijs (businesscases)**  
GRESCo beoordeelt alle lopende renovatie- en onderhoudsprogramma's op het behalen van de doelstelling 'energie-neutraal in 2035'. Op basis van deze analyse formuleert GRESCo projecten/businesscases. De prioritering bij onze keuze van de gebouwen waarmee we aan de slag gaan is in hoofdlijnen als volgt:

1. In eigendom en gebruik gemeente (prioriteit).
2. In eigendom gemeente en gebruik derden.
3. Niet in eigendom, wel in gebruik van gemeente.
4. Niet in eigendom, niet in gebruik (doen we niet).

Hierbij kijken we ook naar de urgentie en naar een goede afstemming met (ander) gepland onderhoud. Per gebouw kijken we samen met de gebouwbeheerder en de gebruiker naar de maatregelen die nodig zijn om energie te besparen en daarnaast welke investeringen nodig zijn om energie-neutraal te worden. Hiervan wordt een businesscase gemaakt, die moet voldoen aan het toetsingskader. Belangrijke elementen hierin:

- de huidige jaarlijkse energierekening van het betreffende gebouw gaat niet omhoog (m.u.v. inflatie).
- De vergoeding die de GRESCo ontvangt moet voldoende zijn om de rente en aflossingen te dekken. Opgemerkt wordt dat het beheer van de installaties bij de gebouwbeheerder blijft.
- Alle afspraken worden doorgerekend in de

businesscase en geborgd in contracten (model agentschap.nl).

De GRESco gaat uit van een programmanuturing. Opbrengsten uit een succesvolle businesscase zetten we in om een eventueel minder rendabele businesscase uit te kunnen voeren. Voor de praktische uitwerking van het reserveren van middelen stellen we voor om een bestemmingsreserve GRESco in te stellen. Hiermee kunnen de komende jaren voor- en nadelen op businesscases verrekend worden.

### Organisatie

De GRESco bestaat uit een kleine groep mensen (circa 4). Een kwartiermaker (2 dagen/week), een energiecoördinator (3 dagen/week), een junior projectleider (3 dagen/week) en een ondersteunende medewerker (2 dagen/week).

### Naar SSC

Zodra dat kan, gaat GRESco over naar het onderdeel Vastgoed van het SSC. Energiemanagement wordt dan een onderdeel van integraal gebouwanagement (dus inclusief technisch onderhoud, afschrijving, enz.) waarbij nog beter kan worden beoordeeld wat per gebouw wenselijk/nodig/verstandig is. Het heeft bijvoorbeeld weinig zin om te investeren in grootschalige aanpassingen aan een gebouw als dit over circa vier jaar verkocht gaat worden. Bij de start van het SSC zullen ook de nu nog in de afzonderlijke dienstbegrotingen opgenomen budgetten voor energie worden gecentraliseerd.

### Kosten

De bedrijfskosten van € 100.000,- per jaar, worden gedekt uit het gesloten financieringssysteem (bijzonder resultaat). Overige personeelskosten nemen we mee in de businesscases. De aanloopkosten van € 30.000,- van de komende twee jaar komen ten laste van het programma Energie. Na het oprichten van het SCC bekijken we hoe de taken en -indien nodig- de medewerkers kunnen worden ondergebracht bij het SCC. Hiervoor is rekening mee gehouden in het gesloten financieringsmodel. Er zijn geen extra kosten voor administratie, deze vallen binnen de reguliere werkzaamheden.

Voor de kosten en opbrengsten van de energiebesparende maatregelen geldt het uitgangspunt van het gesloten financieringssysteem. Zie verder het volgende hoofdstuk.

### Afvalverwerking en rioolbeheer

Een deel van de gemeentelijke energierekening betreft het energiegebruik bij afvalverwerking en rioolbeheer. Voor deze gemeentelijke taken geldt de wettelijke bepaling dat behaalde voordelen niet mogen worden ingezet voor andere doelen dan afvalverwerking en/of rioolbeheer. Energiebesparingsvoordelen die we in deze sectoren realiseren moeten we via tariefverlagingen teruggeven aan de inwoners/bedrijven. Wat hiervan precies de gevolgen zijn voor de werkwijze en prioritering van de GRESco is momenteel nog niet voldoende helder. Indien aan de orde zullen we u hierover informeren.

## Voorbeelden

**In aanloop naar het nu voorgestelde nieuwe financieringskader zijn al gesprekken geweest met gebouwbeheerders. Voor diverse gebouwen staat namelijk onderhoud gepland of is sprake van nieuw of verbouw. Dit is hét moment om direct te kijken naar de mogelijkheden om energie te besparen en stappen te zetten richting energieneutraliteit voor deze gebouwen. Voorbeelden van gebouwen waarbij dat actueel is zijn Martiniplaza, buurthuis Bessemerstrook, Kardinge en diverse scholen (project Fris en Duurzaam).**

**Martiniplaza**  
Voor Martiniplaza is voor de jaren t/m 2021 een onderhoudsprogramma opgesteld. De te verwachten kosten om de huidige gebouwen op installaties in stand te houden zijn begroot op circa 1,8 miljoen euro. Echter, door integratie van de bouwkundige schijf kunnen combinaties gemaakt worden. Er is onderzocht welke energiebesparende en energieopwekkende maatregelen mogelijk zijn. De totale kosten daarvan zijn begroot op circa 4,6 miljoen euro. Door deze investeringen te doen zou Martiniplaza circa 80% energieneutraal zijn. Daarbij zijn een aantal onderhoudswerkzaamheden niet meer nodig. De grootste kosten die vervallen, betreffen circa 1,7 miljoen euro. De bijdrage uit de middelen voor het MJOP bedraagt ca 1,7 miljoen euro.

De financiering uit de GRESco is geen een-op-een vervanging zoals het in het MJOP staat maar een upgrader naar een energiezuinige gebouw. De GRESco maakt de verbindingen en financiering mogelijk en is in staat de gemaakte afspraken binnen de exploitatieperiode te monitoren.

### Buurthuis Bessemerstrook

Voor het buurthuis Bessemerstrook zijn nieuwbouwplannen. In overleg met de gebouwbeheerder en gebruikers is gekozen welke stappen richting energieneutraliteit gezet kunnen worden. Met de installateur en de architect is gekozen naar mogelijke oplossingen. Dit heeft er toe geleid tot een ontwerp zonder gasaansluiting (all-electric). Hierbij wordt warmte opgewekt door panelen en een WKO. De investering bedraagt circa 60.000 euro. De besparing bedraagt naar verwachting 4.250 euro per jaar. Dit kan worden aangewend voor

de investeringen. Daarbij worden ook met de gebruikers afspraken gemaakt over het besparen van energie. Er moet nog een besluit genomen worden over de definitieve inrichting (all-electric) of niet.

De GRESco monitor het energieverloop en helpt de gebruiker om deze besparing ook daadwerkelijk te bereiken.

### Kardinge

De voorbereiding voor de revitalisering van Kardinge is in volle gang. Eén van de onderdelen van het plan is een hoogstooktoe bioverbrander. Deze vervangt de CV-ketel en voorziet de gebouwen van warmte. Het eigen gemeentelijk groenafval kan worden gebruikt als brandstof voor de bioverbrander. Met andere woorden, Kardinge wordt voorzien van warmte door het snoeiafval van de gemeente zelf.

Door de gerealiseerde besparing op energie inkoop kan Kardinge meer investeren in het aanbod voor de gebruikers.

### Scholen Fris en Duurzaam


In 2022 is gestart met het project Fris en Duurzaam. Het doel van dit project is het binnenklimaat van bestaande basisscholen te verbeteren met als neveneffect, een besparing in het energieverbruik. Hierbij wordt het binnenklimaat en het energieverbruik gemonteerd.

De GRESco adviseert de gebruikers en gebouwbeheerder wat er nog meer mogelijk is aan energiebesparende maatregelen met als doel de kosten in de exploitatie voor de gebruiker zo laag mogelijk te maken. Om de betrokkenheid van gebruikers en het gedrag van de gebruikers verder te ondersteunen, bekijken we een samenwerking met de Energy Challenges.

18

# 4

## Financieringsplan 2013 - 2022



**Beschikbaar budget**  
Totaal begroot voor energielasten kernvastgoed, het maatschappelijk vastgoed, het strategisch vastgoed en openbare voorzieningen in Begroting 2013 6,24 mln

Bezuinigingsopdracht (structureel)  
(waarvan 0,4 in 2013 en 0,3 in 2014) -0,70

Jaarlijks beschikbaar voor energiekosten vanaf 2013 5,54

Vastrecht en andere vaste kosten -1,89

Beschikbaar voor realiseren ambities GRESco 3,65

De verdeling van totale gemeentelijke energielasten over enerzijds gebouwen en anderzijds openbare voorzieningen (verlichting, gemalen, etc.) is ongeveer 50/50. De GRESco houdt zich alleen bezig met gebouwen.

# Raadsvoorstel - Groninger Energy Service Company (GRESco)

## Besparingen en investeringsruimte

Zoals in de voorgaande hoofdstukken is uiteengezet is het belangrijkste doel van de GRESco om een stevige impuls te geven aan het verduurzamen van het gemeentelijk vastgoed. Om de hiervoor benodigde investeringsruimte te creëren, brengen we alle energiekosten van het gemeentelijke vastgoed onder in een gesloten systeem. Dat wil zeggen dat we de totale energielasten fixeren en de te realiseren besparingen inzetten voor verduurzamingsmaatregelen. Opbrengsten uit een succesvolle businesscase zetten we in om een eventueel minder rendabele businesscase uit te kunnen voeren. In de tabel op de volgende bladzijde brengen we de verwachte besparingen en investeringsruimte voor de komende jaren in beeld.

<b>energielasten</b>	<b>C</b>	<b>6.244.626,00</b>	<b>2013</b>	<b>100,00%</b>
	<b>C</b>	<b>400.000,00</b>	<b>taakstelling 2013</b>	
	<b>C</b>	<b>500.000,00</b>	<b>taakstelling 2014</b>	
	<b>C</b>	<b>5.844.626,00</b>	<b>budget GRESco2013</b>	
<b>totaal</b>	<b>C</b>	<b>3.134.714,00</b>	<b>verwachte kosten</b>	
<b>Netwerk</b>	<b>C</b>	<b>1.889.549,00</b>	<b>Netwerk 2011 incl. Delta</b>	
	<b>C</b>	<b>100.000,00</b>	<b>algemene kosten GRESco</b>	
energielasten (aanname)		3,00%		
investeringsfactor		12,00		
totale investering		22.319.856,32	in de tijd (dus niet NCW)	

jaar	start	Variabele energiekosten zonder GRESco	besparing door GRESco cumulatief prognose	10 jaar	kosten fossiele energie na realiseren besparingen	Jaarlijks besparing		t.o.v. 2013	besparing per jaar		Eventuele vergoeding aan gebruiker 20%	investeringsruimte per jaar
						t.o.v. 2013	voorgaande jaar		t.o.v. het voorgaande jaar			
2013	1	€ 3.855.077,00	5,00%	95,0%	€ 3.662.323,15	€ 192.753,85	€ 192.753,85	€ 192.753,85	€ 192.753,85	€ 154.203,08	€ 1.850.436,96	
2014	2	€ 3.670.729,31	10,00%	90,0%	€ 3.303.656,38	€ 367.072,93	€ 174.319,08	€ 174.319,08	€ 139.455,26	€ 1673.463,18		
2015	3	€ 3.780.851,19	15,00%	85,0%	€ 3.213.723,51	€ 567.127,68	€ 200.054,75	€ 200.054,75	€ 160.043,80	€ 1.920.525,57		
2016	4	€ 3.894.276,72	20,00%	80,0%	€ 3.115.421,38	€ 778.855,34	€ 211.727,67	€ 211.727,67	€ 169.382,13	€ 2.032.585,60		
2017	5	€ 4.011.105,03	25,00%	75,0%	€ 3.008.328,77	€ 1.002.776,26	€ 223.920,91	€ 223.920,91	€ 179.136,73	€ 2.149.640,75		
2018	6	€ 4.131.438,18	30,00%	70,0%	€ 2.892.006,72	€ 1.239.431,45	€ 236.655,20	€ 236.655,20	€ 189.324,16	€ 2.271.889,89		
2019	7	€ 4.255.381,32	35,00%	65,0%	€ 2.765.997,86	€ 1.489.383,46	€ 249.952,01	€ 249.952,01	€ 199.961,61	€ 2.399.539,29		
2020	8	€ 4.383.042,76	40,00%	60,0%	€ 2.629.825,66	€ 1.753.217,11	€ 263.833,64	€ 263.833,64	€ 211.066,91	€ 2.532.802,96		
2021	9	€ 4.514.534,05	45,00%	55,0%	€ 2.482.993,72	€ 2.031.540,32	€ 278.323,22	€ 278.323,22	€ 222.658,57	€ 2.671.902,87		
2022	10	€ 4.649.970,07	50,00%	50,0%	€ 2.324.985,03	€ 2.324.985,03	€ 293.444,71	€ 293.444,71	€ 234.755,77	€ 2.817.069,24		
2023	11	€ 4.789.469,17	50,00%	50,0%	€ 2.394.734,58	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -		
2024	12	€ 4.933.153,24	50,00%	50,0%	€ 2.466.576,62	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -		
2025	13	€ 5.081.147,84	50,00%	50,0%	€ 2.540.573,92	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -		
2026	14	€ 5.233.582,28	50,00%	50,0%	€ 2.616.791,14	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -		
2027	15	€ 5.390.589,74	50,00%	50,0%	€ 2.695.294,87	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -		
2028	16	€ 5.552.307,44	50,00%	50,0%	€ 2.776.153,72	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -		
2029	17	€ 5.718.876,66	50,00%	50,0%	€ 2.859.438,33	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -		
2030	18	€ 5.890.442,96	50,00%	50,0%	€ 2.945.221,48	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -		
2031	19	€ 6.067.156,25	50,00%	50,0%	€ 3.033.578,12	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -		
2032	20	€ 6.249.170,94	50,00%	50,0%	€ 3.124.585,47	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -		
2033	21	€ 6.436.646,06	50,00%	50,0%	€ 3.218.323,03	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -		
2034	22	€ 6.629.745,45	50,00%	50,0%	€ 3.314.872,72	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -		
2035	23	€ 6.828.637,81	50,00%	50,0%	€ 3.414.318,90	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -		



# Raadsvoorstel - Groninger Energy Service Company (GRESco)

## Toelichting

Per gebouwproject wordt een businesscase opgesteld waarin de geplande maatregelen zijn beschreven. Het financiële model laat zien hoe het verloop van het totaal van de businesscases kan zijn.

Het model gaat uit van het huidige vastgoedbestand. Indien gebouwen worden verkocht/aangekocht worden deze uit het model gehaald.

Bij dit model gaan we er van uit dat het energiebudget wordt gefixeerd op € 6.244.262,- minus de reeds vastgestelde bezuinigingsmaatregelen van € 400.000,- in 2013 en € 300.000,- in 2014. Dit maakt het totaal budget in 2013 € 5.844.262. Dit is de basis voor het jaarlijks budget waarmee de GRESco de doelstelling wil behalen. Zoals hiervoor is uiteengezet zijn dit de kosten die wij momenteel maken voor de inkoop van energie. Dit budget gebruiken we nog steeds om de energierekening mee te betalen. Het geld dat we gaan besparen gebruiken we voor nieuwe energiesparingsmaatregelen en projecten.

### Kolom 3: Variabele energiekosten zonder GRESco

In deze tabel staan de totale variabele energiekosten, op basis van een scenario waarin we geen aanvullende energiebesparende maatregelen nemen. Voorzichtigheidsafval rekenen we met een gemiddelde stijging van de energiekosten van 3% per jaar (de afgelopen jaren was dit aanzienlijk hoger, gemiddeld 7% en een statisch vastgoedbeleid, geen wisselingen en mutaties (dit is zeker anders). Deze wordt gecorrigeerd met seizoensinvloeden. Dit is meegenomen in het model.

Indien de energieprijzen meer stijgen dan 3%, is er meer ruimte om te investeren. De bijbehorende risico's zijn opgenomen onder het kopje risico's.

**Kolom 4: Besparing energieverbruik door maatregelen GRESco (cumulatief t.o.v. 2013)**  
In deze tabel staan de besparingen die we willen realiseren door de inzet en maatregelen van GRESco. Uitgangspunt hierbij is elk jaar een gemiddelde van 5%. Dit zal de eerste jaren makkelijker te halen zijn (aanhangend fruit), dan later. Met de gesloten financiering creëren en in de eerste jaren een buffer om later ook de laatste gebouwen aan te kunnen pakken.

### Kolom 5: Kosten fossiele energie na realiseren besparingen

In deze tabel staan de bedragen die we verwachten nog te moeten betalen aan fossiele energie na het realiseren van de voorgenomen energiebesparende maatregelen. Dit bedrag wordt jaarlijks kleiner. Enerzijds doordat we minder energie gaan gebruiken, anderzijds doordat we meer gebruik zullen maken van in eigen beheer opgevoerde duurzame energie (zie Vijfjarenstrategie p8).

### Kolom 6: Jaarlijks besparing t.o.v. 2013

Het verschil tussen de bedragen in kolom 3 en kolom 5

Deze kolom eindigt in 2022, omdat verder vooruit kijken met te veel onzekerheid omkleed is. Zie ook hieronder bij 'Risico's'.

### Kolom 7: Besparing per jaar, t.o.v. het voorgaande jaar

In deze kolom staan de jaarlijkse besparingen vergeleken met het voorgaande jaar, dit zijn de bedragen die in het betreffende jaar dus beschikbaar komen voor de gebruikers (20%) en voor nieuwe investeringen (80%).

### Kolom 8: Invoering aan gebruiker

Gemiddeld 20% van het bespaarde bedrag komt ten goede aan de gebruiker van het gebouw.

**Kolom 9: Investeringsruimte per jaar**  
In deze kolom staan de bedragen die we kunnen inzetten voor nieuwe investeringen in het betreffende jaar. Daarbij hanteren we een investeringsfactor 1,2. Dat wil zeggen dat we met een bedrag X, 1,2X kunnen investeren, waarbij X dan voldoende is om de jaarlijkse rente en aflossingen gedurende de gehele looptijd te betalen. Het gaat hier om een gemiddelde factor. Elk project wordt onderbouwd met een businesscase.

NB: In de berekeningen hebben we geen rekening gehouden met eventuele aanvullende prijsstijgingen door ontwikkelingen op de energiemarkt. Als die zich voordoen wordt het positieve effect van energiebesparing groter. Daar staat tegenover dat de maatregelen die we willen treffen mogelijk ook duurder worden.

### Aanmerkelijke besparingen zonder extra geld

Cumulatief kunnen we op basis van deze financieringsmethode in de komende tien jaar 23 miljoen investeren in energiebesparende maatregelen in ons eigen vastgoed. Met de hier voorgestelde gesloten financieringsmethode kunnen we zodoende - zonder dat daarvoor extra geld nodig is, forse stappen vooruit zetten. We verwachten in 2022 zo'n 50% te besparen op ons gebruik aan fossiele energie.

## Risico's

Of de hiervoor geformuleerde doelen daadwerkelijk behalen is niet met zekerheid te zeggen. We wijzen op de volgende risico's:

1. Zoals aangegeven hebben we circa 250 gebouwen in eigendom. De komende jaren worden naar verwachting gebouwen verkocht. Op dit moment is onvoldoende

duidelijk om welke gebouwen dit gaat. Als het aantal gebouwen minder wordt, kan dit gevolgen hebben voor de hierboven berekende investeringsruimte. Of dit de doelstellingen in gevaar, dan wel sneller dichterbij brengt, hangt af van de energieprestatie van de gebouwen die worden verkocht.

2. We gaan er vanuit dat de energieprijzen de komende jaren stijgen. Mochten de energieprijzen dalen, dan komt de doelstelling, alle eigen gebouwen energieneutraal, onder druk te staan. Zie kolom 3.

3. We gaan uit van een gesloten systeem (bijzonder resultaat). Dit is nodig om investeringskapitaal te genereren. Wanneer bijvoorbeeld in de eerste jaren meer bezuiniging wordt behaald, kan dit het beeld geven dat middelen uit het systeem voor andere doelen kan worden ingezet. Dit brengt echter de businesscase voor minder rendabele gebouwen (bijvoorbeeld monumenten) in gevaar.

4. In het gesloten systeem is ruimte voor beperkte prijsstijgingen van energie. Als de energieprijzen veel meer toenemen, wordt de noodzaak voor het doen van investeringen in hernieuwbare energie groter. Indien de prijzen dusdanig stijgen moet echter extra dekking gevonden worden voor de energierekening.

5. De GRESco loopt risico voor de prijsstijgingen op het afgezonderde energiebudget die hoger liggen dan de nominale compensatie. Anderzijds kan hieruit dus ook voordeel voor de GRESco ontstaan als de compensatie hoger is dan de prijsmutatie.

6. Algemeen risico voor de businesscases zijn inflatie en rentenontwikkelingen. Als de prijzen voor de benodigde investeringen of de rente

beleidswijzigingen noodzakelijk maken, zullen we uw raad daarover informeren. Onze jaarlijkse voortgangsrapportage over 2013 ontvangt u in het voorjaar van 2014.

### Kosten bedrijfsvoering

In bovenstaand overzicht zijn de bedrijfskosten meegenomen, € 100.000 per jaar. Overige (personeels)kosten nemen we mee in de businesscases. De opstartkosten van €30.000,- komen ten laste van het programma Energie.

substantieel stijgt, kan een businesscase moeilijker rendabel uit te voeren zijn. Dit is een bedreiging voor het realiseren van de doelstelling energieneutraal. Het financiële risico dat prijzen tussentijds wijzigen, ligt bij de GRESco en zou of in een businesscase ingebouwd moeten zijn of als er voldoende saldo in bestemmingsreserve zit, afgedekt moeten worden uit de reserve GRESco.

7 In het totale energiebudget zijn ook opgenomen de energiekosten ten behoeve van afvalverwerking en rioolbeheer. De wet bepaalt dat besparingen in deze sectoren via verlaging van de gebruikerstarieven terug dienen te vloeien naar burgers/bedrijven en niet voor iets anders mogen worden ingezet. Wat hiervan precies de gevolgen zijn voor de werkwijze en prioritering van de Gresco is momenteel nog niet voldoende helder. Indien aan de orde zullen we u hierover in onze voortgangsrapportages en/of in de businesscases nader informeren.

### Periodieke actualisatie

Omwillen van een verantwoord risicobeheer zullen we ons financieringsplan per kwartaal aanpassen op basis van de laatste mutaties in het gemeentelijk vastgoed, de behaalde resultaten en/of verwachtingen (prognoses) en de prijsontwikkelingen op de energiemarkt. Een dergelijke frequente actualisatie is ook wenselijk omdat voor zo betrouwbaar mogelijke berekeningen over het energiegebruik in de toekomst, het uiteraard belangrijk is dat de gegevens over de actualiteit ook werkelijk actueel zijn. Dankzij de slimme energiemeters in al onze gebouwen beschikken we permanent over informatie over het werkelijke energiegebruik.

Waar nieuwe gegevens leiden tot veranderingen in de investeringsruimte, of anderszins

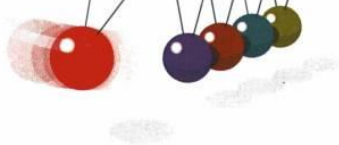
A blue graphic featuring a glowing sphere in the center, with a beam of light shining upwards from it. The background is a gradient of blue. The number '5' and the word 'Vervolg' are positioned in the bottom left corner of the graphic area.

**5**  
**Vervolg**

Als uw raad akkoord kan gaan met de werkwijze van GRESco en het financieringsplan zoals geschetst in deze notitie, zullen wij de daadwerkelijke realisatie van de plannen voortvarend ter hand nemen. In de tweede helft van 2013 zullen we u dan de eerste businesscases en een concreet meerjareнинvesteringsplan voorleggen.

Vervolgens zullen we u jaarlijks over de voortgang van de realisatie van integraal energiemanagement in onze gemeentelijke gebouwen informeren. Voor de eerste maal in het voorjaar van 2014.

# Groningen geeft energie



## Contact

Gemeente Groningen  
Dienst RO/EZ  
Gedempte Zuiderdiep 98  
9711 HL Groningen

Telefoon (050) 367 81 11  
E-mail [info@groningen.nl](mailto:info@groningen.nl)

juni 2013

## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar ...

### Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering	30 oktober 2013	Registratienr.	RO 13.3780802
Raadscommissie	Ruimte en Wonen	Datum B&W besluit	16 juli 2013
Datum raadscommissie	2 oktober 2013	Portefeuillehouder	
Bijlagen	diverse	Steller	R.H. Leeuw
		Telefoon	367 8334
		E-mail	robbert.leeuw@groningen.nl

### Onderwerp

Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar vaarwater 2006

### Concept raadsbesluit

De raad besluit

- I. de verordening tot wijziging van de Verordening openbaar vaarwater 2006 vast te stellen;
- II. dit besluit in werking te laten treden één dag na bekendmaking.

## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

- 2 -

### (Publieks-)samenvatting

De Verordening openbaar vaarwater 2006 is gewijzigd. Hierdoor wordt het gebruik van de vijver in Westpark geregeld. Waterskivereniging Variaski is de hoofdgebruiker van deze vijver, maar ook andere gebruikers kunnen er terecht. Verder wordt exacter aangegeven wanneer sprake is van een verwaarloosd schip. Ten slotte is een aantal wijzigingen van redactionele c.q. wetstechnische aard doorgevoerd.

### Inleiding

Een wijziging van de Verordening openbaar vaarwater 2006 is noodzakelijk om deze verordening te laten aansluiten op gewijzigde landelijke regelgeving. Een concreet voorbeeld is het kunnen nemen van een voorbereidingsbesluit: in de vorige versie van de Verordening openbaar vaarwater werd in het toepasselijke artikel 3a nog verwezen naar de oude WRO. Daarnaast wordt een aantal wijzigingen van redactionele aard opgenomen. Voorts wordt het begrip "verwaarloosd schip" nader ingevuld. Ten slotte wordt in een nieuw artikel 21a het gebruik van de vijver in Westpark door watersportvereniging Variaski geregeld.

### Beoogd resultaat

Een verordening die aansluit op landelijk gewijzigde regelgeving (Wabo, Wro). Tevens wordt het gebruik van de vijver in Westpark expliciet geregeld.

### Kader

Wet algemene bepalingen omgevingsrecht; Wet ruimtelijke ordening; artikel 149 Gemeentewet; artikel 88 Huisvestingswet.

### Argumenten/afwegingen

#### Wijzigingen en toelichting

#### I - Horecaschip

A - Artikel 1 onder c komt als volgt te luiden:

- c. ligplaats: plaats in het water die door een woon-, bedrijfs-, recreatie-, beroeps- of horecaschip bij verblijf wordt ingenomen;

#### Toelichting:

Aan dit sublid wordt het begrip "horecaschip" toegevoegd. In concreto bestaat er op dit moment slechts 1 schip dat onder deze definitie valt, te weten het pannenkoekschip in het Schuitendiep.

In het Bestemmingsplan openbaar vaarwater is dit schip als zodanig benoemd, reden om deze benaming over te nemen in deze verordening.

B - Aan artikel 1 wordt onder ka een nieuwe begripsomschrijving toegevoegd die als volgt luidt:

- Ka- horecaschip: een vaartuig of drijvende constructie, niet zijnde een bouwwerk in de zin van de Woningwet, dat geheel of grotendeels wordt gebruikt voor de uitoefening van een horecabedrijf;

## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

- 3 -

### Toelichting:

Zie de toelichting onder IA.

C - Artikel 18 komt als volgt te luiden:

Artikel 18 Schepen voor bijzondere, representatieve of horeca doeleinden

1. Het is verboden met een schip, aangemerkt voor bijzondere, representatieve of horeca doeleinden, een ligplaats in te nemen op andere plaatsen dan in door burgemeester en wethouders daartoe aan te wijzen kanaalvakken.
2. Van het verbod bedoeld in het eerste lid kunnen burgemeester en wethouders ontheffing verlenen.

### Toelichting:

Zoals onder IA en IB uiteen is gezet, is in het Bestemmingsplan openbaar vaarwater het begrip "horecaschip" ingevoerd. Om die reden is er ook voor gekozen om artikel 18 aan te vullen met het begrip "horeca doeleinden".

II - Verwaarloosd schip

A - Artikel 1 onder o (verwaarloosd schip) wordt als volgt gewijzigd:

- o - verwaarloosd schip: een schip waarvan casco en/of opbouw zodanig onvoldoende zijn beschermd tegen water- en weersinvloeden dat de instandhouding van het schip, zonder daarvoor ingrijpendere maatregelen dan het normaal te verrichten onderhoud te treffen, in gevaar komt. Een schip wordt tevens als verwaarloosd aangemerkt indien:
  - door gedeeltelijke afbraak, instorting, verwaarlozing of verandering van de woonboot de samenhang in boot en opbouw is verstoord;
  - de detaillering van de wanden van de woonboot in ernstige mate wordt verstoord door (onderdelen van) installaties of door andere toevoegingen;
  - de woonboot aan de buitenzijde geheel of gedeeltelijk in ernstige mate is beschadigd;
  - de vorm of het aanzien van de woonboot in overwegende mate wordt bepaald door objecten die op de woonboot zijn geplaatst.

### Toelichting:

De begripsomschrijving van een verwaarloosd schip was al opgenomen in de Verordening openbaar vaarwater 2002. De praktijk heeft uitgewezen dat er behoefte bestond aan een nadere precisering van het begrip verwaarloosd schip. Om die reden is de volgende aanvulling opgenomen:

"Een schip wordt tevens als verwaarloosd aangemerkt indien

- door gedeeltelijke afbraak, instorting, verwaarlozing of verandering van de woonboot de samenhang in boot en opbouw is verstoord;
- de detaillering van de wanden van de woonboot in ernstige mate wordt verstoord door (onderdelen van) installaties of door andere toevoegingen;
- de woonboot aan de buitenzijde geheel of gedeeltelijk in ernstige mate is beschadigd;
- de vorm of het aanzien van de woonboot in overwegende mate wordt bepaald door objecten die op de woonboot zijn geplaatst."

Op die manier is getracht om tot een nadere invulling van het begrip "verwaarloosd schip" te komen en worden concretere handvatten aangereikt om te kunnen handhaven.

## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

- 4 -

B - Aan artikel 11 lid 2 (intrekkingsgronden) wordt een nieuw sublid toegevoegd dat als volgt luidt:

e. indien sprake is van een verwaarloosd schip als omschreven in artikel 1 onder o.

### Toelichting:

Op grond van artikel 11 lid 1 sub b was het in feite al mogelijk om een vergunning in te trekken wanneer een schip na vergunningverlening door de tijd heen was afgeleden in een toestand van verwaarlozing.

Omdat artikel 1 onder o echter sterk is uitgebreid, is om die reden ervoor gekozen om het begrip "verwaarloosd schip" als specifiek benoemde intrekkingsgrond op te nemen.

Bovendien wordt zo aansluiting gezocht met het al bestaande artikel 10 lid 1 onder n, waarbij voor de weigeringsgronden van een vergunning wel specifiek werd verwezen naar verwaarloosde schepen.

### III - Beslistermijn

Artikel 3 van de Verordening openbaar vaarwater wordt als volgt gewijzigd:

#### Artikel 3 Beslistermijn

1. Burgemeester en wethouders beslissen op een aanvraag voor een vergunning of ontheffing binnen acht weken na de dag waarop de aanvraag ontvangen is.
2. Burgemeester en wethouders kunnen de beslissing voor ten hoogste zes weken verdagen.

### Toelichting:

De leden 3 en 4 (oud) zijn geschrapt. Het betrof hier beslistermijnen voor ligplaatsvergunningen wanneer zogenaamde vrijstellingen van bestemmingsplannen moesten worden genomen. Door diverse wetswijzigingen (Wro/Wabo) zijn deze vrijstellingen verdwenen of vervangen door ontheffingsmogelijkheden die geen nut hebben/niet van toepassing zijn voor/op vaartuigen. Bovendien is het Bestemmingsplan openbaar vaarwater intussen van kracht geworden; door redactie en inhoud van deze planvoorschriften is de noodzaak tot het nemen van een vrijstelling komen te vervallen.

### IV - Voorbereidingsbesluit

Artikel 3a van de Verordening openbaar vaarwater wordt als volgt gewijzigd:

#### Artikel 3a Voorbereidingsbesluit

1. In afwijking van artikel 3 houden burgemeester en wethouders de beslissing op een aanvraag om lig-plaatsvergunning of -ontheffing aan indien er geen grond is om de vergunning of ontheffing te weigeren en voor het gebied, waarin het schip zal worden afgemeerd, vóór de dag van ontvangst van de aanvraag een voorbereidingsbesluit als bedoeld in artikel 3.7 van de Wet ruimtelijke ordening in werking is getreden, een bestemmingsplan in ontwerp ter inzage is gelegd, een bestemmingsplan is vastgesteld, dan wel een bestemmingsplan na vaststelling is bekendgemaakt.
2. De aanhouding duurt totdat:
  - a- het voorbereidingsbesluit overeenkomstig artikel 3.7, vijfde of zesde lid, van de Wet ruimtelijke ordening is vervallen;



## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

- 5 -

- b- de termijn voor vaststelling van het bestemmingsplan ingevolge artikel 3.8 eerste lid onder e van de Wet ruimtelijke ordening is overschreden;
  - c- de termijn voor bekendmaking van het bestemmingsplan ingevolge artikel 3.8, derde, vierde of zesde lid van de Wet ruimtelijke ordening is overschreden;
  - d- het bestemmingsplan in werking is getreden dan wel in beroep is vernietigd;
  - e- de verordening, bedoeld in artikel 4.1 van de Wet ruimtelijke ordening of de algemene maatregel van bestuur, bedoeld in artikel 4.3 van die wet in werking is getreden.
3. In afwijking van het eerste lid kunnen burgemeester en wethouders de ligplaatsvergunning of -onthefving verlenen indien het schip waarmee ligplaats zal worden ingenomen niet in strijd is met het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan. Burgemeester en wethouders beslissen omtrent de aanvraag om ligplaatsvergunning of -onthefving overeenkomstig artikel 3.

### Toelichting:

Dit artikel moest gewijzigd worden vanwege de invoering van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening alsmede de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Zo bestaat er voor schepen niet meer de mogelijkheid om een ontheffing te verlenen van de regels van een bestemmingsplan en is ook voor het overige de regelgeving inzake voorbereidingsbesluiten en dergelijke zowel inhoudelijk als redactioneel aanmerkelijk gewijzigd.

Het is gelukkig geen probleem dat er geen vrijstelling of ontheffing kan worden verleend, aangezien het nieuwe Bestemmingsplan openbaar vaarwater in werking is getreden en er geen discrepantie meer bestaat tussen de planregels en de voorschriften van deze verordening.

De gewijzigde tekst van artikel 3a sluit nauw aan bij de redactie van artikel 3.3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

### V - Westpark

Aan de Verordening openbaar vaarwater 2006 wordt een nieuw artikel 21a toegevoegd, dat als volgt komt te luiden:

#### Artikel 21a Westpark

- 1. de plas in het gebied "Westpark" is enkel bedoeld voor recreatief gebruik;
- 2. onder recreatief gebruik worden in ieder geval waterskiactiviteiten verstaan;
- 3. het is verboden om de plas als bedoeld in het eerste lid te gebruiken voor gemotoriseerd vaarverkeer;
- 4. van het verbod als bedoeld in het vorige lid kunnen burgemeester en wethouders ontheffing verlenen;
- 5. een ontheffing als bedoeld in het vorige lid wordt verleend voor de duur van een jaar;
- 6. het is verboden om op tijden dat de plas als waterskibaan wordt gebruikt, overige recreatieve activiteiten te ondernemen. Deze tijden worden aangegeven middels het hijsen van een rode vlag.

### Toelichting:

De aanleiding om de vijver in Westpark aan te leggen, was gelegen in het feit dat waterskivereniging Variaski niet meer de beschikking had over een geschikte locatie om hun sport te kunnen beoefenen.

De voornaamste gebruiker van deze plas zal dan ook de vereniging Variaski zijn.

## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

- 6 -

Het is echter uitdrukkelijk niet de bedoeling dat Variaski als enige gebruik kan maken van deze vijver. Ook anderen moeten gebruik kunnen maken van de mogelijkheden van deze kunstmatige waterpartij.

De omvang van de vijver alsmede de aard van de waterskisport brengen echter met zich mee dat als er gewaterskied wordt, andere activiteiten op het water feitelijk onmogelijk of in ieder geval onwenselijk zijn, met het oog op de reële risico's die een snelvarend schip nu eenmaal met zich meebrengt.

Om die reden is gekozen voor het rode vlag systeem, zoals dat bijvoorbeeld gehanteerd wordt op oefenterreinen van defensie. Zodra de rode vlag gehesen wordt, zullen andere activiteiten op het water moeten worden gestaakt.

Om te voorkomen dat de plas ongebreideld gebruikt zal gaan worden voor bijvoorbeeld raceactiviteiten op het water - te denken valt aan eindeloos rondjes draaiende jetski's - is ervoor gekozen om gemotoriseerde vaartuigen onder een ontheffingstelsel te laten vallen. Het is namelijk ongewenst om elke vorm van gemotoriseerd vaarverkeer te weren: zo bestaan er ten tijde van het schrijven van deze toelichting plannen om in voorkomende gevallen een drijvend - en gemotoriseerd - terras op deze plas te laten rondvaren. Doel van dit ontheffingstelsel is om het gemotoriseerde gebruik van deze plas zodanig te reguleren dat voorkomen wordt dat gebruikers letterlijk in elkaars vaarwater zitten.

Er is gekozen voor het kunnen verlenen van een ontheffing, en niet voor een vergunningstelsel. Een ontheffing wordt afgegeven wanneer er een generaal verbod geldt, zoals in casu verwoord in het derde lid van dit artikel. Vervolgens kan er onder omstandigheden van dit verbod worden afgeweken middels een ontheffing waaraan voorwaarden kunnen worden verboden die maken dat in dit specifieke geval wij inderdaad kunnen en willen overgaan tot het verlenen van de ontheffing. Om die reden - het generale verbod en het maatwerk van een ontheffing - is het opnemen van weigeringsgronden overbodig.

Een dergelijke ontheffing levert een titel op voor bestuursrechtelijke handhaving - het opleggen van een last onder dwangsom bijvoorbeeld. Het geeft de medewerkers van het Havenkantoor bijvoorbeeld een handvat om personen die zonder ontheffing met een gemotoriseerd vaartuig de Westparkse vijver opvaren, te manen om zich te verwijderen. In het uiterste geval kan er door hen een preventieve dwangsom opgelegd (uitgereikt) worden.

### **Maatschappelijk draagvlak/participatie**

---

Er is nauw overleg geweest met watersportvereniging Variaski omtrent het voorliggende raadsvoorstel; ook met het Woonschepen comité Groningen is reeds in 2010 over de voorliggende onderwerpen overleg gevoerd. Deze inspraak heeft geleid tot een aantal aanpassingen ten opzichte van eerdere ambtelijke blauwdrukken.

## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

- 7 -

### Financiële consequenties

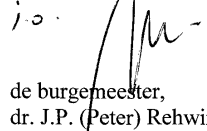
De voorgestelde wijzigingen hebben naar redelijke verwachting geen financiële gevolgen.


Notificatie van deze verordening in het kader van het vrije verkeer van diensten, goederen en personen (Europees gemeenschapsrecht) is niet nodig omdat niet valt in te zien dat deze verordening op enigerlei wijze een belemmering oplevert voor dit vrije verkeer.

### Realisering en evaluatie

--

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

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

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

# Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

- ontwerp -

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN;

Gelet op artikel 149 van de Gemeentewet en artikel 88 van de Huisvestingswet;

Gezien het voorstel van het college van

Overwegende, dat het wenselijk is om voor het gebruik van het openbaar vaarwater in de gemeente Groningen regels te stellen:

1. aan de ligplaatsen voor schepen uit oogpunt van ordelijk gebruik van de ligplaatsen (gezondheids- veiligheids- en milieuaspecten en aanzien van de gemeente);
2. met betrekking tot de veiligheid op en het ordelijk gebruik en de bescherming van het openbaar vaarwater in zijn algemeenheid en van bruggen, kademuren, oevers en andere waterstaatswerken;
3. ter bevordering van de rechtszekerheid van eigenaren, bewoners en gebruikers van schepen.

HEEFT BESLOTEN

vast te stellen de volgende verordening: Verordening openbaar vaarwater 2006

## HOOFDSTUK 1 ALGEMENE BEPALINGEN

### Artikel 1 Begripsbepalingen

Deze verordening verstaat onder:

- |                          |  |
|--------------------------|--|
| a. Openbaar vaarwater    | : alle wateren in de gemeente Groningen die, al dan niet met enige beperking, voor het publiek bevaarbaar of anderszins toegankelijk zijn, alsmede de bijbehorende werken als kademuren, oevers, steigers, trappen, bruggen en andere kunstwerken in beheer en onderhoud bij de gemeente Groningen;  |
| b. Kanaalvak             | : een gedeelte van het openbaar vaarwater bestemd voor het innemen van één of meer ligplaatsen;  |
| c. Ligplaats             | : plaats in het water die door een woon-, bedrijfs-, recreatie-, beroeps- of horecaschip bij verblijf wordt ingenomen;   |
| d. Schipper/gezagvoerder | : degene die het gezag over een schip voert, of degene die deze als zodanig vervangt, en bij afwezigheid van beiden de eigenaar of gebruiker van het schip;  |
| e. Schip                 | : elk vaartuig, daaronder mede verstaan drijvende werktuigen, glijboten en pontons;  |
| f. Woonschip             | : een schip uitsluitend of hoofdzakelijk als woning gebruikt of tot woning bestemd;  |
| g. Bedrijfschip          | : een schip, dat geheel of grotendeels wordt gebruikt ten behoeve van de uitoefening - ter plaatse en op of vanaf het schip - van een beroep of bedrijf ten behoeve van: <ul style="list-style-type: none"><li>- scheepsbouw, -inrichting, -reparatie of -onderhoud;</li><li>- scheepsbevoorrading c.q. levering van scheepsbenodigdheden voor beroeps- en recreatievaart;</li></ul> |

## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

2

- schepen of pontons benodigd voor de uitoefening van de kleine watersport;
- rondvaartbedrijven; en
- - nautische opleidingen met het schip.
- h. Recreatieschip : een schip, uitsluitend bestemd en in gebruik voor recreatie-doeleinden;
- i. Beroepsschip : een schip, uitsluitend of hoofdzakelijk bestemd voor beroeps-goederenvervoer, alsmede sleep- en duwboten;
- j. Charterschip : een schip uitsluitend of hoofdzakelijk bestemd voor beroepsmatig personenvervoer, en als zodanig ingeschreven bij Register Holland en/of onder SI-keur;
- k. Schip voor bijzondere of representatieve doeleinden : een schip uitsluitend bestemd of in gebruik voor doeleinden van culturele of representatieve aard;
- ka Horecaschip : een vaartuig of drijvende constructie, niet zijnde een bouwwerk in de zin van de Woningwet, dat geheel of grotendeels wordt gebruikt voor de uitoefening van een horecabedrijf;
- l. Bijboot : een licht vaartuig dat bij een groter schip behoort, waarvan de bovenkant niet hoger is dan 1 meter boven de waterlijn en de oppervlakte niet groter is dan 10 m<sup>2</sup>;
- m. Opduwer : een vaartuig dat behoort bij een ander schip en bedoeld is om dat schip voort te duwen;
- n. Niet-kwetsbaar schip :
  1. schepen als bedoeld onder p en q van dit artikel
  2. in geval van andere schepen: een schip
    - dat van staal is gebouwd;
    - waarvan de hoogte boven water van de waterlijn tot het laagst gelegen punt waarboven de romp van een vaartuig niet meer waterdicht is (vrijboord) tenminste 60 cm is;
    - waarvan de bovenbouw aan beide zijden tenminste 40 cm binnen de grootste breedte van de romp van het schip blijft (gangboord);
    - dat is voorzien van deugdelijke bolders, die zowel vanaf de wal als vanaf het water bereikbaar zijn;
    - dan wel een anderszins gebouwd schip dat aan de criteria onder 3° en 4° voldoet, en waarvan door een scheepsbouwkundig expertisebureau aan de hand van een constructiebeoordeling en een sterkteberekening wordt aangetoond dat de niet-kwetsbaarheid gelijkwaardig is aan dat van een schip dat (ook) aan de onder de 1° en 2° genoemde criteria voldoet;
  3. In afwijking van het gestelde onder 1 en 2 gelden voor een schip dat ligplaats inneemt in het Noord-Willemskanaal de volgende eisen:
    - a) Het schip moet gebouwd zijn van staal
    - b) de hoogte boven water van de waterlijn tot het laagst gelegen punt waarboven een schip niet meer waterdicht is, moet tenminste 100 cm bedragen
    - c) de dikte van het staal van het onderwaterschip en het gedeelte boven water tot in ieder geval 100 cm, dient tenminste 3 mm te bedragen
    - d) de bovenbouw van het schip moet aan beide zijden tenminste 40 cm binnen de grootste breedte van het schip blijven
    - e) de bovenbouw mag niet langer zijn dan 90% van de lengte van het schip, waarbij de bolders goed bereikbaar dienen te blijven.
- o. Verwaarloosd schip : een schip waarvan casco en/of opbouw zodanig onvoldoende zijn beschermd tegen water- en weersinvloeden dat de instandhouding van het schip, zonder daarvoor ingrijpendere maatregelen dan het normaal te verrichten onderhoud te treffen, in gevaar komt. Een schip wordt tevens als verwaarloosd aangemerkt indien
  - door gedeeltelijke afbraak, instorting, verwaarlozing of

## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

3

- verandering van de woonboot de samenhang in boot en opbouw is verstoord;
  - de detaillering van de wanden van de woonboot in ernstige mate wordt verstoord door (onderdelen van) installaties of door andere toevoegingen;
  - de woonboot aan de buitenzijde geheel of gedeeltelijk in ernstige mate is beschadigd;
  - de vorm of het aanzien van de woonboot in overwegende mate wordt bepaald door objecten die op de woonboot zijn geplaatst.
- p. Authentiek schip : een schip dat:
1. voorheen is gebruikt ter uitoefening van een beroep zoals ten behoeve van de beroepsvaart of de visserij of als sleepboot; en
  2. door het behoud van het oorspronkelijke casco-met-opbouw de oorspronkelijke contouren niet wezenlijk verloren heeft;
- q. Historisch schip : een authentiek schip dat aan de criteria van de Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (FONV) voldoet;
- r. Maatvoering : in deze verordening wordt verstaan onder:
- 1<sup>o</sup> lengte schip: de afstand tussen voor- en achterkant van een schip over alles gemeten, inclusief eventuele aanbouwsels, maar exclusief roer en een eventuele boegspriet of kluiverboom;
  - 2<sup>o</sup> breedte schip: de afstand tussen de zijkanten van het schip, daarin begrepen gangboorden en eventuele aanbouwsels aan de zijkanten;
  - 3<sup>o</sup> (bouw)hoogte schip: de afstand tussen de waterlijn en de bovenkant (dek of dak) van het schip, masten, antennes en schoorstenen daaronder niet begrepen.

### Artikel 2 Werkingssfeer

Deze verordening is van toepassing op al het openbare vaarwater binnen de grenzen van de gemeente Groningen, in ieder geval voor zover het gaat om de specifieke belangen die deze Verordening beoogt te beschermen (ordelijk gebruik, gezondheid, veiligheid, milieuaspecten en aanzien van de gemeente).

### Artikel 3 Beslistermijn

1. Burgemeester en wethouders beslissen op een aanvraag voor een vergunning of ontheffing binnen acht weken na de dag waarop de aanvraag ontvangen is.
2. Burgemeester en wethouders kunnen de beslissing voor ten hoogste zes weken verdagen.

### Artikel 3A Voorbereidingsbesluit

1. In afwijking van artikel 3 houden burgemeester en wethouders de beslissing op een aanvraag om ligplaatsvergunning of –ontheffing aan indien er geen grond is om de vergunning of ontheffing te weigeren en voor het gebied, waarin het schip zal worden afgemeerd, vóór de dag van ontvangst van de aanvraag een voorbereidingsbesluit als bedoeld in artikel 3.7 van de Wet ruimtelijke ordening in werking is getreden, een bestemmingsplan in ontwerp ter inzage is gelegd, een bestemmingsplan is vastgesteld, dan wel een bestemmingsplan na vaststelling is bekendgemaakt.
2. De aanhouding duurt totdat
  - a- het voorbereidingsbesluit overeenkomstig artikel 3.7, vijfde of zesde lid, van de Wet ruimtelijke ordening is vervallen;
  - b- de termijn voor vaststelling van het bestemmingsplan ingevolge artikel 3.8 eerste lid onder e van de Wet ruimtelijke ordening is overschreden;
  - c- de termijn voor bekendmaking van het bestemmingsplan ingevolge artikel 3.8, derde, vierde of zesde lid van de Wet ruimtelijke ordening is overschreden;
  - d- het bestemmingsplan in werking is getreden dan wel in beroep is vernietigd;
  - e- de verordening, bedoeld in artikel 4.1 van de Wet ruimtelijke ordening of de algemene maatregel van bestuur, bedoeld in artikel 4.3 van die wet in werking is getreden.

## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

4

3. In afwijking van het eerste lid kunnen burgemeester en wethouders de ligplaatsvergunning of –onthefving verlenen indien het schip waarmee ligplaats zal worden ingenomen niet in strijd is met het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan. Burgemeester en wethouders beslissen omtrent de aanvraag om ligplaatsvergunning of –onthefving overeenkomstig artikel 3.

### Artikel 4 Voorschriften en beperkingen

1. Aan een krachtens deze verordening verleende vergunning of ontheffing kunnen voorschriften en beperkingen worden verbonden in het belang van
  - a. de openbare orde;
  - b. volksgezondheid;
  - c. veiligheid;
  - d. de milieuhygiëne en
  - e. het aanzien van de gemeente.
2. Degene aan wie krachtens deze verordening een vergunning of ontheffing is verleend, is verplicht de daaraan verbonden voorschriften en beperkingen na te komen.

### Artikel 5 Nadere regels/aanwijzen kanaalvakken

Burgemeester en wethouders kunnen aan het innemen, hebben of beschikbaar stellen van een ligplaats met, dan wel voor een schip nadere regels stellen met het oog op de openbare orde, de volksgezondheid, de veiligheid, de milieuhygiëne en het aanzien van de gemeente. Onder de te stellen nadere regels valt in ieder geval het aanwijzen van kanaalvakken als liggebied voor de verschillende typen schepen, en het aanwijzen van kanaalvakken waar alleen met niet-kwetsbare schepen ligplaats mag worden ingenomen.

### Artikel 6 Ligplaatsen buiten aangewezen kanaalvakken

1. Het is verboden met een schip een ligplaats in te nemen of te hebben dan wel een ligplaats voor een schip beschikbaar te stellen buiten de door burgemeester en wethouders bij nadere regels voor de diverse in deze verordening genoemde typen schepen (te weten woonschepen, bedrijfsschepen, recreatieschepen, beroepsschepen, schepen voor bijzondere of representatieve doeleinden, charterschepen) aangewezen kanaalvakken, behoudens het bepaalde in artikel 22.
2. Van het verbod bedoeld in het eerste lid kunnen burgemeester en wethouders ontheffing verlenen.
3. Het is verboden met een ander dan een niet-kwetsbaar schip een ligplaats in te nemen of te hebben in de door burgemeester en wethouders aan te wijzen kanaalvakken voor niet-kwetsbare schepen.
4. Van het verbod van het derde lid kunnen burgemeester en wethouders ontheffing verlenen.

### Artikel 7 Maatvoeringsbepalingen met betrekking tot woon- en bedrijfsschepen

1. Als standaardbepaling worden, met inachtneming van de definities en mits de nautische situatie ter plaatse een en ander mogelijk maakt, de volgende maten gehanteerd:
  - a - de maximale lengte mag 26 meter bedragen;
  - b - de maximale breedte mag 5.10 meter bedragen;
  - c - de maximale hoogte mag 3.50 meter boven de waterlijn bedragen, met dien verstande dat:
    - 1° - het hoogste punt van (de hoofdmassa van) een schip niet meer dan 1.50 meter boven de aanliggende kade of oever mag uitsteken, gemeten bij het gemiddelde waterpeil in het kanaalvak. Burgemeester en wethouders kunnen van deze maatvoeringsbepaling ontheffing verlenen in geval de feitelijke omstandigheden het onmogelijk maken om ter plaatse ligplaats in te nemen;
    - 2° - voor maximaal 25 % van het totaal aanwezige horizontale oppervlak van het schip, kajuiten en andere ondergeschikte dakopbouwen tot een hoogte van maximaal 5 meter boven de waterlijn zijn toegestaan.
2. Uitzondering op de toepassing van de standaardbepalingen:
  - a- voor authentieke woon- of bedrijfsschepen en schepen als bedoeld in het tweede lid van artikel 21 van deze verordening geldt dat - met ontheffing van burgemeester en wethouders - de maximale breedte 6 meter en de maximale lengte 38,5 meter mag bedragen, mits de nautische situatie ter plaatse deze maten toelaat;

## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

5

- b - voor het Noord-Willemskanaal geldt dat er te allen tijde een vaarspiegelbreedte van 24 meter moet restereren, hetgeen de maximaal toegestane breedtemaat tot 5 meter kan beperken;
  - c - voor de woonschepen geldt een maximale lengte van 20 meter, een maximale breedte van 5,10 meter en een maximale hoogte van 5,5 meter boven de waterlijn, over het volledige scheepsoppervlak.
3. De in het eerste en tweede lid aangegeven maatvoeringsbepalingen zijn niet van toepassing voor de woonschepen in de Noorderhaven (vrijhaven), de schepen in het Oude Winschoterdiep ten oosten van de Antwerpenbrug (strafhaven), en evenmin voor bedrijfsschepen in de Zweedse en Finse haven (insteekhavens).

### HOOFDSTUK 2 WOON- EN BEDRIJFSSCHEPEN

#### Artikel 8 Vergunningplicht woonschepen

1. Het is verboden met een woonschip ligplaats in te nemen of te hebben dan wel een ligplaats voor een woonschip beschikbaar te stellen buiten de door burgemeester en wethouders daartoe aan te wijzen kanaalvakken.
2. Binnen de krachtens het eerste lid aangewezen kanaalvakken is het verboden zonder vergunning van burgemeester en wethouders met een woonschip ligplaats in te nemen of te hebben.
3. Uiterlijk binnen twaalf weken na het onherroepelijk worden van de vergunning dient met het betreffende woonschip ligplaats te zijn ingenomen op de daartoe bestemde ligplaats.
4. In geval van nieuwbouw van een woonschip dient binnen 1 jaar na het onherroepelijk worden van de vergunning ligplaats te worden ingenomen. Deze termijn kan met ten hoogste een half jaar worden verlengd.
5. In geval van het vergroten of substantieel wijzigen van een woonschip waarvoor een ligplaatsvergunning is afgegeven, is een nieuwe vergunning als bedoeld in het tweede lid vereist.
6. Het is verboden een ligplaats, waarvoor een vergunning is verleend, voor een aaneengesloten periode van meer dan drie maanden per twaalf maanden te verlaten. In bijzondere gevallen kunnen burgemeester en wethouders ontheffing van dit verbod verlenen.
7. Bij een woonschip waarvoor een vergunning als bedoeld in het tweede lid is verleend, is uitsluitend één bij het schip behorende bijboot óf opduwer, niet zijnde een recreatieschip, tot een maximum van 10 m<sup>2</sup> toegestaan, tenzij naar het oordeel van burgemeester en wethouders daartegen bezwaren bestaan die verband houden met de belangen die de verordening beoogt te beschermen.
8. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in het zevende lid voor het toestaan van een authentieke opduwer tot een maximum van 15 m<sup>2</sup>.

#### Artikel 9 Ontheffing voor bedrijfsschepen

1. Het is verboden met een bedrijfsschip ligplaats in te nemen of te hebben dan wel een ligplaats voor een bedrijfsschip beschikbaar te stellen buiten de door burgemeester en wethouders daartoe aan te wijzen kanaalvakken.
2. Binnen de krachtens het eerste lid aangewezen kanaalvakken is het verboden zonder ontheffing van burgemeester en wethouders met een bedrijfsschip ligplaats in te nemen of te hebben.
3. Uiterlijk binnen twaalf weken na het onherroepelijk worden van de ontheffing dient met het betreffende bedrijfsschip ligplaats te zijn ingenomen op de daartoe bestemde ligplaats.
4. In geval van nieuwbouw van een bedrijfsschip dient binnen 1 jaar na het onherroepelijk worden van de ontheffing ligplaats te worden ingenomen. Deze termijn kan met ten hoogste een half jaar worden verlengd.
5. In geval van het vergroten of substantieel wijzigen van een bedrijfsschip waarvoor een ontheffing is afgegeven, is een nieuwe ontheffing als bedoeld in het tweede lid vereist.
6. Het is verboden een ligplaats, waarvoor een ontheffing is verleend, voor een aaneengesloten periode van meer dan drie maanden per twaalf maanden te verlaten. In bijzondere gevallen kunnen burgemeester en wethouders vrijstelling van dit verbod verlenen.
7. Bij een bedrijfsschip waarvoor een ontheffing als bedoeld in het tweede lid is verleend, is uitsluitend één bij het schip behorende bijboot of opduwer, niet zijnde een recreatieschip, tot een



## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

6

maximum van 10 m<sup>2</sup> toegestaan, tenzij naar het oordeel van burgemeester en wethouders daartegen bezwaren bestaan die verband houden met de belangen die de verordening beoogt te beschermen.

8. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in het zevende lid voor het toestaan van een authentieke opduwer tot een maximum van 15 m<sup>2</sup>.

### Artikel 10 Weigeringsgronden vergunning of ontheffing

1. De vergunning of ontheffing kan in ieder geval worden geweigerd indien:
  - a. in geval van een woonschip: de aanvrager niet is een natuurlijk persoon van tenminste 18 jaar, en tevens eigenaar van het schip;
  - b. in geval van een bedrijfsschip: de aanvrager niet is een natuurlijk persoon van tenminste 18 jaar dan wel de rechtsgeldige vertegenwoordiger (directeur) van een rechtspersoon, en tevens eigenaar van het schip;
  - c. de aanvrager zich niet deugdelijk kan legitimeren als eigenaar van het schip en/of het schip niet deugdelijk kan identificeren;
  - d. het maximale aantal ligplaatsvergunningen of ontheffingen voor het kanaalvak waarvoor de vergunning of de ontheffing wordt gevraagd, reeds is verleend;
  - e. behoudens ontheffing van burgemeester en wethouders, en in geval van een bedrijfsschip met uitzondering van de insteekhavens, de afstand tot de naastgelegen (woon)schepen minder dan 5 meter bedraagt;
  - f. het bedrijfsschip waarvoor ontheffing wordt gevraagd zal worden gebruikt voor andere activiteiten dan in artikel 1 onder g is aangegeven;
  - g. op het in de aanvraag genoemde schip het in artikel 6 lid 3 genoemde verbod van toepassing is (kwetsbaarheid);
  - h. niet wordt voldaan aan krachtens artikel 5 vastgestelde nadere regels;
  - i. in geval van een woonschip: de aanvrager al een vergunning voor een andere ligplaats heeft;
  - j. 1° - indien verzocht wordt toepassing te geven aan artikel 12 (overdraagbaarheid), eerste lid, maar de aanvrager niet kan aantonen dat voor het (te vervangen) schip waarvoor de ligplaatsvergunning of -ontheffing geldt, een andere vergunning of ontheffing kan worden verkregen dan wel het schip blijvend buiten het openbaar vaarwater wordt gebracht;  
2° - hetzij verzocht wordt om toepassing te geven aan artikel 12, derde lid, maar de aanvrager, zijnde de koper van het schip waarvoor de ligplaatsvergunning of -ontheffing geldt, niet middels overlegging van een koopovereenkomst kan aantonen dat hij de nieuwe eigenaar van het schip is;
  - k. het innemen van de ligplaats in strijd is met het geldende bestemmingsplan;
  - l. het schip waarvoor vergunning of ontheffing wordt gevraagd, niet past binnen de maximale maatvoeringsbepalingen zoals opgenomen onder artikel 7;
  - m. het innemen van de ligplaats met een bepaald type schip in strijd is met het bepaalde in artikel 21 (beschermd stadsgezicht);
  - n. het schip waarvoor vergunning wordt gevraagd, verwaarloosd is, zoals omschreven in artikel 1 onder p;
  - o. er sprake is van een samenstel van meerdere schepen;
  - p. blijkens de vergunningaanvraag niet wordt voldaan aan de eisen van artikel 13 lid 1 of 2.
2. Lid 1 onder a alsmede i van dit artikel is niet van toepassing voor instellingen werkzaam in het belang van de volkshuisvesting, zoals omschreven in artikel 70 Woningwet (woningbouwcorporaties)
  - welke hun hoofdkantoor hebben in de gemeente Groningen
  - die zich bezighouden met de ontwikkeling van de woonschepenhaven en
  - voor zover het gaat om vergunningen voor het innemen van ligplaatsen in de woonschepenhaven.
3. Het vorige lid is van toepassing tot de herinrichting van de woonschepenhaven zijn beslag heeft gekregen.

## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

7

### Artikel 11 Intrekking of wijziging van vergunning of ontheffing

1. De vergunning of ontheffing kan worden ingetrokken of gewijzigd:
  - a. indien ter verkrijging daarvan onjuiste dan wel onvolledige gegevens zijn verstrekt;
  - b. indien op grond van een verandering van de omstandigheden of inzichten, opgetreden na het verlenen van de vergunning of ontheffing, moet worden aangenomen dat intrekking of wijziging wordt gevorderd in het belang of de belangen van de openbare orde, volksgezondheid, veiligheid, de milieuhygiëne of het aanzien van de gemeente;
  - c. indien de aan de vergunning of ontheffing verbonden voorschriften en beperkingen niet zijn of worden nagekomen;
  - d. indien van de vergunning of ontheffing geen gebruik wordt gemaakt binnen een daarvoor gestelde termijn dan wel, bij gebreke daaraan, binnen een redelijke termijn;
  - e. indien de houder van de vergunning of ontheffing of zijn rechtverkrijgende dit verzoekt.
2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid kan een vergunning voor een woonschip of ontheffing voor een bedrijfsschip eveneens worden gewijzigd of ingetrokken:
  - a. indien het woonschip of bedrijfsschip uitsluitend of hoofdzakelijk voor andere doeleinden wordt gebruikt dan in de betreffende begripsbepalingen van artikel 1 is omschreven;
  - b. indien er sprake is van een onbewoond woonschip, dan wel van een klaarblijkelijk onbewoond woonschip gedurende een aaneengesloten periode van tenminste zes maanden;
  - c. indien de houder van de vergunning of ontheffing de bepalingen in deze verordening, de nadere regels als bedoeld in artikel 5, dan wel de voorschriften behorende bij de vergunning of ontheffing overtreedt;
  - d. bij vergroting of substantiële wijziging van het schip zonder daarvoor verkregen vergunning of ontheffing;
  - e. indien sprake is van een verwaarloosd schip als omschreven in artikel 1 onder o.

### Artikel 12 Overdraagbaarheid vergunning of ontheffing

1. De houder van de ligplaatsvergunning of -ontheffing kan burgemeester en wethouders verzoeken om de vergunning of ontheffing voor dezelfde ligplaats op een ander (vervangend) woonschip of bedrijfsschip over te schrijven.
2. In geval van een (vervangend) bedrijfsschip dient het uit te oefenen type bedrijf te vallen onder het bepaalde in artikel 1 onder g, mogen er voorts geen nautische bezwaren bestaan en dient het type bedrijf op de betreffende ligplaats als inpasbaar te worden beoordeeld.
3. De aanvrager van een ligplaatsvergunning of ontheffing kan burgemeester en wethouders verzoeken om de bestaande vergunning of ontheffing voor het betreffende woonschip of bedrijfsschip over te schrijven op zijn naam als nieuwe eigenaar.
4. Een aanschrijving bestuursdwang alsook de vooraankondiging daarvan, evenals een last onder dwangsom alsook de vooraankondiging daarvan, zoals bedoeld in hoofdstuk 5 van de Algemene wet bestuursrecht, wordt geacht ook gericht te zijn tot een rechtsopvolger.
5. Voor verzoeken als bedoeld in de leden 1 en 3 zijn de overige artikelen van dit hoofdstuk van overeenkomstige toepassing.

### Artikel 13 Inzage vergunning of ontheffing

De houder van een vergunning of ontheffing is verplicht deze op eerste vordering van een ambtenaar belast met de zorg voor de naleving van één of meer bepalingen van deze verordening, ter inzage af te geven aan deze ambtenaar.

### Artikel 14 Wachtlijst woonschepen

1. Op een wachtlijst worden door burgemeester en wethouders uitsluitend geplaatst:
  - a. zij die in aanmerking wensen te komen voor een ligplaats met een woonschip in de gemeente Groningen in een daarvoor aangewezen gedeelte van het openbaar vaarwater, met dien verstande dat uitsluitend een natuurlijk persoon van tenminste 18 jaar in aanmerking komt voor plaatsing op de wachtlijst, voor zover aan hem of haar al niet vergunning voor een ligplaats is verleend;
  - b. zij die reeds in het bezit zijn van een vergunning als bedoeld in artikel 8 tweede lid en in aanmerking wensen te komen voor een andere ligplaats in de gemeente Groningen.

## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

8

2. Inschrijvingen op de wachtlijst geschieden op volgorde van datum van ontvangst. Bij meerdere inschrijvingen op een datum geschiedt de inschrijving op volgorde van tijdstip.
3. Het college kan de plaatsing op de wachtlijst doorhalen indien:
  - a. de ingeschrevene is verhuisd zonder burgemeester en wethouders schriftelijk, binnen vier weken, van de adreswijziging op de hoogte te stellen of anderszins kennelijk heeft opgehouden belang te hebben bij plaatsing op de lijst;
  - b. driemaal een door of namens burgemeester en wethouders aangeboden ligplaats, die valt binnen de door de ingeschrevenen eventueel kenbaar gemaakte voorkeuren bij de inschrijving, door de ingeschrevene als bedoeld onder lid 1 van dit artikel, zonder redelijke grond is geweigerd;
  - c. een door of namens burgemeester en wethouders aangeboden ligplaats wordt geaccepteerd.
4. De aanbidding van ligplaatsen geschiedt aan de hand van de volgorde van inschrijving, met dien verstande dat een dergelijk aanbod eerst gedaan wordt aan degenen op de wachtlijst die reeds in het bezit zijn van een vergunning voor een ligplaats met een woonschip in een van de daarvoor aangewezen kanaalvakken, of kunnen aantonen dat zij drie achtereenvolgende jaren in de Noorderhaven een ligplaats hebben ingenomen, maar voorkeur hebben voor een andere ligplaats binnen deze kanaalvakken en daarna aan hen die aan deze criteria niet voldoen.
5. Indien het vasthouden aan de wachtlijst of de volgorde op de wachtlijst onevenredige gevolgen met zich meebrengt zodat daaraan in redelijkheid niet kan worden vastgehouden, dan wel met het oog op de belangen die de verordening beoogt te beschermen, kunnen burgemeester en wethouders daarvan afwijken.

### HOOFDSTUK 3 BEPALINGEN VOOR OVERIGE SCHEPEN

#### Artikel 15 Recreatieschepen

1. Het is verboden met een schip, bestemd en in gebruik voor recreatiedoeleinden, een ligplaats in te nemen op andere plaatsen dan in door burgemeester en wethouders daartoe aan te wijzen kanaalvakken, alsmede daar langer te liggen dan de in nadere regels bepaalde tijdsduur.
2. Van de verboden bedoeld in het eerste lid kunnen burgemeester en wethouders ontheffing verlenen.

#### Artikel 16 Beroepsvaart

1. Het is verboden met een schip, in gebruik voor de beroepsvaart, een ligplaats in te nemen op andere plaatsen dan in door burgemeester en wethouders daartoe aan te wijzen kanaalvakken.
2. Er mag niet langer dan voor een aaneengesloten periode van 6 maanden ligplaats worden ingenomen, waarbij deze termijn met ten hoogste nog eens 6 maanden kan worden verlengd.
3. Na ommekomst van de in lid 2 gestelde uiterste termijn mag door het desbetreffende beroepsschip gedurende een termijn van minimaal 3 maanden geen ligplaats meer worden ingenomen.
4. Van het verbod in lid 1 en de bepalingen in de leden 2 en 3 kunnen burgemeester en wethouders ontheffing verlenen.

#### Artikel 17 Bijzondere bepalingen voor schippers en gezagvoerders in de beroepsvaart

1. De schipper van een beroepsschip, die daarmee ligplaats heeft ingenomen, is verplicht de meetbrief van het schip, de ladingdocumenten en vervoersvergunningen aan een door het college aan te wijzen ambtenaar ter inzage te geven.
2. De gezagvoerder van een schip, dat wordt gebruikt voor de vaart op zee of daartoe is bestemd is verplicht aan de krachtens artikel 38 aangewezen ambtenaren opgave te verstrekken van:
  - a. de aard en de hoeveelheid van de lading;
  - b. de plaats van herkomst en bestemming van het schip.
3. Het is verboden zand, aarde, grint, graan, steenkolen, los turfstrooisel, kunstmest of soortgelijke onverpakte stoffen in of uit een in de haven liggend schip te laden of te lossen anders dan zo dicht mogelijk met dat schip aan een kade of anders dan met gebruikmaking van zodanige middelen dat daardoor bij het laden of lossen het morsen in de haven wordt voorkomen.

## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

9

### Artikel 18 Schepen voor bijzondere, representatieve of horeca doeleinden

1. Het is verboden met een schip, aangemerkt voor bijzondere, representatieve of horeca doeleinden, een ligplaats in te nemen op andere plaatsen dan in door burgemeester en wethouders daartoe aan te wijzen kanaalvakken.
2. Van het verbod bedoeld in het eerste lid kunnen burgemeester en wethouders ontheffing verlenen.

### Artikel 19 Charterschepen

1. Het is verboden om met een zeilcharterchip een (winter)ligplaats in te nemen op andere plaatsen dan in door burgemeester en wethouders daartoe aan te wijzen kanaalvakken
2. Het is verboden om met een motorcharterchip een (winter)ligplaats in te nemen op andere plaatsen dan in door burgemeester en wethouders daartoe aan te wijzen kanaalvakken.
3. Van het verbod als bedoeld in de leden 1 en 2 kunnen burgemeester en wethouders ontheffing verlenen.

## HOOFDSTUK 4 DE ORDE, VEILIGHEID, BESCHERMING EN HET AANZIEN VAN DE GEMEENTE MET BETREKKING TOT DE SCHEEPVAART IN HET ALGEMEEN EN VAN WERKEN, OEVERS EN KADEMUREN

### Artikel 20 Beschermd stadsgezicht

1. In de kanaalvakken die vallen onder c.q. grenzen aan die gebieden die zijn aangewezen als beschermd stadsgezicht, mogen enkel authentieke schepen ligplaats innemen
2. In de kanaalvakken als bedoeld in het eerste lid kunnen ook schepen ligplaats innemen die voor wat betreft hun uiterlijke verschijningsvorm in overwegende mate gelijkenis vertonen met de in het vorige lid bedoelde schepen.

### Artikel 21 Ligplaats Noorderhaven

In afwijking van het bepaalde in de artikelen 6 lid 1, 8 lid 1 en 20 lid 1 kan in de Noorderhaven met niet-kwetsbare varende woonschepen, bewoond door de eigenaar, en zeilcharters die als zodanig staan geregistreerd bij 'Register Holland', dan wel onder SI-keur vallend, ligplaats ingenomen worden met die beperking dat te allen tijde een doorvaart breedte van minimaal 10 meter aanwezig moet zijn.

### Artikel 21a Westpark

1. De plas in het gebied "Westpark" is enkel bedoeld voor recreatief gebruik.
2. Onder recreatief gebruik worden in ieder geval waterskiactiviteiten verstaan.
3. Het is verboden om de plas als bedoeld in het eerste lid te gebruiken voor gemotoriseerd vaarverkeer.
4. Van het verbod als bedoeld in het vorige lid kunnen burgemeester en wethouders ontheffing verlenen.
5. Een ontheffing als bedoeld in het vorige lid wordt verleend voor de duur van een jaar.
6. Het is verboden om op tijden dat de plas als waterskibaan wordt gebruikt, overige recreatieve activiteiten te ondernemen. Deze tijden worden aangegeven middels het hijsen van een rode vlag.

### Artikel 22 Meldingsplicht na aankomst

De schipper moet, binnen 24 uur na aankomst van zijn schip binnen de gemeentegrenzen, daarvan melding doen aan een door het college aan te wijzen ambtenaar, indien met dat schip langer dan vier uur een ligplaats ingenomen gaat worden en de schipper niet beschikt over een vergunning of ontheffing krachtens deze verordening om een ligplaats in te nemen.

### Artikel 23 Het nakomen van aanwijzingen

Ieder is verplicht terstond te gehoorzamen aan de mondelinge aanwijzingen, gegeven door een ambtenaar door het college van burgemeester en wethouders belast met de uitvoering van deze verordening.

## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

10

### Artikel 24 Veiligheidsvoorschriften

1. Het is verboden in het openbaar vaarwater al dan niet bij wijze van beroep te duiken en/of met enigerlei middel naar zich onder het wateroppervlak bevindende voorwerpen te zoeken of deze op te dreggen.
2. Burgemeester en wethouders kunnen van het bepaalde in het eerste lid ontheffing verlenen.

### Artikel 25 Het voorkomen van overlast

1. Het is verboden drijvende schepen te slopen of droog te zetten op andere dan door burgemeester en wethouders aangewezen plaatsen.
2. Burgemeester en wethouders kunnen van het bepaalde in het eerste lid ontheffing verlenen.

### Artikel 26 Verwaarloosde schepen

Het is in het belang van het aanzien van de gemeente verboden om een ligplaats in te nemen of ingenomen te houden met een schip dat in verwaarloosde toestand verkeert.

### Artikel 27 Voorwerpen op, in of boven openbaar vaarwater

1. Het is in verband met de veiligheid op het openbaar vaarwater verboden zonder vergunning van burgemeester en wethouders enig voorwerp op, in, of boven openbaar vaarwater te plaatsen, aan te brengen of te hebben.
2. Het in het eerste lid bepaalde is niet van toepassing op voorwerpen waarop gedachten of gevoelens worden geopenbaard.
3. Het is verboden op, in of boven het openbaar vaarwater voorwerpen als bedoeld in het tweede lid te plaatsen, aan te brengen of te hebben, indien deze door hun omvang of vormgeving, constructie of plaats van bevestiging gevaar opleveren voor de bruikbaarheid van het openbaar vaarwater of voor het doelmatig en veilig gebruik daarvan, dan wel een belemmering vormen voor het doelmatig beheer en onderhoud van het openbaar vaarwater.

### Artikel 28 Het onbevoegd losmaken van schepen

Het is verboden, zonder daartoe bevoegd te zijn, enig schip los te maken, te verleggen of te verhalen, daarvan trossen te kappen of los te gooien of zich daartoe op of in een vaartuig te bevinden.

### Artikel 29 Gebruik van werken

Ter bescherming van werken of kunstwerken in eigendom, beheer of onderhoud van de gemeente en ter verzekering van het doelmatig en veilig gebruik van die werken, gelden de daarop betrekking hebbende voorschriften van het Kanalenreglement Groningen van de provincie Groningen.

### Artikel 30 Beschadiging van waterstaatswerken

1. Het is verboden schade toe te brengen aan of veranderingen aan te brengen in de toestand van bij de gemeente in beheer zijnde vaarten, havens, dijken, wallen, kanalen, trekpaden, kades, beschoeiingen, oeverbegroeiingen, bruggen, zetten, duikers, pompen, waterleidingen, gordingen, aanlegpalen, stootpalen, bakens of sluisen.
2. Het in het eerste lid bepaalde geldt niet voor zover het Wetboek van Strafrecht, de Wet Beheer Rijkswaterstaatswerken, het Binnenvaartpolitiereglement of de Provinciale Vaarwegenverordening van toepassing is.

### Artikel 31 Reddingsmiddelen

Het is verboden een voor het redden van drenkelingen bestemd en daartoe bij het water aangebracht voorwerp te gebruiken voor een ander doel, dan wel voor dadelijk gebruik ongeschikt te maken.

### Artikel 32 Het openen van bruggen

Het is aan een ieder, behalve door daartoe door burgemeester en wethouders aangewezen personen, verboden bruggen te openen of te sluiten.

### Artikel 33 Te hoge schepen

## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

11

Indien, ter beoordeling van door burgemeester en wethouders aan te wijzen ambtenaren, boven het dek uitstekende voorwerpen zonder veel moeite zover weggenomen kunnen worden, dat het vaartuig onder een gesloten brug kan doorvaren, is de schipper verplicht op eerste aanzegging van deze ambtenaren, deze voorwerpen te strijken en/of weg te nemen, als hij deze brug wenst te passeren.

### Artikel 34 Gebruik oevers en kademuren

1. Het is verboden enig obstakel of voorwerp te hebben of te houden op, aan of in openbare oevers en kademuren.
2. Het is verboden, zonder schriftelijke toestemming van burgemeester en wethouders, groene oevers of delen daarvan in gebruik te hebben of te houden.
3. Burgemeester en wethouders kunnen van het bepaalde in het eerste lid ontheffing verlenen en daaraan in het belang van de bescherming van werken en de overige belangen die de verordening beoogt te beschermen voorschriften verbinden.
4. Het bepaalde in dit artikel geldt niet voor zover de Woningwet, de Monumentenwet, de Afvalstoffenwet, het Rijkswegenreglement of het Provinciaal Wegenreglement van toepassing is.

### Artikel 35 Voeren van reclame

1. Het is verboden met schepen die voorzien zijn van een aanduiding van handelsreclame dan wel anderszins aandacht trekken, in het openbaar vaarwater ligplaats in te nemen met het kennelijk doel om daarmee handelsreclame te maken.
2. Burgemeester en wethouders kunnen van de in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

## HOOFDSTUK 5 STRAF-, OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN

### Artikel 36 Strafbepalingen

Overtreding van een ge- of verbodsbepaling, bij of krachtens deze verordening gesteld, wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste drie maanden of een geldboete van de tweede categorie

### Artikel 37 Binnentreden

Zij die belast zijn met de zorg voor de nakoming van de bij of krachtens deze verordening gegeven voorschriften welke strekken tot handhaving van de openbare orde of veiligheid of bescherming van het leven of de gezondheid van personen, zijn bevoegd tot het betreden van en/of binnentreden in een schip zonder toestemming van de bewoner/gebruiker.

### Artikel 38 Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de dag na de dag waarop zij is bekendgemaakt.

### Artikel 39 Overgangsbepalingen

1. Vergunningen en ontheffingen verleend krachtens de in het vorige artikel genoemde Verordening openbaar vaarwater 2002 blijven - indien en voor zover het gebod of verbod waarop de vergunning of ontheffing betrekking heeft, ook vervat is in deze verordening en voor zover zij niet eerder zijn vervallen of ingetrokken - van kracht en worden vanaf de inwerkingtreding van deze verordening geacht te zijn vergunningen en ontheffingen verleend krachtens deze verordening.
2. Voorschriften en beperkingen opgelegd krachtens de Verordening openbaar vaarwater 2002 blijven - indien en voor zover de bepalingen ingevolge welke deze voorschriften en beperkingen zijn opgelegd ook zijn vervat in deze verordening en voor zover zij niet eerder zijn vervallen of ingetrokken - na de inwerkingtreding van deze verordening van kracht en worden geacht voorschriften en beperkingen te zijn opgelegd krachtens deze verordening.
3. Aanvragen om een vergunning of ontheffing waarop, op het moment van inwerkingtreding van deze verordening nog geen beslissing is genomen, worden afgehandeld op grond van de Verordening openbaar vaarwater 2002, tenzij deze verordening voor de aanvrager gunstiger is.
4. Ligplaatsen die op het moment van inwerkingtreding van deze verordening ingenomen zijn door woonschepen of bedrijfsschepen, waarvoor geen vergunning of ontheffing is verleend krachtens

## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

12

- de Verordening openbaar vaarwater 2002 en het innemen van deze ligplaatsen gedurende meer dan een jaar nadrukkelijk is gedoogd door burgemeester en wethouders, worden nog gedurende maximaal zes maanden na de inwerkingtreding van deze verordening gedoogd.
5. In afwijking van het in het vierde lid bepaalde, blijft de gedoogtoestemming van kracht, totdat is beslist op een aanvraag voor een, krachtens deze verordening, vereiste vergunning of ontheffing, indien deze aanvraag tenminste dertig dagen voor afloop van de in het vierde lid genoemde termijn bij het bevoegde bestuursorgaan is ingediend.
  6. De eigenaren/schippers van woonschepen die, ten tijde van de inwerkingtreding van de laatste herziening van de Verordening openbaar vaarwater 1994 (15 januari 1996), met een gedoogtoestemming van de provincie ligplaats hebben ingenomen in het Hoendiep (U.T. Delfiaweg), worden in de gelegenheid gesteld om op grond van de in de verordening genoemde wachtlijst een andere ligplaats te verwerven.
  7. De in de voorgaande leden van dit artikel aangegeven overgangsbepalingen zijn van toepassing op de eigenaren van woon- of bedrijfsschepen (als houders van vergunningen c.q. ontheffingen) en hun eigendomsrechtverrijgenden onder algemene titel en onder bijzondere titel.
  8. Het bepaalde in het zevende lid is niet van toepassing in geval van vervanging, of in geval van het vergroten of substantieel wijzigen van een woon- of bedrijfsschip.
  9. Van het bepaalde in het vorige lid kunnen burgemeester en wethouders ontheffing verlenen voor zover te hunner beoordeling sprake is van overmacht of bijzondere omstandigheden.

### Artikel 40 Citeertitel

Deze verordening kan worden aangehaald als Verordening openbaar vaarwater 2006.

Gedaan te Groningen in de openbare raadsvergadering van

De griffier,

De voorzitter,

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

dr. J.P. (Peter) Rehwinkel.

Gemeenteblad 20-

.ROEZ

VERORDENING OPENBAAR VAARWATER 2006



VERORDENING



## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

### Verordening openbaar vaarwater 2006

#### Overzicht wijzigingen vanaf 2002:

Vastgesteld bij raadsbesluit van 30 oktober 2002, nr. 9. Datum bekendmaking: 6 november 2002. Datum inwerkingtreding: 7 november 2002. Op dat tijdstip wordt ingetrokken de Verordening openbaar vaarwater 1994, vastgesteld bij raadsbesluit van 16 februari 1994, en laatstelijk gewijzigd bij raadsbesluit van 20 december 1995, nr. 5f.	<b>Gemeenteblad 2002-42</b>
Aanwijsbesluit 2002, bijlage 1 Vastgesteld bij B&W-besluit van 12 november 2002, nr. 8i. (het Aanwijsbesluit 2002 op basis van de VOV 2002). Datum bekendmaking: 20 november 2002. Datum inwerkingtreding: 21 november 2002.	<b>Gemeenteblad 2002-55</b>
Aanwijsbesluit 2002, bijlage 2 Vastgesteld bij B&W-besluit van 29 april 2003, nr. 8q. (het Aanwijsbesluit 2002 op basis van VOV 2002). Datum bekendmaking: 14 mei 2003. Datum inwerkingtreding: 15 mei 2003.	<b>Gemeenteblad 2003-28</b>
Aanwijsbesluit 2002, bijlage 3 Vastgesteld bij B&W-besluit van 27 mei 2003, nr. 8z. (het Aanwijsbesluit 2002 op basis van VOV 2002). Datum bekendmaking: 11 juni 2003. Datum inwerkingtreding: 12 juni 2003.	<b>Gemeenteblad 2003-31</b>
Aanwijsbesluit 2002, bijlage 4 Vastgesteld bij B&W-besluit van 10 juni 2003, nr. 8u. (het Aanwijsbesluit 2002 op basis van VOV 2002). Datum bekendmaking: 18 juni 2003. Datum inwerkingtreding: 19 juni 2003.	<b>Gemeenteblad 2003-32</b>
Verordening Openbaar Vaarwater 2002 Vastgesteld bij raadsbesluit van 25 juni 2003, nr. 5e. Datum bekendmaking: 9 juli 2003. Datum inwerkingtreding: 17 juli 2003. De wijziging bevindt zich in artikel 20.	<b>Gemeenteblad 2003-34</b>
Aanwijsbesluit 2002, bijlage 5 Vastgesteld bij B&W-besluit van 23 september 2003, nr. 8l. (het Aanwijsbesluit 2002 op basis van VOV 2002). Datum bekendmaking: 1 oktober 2003. Datum inwerkingtreding: 2 oktober 2003.	<b>Gemeenteblad 2003-44</b>

# Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

Verordening openbaar vaarwater 2006

## VERORDENING OPENBAAR VAARWATER 2006

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN;

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders;

Gelet op artikel 149 van de Gemeentewet en artikel 88 van de Huisvestingswet;

Overwegende, dat het wenselijk is om voor het gebruik van het openbaar vaarwater in de gemeente Groningen regels te stellen:

1. aan de ligplaatsen voor schepen uit oogpunt van ordelijk gebruik van de ligplaatsen (gezondheids-veiligheids- en milieuaspecten en aanzien van de gemeente);
2. met betrekking tot de veiligheid op en het ordelijk gebruik en de bescherming van het openbaar vaarwater in zijn algemeenheid en van bruggen, kademuren, oevers en andere waterstaatswerken;
3. ter bevordering van de rechtszekerheid van eigenaren, bewoners en gebruikers van schepen.

BESLUIT:

vast te stellen de volgende verordening: Verordening openbaar vaarwater 2006

Laatstelijk gewijzigd bij raadsbesluit van.

Datum bekendmaking:

Datum inwerkingtreding:

## HOOFDSTUK 1 ALGEMENE BEPALINGEN

### Artikel 1 Begripsbepalingen

Deze verordening verstaat onder:

- |                          |   |
|--------------------------|---|
| a. Openbaar vaarwater    | : alle wateren in de gemeente Groningen die, al dan niet met enige beperking, voor het publiek bevaarbaar of anderszins toegankelijk zijn, alsmede de bijbehorende werken als kademuren, oevers, steigers, trappen, bruggen en andere kunstwerken in beheer en onderhoud bij de gemeente Groningen;   |
| b. Kanaalvak             | : een gedeelte van het openbaar vaarwater bestemd voor het innemen van één of meer ligplaatsen;   |
| c. Ligplaats             | : plaats in het water die door een woon-, bedrijfs-, recreatie-, beroeps- of horecaschip bij verblijf wordt ingenomen;  |
| d. Schipper/gezagvoerder | : degene die het gezag over een schip voert, of degene die deze als zodanig vervangt, en bij afwezigheid van beiden de eigenaar of gebruiker van het schip;   |
| e. Schip                 | : elk vaartuig, daaronder mede verstaan drijvende werktuigen, glijboten en pontons;   |
| f. Woonschip             | : een schip uitsluitend of hoofdzakelijk als woning gebruikt of tot woning bestemd;   |
| g. Bedrijfsschip         | : een schip, dat geheel of grotendeels wordt gebruikt ten behoeve van de uitoefening - ter plaatse en op of vanaf het schip - van een beroep of bedrijf ten behoeve van: <ul style="list-style-type: none"><li>- scheepsbouw, -inrichting, -reparatie of -onderhoud;</li><li>- scheepsbevoorrading c.q. levering van scheepsbenodigdheden voor beroeps- en recreatievaart;</li><li>- schepen of pontons benodigd voor de uitoefening van de kleine watersport;</li><li>- rondvaartbedrijven; en</li></ul> |

## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

### Verordening openbaar vaarwater 2006

- - nautische opleidingen met het schip.
- h. Recreatieschip : een schip, uitsluitend bestemd en in gebruik voor recreatie-doeleinden;
- i. Beroepsschip : een schip, uitsluitend of hoofdzakelijk bestemd voor beroeps-goederenvervoer, alsmede sleep- en duwboten;
- j. Charterschip : een schip uitsluitend of hoofdzakelijk bestemd voor beroepsmatig personenvervoer, en als zodanig ingeschreven bij Register Holland en/of onder SI-keur;
- k. Schip voor bijzondere of representatieve doeleinden : een schip uitsluitend bestemd of in gebruik voor doeleinden van culturele of representatieve aard;
- ka Horecaschip : een vaartuig of drijvende constructie, niet zijnde een bouwwerk in de zin van de Woningwet, dat geheel of grotendeels wordt gebruikt voor de uitoefening van een horecabedrijf;
- l. Bijboot : een licht vaartuig dat bij een groter schip behoort, waarvan de bovenkant niet hoger is dan 1 meter boven de waterlijn en de oppervlakte niet groter is dan 10 m<sup>2</sup>;
- m. Opduwer : een vaartuig dat behoort bij een ander schip en bedoeld is om dat schip voort te duwen;
- n. Niet-kwetsbaar schip :
  1. schepen als bedoeld onder p en q van dit artikel
  2. in geval van andere schepen: een schip
    - dat van staal is gebouwd;
    - waarvan de hoogte boven water van de waterlijn tot het laagst gelegen punt waarboven de romp van een vaartuig niet meer waterdicht is (vrijboord) tenminste 60 cm is;
    - waarvan de bovenbouw aan beide zijden tenminste 40 cm binnen de grootste breedte van de romp van het schip blijft (gangboord);
    - dat is voorzien van deugdelijke bolders, die zowel vanaf de wal als vanaf het water bereikbaar zijn;
    - dan wel een anderszins gebouwd schip dat aan de criteria onder 3<sup>o</sup> en 4<sup>o</sup> voldoet, en waarvan door een scheepsbouwkundig expertisebureau aan de hand van een constructiebeoordeling en een sterkteberekening wordt aangetoond dat de niet-kwetsbaarheid gelijkwaardig is aan dat van een schip dat (ook) aan de onder de 1<sup>o</sup> en 2<sup>o</sup> genoemde criteria voldoet;
  3. In afwijking van het gestelde onder 1 en 2 gelden voor een schip dat ligplaats inneemt in het Noord-Willemskanaal de volgende eisen:
    - a) Het schip moet gebouwd zijn van staal
    - b) de hoogte boven water van de waterlijn tot het laagst gelegen punt waarboven een schip niet meer waterdicht is, moet tenminste 100 cm bedragen
    - c) de dikte van het staal van het onderwaterschip en het gedeelte boven water tot in ieder geval 100 cm, dient tenminste 3 mm te bedragen
    - d) de bovenbouw van het schip moet aan beide zijden tenminste 40 cm binnen de grootste breedte van het schip blijven
    - e) de bovenbouw mag niet langer zijn dan 90% van de lengte van het schip, waarbij de bolders goed bereikbaar dienen te blijven.
- o. Verwaarloosd schip : een schip waarvan casco en/of opbouw zodanig onvoldoende zijn beschermd tegen water- en weersinvloeden dat de instandhouding van het schip, zonder daarvoor ingrijpendere maatregelen dan het normaal te verrichten onderhoud te treffen, in gevaar komt. Een schip wordt tevens als verwaarloosd aangemerkt indien
  - door gedeeltelijke afbraak, instorting, verwaarlozing of verandering van de woonboot de samenhang in boot en opbouw is verstoord;
  - de detaillering van de wanden van de woonboot in ernstige mate

## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

### Verordening openbaar vaarwater 2006

- wordt verstoord door (onderdelen van) installaties of door andere toevoegingen;
  - de woonboot aan de buitenzijde geheel of gedeeltelijk in ernstige mate is beschadigd;
  - de vorm of het aanzien van de woonboot in overwegende mate wordt bepaald door objecten die op de woonboot zijn geplaatst.
- p. Authentiek schip : een schip dat:
1. voorheen is gebruikt ter uitoefening van een beroep zoals ten behoeve van de beroepsvaart of de visserij of als sleepboot; en
  2. door het behoud van het oorspronkelijke casco-met-opbouw de oorspronkelijke contouren niet wezenlijk verloren heeft;
- q. Historisch schip : een authentiek schip dat aan de criteria van de Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (FONV) voldoet;
- r. Maatvoering : in deze verordening wordt verstaan onder:
- 1° lengte schip: de afstand tussen voor- en achterkant van een schip over alles gemeten, inclusief eventuele aanbouswels, maar exclusief roer en een eventuele boegspriet of kluiverboom;
  - 2° breedte schip: de afstand tussen de zijkanten van het schip, daarin begrepen gangboorden en eventuele aanbouswels aan de zijkanten;
  - 3° (bouw)hoogte schip: de afstand tussen de waterlijn en de bovenkant (dek of dak) van het schip, masten, antennes en schoorstenen daaronder niet begrepen.

### Artikel 2 Werkingssfeer

Deze verordening is van toepassing op al het openbare vaarwater binnen de grenzen van de gemeente Groningen, in ieder geval voor zover het gaat om de specifieke belangen die deze Verordening beoogt te beschermen (ordelijk gebruik, gezondheid, veiligheid, milieuaspecten en aanzien van de gemeente).

### Artikel 3 Beslistermijn

1. Burgemeester en wethouders beslissen op een aanvraag voor een vergunning of ontheffing binnen acht weken na de dag waarop de aanvraag ontvangen is.
2. Burgemeester en wethouders kunnen de beslissing voor ten hoogste zes weken verdagen.

### Artikel 3A Voorbereidingsbesluit

1. In afwijking van artikel 3 houden burgemeester en wethouders de beslissing op een aanvraag om ligplaatsvergunning of –ontheffing aan indien er geen grond is om de vergunning of ontheffing te weigeren en voor het gebied, waarin het schip zal worden afgemeerd, vóór de dag van ontvangst van de aanvraag een voorbereidingsbesluit als bedoeld in artikel 3.7 van de Wet ruimtelijke ordening in werking is getreden, een bestemmingsplan in ontwerp ter inzage is gelegd, een bestemmingsplan is vastgesteld, dan wel een bestemmingsplan na vaststelling is bekendgemaakt.
2. De aanhouding duurt totdat
  - a- het voorbereidingsbesluit overeenkomstig artikel 3.7, vijfde of zesde lid, van de Wet ruimtelijke ordening is vervallen;
  - b- de termijn voor vaststelling van het bestemmingsplan ingevolge artikel 3.8 eerste lid onder e van de Wet ruimtelijke ordening is overschreden;
  - c- de termijn voor bekendmaking van het bestemmingsplan ingevolge artikel 3.8, derde, vierde of zesde lid van de Wet ruimtelijke ordening is overschreden;
  - d- het bestemmingsplan in werking is getreden dan wel in beroep is vernietigd;
  - e- de verordening, bedoeld in artikel 4.1 van de Wet ruimtelijke ordening of de algemene maatregel van bestuur, bedoeld in artikel 4.3 van die wet in werking is getreden.
3. In afwijking van het eerste lid kunnen burgemeester en wethouders de ligplaatsvergunning of –ontheffing verlenen indien het schip waarmee ligplaats zal worden ingenomen niet in strijd is met het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan. Burgemeester en wethouders beslissen omtrent de

## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

### Verordening openbaar vaarwater 2006

aanvraag om ligplaatsvergunning of –onthefing overeenkomstig artikel 3.

#### Artikel 4 Voorschriften en beperkingen

1. Aan een krachtens deze verordening verleende vergunning of ontheffing kunnen voorschriften en beperkingen worden verbonden in het belang van
  - a. de openbare orde;
  - b. volksgezondheid;
  - c. veiligheid;
  - d. de milieuhygiëne en
  - e. het aanzien van de gemeente.
2. Degene aan wie krachtens deze verordening een vergunning of ontheffing is verleend, is verplicht te daaraan verbonden voorschriften en beperkingen na te komen.

#### Artikel 5 Nadere regels/aanwijzen kanaalvakken

Burgemeester en wethouders kunnen aan het innemen, hebben of beschikbaar stellen van een ligplaats met, dan wel voor een schip nadere regels stellen met het oog op de openbare orde, de volksgezondheid, de veiligheid, de milieuhygiëne en het aanzien van de gemeente. Onder de te stellen nadere regels valt in ieder geval het aanwijzen van kanaalvakken als liggebied voor de verschillende typen schepen, en het aanwijzen van kanaalvakken waar alleen met niet-kwetsbare schepen ligplaats mag worden ingenomen.

#### Artikel 6 Ligplaatsen buiten aangewezen kanaalvakken

1. Het is verboden met een schip een ligplaats in te nemen of te hebben dan wel een ligplaats voor een schip beschikbaar te stellen buiten de door burgemeester en wethouders bij nadere regels voor de diverse in deze verordening genoemde typen schepen (te weten woonschepen, bedrijfsschepen, recreatieschepen, beroepsschepen, schepen voor bijzondere of representatieve doeleinden, charterschepen) aangewezen kanaalvakken, behoudens het bepaalde in artikel 22.
2. Van het verbod bedoeld in het eerste lid kunnen burgemeester en wethouders ontheffing verlenen.
3. Het is verboden met een ander dan een niet-kwetsbaar schip een ligplaats in te nemen of te hebben in de door burgemeester en wethouders aan te wijzen kanaalvakken voor niet-kwetsbare schepen.
4. Van het verbod van het derde lid kunnen burgemeester en wethouders ontheffing verlenen.

#### Artikel 7 Maatvoeringsbepalingen met betrekking tot woon- en bedrijfsschepen

1. Als standaardbepaling worden, met inachtneming van de definities en mits de nautische situatie ter plaatse een en ander mogelijk maakt, de volgende maten gehanteerd:
  - a - de maximale lengte mag 26 meter bedragen;
  - b - de maximale breedte mag 5.10 meter bedragen;
  - c - de maximale hoogte mag 3.50 meter boven de waterlijn bedragen, met dien verstande dat:
    - 1° - het hoogste punt van (de hoofdmassa van) een schip niet meer dan 1.50 meter boven de aanliggende kade of oever mag uitsteken, gemeten bij het gemiddelde waterpeil in het kanaalvak. Burgemeester en wethouders kunnen van deze maatvoeringsbepaling ontheffing verlenen in geval de feitelijke omstandigheden het onmogelijk maken om ter plaatse ligplaats in te nemen;
    - 2° - voor maximaal 25 % van het totaal aanwezige horizontale oppervlak van het schip, kajuiten en andere ondergeschikte dakopbouwen tot een hoogte van maximaal 5 meter boven de waterlijn zijn toegestaan.
2. Uitzondering op de toepassing van de standaardbepalingen:
  - a - voor authentieke woon- of bedrijfsschepen en schepen als bedoeld in het tweede lid van artikel 21 van deze verordening geldt dat - met ontheffing van burgemeester en wethouders - de maximale breedte 6 meter en de maximale lengte 38,5 meter mag bedragen, mits de nautische situatie ter plaatse deze maten toelaat;
  - b - voor het Noord-Willemskanaal geldt dat er te allen tijde een vaarspiegelbreedte van 24 meter moet resterende, hetgeen de maximaal toegestane breedtemaat tot 5 meter kan beperken;
  - c - voor de woonschepenhaven geldt een maximale lengte van 20 meter, een maximale breedte van 5.10 meter en een maximale hoogte van 5,5 meter boven de waterlijn, over het volledige scheepsoppervlak.

## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

### Verordening openbaar vaarwater 2006

3. De in het eerste en tweede lid aangegeven maatvoeringsbepalingen zijn niet van toepassing voor de woonschepen in de Noorderhaven (vrijhaven), de schepen in het Oude Winschoterdiep ten oosten van de Antwerpenbrug (strafhaven), en evenmin voor bedrijfsschepen in de Zweedse en Finse haven (insteekhovens).

### HOOFDSTUK 2 WOON- EN BEDRIJFSSCHEPEN

#### Artikel 8 Vergunningplicht woonschepen

1. Het is verboden met een woonschip ligplaats in te nemen of te hebben dan wel een ligplaats voor een woonschip beschikbaar te stellen buiten de door burgemeester en wethouders daartoe aan te wijzen kanaalvakken.
2. Binnen de krachtens het eerste lid aangewezen kanaalvakken is het verboden zonder vergunning van burgemeester en wethouders met een woonschip ligplaats in te nemen of te hebben.
3. Uiterlijk binnen twaalf weken na het onherroepelijk worden van de vergunning dient met het betreffende woonschip ligplaats te zijn ingenomen op de daartoe bestemde ligplaats.
4. In geval van nieuwbouw van een woonschip dient binnen 1 jaar na het onherroepelijk worden van de vergunning ligplaats te worden ingenomen. Deze termijn kan met ten hoogste een half jaar worden verlengd.
5. In geval van het vergroten of substantieel wijzigen van een woonschip waarvoor een ligplaatsvergunning is afgegeven, is een nieuwe vergunning als bedoeld in het tweede lid vereist.
6. Het is verboden een ligplaats, waarvoor een vergunning is verleend, voor een aaneengesloten periode van meer dan drie maanden per twaalf maanden te verlaten. In bijzondere gevallen kunnen burgemeester en wethouders ontheffing van dit verbod verlenen.
7. Bij een woonschip waarvoor een vergunning als bedoeld in het tweede lid is verleend, is uitsluitend één bij het schip behorende bijboot of opduwer, niet zijnde een recreatieschip, tot een maximum van 10 m<sup>2</sup> toegestaan, tenzij naar het oordeel van burgemeester en wethouders daartegen bezwaren bestaan die verband houden met de belangen die de verordening beoogt te beschermen.
8. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in het zevende lid voor het toestaan van een authentieke opduwer tot een maximum van 15 m<sup>2</sup>.

#### Artikel 9 Ontheffing voor bedrijfsschepen

1. Het is verboden met een bedrijfsschip ligplaats in te nemen of te hebben dan wel een ligplaats voor een bedrijfsschip beschikbaar te stellen buiten de door burgemeester en wethouders daartoe aan te wijzen kanaalvakken.
2. Binnen de krachtens het eerste lid aangewezen kanaalvakken is het verboden zonder ontheffing van burgemeester en wethouders met een bedrijfsschip ligplaats in te nemen of te hebben.
3. Uiterlijk binnen twaalf weken na het onherroepelijk worden van de ontheffing dient met het betreffende bedrijfsschip ligplaats te zijn ingenomen op de daartoe bestemde ligplaats.
4. In geval van nieuwbouw van een bedrijfsschip dient binnen 1 jaar na het onherroepelijk worden van de ontheffing ligplaats te worden ingenomen. Deze termijn kan met ten hoogste een half jaar worden verlengd.
5. In geval van het vergroten of substantieel wijzigen van een bedrijfsschip waarvoor een ontheffing is afgegeven, is een nieuwe ontheffing als bedoeld in het tweede lid vereist.
6. Het is verboden een ligplaats, waarvoor een ontheffing is verleend, voor een aaneengesloten periode van meer dan drie maanden per twaalf maanden te verlaten. In bijzondere gevallen kunnen burgemeester en wethouders vrijstelling van dit verbod verlenen.
7. Bij een bedrijfsschip waarvoor een ontheffing als bedoeld in het tweede lid is verleend, is uitsluitend één bij het schip behorende bijboot of opduwer, niet zijnde een recreatieschip, tot een maximum van 10 m<sup>2</sup> toegestaan, tenzij naar het oordeel van burgemeester en wethouders daartegen bezwaren bestaan die verband houden met de belangen die de verordening beoogt te beschermen.
8. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in het zevende lid voor het toestaan van een authentieke opduwer tot een maximum van 15 m<sup>2</sup>.

#### Artikel 10 Weigeringsgronden vergunning of ontheffing

## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

### Verordening openbaar vaarwater 2006

1. De vergunning of ontheffing kan in ieder geval worden geweigerd indien:
  - a. in geval van een woonschip: de aanvrager niet is een natuurlijk persoon van tenminste 18 jaar, en tevens eigenaar van het schip;
  - b. in geval van een bedrijfsschip: de aanvrager niet is een natuurlijk persoon van tenminste 18 jaar dan wel de rechtsgeldige vertegenwoordiger (*directeur*) van een rechtspersoon, en tevens eigenaar van het schip;
  - c. de aanvrager zich niet deugdelijk kan legitimeren als eigenaar van het schip en/of het schip niet deugdelijk kan identificeren;
  - d. het maximale aantal ligplaatsvergunningen of ontheffingen voor het kanaalvak waarvoor de vergunning of de ontheffing wordt gevraagd, reeds is verleend;
  - e. behoudens ontheffing van burgemeester en wethouders, en in geval van een bedrijfsschip met uitzondering van de insteekhavens, de afstand tot de naastgelegen (woon)schepen minder dan 5 meter bedraagt;
  - f. het bedrijfsschip waarvoor ontheffing wordt gevraagd zal worden gebruikt voor andere activiteiten dan in artikel 1 onder g is aangegeven;
  - g. op het in de aanvraag genoemde schip het in artikel 6 lid 3 genoemde verbod van toepassing is (kwetsbaarheid);
  - h. niet wordt voldaan aan krachtens artikel 5 vastgestelde nadere regels;
  - i. in geval van een woonschip: de aanvrager al een vergunning voor een andere ligplaats heeft;
  - j. 1° - indien verzocht wordt toepassing te geven aan artikel 12 (overdraagbaarheid), eerste lid, maar de aanvrager niet kan aantonen dat voor het (te vervangen) schip waarvoor de ligplaatsvergunning of -ontheffing geldt, een andere vergunning of ontheffing kan worden verkregen dan wel het schip blijvend buiten het openbaar vaarwater wordt gebracht;  
2° - hetzij verzocht wordt om toepassing te geven aan artikel 12, derde lid, maar de aanvrager, zijnde de koper van het schip waarvoor de ligplaatsvergunning of -ontheffing geldt, niet middels overlegging van een koopovereenkomst kan aantonen dat hij de nieuwe eigenaar van het schip is;
  - k. het innemen van de ligplaats in strijd is met het geldende bestemmingsplan;
  - l. het schip waarvoor vergunning of ontheffing wordt gevraagd, niet past binnen de maximale maatvoeringsbepalingen zoals opgenomen onder artikel 7;
  - m. het innemen van de ligplaats met een bepaald type schip in strijd is met het bepaalde in artikel 21 (beschermd stadsgezicht);
  - n. het schip waarvoor vergunning wordt gevraagd, verwaarloosd is, zoals omschreven in artikel 1 onder p;
  - o. er sprake is van een samenstel van meerdere schepen;
  - p. blijktens de vergunningaanvraag niet wordt voldaan aan de eisen van artikel 13 lid 1 of 2.
2. Lid 1 onder a alsmede i van dit artikel is niet van toepassing voor instellingen werkzaam in het belang van de volkshuisvesting, zoals omschreven in artikel 70 Woningwet (woningbouwcorporaties)
  - welke hun hoofdkantoor hebben in de gemeente Groningen
  - die zich bezighouden met de ontwikkeling van de woonschepenhaven en
  - voor zover het gaat om vergunningen voor het innemen van ligplaatsen in de woonschepenhaven.
3. Het vorige lid is van toepassing tot de herinrichting van de woonschepenhaven zijn beslag heeft gekregen.

#### Artikel 11 Intrekking of wijziging van vergunning of ontheffing

1. De vergunning of ontheffing kan worden ingetrokken of gewijzigd:
  - a. indien ter verkrijging daarvan onjuiste dan wel onvolledige gegevens zijn verstrekt;
  - b. indien op grond van een verandering van de omstandigheden of inzichten, opgetreden na het verlenen van de vergunning of ontheffing, moet worden aangenomen dat intrekking of wijziging wordt gevorderd in het belang of de belangen van de openbare orde, volksgezondheid, veiligheid, de milieuhygiëne of het aanzien van de gemeente;
  - c. indien de aan de vergunning of ontheffing verbonden voorschriften en beperkingen niet zijn of

## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

### Verordening openbaar vaarwater 2006

- worden nagekomen;
- d. indien van de vergunning of ontheffing geen gebruik wordt gemaakt binnen een daarvoor gestelde termijn dan wel, bij gebreke daaraan, binnen een redelijke termijn;
  - e. indien de houder van de vergunning of ontheffing of zijn rechtverkrijgende dit verzoekt.
2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid kan een vergunning voor een woonschip of ontheffing voor een bedrijfsschip eveneens worden gewijzigd of ingetrokken:
- a. indien het woonschip of bedrijfsschip uitsluitend of hoofdzakelijk voor andere doeleinden wordt gebruikt dan in de betreffende begripsbepalingen van artikel 1 is omschreven;
  - b. indien er sprake is van een onbewoond woonschip, dan wel van een klaarblijkelijk onbewoond woonschip gedurende een aaneengesloten periode van tenminste zes maanden;
  - c. indien de houder van de vergunning of ontheffing de bepalingen in deze verordening, de nadere regels als bedoeld in artikel 5, dan wel de voorschriften behorende bij de vergunning of ontheffing overtreedt;
  - d. bij vergroting of substantiële wijziging van het schip zonder daarvoor verkregen vergunning of ontheffing;
  - e. indien sprake is van een verwaarloosd schip als omschreven in artikel 1 onder o.

#### Artikel 12 Overdraagbaarheid vergunning of ontheffing

1. De houder van de ligplaatsvergunning of -ontheffing kan burgemeester en wethouders verzoeken om de vergunning of ontheffing voor dezelfde ligplaats op een ander (vervangend) woonschip of bedrijfsschip over te schrijven.
2. In geval van een (vervangend) bedrijfsschip dient het uit te oefenen type bedrijf te vallen onder het bepaalde in artikel 1 onder g, mogen er voorts geen nautische bezwaren bestaan en dient het type bedrijf op de betreffende ligplaats als inpasbaar te worden beoordeeld.
3. De aanvrager van een ligplaatsvergunning of ontheffing kan burgemeester en wethouders verzoeken om de bestaande vergunning of ontheffing voor het betreffende woonschip of bedrijfsschip over te schrijven op zijn naam als nieuwe eigenaar.
4. Een aanschrijving bestuursdwang alsook de vooraankondiging daarvan, evenals een last onder dwangsom alsook de vooraankondiging daarvan, zoals bedoeld in hoofdstuk 5 van de Algemene wet bestuursrecht, wordt geacht ook gericht te zijn tot een rechtsopvolger.
5. Voor verzoeken als bedoeld in de leden 1 en 3 zijn de overige artikelen van dit hoofdstuk van overeenkomstige toepassing.

#### Artikel 13 Inzage vergunning of ontheffing

De houder van een vergunning of ontheffing is verplicht deze op eerste vordering van een ambtenaar belast met de zorg voor de naleving van één of meer bepalingen van deze verordening, ter inzage af te geven aan deze ambtenaar.

#### Artikel 14 Wachtlijst woonschepen

1. Op een wachtlijst worden door burgemeester en wethouders uitsluitend geplaatst:
  - a. zij die in aanmerking wensen te komen voor een ligplaats met een woonschip in de gemeente Groningen in een daarvoor aangewezen gedeelte van het openbaar vaarwater, met dien verstande dat uitsluitend een natuurlijk persoon van tenminste 18 jaar in aanmerking komt voor plaatsing op de wachtlijst, voor zover aan hem of haar al niet vergunning voor een ligplaats is verleend;
  - b. zij die reeds in het bezit zijn van een vergunning als bedoeld in artikel 8 tweede lid en in aanmerking wensen te komen voor een andere ligplaats in de gemeente Groningen.
2. Inschrijvingen op de wachtlijst geschieden op volgorde van datum van ontvangst. Bij meerdere inschrijvingen op een datum geschiedt de inschrijving op volgorde van tijdstip.
3. Het college kan de plaatsing op de wachtlijst doorhalen indien:
  - a. de ingeschrevene is verhuisd zonder burgemeester en wethouders schriftelijk, binnen vier weken, van de adreswijziging op de hoogte te stellen of anderszins kennelijk heeft opgehouden belang te hebben bij plaatsing op de lijst;
  - b. driemaal een door of namens burgemeester en wethouders aangeboden ligplaats, die valt binnen de door de ingeschrevenen eventueel kenbaar gemaakte voorkeuren bij de inschrijving, door de ingeschrevene als bedoeld onder lid 1 van dit artikel, zonder redelijke grond is geweigerd;



## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

### Verordening openbaar vaarwater 2006

- c. een door of namens burgemeester en wethouders aangeboden ligplaats wordt geaccepteerd.
4. De aanbidding van ligplaatsen geschiedt aan de hand van de volgorde van inschrijving, met dien verstande dat een dergelijk aanbod eerst gedaan wordt aan degenen op de wachtlijst die reeds in het bezit zijn van een vergunning voor een ligplaats met een woonschip in een van de daarvoor aangewezen kanaalvakken, of kunnen aantonen dat zij drie achtereenvolgende jaren in de Noorderhaven een ligplaats hebben ingenomen, maar voorkeur hebben voor een andere ligplaats binnen deze kanaalvakken en daarna aan hen die aan deze criteria niet voldoen.
5. Indien het vasthouden aan de wachtlijst of de volgorde op de wachtlijst onevenredige gevolgen met zich meebrengt zodat daaraan in redelijkheid niet kan worden vastgehouden, dan wel met het oog op de belangen die de verordening beoogt te beschermen, kunnen burgemeester en wethouders daarvan afwijken.

### HOOFDSTUK 3 BEPALINGEN VOOR OVERIGE SCHEPEN

#### Artikel 15 Recreatieschepen

1. Het is verboden met een schip, bestemd en in gebruik voor recreatiedoeleinden, een ligplaats in te nemen op andere plaatsen dan in door burgemeester en wethouders daartoe aan te wijzen kanaalvakken, alsmede daar langer te liggen dan de in nadere regels bepaalde tijdsduur.
2. Van de verboden bedoeld in het eerste lid kunnen burgemeester en wethouders ontheffing verlenen.

#### Artikel 16 Beroepsvaart

1. Het is verboden met een schip, in gebruik voor de beroepsvaart, een ligplaats in te nemen op andere plaatsen dan in door burgemeester en wethouders daartoe aan te wijzen kanaalvakken.
2. Er mag niet langer dan voor een aaneengesloten periode van 6 maanden ligplaats worden ingenomen, waarbij deze termijn met ten hoogste nog eens 6 maanden kan worden verlengd.
3. Na ommekomst van de in lid 2 gestelde uiterste termijn mag door het desbetreffende beroepsschip gedurende een termijn van minimaal 3 maanden geen ligplaats meer worden ingenomen.
4. Van het verbod in lid 1 en de bepalingen in de leden 2 en 3 kunnen burgemeester en wethouders ontheffing verlenen.

#### Artikel 17 Bijzondere bepalingen voor schippers en gezagvoerders in de beroepsvaart

1. De schipper van een beroepsschip, die daarmee ligplaats heeft ingenomen, is verplicht de meetbrief van het schip, de ladingdocumenten en vervoersvergunningen aan een door het college aan te wijzen ambtenaar ter inzage te geven.
2. De gezagvoerder van een schip, dat wordt gebruikt voor de vaart op zee of daartoe is bestemd is verplicht aan de krachtens artikel 38 aangewezen ambtenaren opgave te verstrekken van:
  - a. de aard en de hoeveelheid van de lading;
  - b. de plaats van herkomst en bestemming van het schip.
3. Het is verboden zand, aarde, grint, graan, steenkolen, los turfstrooisel, kunstmest of soortgelijke onverpakte stoffen in of uit een in de haven liggend schip te laden of te lossen anders dan zo dicht mogelijk met dat schip aan een kade of anders dan met gebruikmaking van zodanige middelen dat daardoor bij het laden of lossen het morsen in de haven wordt voorkomen.

#### Artikel 18 Schepen voor bijzondere, representatieve of horeca doeleinden

1. Het is verboden met een schip, aangemerkt voor bijzondere, representatieve of horeca doeleinden, een ligplaats in te nemen op andere plaatsen dan in door burgemeester en wethouders daartoe aan te wijzen kanaalvakken.
2. Van het verbod bedoeld in het eerste lid kunnen burgemeester en wethouders ontheffing verlenen.

#### Artikel 19 Charterschepen

1. Het is verboden om met een zeilcharterschip een (winter)ligplaats in te nemen op andere plaatsen dan in door burgemeester en wethouders daartoe aan te wijzen kanaalvakken
2. Het is verboden om met een motorcharterschip een (winter)ligplaats in te nemen op andere plaatsen dan in door burgemeester en wethouders daartoe aan te wijzen kanaalvakken.

## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

### Verordening openbaar vaarwater 2006

3. Van het verbod als bedoeld in de leden 1 en 2 kunnen burgemeester en wethouders ontheffing verlenen.

#### HOOFDSTUK 4 DE ORDE, VEILIGHEID, BESCHERMING EN HET AANZIEN VAN DE GEMEENTE MET BETREKKING TOT DE SCHEEPVAART IN HET ALGEMEEN EN VAN WERKEN, OEVERS EN KADEMUREN

##### Artikel 20 Beschermd stadsgezicht

1. In de kanaalvakken die vallen onder c.q. grenzen aan die gebieden die zijn aangewezen als beschermd stadsgezicht, mogen enkel authentieke schepen ligplaats innemen
2. In de kanaalvakken als bedoeld in het eerste lid kunnen ook schepen ligplaats innemen die voor wat betreft hun uiterlijke verschijningsvorm in overwegende mate gelijkis vertonen met de in het vorige lid bedoelde schepen.

##### Artikel 21 Ligplaats Noorderhaven

In afwijking van het bepaalde in de artikelen 6 lid 1, 8 lid 1 en 20 lid 1 kan in de Noorderhaven met niet-kwetsbare varende woonschepen, bewoond door de eigenaar, en zeilcharters die als zodanig staan geregistreerd bij 'Register Holland', dan wel onder SI-keur vallend, ligplaats ingenomen worden met die beperking dat te allen tijde een doorvaart breedte van minimaal 10 meter aanwezig moet zijn.

##### Artikel 21a Westpark

1. De plas in het gebied "Westpark" is enkel bedoeld voor recreatief gebruik.
2. Onder recreatief gebruik worden in ieder geval waterskiactiviteiten verstaan.
3. Het is verboden om de plas als bedoeld in het eerste lid te gebruiken voor gemotoriseerd vaarverkeer.
4. Van het verbod als bedoeld in het vorige lid kunnen burgemeester en wethouders ontheffing verlenen.
5. Een ontheffing als bedoeld in het vorige lid wordt verleend voor de duur van een jaar.
6. Het is verboden om op tijden dat de plas als waterskibaan wordt gebruikt, overige recreatieve activiteiten te ondernemen. Deze tijden worden aangegeven middels het hijsen van een rode vlag.

##### Artikel 22 Meldingsplicht na aankomst

De schipper moet, binnen 24 uur na aankomst van zijn schip binnen de gemeentegrenzen, daarvan melding doen aan een door het college aan te wijzen ambtenaar, indien met dat schip langer dan vier uur een ligplaats ingenomen gaat worden en de schipper niet beschikt over een vergunning of ontheffing krachtens deze verordening om een ligplaats in te nemen.

##### Artikel 23 Het nakomen van aanwijzingen

Ieder is verplicht terstond te gehoorzamen aan de mondelinge aanwijzingen, gegeven door een ambtenaar door het college van burgemeester en wethouders belast met de uitvoering van deze verordening.

##### Artikel 24 Veiligheidsvoorschriften

1. Het is verboden in het openbaar vaarwater al dan niet bij wijze van beroep te duiken en/of met enigerlei middel naar zich onder het wateroppervlak bevindende voorwerpen te zoeken of deze op te dreggen.
2. Burgemeester en wethouders kunnen van het bepaalde in het eerste lid ontheffing verlenen.

##### Artikel 25 Het voorkomen van overlast

1. Het is verboden drijvende schepen te slopen of droog te zetten op andere dan door burgemeester en wethouders aangewezen plaatsen.
2. Burgemeester en wethouders kunnen van het bepaalde in het eerste lid ontheffing verlenen.

##### Artikel 26 Verwaarloosde schepen

Het is in het belang van het aanzien van de gemeente verboden om een ligplaats in te nemen of ingenomen te houden met een schip dat in verwaarloosde toestand verkeert.

## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

### Verordening openbaar vaarwater 2006

#### Artikel 27 Voorwerpen op, in of boven openbaar vaarwater

1. Het is in verband met de veiligheid op het openbaar vaarwater verboden zonder vergunning van burgemeester en wethouders enig voorwerp op, in, of boven openbaar vaarwater te plaatsen, aan te brengen of te hebben.
2. Het in het eerste lid bepaalde is niet van toepassing op voorwerpen waarop gedachten of gevoelens worden geopenbaard.
3. Het is verboden op, in of boven het openbaar vaarwater voorwerpen als bedoeld in het tweede lid te plaatsen, aan te brengen of te hebben, indien deze door hun omvang of vormgeving, constructie of plaats van bevestiging gevaar opleveren voor de bruikbaarheid van het openbaar vaarwater of voor het doelmatig en veilig gebruik daarvan, dan wel een belemmering vormen voor het doelmatig beheer en onderhoud van het openbaar vaarwater.

#### Artikel 28 Het onbevoegd losmaken van schepen

Het is verboden, zonder daartoe bevoegd te zijn, enig schip los te maken, te verleggen of te verhalen, daarvan trossen te kappen of los te gooien of zich daartoe op of in een vaartuig te bevinden.

#### Artikel 29 Gebruik van werken

Ter bescherming van werken of kunstwerken in eigendom, beheer of onderhoud van de gemeente en ter verzekering van het doelmatig en veilig gebruik van die werken, gelden de daarop betrekking hebbende voorschriften van het Kanalenreglement Groningen van de provincie Groningen.

#### Artikel 30 Beschadiging van waterstaatswerken

1. Het is verboden schade toe te brengen aan of veranderingen aan te brengen in de toestand van bij de gemeente in beheer zijnde vaarten, havens, dijken, wallen, kanalen, trekpaden, kades, beschoeiingen, oeverbegroeiingen, bruggen, zetten, duikers, pompen, waterleidingen, gordingen, aanlempalen, stootpalen, bakens of sluisen.
2. Het in het eerste lid bepaalde geldt niet voor zover het Wetboek van Strafrecht, de Wet Beheer Rijkswaterstaatswerken, het Binnenvaartpolitiereglement of de Provinciale Vaarwegenverordening van toepassing is.

#### Artikel 31 Reddingsmiddelen

Het is verboden een voor het redden van drenkelingen bestemd en daartoe bij het water aangebracht voorwerp te gebruiken voor een ander doel, dan wel voor dadelijk gebruik ongeschikt te maken.

#### Artikel 32 Het openen van bruggen

Het is aan een ieder, behalve door daartoe door burgemeester en wethouders aangewezen personen, verboden bruggen te openen of te sluiten.

#### Artikel 33 Te hoge schepen

Indien, ter beoordeling van door burgemeester en wethouders aan te wijzen ambtenaren, boven het dek uitstekende voorwerpen zonder veel moeite zover weggenomen kunnen worden, dat het vaartuig onder een gesloten brug kan doorvaren, is de schipper verplicht op eerste aanzegging van deze ambtenaren, deze voorwerpen te strijken en/of weg te nemen, als hij deze brug wenst te passeren.

#### Artikel 34 Gebruik oevers en kademuren

1. Het is verboden enig obstakel of voorwerp te hebben of te houden op, aan of in openbare oevers en kademuren.
2. Het is verboden, zonder schriftelijke toestemming van burgemeester en wethouders, groene oevers of delen daarvan in gebruik te hebben of te houden.
3. Burgemeester en wethouders kunnen van het bepaalde in het eerste lid ontheffing verlenen en daaraan in het belang van de bescherming van werken en de overige belangen die de verordening beoogt te beschermen voorschriften verbinden.
4. Het bepaalde in dit artikel geldt niet voor zover de Woningwet, de Monumentenwet, de Afvalstoffenwet, het Rijkswegenreglement of het Provinciaal Wegenreglement van toepassing is.

# Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

## Verordening openbaar vaarwater 2006

### Artikel 35 Voeren van reclame

- 1 Het is verboden met schepen die voorzien zijn van een aanduiding van handelsreclame dan wel anderszins aandacht trekken, in het openbaar vaarwater ligplaats in te nemen met het kennelijk doel om daarmee handelsreclame te maken.
- 2 Burgemeester en wethouders kunnen van de in het eerste lid gestelde verbod ontheffing verlenen.

## HOOFDSTUK 5 STRAF-, OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN

### Artikel 36 Strafbepalingen

Overtreding van een ge- of verbodsbepaling, bij of krachtens deze verordening gesteld, wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste drie maanden of een geldboete van de tweede categorie

### Artikel 37 Binnentreden

Zij die belast zijn met de zorg voor de nakoming van de bij of krachtens deze verordening gegeven voorschriften welke strekken tot handhaving van de openbare orde of veiligheid of bescherming van het leven of de gezondheid van personen, zijn bevoegd tot het betreden van en/of binnentreden in een schip zonder toestemming van de bewoner/gebruiker.

### Artikel 38 Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de dag na de dag waarop zij is bekendgemaakt.

### Artikel 39 Overgangsbepalingen

1. Vergunningen en ontheffingen verleend krachtens de in het vorige artikel genoemde Verordening openbaar vaarwater 2002 blijven - indien en voor zover het gebod of verbod waarop de vergunning of ontheffing betrekking heeft, ook vervat is in deze verordening en voor zover zij niet eerder zijn vervallen of ingetrokken - van kracht en worden vanaf de inwerkingtreding van deze verordening geacht te zijn vergunningen en ontheffingen verleend krachtens deze verordening.
2. Voorschriften en beperkingen opgelegd krachtens de Verordening openbaar vaarwater 2002 blijven - indien en voor zover de bepalingen ingevolge welke deze voorschriften en beperkingen zijn opgelegd ook zijn vervat in deze verordening en voor zover zij niet eerder zijn vervallen of ingetrokken - na de inwerkingtreding van deze verordening van kracht en worden geacht voorschriften en beperkingen te zijn opgelegd krachtens deze verordening.
3. Aanvragen om een vergunning of ontheffing waarop, op het moment van inwerkingtreding van deze verordening nog geen beslissing is genomen, worden afgehandeld op grond van de Verordening openbaar vaarwater 2002, tenzij deze verordening voor de aanvrager gunstiger is.
4. Ligplaatsen die op het moment van inwerkingtreding van deze verordening ingenomen zijn door woonschepen of bedrijfsschepen, waarvoor geen vergunning of ontheffing is verleend krachtens de Verordening openbaar vaarwater 2002 en het innemen van deze ligplaatsen gedurende meer dan een jaar nadrukkelijk is gedoogd door burgemeester en wethouders, worden nog gedurende maximaal zes maanden na de inwerkingtreding van deze verordening gedoogd.
5. In afwijking van het in het vierde lid bepaalde, blijft de gedoogtoestemming van kracht, totdat is beslist op een aanvraag voor een, krachtens deze verordening, vereiste vergunning of ontheffing, indien deze aanvraag tenminste dertig dagen voor afloop van de in het vierde lid genoemde termijn bij het bevoegde bestuursorgaan is ingediend.
6. De eigenaren/schippers van woonschepen die, ten tijde van de inwerkingtreding van de laatste herziening van de Verordening openbaar vaarwater 1994 (15 januari 1996), met een gedoogtoestemming van de provincie ligplaats hebben ingenomen in het Hoendiep (U.T. Delfiaweg), worden in de gelegenheid gesteld om op grond van de in de verordening genoemde wachtlijst een andere ligplaats te verwerven.
7. De in de voorgaande leden van dit artikel aangegeven overgangsbepalingen zijn van toepassing op de eigenaren van woon- of bedrijfsschepen (als houders van vergunningen c.q. ontheffingen) en hun eigendomsrechtverrijgenden onder algemene titel en onder bijzondere titel.
8. Het bepaalde in het zevende lid is niet van toepassing in geval van vervanging, of in geval van het

## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

### Verordening openbaar vaarwater 2006

vergroten of substantieel wijzigen van een woon- of bedrijfsschip.

9. Van het bepaalde in het vorige lid kunnen burgemeester en wethouders ontheffing verlenen voor zover te hunner beoordeling sprake is van overmacht of bijzondere omstandigheden.

#### Artikel 40 Citeertitel

Deze verordening kan worden aangehaald als Verordening openbaar vaarwater 2006.

Vastgesteld bij raadsbesluit van ...

Datum bekendmaking: ...

Datum inwerkingtreding: ...

# Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

Verordening openbaar vaarwater 2006

## TOELICHTING OP DE VERORDENING OPENBAAR VAARWATER 2006

### Algemeen

#### De wettelijke grondslag

De gemeente Groningen heeft binnen haar grenzen nogal wat openbaar vaarwater. Net als van het grondgebied wordt hiervan intensief gebruik van gemaakt door de beroepsvaart, woonschepen, bedrijfsschepen, recreatievaart etc. De schaarste aan ruimte op het openbaar vaarwater en ieders rechten en plichten maken het noodzakelijk dit gebruik te reguleren om niet overgeleverd te zijn aan het recht van de sterkste. De Verordening Openbaar Vaarwater gemeente Groningen (VOV) bevat dergelijke regulerende voorschriften. Bij het opstellen van deze verordening zijn ook de Scheepvaartverkeerswet, het Binnenvaart Politie Reglement (BPR) en artikel 7 van de Huisvestingswet van belang (Rijksregelgeving). Ook Provinciale regelgeving (bijvoorbeeld het Kanalenreglement) kan in de praktijk een rol spelen, zij het met name ten aanzien van de diverse categorieën varende schepen.

Het Binnenvaart Politie Reglement als uitwerking van artikel 1 van de Wet van 15 april 1891 (Stb. 91, houdende bepalingen tot voorkoming van aanvaring of aandrijving op de openbare wateren in het Rijk die voor de scheepvaart openstaan), kent in hoofdstuk 7 van deel I regels over het met schepen innemen van ligplaatsen.

Onder schepen wordt in het BPR verstaan: "elk vaartuig... gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als middel van vervoer te water." Artikel 7.02 sub a van deel I van het BPR geeft aan dat het verboden is met een schip een ligplaats in te nemen in een gedeelte van een vaarweg als dat bij algemene regeling verboden is. De toelichting noemt een gemeentelijke verordening als voorbeeld van een dergelijke regeling.

Deze Verordening is overigens van toepassing op al het openbare vaarwater binnen de grenzen van de gemeente Groningen, maar alleen voor wat betreft de (beheers)aspecten die van belang zijn vanuit de optiek van hetgeen deze Verordening beoogt te regelen. De beheersverantwoordelijkheden van Provincie en waterschappen liggen op een ander vlak (bijvoorbeeld doorvaart, waterberging, waterkwaliteit en waterkering). De verschillende beheersverantwoordelijkheden blijven dan ook voldoende helder gescheiden.

Voor woonschepen is naast het BPR artikel 7 van de Huisvestingswet van belang. De centrale wetgever heeft aangegeven dat het verboden is zonder vergunning van burgemeester en wethouders aangewezen woonruimte in gebruik te nemen of te geven. Daarbij wordt het in gebruik nemen of geven van een woonschip dat op een ligplaats ligt, aangemerkt als het in gebruik nemen of geven van de ligplaats. Artikel 88 Huisvestingswet geeft daarbij aan dat dit niet mag leiden tot een algemeen verbod tot het innemen van ligplaatsen door woonschepen. In iedere gemeente moet, voor zover er openbaar vaarwater aanwezig is, de mogelijkheid bestaan om een ligplaats in te nemen met een woonschip. Dat deze relatief schaarse ruimte via bijvoorbeeld een vergunningstelsel nader gereguleerd wordt, komt met deze bedoeling, getuige de jurisprudentie, niet in strijd.

Daarnaast heeft de centrale wetgever gemeend dat de overheid (rijks-, provinciale en gemeentelijke) geen eisen mag stellen aan de inrichting en het gebruik van het woonschip zelf. Dus eisen bijvoorbeeld uit een oogpunt van brandveiligheid en volksgezondheid mogen niet door de gemeentelijke overheid gesteld worden aan woonschepen als deze de inrichting van het woonschip zelf betreffen. De verordening heeft dan ook voor wat betreft woonschepen alleen betrekking op de ligplaats voor woonschepen. Op dit gebied heeft de centrale wetgever de gemeente de verordenende bevoegdheid gelaten. De rechtsbasis van deze verordening is artikel 149 en 156, derde lid van de Gemeentewet. Dit artikel bepaalt dat de raad de bevoegdheid heeft om verordeningen te maken, die in het belang van de openbare orde, zedelijkheid of volksgezondheid worden vereist, alsmede andere verordeningen betreffende de huishouding van de gemeente.

In hoofdstuk 2 van de verordening wordt dan ook aan een ligplaatsvergunningstelsel (artikel 8) voor woonschepen inhoud gegeven. Naast woonschepen zijn er bedrijfsschepen en uiteraard ook nog andere

## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

### Verordening openbaar vaarwater 2006

soorten schepen die van het openbaar vaarwater in Groningen gebruik maken. Voor de bedrijfsschepen, die ook een permanente ligplaats innemen, wordt in hoofdstuk 2 inhoud gegeven aan een ligplaatsonthefvingstelsel (artikel 9). Daarnaast gaat het verder om varende schepen (beroepsvaart, zeevaart, recreatievaart, chartervaart en enkele bijzondere gevallen), die veelal kortdurend ligplaats innemen (hoofdstuk 3).

Met name voor deze laatste groep vormt de regelgeving van Rijk en Provincie al een belangrijke basis en is nog slechts enige aanvullende regelgeving in deze verordening vereist. Het gaat daarbij vooral over de aanwijzing van gedeelten van het openbaar vaarwater waar met recreatievaartuigen, beroepsschepen, enkele bijzondere categorieën schepen en charterschepen afgemeerd mag worden (artikelen 16 tot en met 20).

### TOELICHTING PER HOOFDSTUK

#### Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

##### Artikel 1 – Begripsbepalingen.

Artikel 1 onder o - verwaarloosd schip: het begrip *verwaarloosd schip* is zodanig omschreven dat er met enige kans op succes kan worden opgetreden in geval van verwaarlozing. Met deze omschrijving is het in ieder geval minder arbitrair en subjectief wat eronder verstaan moet worden c.q. waar de grens ligt waar verwaarlozing begint.

Artikel 1 onder p – authentiek schip: om te voorkomen dat afbreuk wordt gedaan aan de door velen gewaardeerde beeldkwaliteit die gevormd wordt door de voor het merendeel nog traditionele schepen in diverse liggebieden, is in artikel 20 bepaald dat in beschermde stadsgezichten alleen authentieke schepen ligplaats mogen innemen. Dit is o.m. van toepassing voor de Diepenring en het aangrenzende deel van het Reitdiep. Hierbij moet worden aangetekend dat het enkel om voormalige beroepsschepen gaat en niet om (in sommige gevallen al haast ‘traditionele’) arken, die als woonruimte zijn gebouwd.

Artikel 1 onder q – historisch schip: voor de volledigheid, en ook om te anticiperen op mogelijke toekomstige ontwikkelingen in de sfeer van museumhavenachtige initiatieven, is het begrip ‘historisch schip’ in de begrippenlijst opgenomen, waarbij het gaat om authentieke schepen die ook nog eens aan bijzondere criteria, opgesteld door de Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (FONV), moeten voldoen.

Artikel 6 – ligplaatsen buiten aangewezen kanaalvakken: Dit artikel maakt het mogelijk om voor afwijkende, bijzondere gevallen toch een ontheffing te kunnen verlenen voor het innemen van een ligplaats buiten daartoe aangewezen kanaalvakken om. De praktijk wijst uit dat een opheffing op grond van dit artikel verleend wordt voor projecten met een tijdelijk karakter – bijvoorbeeld om te kunnen klussen aan een schip. Een ander voorbeeld uit de praktijk van de afgelopen jaren is een scheepsreparatiebedrijf bij De Poffert: het betreffende kanaalvak (Hoendiep) is niet aangewezen als liggebied terwijl het bovendien in beheer is bij de provincie Groningen. Dit betekent dat wij daar niet zomaar een liggebied kunnen inrichten, dit met het oog op de regelmatige doorvaart met omvangrijke beroepsschepen t.b.v. de Suikerunie. Om toch een bestaande praktijk van jaren mogelijk te kunnen blijven maken, is op grond van dit artikel een ontheffing verleend, zodat het betreffende bedrijf kan blijven bestaan.

Artikel 7 – maatvoeringbepalingen: *Lengte:* tot op heden zijn schepen niet onderworpen aan redelijke eisen van welstand, zoals dat voor woningen en andere bouwwerken wel het geval is. Om toch een zekere greep te krijgen op het uiterlijk van schepen, was in de Verordening Openbaar Vaarwater 2002 een bepaling opgenomen die het mogelijk maakt dat alleen zogenaamde authentieke schepen ligplaats kunnen innemen in beschermde stadsgezichten (artikel 20). Het blijkt dat deze bepaling in de praktijk goed werkt: het bestand aan woonarken in beschermde stadsgezichten is niet toegenomen, en in een aantal

# Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

## Verordening openbaar vaarwater 2006

kanaalvakken afgenomen.

Om wat meer greep te krijgen op het uiterlijk van schepen, is qua lengte ervoor gekozen om als standaardmaat uit te gaan van 26 meter. Hiermee kunnen mogelijke uitwassen met betrekking tot het uiterlijk van schepen voorkomen worden; de praktijk heeft namelijk uitgewezen dat een woonark van 38 meter lang een massieve muur oplevert die een onacceptabele inbreuk maakt op de ruimtelijke beleving van het water en de omgeving. Gelet op de afwezigheid van welstandseisen met betrekking tot schepen, is de voorgestelde inperking alleszins verdedigbaar.

Voor de voorgestelde inperking van de lengtemaat pleit ook dat er nauwelijks tot geen woonarken ligplaats innemen die langer zijn dan 26 meter. De paar arken die momenteel langer zijn dan 26 meter, vallen momenteel al onder overgangsrecht.

Voor het getal 26 is gekozen met het oog op een aantal gevallen waarin het casco van een voormalig turfschip is gebruikt als onderbouw voor een woonark. Deze turfschepencasco's hebben een standaardlengte van 26 meter.

Voor authentieke schepen geldt deze lengte van 26 meter niet. In artikel 7 lid 2 onder a (uitzonderingen standaardbepalingen) is opgenomen dat deze een maximale lengte van 38,5 meter mogen hebben. Voor dit laatste getal is gekozen omdat de praktijk uitwijst dat sommige authentieke schepen deze lengte hebben.

*Hoogte:* de zogenaamde 25%-regeling is oorspronkelijk in het leven geroepen om kajuiten, dakopbouwen e.d. voor authentieke schepen mogelijk te maken. De praktijk wijst namelijk uit dat bijvoorbeeld stuurhutten rond de 5 meter hoog zijn. Aangezien de breed gedragen wens bestaat om het bestand aan authentieke schepen te laten toenemen, was deze 25%-regeling in de VOV 2002 reeds in het leven geroepen.

Deze 25%-regeling geldt ook voor woonarken: bewoners van woonarken krijgen op die manier de mogelijkheid om in de hoogte te kunnen uitbreiden, zonder dat er een massieve muur ontstaat die over het volle horizontale oppervlak 5 meter bedraagt. De praktijk wijst uit dat de 25%-regeling aan woonarken een wat speelser karakter verleent. Dit laatste is vooral gelegen in het feit dat niet is bepaald waar precies tot 25% van het horizontale oppervlak van een schip gebouwd mag worden tot 5 meter. Op deze manier voorkomt deze bepaling dat alle woonarken er noodgedwongen komen uit te zien als "schoenendozen".

Vanwege het compacte karakter van de woonschepenhaven is er al in de Verordening openbaar vaarwater 2002 voor gekozen om deze arken over het totale horizontale oppervlak een hoogte toe te staan van 5 meter.

## Hoofdstuk 2 Woon- en bedrijfsschepen

### *Algemeen*

De systematiek in de Verordening is die van een verbod om buiten aangewezen gebieden ligplaats in te nemen, en daarbinnen een verbod om ligplaats in te nemen zonder vergunning of ontheffing (art. 6). Voor wat betreft woonschepen gaat het om een vergunningstelsel, omdat de overheid de plicht heeft om huisvestingsmogelijkheden op het water te bieden, maar de toedeling van de schaarse ruimte moet reguleren.

Voor bedrijfsschepen heeft de overheid géén verplichting om ruimte in het openbare vaarwater te bieden. Met het oog op de schaarste aan openbaar vaarwater en met het oog op mogelijk conflicterende belangen tussen bedrijfsactiviteiten en een woonfunctie op het water, zijn bedrijfsschepen lang niet altijd en overal gewenst en slechts in uitzonderingsgevallen toegestaan. Om die reden is voor deze sector gekozen voor een ontheffingstelsel.

Artikel 8 en 9 lid 4: Het moge duidelijk zijn dat bij nieuwbouw van een schip de termijn waarbinnen ligplaats met het nieuwe schip kan worden ingenomen, aanmerkelijk langer zal zijn. Om die reden is voor die gevallen de termijn van 1 jaar gesteld waarbinnen ligplaats moet zijn ingenomen. Deze termijn kan nog eens met een half jaar worden verlengd.



## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

### Verordening openbaar vaarwater 2006

Artikel 8 en 9 lid 5: Ten aanzien van de vergunning/ontheffingsplicht is bepaald dat er niet alleen bij vervanging van een schip door een ander schip of wisseling van eigenaar een nieuwe (of overgeschreven) vergunning / ontheffing nodig is, maar ook ingeval van *vergroting of substantiële wijziging van hetzelfde schip* door dezelfde eigenaar. In een dergelijk geval moet een aanvraag opnieuw getoetst worden aan de regelgeving in de VOV – zoals bijvoorbeeld de maatvoeringbepalingen van artikel 7. De zin van deze uitbreiding van de regelgeving is erin gelegen dat op die manier wordt voorkomen dat schepen die onder een bestaande vergunning met daarin vastgelegde maten ergens liggen, zonder verder medeweten van de overheid uitgebouwd worden met bijvoorbeeld balkons of hoger opgebouwd worden, en daarmee gaan afwijken van de situatie waarvoor vergunning is verleend c.q. de maximale maatvoeringregels gaan overschrijden.

Tevens biedt dit artikel een handvat om handhavend op te treden wanneer een en ander in de praktijk wordt geconstateerd. Feitelijk gaat het om het expliciet maken van een vereiste zoals onder eerdere versies van deze verordening ook was bedoeld.

Artikel 10 – weigeringsgronden vergunning of ontheffing: Bij de (uitbreiding van de) weigeringsgronden voor verlening c.q. overdraagbaarheid van vergunningen/ontheffingen, en t.a.v. de intrekingsgronden, zijn de volgende zaken van belang.

Artikel 10 lid 1 sub a: Om te voorkomen dat ligplaatsvergunningen op naam komen te staan van minderjarige kinderen of op naam van rechtspersonen, waarbij de verantwoordelijke natuurlijke persoon soms moeilijk te traceren is, is bepaald dat de aanvrager een natuurlijk persoon moet zijn van tenminste 18 jaar, die zich ook deugdelijk moet kunnen legitimeren. Tevens moet de aanvrager eigenaar van het schip in kwestie zijn, en niet bijvoorbeeld de huurder. Immers, de partij die verantwoordelijk is voor het schip, en ook aansprakelijk gesteld moet kunnen worden voor bv. een correcte naleving van de bepalingen rond de ligplaats-vergunning of -ontheffing en overige VOV-bepalingen, moet voor de gemeente duidelijk zijn.

In geval van een bedrijfsschip kan de aanvrager van een ligplaatsontheffing een natuurlijk persoon van minstens 18 jaar, maar ook de rechtsgeldige vertegenwoordiger van een rechtspersoon zijn. Ook dient het schip deugdelijk geïdentificeerd te worden: naam, foto, tekeningen, nummers of informatie uit het scheepskadaster zijn voor een goede registratie vereist.

Artikel 10 lid 1 sub e: Om vanuit de invalshoeken brandveiligheid en zichtrelatie tussen wal en water meer ruimte te scheppen tussen de schepen, zal de *onderlinge afstand* tussen de schepen (gaandeweg) op 5 meter moeten worden gebracht. Dat betekent dat in geval van vervanging van een schip die afstand tot de naastgelegen schepen de maximale lengtemaat van het vervangende schip bepaalt c.q. kan inperken. Om te voorkomen dat de gevolgen van deze bepaling onevenredig drukken op diegene die eerder een schip vervangt dan zijn bureu, moet als volgt met de regel gewerkt worden, uiteraard alleen in de gevallen waarbij de tussenruimte minder is dan 5 meter.

Bij een voorgenomen vervanging dient aan beide zijden op basis van de 5-meter-regel vanaf de uiteinden van de naastgelegen schepen bepaald te worden welke lengte er voor het vervangende schip resteert, en wat het verschil daarvan is met de lengte van het te vervangen schip. Van dit verschil dient de helft toegerekend te worden aan het te vervangen schip, de andere helft dient - gelijkelijk verdeeld - toegerekend te worden aan de belendende schepen als (inkortings)verplichting wanneer (een van de) belendende schepen daarna zou worden vervangen.

Alle bestaande situaties waarin de onderlinge afstand kleiner is, vallen uiteraard onder overgangsrecht.

Artikel 10 lid 1 sub j: Hier is expliciet bepaald dat voor een te vervangen schip een andere ligplaatsvergunning of -ontheffing vereist is, en zo die er niet is, het schip uit het openbare vaarwater van de gemeente Groningen moet worden verwijderd. Een en ander is bedoeld om te voorkomen dat vervangen schepen zonder nieuwe ligplaats c.q. nieuwe ligplaatsvergunning of -ontheffing gaan zwerven binnen het gemeentelijk openbaar vaarwater.

Tevens is het om die reden noodzakelijk dat er ook een deugdelijke legitimatie plaatsvindt van de koper van het te vervangen schip, om te weten wie er verantwoordelijk voor is en zo nodig aansprakelijk gesteld kan worden als het schip niet uit het openbare vaarwater wordt verwijderd.

## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

### Verordening openbaar vaarwater 2006

Verder blijft voor de overschrijving van een vergunning of ontheffing, behorende bij hetzelfde schip, op een nieuwe eigenaar inzage in een koopovereenkomst vereist, waaruit blijkt wie de nieuwe eigenaar is.

Artikel 10 lid 1 sub l: Deze verordening bepaalt voorts dat het *niet voldoen aan de maatvoeringsvereisten* zoals nu ook in de verordening opgenomen, een expliciete weigeringsgrond is. Dat betekent dat niet slechts het bestemmingsplan daarbij het enige toetsingskader is, maar - bij vergunningaanvragen - eerst ook al de verordening.

Artikel 10 lid 1 sub o: Een schip moet een zelfstandig, maar ook als (oorspronkelijke) eenheid gebouwd geheel zijn. Om te voorkomen dat er binnen de maximale lengtebegrenzing van (meestal) 26 meter meerdere schepen (min of meer provisorisch) aan elkaar worden verbonden om op die manier - zogenaamd - als één schip te fungeren, is de bepaling met betrekking tot een samenstel van schepen als weigeringsgrond ingevoerd. Tevens is via artikel 11 lid 2 sub c een intrekingsgrond opgenomen, o.a. voor het geval dat deze constructie in de praktijk wordt geconstateerd.

Artikel 10 lid 2 en 3: Tot nu toe kon enkel één volwassene één ligplaatsvergunning op zijn naam krijgen. Deze bepaling, die dient om ervoor te waken dat een en dezelfde persoon een ongelimiteerd aantal ligplaatsvergunningen op zijn naam kan krijgen, heeft echter een ongewenst gevolg.

Momenteel (zomer 2006) is de combinatie van de woningcorporaties In en Nijestee namelijk bezig met het voorbereiden van een plan om de bestaande woonschepenhaven grondig op te knappen en om op het belendende grondgebied woningbouw te ontwikkelen en te realiseren. Dit laatste is niet alleen nodig om de benodigde middelen voor de opknapping van de haven te genereren, maar ook om een klein woongebied te realiseren dat in combinatie met de bestaande haven voldoende draagvlak voor voorzieningen heeft.

In het kader van de aanpak van de bestaande haven zal de capaciteit aan ligplaatsen waarschijnlijk teruggebracht moeten worden van nu circa 75 naar 50 à 55 plaatsen in de toekomst, onder andere om voldoende onderlinge afstand te realiseren (brandveiligheid). Er zijn de nodige - veelal oudere - bewoners in de woonschepenhaven die op kortere of langere termijn hun schip wel willen verkopen. Het is in die situatie verreweg het beste dat deze schepen met bijbehorende ligplaatsvergunningen in eigendom komen bij de havencombinatie In-Nijestee.

Zoals hierboven aangegeven, stond de huidige regelgeving in de VOV2002 daar aan in de weg. Daarom is een nieuw tweede lid toegevoegd, zodat deze twee woningbouwcorporaties meer dan één ligplaatsvergunning op naam kunnen hebben.

Het gaat voor alle duidelijkheid om de woningbouwcorporaties In en Nijestee die zich bezighouden met de ontwikkeling van de woonschepenhaven, voor de duur van deze ontwikkeling en dus ook alleen om vergunningen voor schepen die ligplaats innemen in de woonschepenhaven.

Artikel 11 lid 2 sub a: Voor bedrijfsschepen geldt een specifieke weigering/intrekingsgrond: ander gebruik dan aangegeven onder de limitatieve opsomming van toegestane bedrijfsactiviteiten zoals in hoofdstuk 1 verwoord. Ook is overdracht van de ontheffing, c.q. wijziging van de functie, alleen mogelijk ingeval het een toegestaan type bedrijf betreft. Uiteraard moeten er ook (als het om een ander schip gaat) geen nautische bezwaren tegen bestaan, én moet het type activiteit op de plek inpasbaar worden geacht, bijvoorbeeld vanuit een oogpunt van mogelijke geluidsoverlast of anderszins.

Artikel 11 lid 2 sub b - intrekingsgrond wegens onbewoond-zijn: Een belangrijke intrekingsgrond is de situatie waarin een woonschip gedurende een aaneengesloten periode van 6 maanden *onbewoond of klaarblijkelijk onbewoond* is geweest. Hierbij moet aangetekend worden dat de vergunninghouder als regel in de gelegenheid wordt gesteld om naar genoegen van het college van burgemeester en wethouders aan te tonen dat het schip gedurende die periode wel bewoond is geweest. Is dat het geval dan wordt er niet overgegaan tot intrekking van de vergunning.

## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

### Verordening openbaar vaarwater 2006

#### Bijboten (artikel 8 lid 7 en artikel 9 lid 7 en artikel 1 sub 1)

De bijbotenregeling is gepreciseerd in zijn omschrijving en bedoeling. Er is (bij recht) slechts één kleine bijboot, niet hoger dan 1 meter en niet groter dan 10 m<sup>2</sup>, per woonschip (of bedrijfsschip) toegestaan, zonder dat daarvoor havengeld verschuldigd is. Dus mag het daarbij ook niet gaan om een recreatieschip, waarvoor wel havengeld verschuldigd is. Daarnaast blijft de mogelijkheid bestaan om op grond van de vrijstellingsbepalingen in artikel 7 UVOV c.q. het opvolgende walbestemmingsplan, toestemming te verkrijgen om ook een recreatieschip aan de voor- of achterzijde van een woon- of bedrijfsschip te mogen neerleggen, als dit gelet op de situatie ter plaatse, de afmetingen van het recreatieschip en de nautische situatie toegelaten kan worden. Voor het afmeren van een recreatieschip is overigens wel havengeld verschuldigd.

Bovendien is bepaald dat een bijboot bij het woon- of bedrijfsschip moet behoren, dat wil zeggen van dezelfde eigenaar moeten zijn. Dat geldt eveneens voor bij het woon- of bedrijfsschip af te meren recreatieschepen waarvoor vrijstelling is verleend ex artikel 7 UVOV. Bijboten en recreatieschepen mogen dus niet bij andere dan het 'eigen' schip worden afgemeerd.

In de praktijk liggen er nog wel eens meerdere bijboten bij één schip. Alleen voor diegenen die nadrukkelijk (schriftelijk) kunnen aantonen het recht te hebben op meer dan één bijboot, of op een grotere bijboot, zal overgangsrecht voor de boventallige of te grote boot/boten van toepassing zijn. In alle andere gevallen dient het aantal bijboten naar één te worden teruggebracht, en binnen de maximale maten te worden gebracht.

#### Artikel 14: Wachtlijst woonschepen

De wachtlijst functioneert in de praktijk niet echt, omdat de gemeente eigenlijk geen plekken uit te geven heeft. Immers, vrijwel alle wisselingen van eigenaar (bewoner) vinden plaats via rechtstreekse koop en verkoop met - indien er sprake is van een reguliere transactie - overschrijving van de vergunning. Desalniettemin zal de wachtlijst voorshands in stand worden gehouden, niet alleen als instrument om de behoefte aan wonen op het water te meten, maar ook om te gebruiken bij de uitgifte van de voorgenomen door de gemeente te creëren nieuwe ligplaatsen. Ook bij de wachtlijst is nu bepaald dat er alleen natuurlijke personen van tenminste 18 jaar op kunnen staan.

Tevens is de uitzonderingsbepaling (hardheidsclausule) aan het eind van het artikel iets anders geformuleerd dan voorheen, met name met het oog op mogelijke situaties waarbij bijvoorbeeld door verscherpte milieuregelgeving ligplaatsen opgeheven moeten worden en voor de betrokken schepen een oplossing moet worden gevonden. Uiteraard zal slechts met grote terughoudendheid een beroep op deze hardheidsclausule mogen worden gedaan, om de systematiek van de wachtlijst niet op voorhand te ondergraven.

#### Hoofdstuk 3 Overige schepen

Ten aanzien van het onderscheid tussen bedrijfs- en beroepsschepen (zie ook de definities in artikel 1) moet nog het volgende worden opgemerkt. Het onderscheid wordt tweeledig bepaald:

- bedrijfsschepen liggen op een vaste plek, beroepsschepen meren slechts kortdurend af; en
- op of vanaf bedrijfsschepen worden activiteiten ter plaatse verricht; beroepsschepen (goederenvervoer) vindt over grote(re) afstanden plaats en is niet plaatsgebonden; ook de takel- en sleepbedrijven, ook al zijn die in Groningen gevestigd, opereren vaak over grote(re) afstanden, en worden om die reden onder de beroepsvaart geschaard.

Reden om onderscheid te (blijven) maken tussen de beide categorieën en ze niet samen te voegen.

In tegenstelling tot woon- en bedrijfsschepen nemen recreatieschepen en beroepsschepen geen permanente ligplaatsen in.

De gebieden waar recreatie- en beroepsschepen tijdelijk mogen liggen, zijn conform de bestaande verordening weer in het aanwijsbesluit aangegeven. De komende jaren zullen er naar verwachting nogal wat kleinere beroepsschepen uit de vaart gaan. De verplichting om daadwerkelijk te varen om als beroepsschip aangemerkt te blijven, is enige tijd geleden komen te vervallen. Om te voorkomen dat

## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

### Verordening openbaar vaarwater 2006

beroepsschepen die feitelijk uit de vaart zijn gegaan, langdurig zo niet permanent ligplaats in gaan nemen in de voor de beroepsvaart aangewezen liggebieden, en daar eigenlijk als woonschip of opgelegd schip komen te liggen, wordt er nu een beperking gesteld aan de maximale ligduur in die gebieden. Na het verstrijken van die periode dient men het liggebied in de gemeente Groningen gedurende een aantal maanden daadwerkelijk te verlaten.

Voor de paar bestaande gevallen zal een overgangsregeling moeten worden getroffen.

De charterschepen en de daarvoor aangewezen winterligplaatsen zijn nu ook expliciet binnen de VOV opgenomen. Naast de winterligplaatsmogelijkheden voor zeilcharters in de vrijhaven Noorderhaven gaat het om de al eerder vastgestelde mogelijkheden in de Aa en de Zuiderhaven. De praktijk van overwintering aan de Oosterhaven zuidzijde zal worden geformaliseerd in die zin dat het gebied gedurende de winterperiode (01-10 tot 10-04) exclusief voor de charterschepen zal worden aangewezen.

#### Hoofdstuk 4 Orde, veiligheid bescherming van werken en aanzien van de gemeente

Artikel 20: In artikel 20 is het begrip *beschermd stadsgezicht* ingevoerd, alsmede de bepaling dat in de kanaalvakken die liggen binnen of grenzen aan een (door het rijk aangewezen) beschermd stadsgezicht - bij toekomstige vergunningverlening in gevallen van vervanging of vergroting c.q. substantiële wijziging - alleen nog vergunning zal worden verleend voor *authentieke schepen of schepen die daar in overwegende mate op lijken*.

Om de begrippen authentiek schip en schip dat daar in overwegende mate op lijkt, toe te lichten en voor de beleidspraktijk een hanteerbare inhoud te geven, kan het volgende worden opgemerkt. Onder de authentieke schepen zoals in artikel 1 gedefinieerd, worden in de praktijk de traditionele - soms ook nog varende - schepen verstaan waar geen latere opbouw van enige omvang op heeft plaatsgevonden. Onder de schepen die daar in overwegende mate op lijken, worden die traditionele schepen verstaan, waarbij wel een latere opbouw van enige omvang heeft plaatsgevonden, maar met een hoogte niet hoger dan de maat van het vrijboord van het schip, waardoor de opbouw het beeld nog niet is gaan bepalen (het oorspronkelijke casco blijft beeldbepalend).

Zoals bij de definitie al aangegeven, gaat het enkel om schepen uit de voormalige beroepsvaart.

Op deze plaats verdient het opmerking dat wanneer een kanaalvak slechts aan één kant wordt begrensd door een beschermd stadsgezicht, artikel 20 wel degelijk geldt voor het gehele kanaalvak, oftewel over de volle breedte. Dit is ook logisch, omdat anders de situatie ontstaat dat aan één kant enkel authentieke schepen ligplaats mogen innemen, terwijl aan de overkant ook arken zouden mogen liggen. Ruimtelijk en ook qua beleving van de beeldkwaliteit zou dit ongewenst zijn.

Artikel 21 – ligplaats Noorderhaven: Voor wat betreft de Noorderhaven is de status van ‘vrijhaven’ ongewijzigd gebleven. Dat betekent dat er naast geregistreerde charterschepen die de haven meest als overwinteringsplaats gebruiken, niet-kwetsbare varende woonschepen mogen liggen, zonder dat er een beperking aan de verblijfsduur is gesteld. Wel is nu expliciet aangegeven dat die woonschepen ook *daadwerkelijk bewoond* moeten zijn, om te voorkomen dat er lege schepen liggen (het is geen opleghaven). Tevens is nu aangegeven dat ze *door hun eigenaar* bewoond moeten zijn, vooral om daarmee duidelijk te hebben wie er rechten opbouwt voor een positie op het voorkeursgedeelte van de wachtlijst. Overigens valt de Noorderhaven wel onder de werking van artikel 20 – oftewel enkel authentieke schepen mogen ter plaatse ligplaats innemen.

Artikel 34 – gebruik oevers en kademuren: In dit artikel is expliciet bepaald dat het verboden is om zonder schriftelijke toestemming van burgemeester en wethouders groene oevers of delen daarvan in gebruik te hebben of te houden. Gedoeld wordt hier op de noodzaak van een schriftelijk aangegane *bruikleenovereenkomst* tussen de gemeente als eigenaresse van de grond en woonschepbewoners die een voor hun schip liggend deel van de groene oever in gebruik willen nemen als tuin. Voor harde kaden zal geen gebruik worden toegestaan.

#### Hoofdstuk 5 Straf-, slot- en overgangsbepalingen

## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

### Verordening openbaar vaarwater 2006

Ten aanzien van de bepalingen in dit hoofdstuk moeten nog twee zaken worden aangegeven.

Ten aanzien van artikel 37 (Binnentreden) dienen de vereisten van de Wet op het Binnentreden nauwgezet in acht genomen te worden bij het binnentreden van het woongedeelte van een schip.

Aan artikel 39 (Overgangsbepalingen) zijn een nieuw lid 7 en een nieuw lid 8 toegevoegd inzake rechtverkrijgenden. De bepalingen komen erop neer dat het overgangsrecht niet alleen van toepassing is in geval van vererving (rechtverkrijging onder algemene titel), maar ook in geval van koop en verkoop van schepen (rechtverkrijging onder bijzondere titel). Pas in geval van vervanging of vergroting c.q. substantiële wijziging van schepen, geldt het overgangsrecht niet meer en zijn de (nieuwe) bepalingen van deze Verordening onverkort van toepassing bij de beoordeling van de vraag of een nieuwe ligplaatsvergunning of -onthefing kan worden verleend. Alsdan is er sprake van een inperking van de overdraagbaarheid van vergunningen of ontheffingen.

Enkele voorbeelden, in combinatie met de overige bepalingen in deze Verordening: te grote schepen kunnen niet meer vervangen worden door even grote schepen; in combinatie met de 5-meter-bepaling is er sprake van inperking in de lengte; in of aangrenzend aan de beschermde stadsgezichten kunnen arken niet meer vervangen worden door arken; en in deze gebieden kunnen traditionele schepen niet meer vervangen worden door arken. Alle bestaande situaties vallen onder het overgangsrecht, waaronder ook alle bestaande ligplaatsvergunningen en -onthefingen, en de overdraagbaarheid daarvan bij koop en verkoop, in stand zullen blijven. Het overgangsrecht eindigt zoals gezegd in alle gevallen bij vervanging, maar in geval van overmacht of zeer bijzondere omstandigheden (calamiteiten) kunnen burgemeester en wethouders indien nodig ontheffing verlenen om daar weer van af te kunnen wijken.

# Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

Verordening openbaar vaarwater 2006

9.468.ROEZ

**Nadere regels** (aanwijfsbesluit) als bedoeld in de artikelen 5, 6, 8, 9, 15, 16, 18 en 19 van de Verordening openbaar vaarwater 2002 van de gemeente Groningen, hierna te noemen de Verordening.

**Artikel 1.** Aanwijzing kanaalvakken woonschepen.

1. De kanaalvakken als bedoeld in artikel 8, lid 1, van de Verordening zijn:
  - a. het Reitdiep tussen de Plantsoenbrug en de Herman Colleniusbrug aan beide zijden, met 33 ligplaatsen; de noordzijde van het Reitdiep tussen de Herman Colleniusbrug en de Spoorbrug, met 14 ligplaatsen; de zuidzijde van het Reitdiep tussen de Herman Colleniusbrug en spoorbrug, langs de voormalige laad- en loswal, met 3 ligplaatsen;
  - b. het Lopende Diep, Spilsluizen, Turfsingel en Schuitendiep tot de Steentilbrug aan beide zijden, uitgezonderd de westzijde tussen het Kattendiep en de Steentilbrug, met 77 ligplaatsen; alsmede 1 ligplaats aan de Reitdiepskade direct ten oosten van de Plantsoenbrug;
  - c. het Oosterhamrikkanaal aan de zuidzijde tussen de Kapteynbrug en de Zaagmuldersbrug, met 10 ligplaatsen; het Oosterhamrikkanaal aan de zuidzijde tussen Zaagmuldersbrug en het Van Starckenborgkanaal, met 17 ligplaatsen;
  - b. het Oude Winschoterdiep tussen de Weg der Verenigde Naties en de Griffiebrug, aan beide zijden, met 48 ligplaatsen; het Oude Winschoterdiep tussen Griffiebrug en Bontebrug, met 2 ligplaatsen;
  - e. de zuidzijde van het Verbindingskanaal / hoek Winschoterdiep (Trompkade, tussen Trompbrug en Bontebrug), met 3 ligplaatsen;
    - a. de noordzijde van het Verbindingskanaal, direct ten oosten van de Trompbrug, met 1 ligplaats;
    - b. in de Ooster(jacht)haven, 1 ligplaats ten behoeve van de jachthavenbeheerder;
    - c. het Verbindingskanaal aan de zuidzijde tussen de Trompbrug en de Emmabrug en de Zuiderhaven tussen de Emmabrug en de Eelderbrug aan de zuidzijde, met 25 ligplaatsen;
    - d. de Zuiderhaven aan de zijde van de Praediniussingel met 2 ligplaatsen;
    - e. het Eendrachtskanaal aan beide zijden, met 17 ligplaatsen;
    - f. het Hoendiep tussen de Abel Tasmanbrug en de Spoorbrug aan de noordzijde, met 27 plaatsen,; het Hoendiep tussen Abel Tasmanbrug en Spoorbrug aan de zuidzijde, met 3 plaatsen;
    - g. het Hoendiep ten westen van de Westelijke Ringweg, met 14 plaatsen;
    - h. het Noord-Willemskanaal oostzijde, tussen de Van Iddekingebrug en de Van Ketwich Verschuurbrug, met 10 ligplaatsen;
    - i. het Noord-Willemskanaal westzijde, direct ten zuiden van de Van Ketwich Verschuurbrug, met 6 ligplaatsen;
    - j. het Boterdiep, ten noord-oosten van de Boterdiepsbrug, met 26 ligplaatsen;
    - k. het Boterdiep, ten zuid-westen van de Boterdiepsbrug, met 19 ligplaatsen;
    - l. de Woonschepenhaven, met 78 ligplaatsen.
2.
  - a. Voor de in het vorige lid onder a, e, f, g, h, i, l (de laatste voor wat betreft het noordwest/zuidoost lopende deel van de Energieweg) m en n genoemde kanaalvakken worden op basis van artikel 6 lid 3 van de Verordening slechts vergunningen verleend voor niet-kwetsbare (woon)schepen als bedoeld in artikel 1 onder n van de Verordening.
  - b. Voor de in het vorige lid onder q, genoemde ligplaatsen in de woonschepenhaven geldt dat het, onder de voorwaarden zoals die zijn opgenomen in de notitie van 28 november 1996, is toegestaan om drijvende terrassen af te meren.

## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar ...

### Verordening openbaar vaarwater 2006

#### Artikel 2. Aanwijzing ligplaatsen bedrijfsschepen.

1. Voor de navolgende plaatsen in het openbare vaarwater kan krachtens artikel 9, lid 1 van de Verordening, een ontheffing voor een bedrijfsschip worden verleend:
  - a. één ligplaats in de Noorderhaven ten behoeve van een timmer /reparatieschip
  - b. één ligplaats in het Van Starckenborghkanaal ten behoeve van een bunkerbedrijf
  - c. één ligplaats in het Van Starckenborghkanaal ten behoeve van een rondvaartbedrijf
  - d. één ligplaats in het Verbindingskanaal, tussen de H.N. Werkmanbrug en Herebrug, ten behoeve van een rondvaartbedrijf
  - e. één ligplaats in het Schuitendiep, ter hoogte van het Kattendiep (overgangsrecht Pannenkoekschip)
  - f. één ligplaats in het Oude Winschoterdiep, ter hoogte van de Duinkerkenstraat/Antwerpenbrug (uitsterf beleid bedrijfsgebonden schip)
  - g. één ligplaats in het Oosterhamrikkanaal voor de duur van het project (Cibogaboot)
  - h. één ligplaats in het Oosterhamrikkanaal (uitsterf beleid opslagschip dierenwinkel)
  - i. Oosterhaven Z.Z. één ligplaats voor een opleidingsschip (overgangsrecht)
  - j. de Zweedsehaven en de Finsehaven als liggebied voor (meerdere) bedrijfsschepen

#### Artikel 3. Aanwijzing ligplaatsen recreatievaartuigen.

1. De navolgende gedeelten van het openbaar vaarwater wijzen burgemeester en wethouders krachtens artikel 15, lid 1, van de Verordening aan voor ligplaatsen voor recreatievaartuigen:
  - a. Zuiderhaven: Sluiskade;
  - b. Bij de Sluis: Eelderbrug tot Westerhavensluis;
  - b. Het Hoge der A
  - c. Gemeentelijke jachthaven in de Oosterhaven;
  - d. Gemeentelijke steigers in de Niesternhaven (GMC): hoek Eemskanaal/Van Starckenborghkanaal;
2. In de onder a., b. en c. genoemde gedeelten van het openbaar vaarwater mag enkel van 1 april tot 1 oktober afgemeerd worden door recreatievaartuigen gedurende maximaal drie aaneengesloten dagen.
3. In de onder d. en e. genoemde havens geldt dat het innemen van ligplaatsen aan de steiger alleen is toegestaan met toestemming van de jachthavenbeheerder.

#### Artikel 4. Aanwijzing ligplaatsen beroepsvaart.

1. De navolgende gedeelten van het openbaar vaarwater wijzen burgemeester en wethouders krachtens artikel 16, lid 1, van de Verordening aan voor ligplaatsen voor de beroepsvaart:
  - a. Eemskanaal N.Z. van Oosterhavenbrug tot Van Starckenborghkanaal;
  - b. Één ligplaats in het Eemskanaal Z.Z. ten oosten van de Oosterhavenbrug, ten behoeve van het schip van de regiopolitie;
  - c. Oosterhaven Z.Z., van 1 april tot 1 oktober voor de beroepsvaart;
  - d. Oosterhaven N.Z. Oosterkade vanaf jachthaven tot Oosterhavenbrug;
  - e. Van Starckenborghkanaal, Florakade;
  - f. Deensehaven, met dien verstande dat de onderdelen van de sleepbedrijven die bestaan uit opslag / bevoorradingschepen welke niet van hun plek komen, als bedrijfsschip worden aangemerkt;
  - g. Hunzehaven.

## Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar . . .

### Verordening openbaar vaarwater 2006

#### Artikel 5 Aanwijzing ligplaatsen bijzondere of representatieve schepen.

1. De navolgende gedeelten van het openbaar vaarwater wijzen burgemeester en wethouders krachtens artikel 18, lid 1, van de Verordening aan voor ligplaatsen voor bijzondere of representatieve schepen:
  - a. drie ligplaatsen in de Zuiderhaven Westzijde (Sluiskade) bij de Museumbrug: ten behoeve van een representatief schip voor de universiteit, een theaterschip en een statenschip;
  - b. één ligplaats in het Eemskanaal aan de voormalige Niesternkade (bij de kruising van het Van Starckenborghkanaal en het Winschoterdiep), ten behoeve van een activiteiten- en opleidingschip.

#### Artikel 6 Aanwijzing ligplaatsen charterschepen.

1. De navolgende gedeelten van het openbaar vaarwater wijzen burgemeester en wethouders krachtens artikel 19, lid 1, van de Verordening aan voor ligplaatsen voor charterschepen:
  - a. Oosterhaven Z.Z. het hele jaar, waarvan exclusief voor zowel motor- als zeilcharters de periode van 1 oktober tot 1 april;
  - b. zes ligplaatsen aan de Hoge der A exclusief voor zeilcharters voor de periode van 1 oktober tot 1 april;
  - c. drie ligplaatsen in de Zuiderhaven exclusief voor zeilcharters voor de periode van 1 oktober tot 1 april.

#### Artikel 7 Aanwijzing strafhaven

1. Burgemeester en wethouders wijzen het Oude Winschoterdiep ten zuidoosten van de Antwerpenbrug aan als kanaalvak waar uitsluitend schepen afgemeerd mogen worden die met toepassing van bestuursdwang elders zijn verwijderd (strafhaven);
2. De hier gelegen schepen mogen niet bewoond zijn of anderszins gebruikt worden;
3. De schepen mogen ten hoogste drie maanden in de strafhaven gelegen zijn.

Vastgesteld bij B&W-besluit van 23 september 2003, nr. 81.

Datum bekendmaking: 1 oktober 2003.

Datum inwerkingtreding: 2 oktober 2003.



## Raadsvoorstel - Aangepaste wijziging legesverordening voor het heffen van leges ...

**Raadsvoorstel**  
15 AUG 2013



Datum raadsvergadering	11 september 2013	Registratienr.	RO 13.3820281
Raadscommissie	Beheer en Verkeer	Datum B&W besluit	13 augustus 2013
Datum raadscommissie	25 september 2013	Portefeuillehouder	Van Keulen
Bijlagen		Steller	N de Jong
		Telefoon	36781 11
		E-mail	Niejon1r@groningen.nl

### Onderwerp

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

### Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. het raadsvoorstel aangepaste "Wijziging legesverordening voor het heffen van leges voor de aanvraag van een gehandicaptenparkeerkaart en een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken" vast te stellen;
- II. dit besluit bekend te maken door plaatsing in het elektronische gemeentebled en in werking te laten treden op de dag na die van de bekendmaking.

## Raadsvoorstel - Aangepaste wijziging legesverordening voor het heffen van leges ...

2

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

---

Op 29 mei 2013 is de "Wijziging legesverordening voor het heffen van leges voor de aanvraag van een gehandicaptenparkeerkaart en een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken" vastgesteld door de gemeenteraad (GR 13.3590945 - agendapunt 7a).

Na vaststelling bleek dat de nummering van de legesverordening zoals opgenomen in het vastgestelde raadsvoorstel niet correspondeert met de daadwerkelijke nummering in de legesverordening.

Door het vaststellen van bijgevoegd raadsvoorstel correspondeert de nummering in het raadsvoorstel met de nummering in de legesverordening.

Het proces tot de uiteindelijke vaststelling van deze wijziging van de legesverordening verdient geen schoonheidsprijs, we bieden onze excuses aan voor enige onduidelijkheid die hierdoor is ontstaan.

### **Inleiding**

---

Op 29 mei 2013 is de "Wijziging legesverordening voor het heffen van leges voor de aanvraag van een gehandicaptenparkeerkaart en een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken" vastgesteld door de gemeenteraad (GR 13.3590945 – agendapunt 7a).

Na vaststelling bleek dat de nummering van de legesverordening zoals opgenomen in het vastgestelde raadsvoorstel niet correspondeert met de daadwerkelijke nummering in de legesverordening.

### **Beoogd resultaat**

---

Door het vaststellen van bijgevoegd raadsvoorstel correspondeert de nummering in het raadsvoorstel weer met de nummering in de legesverordening.

### **Kader**

---

Juridisch kader.

Met het oog op een mogelijke bezwaarprocedure die zich (mede) richt tegen te betalen leges voor een gehandicaptenparkeerplaats, verdient het de aanbeveling om in het betreffende raadsvoorstel een correcte verwijzing naar de toepasselijke artikelen van de legesverordening op te nemen. Dit ter voorkoming van onduidelijkheden en de mogelijk daaruit voortvloeiende juridische disputen.

Vastgesteld beleid en regelgeving.

Het betreft een tekstuele reparatie van het op 29 mei 2013 door de gemeenteraad vastgestelde raadsvoorstel "Wijziging legesverordening voor het heffen van leges voor de aanvraag van een gehandicaptenparkeerkaart en een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken" (GR 13.3590945 - agendapunt 7a).

### **Argumenten/afwegingen**

---

Een verschil in nummering kan mogelijk aangegrepen worden als reden tot bezwaar door mensen die leges moeten betalen voor de aanvraag van een gehandicaptenparkeerkaart of een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken.

### **Maatschappelijk draagvlak/participatie**

---

N.v.t. Het betreft een tekstuele reparatie.

### **Financiële consequenties**

---

N.v.t. Het betreft een tekstuele reparatie.

## Raadsvoorstel - Aangepaste wijziging legesverordening voor het heffen van leges . . .


3


### Realisering en evaluatie

---

Het aangepaste raadsvoorstel treedt in werking na vaststelling door de raad en op de dag na plaatsing in het elektronische gemeentebblad.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

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

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

## Raadsvoorstel - Aangepaste wijziging legesverordening voor het heffen van leges ...

-Ontwerp -

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN;

Gelet op de artikelen in de legesverordening behorende tarieventabel inzake gehandicaptenparkeerproducten;

HEEFT BESLOTEN:

vast te stellen de volgende wijziging van raadsvoorstel "Wijziging legesverordening voor het heffen van leges voor de aanvraag van een gehandicaptenparkeerkaart en een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken (raadsvoorstel 15 maart 2013, GR 13.3590945 - agendapunt 7a)" en de daaruitvolgende wijziging van de legesverordening:

### **Artikel I Wijziging Inleiding van de Verordening tot wijziging van de legesverordening**

Bij artikel I van de in het raadsvoorstel opgenomen Verordening tot wijziging van de legesverordening is de inleiding gewijzigd van:

Bestaande tekst	Nieuwe tekst
<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:</i>	<i>In de bij de legesverordening behorende tarieventabel worden vier nieuwe onderdelen toegevoegd, te weten 1.16.3.1, 1.16.3.2, 1.16.3.3 en 1.16.3.4.</i>

### **Artikel II Wijziging nummering relevante artikelen**

De in het raadsvoorstel genoemde nummering van de voor de gehandicaptenparkeerproducten relevante artikelen wordt gewijzigd als volgt:

Bestaande tekst	Nieuwe tekst
1.16.1.4	1.16.3.1
1.16.1.5	1.16.3.2
1.16.1.6	1.16.3.3
1.16.1.7	1.16.3.4

## Raadsvoorstel - Aangepaste wijziging legesverordening voor het heffen van leges . . .

2

### **Artikel III Inwerkingtreding**

Dit besluit treedt in werking op de dag na bekendmaking.

Gedaan te Groningen in de openbare raadsvergadering van ....

De griffier,

De voorzitter,

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

dr. J.P. (Peter) Rehwinkel.

## Collegedebrief - Toekomst Drafbaan Stadspark

Bestuursdienst



Onderwerp Toekomst Drafbaan Stadspark

Steller L Rozema

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 61 95 Bijlage(n) 1

Ons kenmerk OS 13.3705501

Datum **11 JUN 2013** Uw brief van

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Graag willen wij uw raad betrekken bij de kaderstelling voor de Drafbaan Stadspark.

Gezien het grote aantal overwegingen en de maatschappelijke consequenties die aan besluitvorming over de toekomst van de Drafbaan ten grondslag liggen, zijn wij van mening dat een kaderstelling door uw raad noodzakelijk en gewenst is.

Wij stellen voor om als startpunt van deze kaderstelling een presentatie over de verschillende toekomstvarianten te houden in de commissie Ruimte en Wonen van [datum]. De presentatie is bedoeld om uw raad mee te nemen in de mogelijkheden en onmogelijkheden van het toekomstig gebruik van de Drafbaan.

De presentatie is opgebouwd rondom een aantal toekomstvarianten, waarin onder meer zaken als de draf sport, de verpachting van de horeca, de milieuvergunning, de exploitatie van het terrein en de bezuinigingstaakstelling van 500 duizend euro op Drafbaan en Camping Stadspark zijn meegenomen.

### *Collegebesluit 10 september 2012*

Wij hebben op 10 september 2012 het volgende besluit over de Drafbaan genomen:

1. Wij handhaven het taakstellende bedrag van 500 duizend euro;
2. Wij kunnen ons vinden in een ontwikkeling van het terrein tot evenemententerrein;
3. Voor ideeën voor ontwikkeling tot evenemententerrein kunnen derden wellicht een bijdrage leveren;

## Collegedebrief - Toekomst Drafbaan Stadspark

Bladzijde 2  
Onderwerp Toekomst Drafbaan Stadspark



4. Wij wensen geïnformeerd te worden over de betekenis van het raadsbesluit. Is het evenementenbeleid Feesten in Balans ook van toepassing te verklaren op de ontwikkeling van de Drafbaan; vormt dit een belemmering?

De consequenties van dit besluit hebben wij daarna enkele keren in ons college besproken. Hierbij kwam een aantal dilemma's naar voren dat om een kaderstelling van uw raad vraagt.

Een van de dilemma's is bijvoorbeeld de geluidsoverlast. Meer evenementen zou meer overlast tot gevolg kunnen hebben. Afhankelijk van de aard en omvang van de evenementen. Uw raad heeft echter op 17 november 2010 aangegeven dat bewoners vaker dan wenselijk last hebben van geluidshinder door evenementen op en rond de Drafbaan. Omwonenden hebben zich vanwege de overlast, die de huidige programmering op de Drafbaan én in het Stadspark nu al geeft, georganiseerd in de werkgroep 'Feesten uit Balans'.

Ook het realiseren van de taakstelling van 500 duizend euro op de Drafbaan en Camping Stadspark is een dilemma. Binnen de huidige exploitatiemogelijkheden en milieuvergunning is deze taakstelling niet te realiseren.

### Vervolg

Nadat uw raad via een presentatie om de hoogte is gebracht van de actuele situatie rondom de toekomst van de Drafbaan en mogelijk richtinggevende uitspraken heeft gedaan, werken wij een visie op de toekomst van de Drafbaan uit. Voor het uitwerken van deze visie stellen wij een projectleider aan die deze visie op integrale wijze gestalte geeft en vertaalt naar concrete acties. De resultaten van deze nadere uitwerking leggen wij voor de zomer 2014 aan uw raad voor.

Bijlage 1 bevat een korte omschrijving van de historie, de meerwaarde en het huidige gebruik van de Drafbaan Stadspark.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

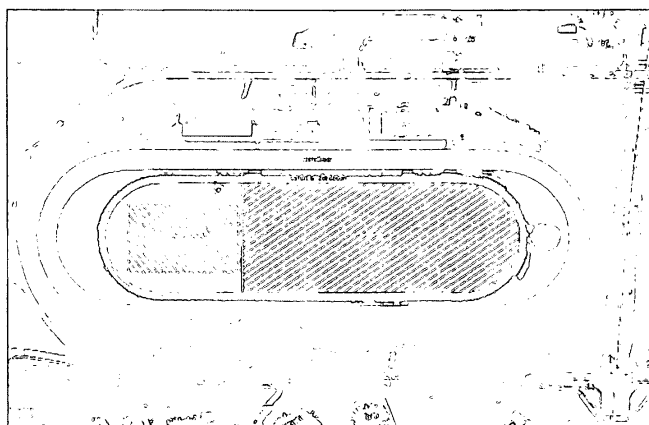
de burgemeester,  
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel

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

## Collegedebat - Toekomst Drafbaan Stadspark

BIJLAGE

### Bijlage 1. Korte beschrijving Drafbaan Stadspark



Sinds 1923 ligt in het Stadspark van Groningen de Drafbaan. Van oudsher maakt de draf sport gebruik van dit terrein voor het houden van draverijen en trainingen. Afspraken hierover zijn contractueel vastgelegd in een jaarlijks opzegbare gebruikersovereenkomst. Tegenwoordig vinden er op de Drafbaan ook diverse kleine en grote activiteiten en evenementen plaats. De ene keer doet de Drafbaan dienst als parkeerterrein, de andere keer herbergt het de duizenden bezoekers van het Bevrijdingsfestival. De horeca op de Drafbaan is via een vijfjarig contract verpacht aan Van Gelder Catering. Dit contract loopt in maart 2015 af.

Met een oppervlakte van circa 100.000 m<sup>2</sup> en een middenterrein van 44.400 m<sup>2</sup> is er volop ruimte voor een zeer divers evenementenaanbod. De Drafbaan maakt onderdeel uit van het Stadspark, de groene long van Groningen. De Drafbaan bevindt zich aan de voorkant van het Stadspark en heeft daardoor een gunstige ligging ten opzichte van de stad. En is goed bereikbaar via het openbaar vervoer, de auto en de fiets. De Drafbaan is een plek met potentie. Het terrein wordt momenteel niet intensief gebruikt. Acht draverijen en gemiddeld vijftien evenementen per jaar. De Drafbaan is een afgesloten en voor een groot deel aan het gezicht onttrokken locatie. De Drafbaan kent verschillende functies, die elkaar niet altijd aanvullen en het ambivalente karakter van het terrein versterken.

In de afgelopen jaren is er al veel voorwerk gedaan. Er ligt een voorstudie uit 2009 naar de mogelijkheden om van het terrein een toplocatie voor grote evenementen te maken. Dit vergde echter enorme investeringen die toen niet haalbaar bleken en in de huidige tijd van bezuinigingen ook niet wenselijk meer zijn. Het geeft aan dat het nadenken over het toekomstig gebruik van de Drafbaan al enige jaren speelt. Een taakstelling van 500 duizend euro heeft de vraag om een toekomstvisie in een stroomversnelling gebracht. Vooral omdat een groot deel van de enorme potentie van het terrein momenteel onbenut blijft. De veronderstelling is dat er meer geld valt te halen uit de exploitatie van het terrein en de voorzieningen op het terrein, zoals de camping en de horeca.



Raadsdiscussie toekomst Drafbaan

stad



## Opbouw presentatie

1. Aanleiding en doel presentatie
2. Ligging en functies Drafbaan
3. Uitgangspunten
4. Bezuinigingsopties
5. Keuzes en kaders
6. Samenvatting
7. Voorgenomen opdrachtformulering



# stad

# 1. Aanleiding en doel presentatie

**stad**



## 1. Aanleiding en doel presentatie

### **Aanleiding:**

- Opdracht College voor visie ontwikkelen Drafbaan
- Feesten in / uit Balans

### **Doel:**

- Uitgangspunten College visie Drafbaan delen
- Vervolg- en procesafspraken maken over:

A. Keuze drafspor

B. Kaders drafbaan als grootschalige evenementenlocatie



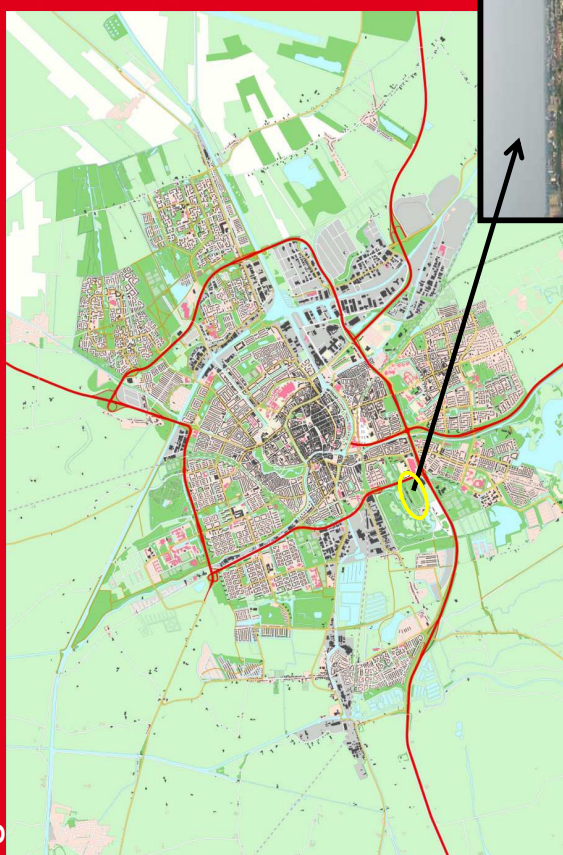
# stad

## 2. Ligging en functies Drafbaan

**stad**



## 2. Ligging en functies Drafbaan



# stad

### 3. Uitgangspunten

**stad**



### 3. Uitgangspunten

- ❖ Drafbaan is de grootschalige evenementenlocatie van de stad
- ❖ Gemeente wil - door vrije horeca - regie over Drafbaan
- ❖ Bezuinigingsopgave á € 500.000,- op Drafbaan



# stad



### 3. Uitgangspunten/ Horeca

- ❖ Zonder horeca meer grootschalige evenementen mogelijk met meer verdienmogelijkheden voor de gemeente
- ❖ Opbrengst is gemiddeld per jaar 5000 euro over de afgelopen jaren
- ❖ Huurovereenkomst eindigt per 14-03-15 (1 jr opzegtermijn)
- ❖ Risico huurbescherming: mogelijk ontbinding door rechter nodig

### 3. Financiële Uitgangspunten

Huidige Situatie (Drafbaan, Evenementen, Camping)	
Lasten	- 433,000
Baten	95,000
Saldo	- 338,000

Bezuinigingsopgave	500,000
Ingevuld	43,000
Nog te realiseren	457,000

**Conclusie: Verdienmodel noodzakelijk  
voor het behalen van de taakstelling**



# stad

## 4. Bezuinigingsopties

stad



## 4. Bezuinigingsopties

Bezuinigingsscenario	Mogelijk te behalen taakstelling	Restant taakstelling
1. Alles stoppen (evenementen, drafsport)	275,000	225,000
2. Huidige situatie continueren	43,000	457,000
3. Huidige situatie zonder drafsport	133,000	367,000
4. Grootchalig evenemententerrein met drafsport	103,000	397,000
5. Grootchalig evenemententerrein zonder drafsport	193,000	307,000

- Bij grootchalige evenemententerrein is uitgegaan van een verdubbeling van de inkomsten. Een Businessplan zou moeten uitwijzen of meer mogelijk is.



# stad

## 5. Keuzes en kaders

**stad**



## 5. Keuzes en kaders

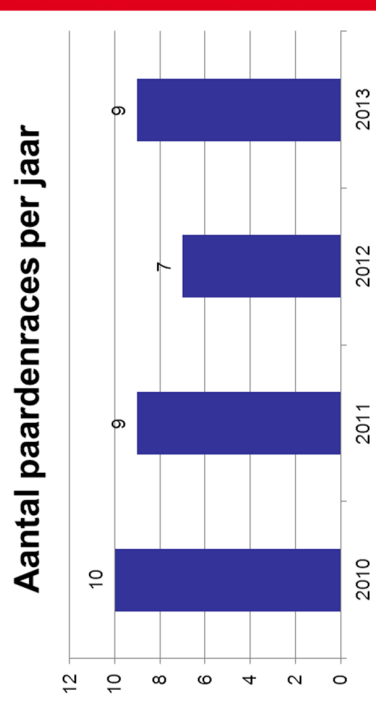
### A. Drafspor op Drafbaan?

#### Huidige situatie:

- Stabiël aantal paardenraces per jaar
- Benodigde investering van €1 mln. (aanschrijving van 100.000 per jaar komende 10 jaar) + overige kosten
- 3 tot 6 duizend bezoekers per keer



# stad



## 5. Keuzes en kaders

### A. Drafspor op Drafbaan?

#### Zonder drafspor:

- Dalende kosten beheer en onderhoud Drafbaan, geen investering nodig (levert ca 90.000 euro op).
- Wél mogelijkheid paardenevenementen
- Deels alternatieven drafspor in de regio



5. Keuzes en kaders

B. Drafbaan = grootschalige evenementenlocatie





## 5. Keuzes en kaders

### B. 1. Drafbaan = grootschalige evenementenlocatie

**Ambitie:** bruisende stad

**Dilemma:** Bezuinigingstaakstelling halen is moeilijk. Verdienmogelijkheden het grootst wanneer we ervoor kiezen de Drafbaan als grootschalig evenementenlocatie te ontwikkelen. Vraagt wel om eenmalige investeringen.

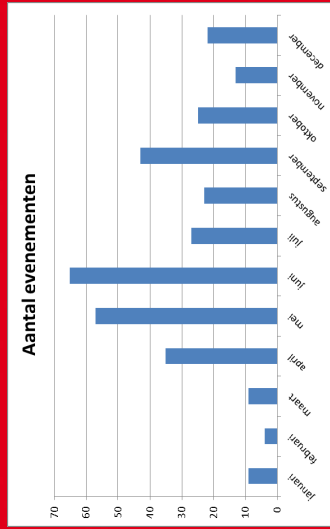
#### **Maximalisatie bezuinigingsopgave door:**

- Geen draftransport (geen langlopende investering en minder onderhoudskosten)
- Horeca vrij (mogelijkheid tot aantrekken grote evenementen)
- Gelijktrekken huurprijzen met andere locaties
- Businessmodel voor Drafbaan (verkenning maximalisatie verdienmogelijkheden)

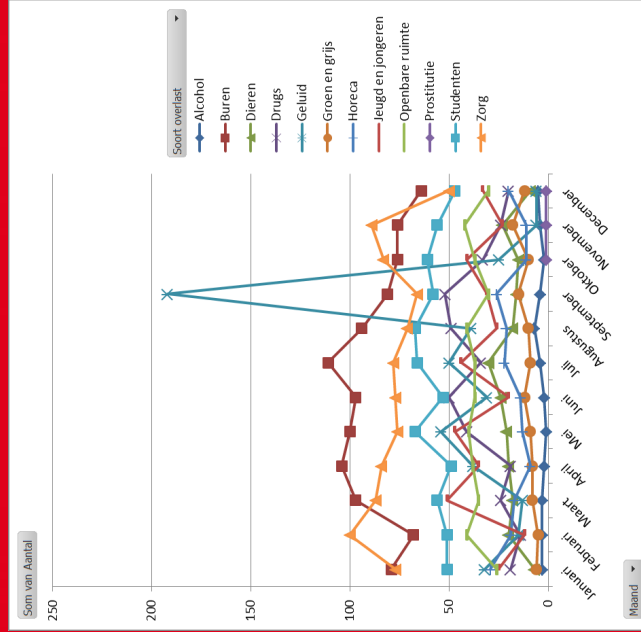


# stad

5. Keuzes en kaders  
 B. 2. Drafbaan = grootschalige evenementenlocatie  
 → dilemma overlast



**Gehouden Evenementen stadsbreed**  
**per maand 2012**  
 &  
**Verdeling Overlast**  
**per soort 2010-2012**



**stad**



- 5. Keuzes en kaders
- B. 2. Drafbaan = grootschalige evenementenlocatie  
→ dilemma overlast

**Conclusie: sturingsmogelijkheden onvoldoende.**

**Daarom:**

Het staande evenementenbeleid aanscherpen en aanvullen. Strategisch beleid onvoldoende.

1. Locatiebeleid opstellen: welk evenement waar (plaats), en wanneer (frequentie);

→bijv. Stadspark en Drafbaan als 1 gebied

2. Nader beleid voor soort evenement opstellen: doelgroep, duur

→ bijv. Alternatieve locaties voor dance-evenementen zoeken?



# stad

## 6. Samenvatting

**stad**



## 6. Samenvatting

### Uitgangspunten

- Bezuinigingsopgave halen
- Drafbaan is het grootschalige evenemententerrein van de stad
- Drafbaan is horecavrij

### Keuzes en benodigde kaders

- A. Keuze drafspor ja/nee
- B.1. Business model Drafbaan als grootschalige evenementenlocaties
- B.2. Aanscherpen en aanvullen strategisch evenementenbeleid
  - locatiebeleid (plaats, frequentie)
  - beleid op soort evenementen (aard, doelgroep)



# stad

## 7. Voorgestelde opdrachtformulering

**stad**



## 7. Voorgestelde opdrachtformulering

### **Keuze drafsport**

- A. Keuze drafsport ja/nee

### **Opdracht voor kader grootschalige evenementenlocatie**

- B. 1. Maken business model 'Drafbaan als grootschalige evenementenlocatie'
- B. 2. Aanscherpen en aanvullen strategisch evenementenbeleid

### **Proces**

- Raadscommissie op 11 september 2013 voor wensen en bedenkingen A en B
- Oktober '13 terug in raad voor A. en januari '14 voor B.



# stad





## Collegebrief - Beantwoording vragen drafbaan

.  
. .  
Bestuursdienst

Directie BST/S&O/De Jong  
Onderwerp Beantwoording vragen Drafbaan



Bezoekadres  
Waagstraat 1

Postadres  
Postbus 20001  
9700 PB Groningen

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

Informatie over  
vertrektijden krijgt u via  
0900-92 92

In uw antwoord graag datum  
en kenmerk vermelden.

E-mailadres  
bestuursdienst@bsd.  
groningen.nl

Website  
www.groningen.nl

Telefoon 050 367 81 11 Bijlage(n)

Ons kenmerk BD 13.3886153

Datum - 6 SEP 2013 Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Op dinsdag 27 augustus jl. heeft u kennis genomen van de presentatie over de toekomst van de Drafbaan.

Tijdens die bijeenkomst heeft u enkele vragen gesteld waarop wij u met deze brief antwoord geven.

### Beantwoording vragen:

- Klopt het dat er 3000 tot 6000 bezoekers per keer bij paardenraces zijn?*  
Nee. Het gaat om 3000 tot 6000 bezoekers totaal per jaar bij paardenraces op de drafbaan. Wij hebben u daarover niet correct geïnformeerd. Daarvoor bieden wij onze excuses aan.
- Worden de kosten van beheer en onderhoud van de Drafbaan verhoogd door de functie parkeren?*  
Ja. Door het parkeren ontstaat sneller slijtage op de Drafbaan. De parkeerruimte wordt gebruikt tijdens evenementen, maar ook Martiniplaza maakt gebruik van de parkeerplekken. Per keer wordt hiervoor een contract met de organisator afgesloten. In het contract wordt ook een borgsom opgelegd voor eventuele schade aan de sintelbaan. Voorafgaand en na afloop van het contract vindt er een schouw plaats om de staat van de sintelbaan vast te stellen.

De leden van de Koninklijke Harddraverij & Renvereniging Groningen verbeteren handmatig oneffenheden en vaste plekken in de toplaag voorafgaand aan de race tegen een vergoeding van de gemeente van € 500,- per keer, wat neerkomt op circa € 5.000,- euro per jaar.

## Collegedebrief - Beantwoording vragen drafbaan

Volgvel 1 van 3  
Onderwerp Beantwoording vragen Drafbaan



Als er alleen zou worden geparkeerd op de drafbaan en er geen drafspor op gehouden zou worden, zijn de investeringen van 1 miljoen euro (afschrijving van € 100.000,- per jaar de komende 10 jaar) niet nodig. Voor het parkeren is niet zo'n hoog kwaliteitsniveau vereist als voor de drafspor.

3. *Is het college in gesprek met omwonenden en andere belanghebbenden over de Drafbaan?*

Ja, wij hebben op ambtelijk niveau gesproken met de werkgroep Feesten uit Balans. Daarin zijn omwonenden van de Drafbaan vertegenwoordigd. Onderwerp van het gesprek was de ervaren overlast van evenementen op de Drafbaan, dit ondanks het feit dat de evenementen binnen de vastgestelde normen plaatsvinden. Uit het gesprek en de latere mailwisseling bleek dat een gesprek tussen Feesten uit Balans met ons college gewenst is, omdat de ervaren overlast samenhangt met de politieke vraag over de toekomst van de Drafbaan. Op maandag 9 september a.s. vindt deze afspraak met ons college plaats.

Daarnaast hebben wij twee keer per jaar overleg met de klankbordgroep evenementen. In de klankbordgroep evenementen zitten vertegenwoordigers van bewonersorganisaties van Centrum-Oost, de Hortusbuurt, een evenementenorganisator, Koninklijke Horeca Nederland en de Groninger City Club. Het doel van de klankbordgroep evenementen is om in de breedte ervaringen uit te kunnen wisselen over het lopende evenementenseizoen, waaronder evenementen op de Drafbaan. Daarnaast informeert de gemeente de klankbordgroep evenementen over lopende evenementen en beleidsontwikkelingen.

Overige contacten met omwonenden lopen veelal via Stadsdeelcoördinatie Zuid of worden gelegd naar aanleiding van lopende projecten of ontwikkelingen.

4. *Zijn er (in)directe effecten te verwachten op de drafpaardenbranche in Noord Nederland als de drafspor zou verdwijnen van de Drafbaan in Groningen?*

In het noorden zijn een aantal alternatieve drafbanen beschikbaar. Er zijn in Nederland vier banen met een grind/zand toplaag. Die banen zijn te vinden in Groningen, Wolvega, Den Haag, (Duindigt) en Alkmaar. De meeste professionele wedstrijden waar gewed kan worden, worden in Wolvega en op Duindigt gehouden. Ook zijn er in Nederland vijf recreatieve banen, in Aduard, Eenrum, Joure, Emmeloord en in Leek. Dit zijn grasbanen waar in de zomer koersen gehouden worden.

Feit is dat het noorden een professionele Drafbaan zou verliezen als er in Groningen niet meer gekoerst kan worden, maar gezien het gering aantal races op

## Collegiebrief - Beantwoording vragen drafbaan

Volgvel 2 van 3  
Onderwerp Beantwoording vragen Drafbaan



de drafbaan en de aanwezigheid van alternatieve locaties, verwachten wij geen grote gevolgen voor de drafpaardenbranche.

5. *Welk tijdspad voorziet het college voor de besluitvorming over de diverse aspecten die horen bij de visie op de drafbaan?*

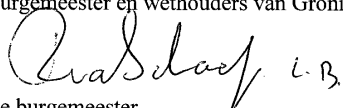
In de raadscommissie Beheer en Verkeer op 11 september 2013 bent u in de gelegenheid om uw wensen en bedenkingen kenbaar te maken bij de te maken keuzes en de te kiezen opdrachtformulering:

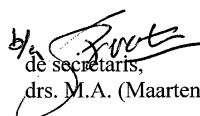
- wel of niet doorgaan met draf sport op de drafbaan;
- opstellen business model "Drafbaan als grootschalige evenementenlocatie";
- aanscherpen en aanvullen strategisch evenementenbeleid.

Afhankelijk van de uitkomsten van uw bespreking op 11 september a.s. denken wij u in oktober 2013 een voorstel te kunnen doen over de draf sport. Wij streven er naar om u in januari 2014 een voorstel voor de aanscherping en aanvulling van het strategisch evenementenbeleid voor te leggen. Dit gelijktijdig met een businessmodel voor de Drafbaan als grootschalige evenementenlocatie, zodat u dit in samenhang kunt beoordelen en hierover een besluit kunt nemen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

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

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

## Bijlage - Factsheet evenementen en bezoekers Drafbaan

### Fact & Figures Drafbaan

#### Omvang terrein:

Er is een 44.000 m2 middenterrein voor evenementen op een totaal terrein van 100.000 m2.

#### Aantal evenementen:

Tussen de 15 en 20 evenementen per jaar

#### Aantal bezoekers bij evenementen:

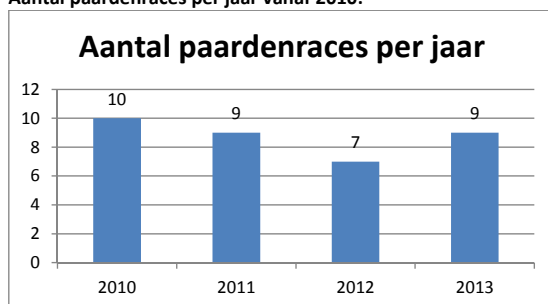
Maximaal 75.000 bezoekers bij de Rolling Stones, 65.000 bij Tina Turner.

Regulier tussen de 30.000 en 50.000 bezoekers (Bevrijdingsfestival) mogelijk.

#### Alternatieve grote evenementenlocaties:

- Martiniplaza: 15.000 m2 evenementenruimte: heeft wel grote capaciteit, maar is geen gemeentepand
- Karding is kleiner dan Drafbaan; 4000 man op de ijsbaan en 500 man per kleine zaal.
- Oosterpoort is kleiner: grote zaal 1850 staanplaatsen en 1150 zitplaatsen.

#### Aantal paardenraces per jaar vanaf 2010:



Aantal bezoekers bij paardenraces: 3000 tot 6000 per keer bij races.

#### Sweepstakes (voorbeeldrace):

Jaartal	Bezoekers (meer of minder dan voorgaand jaar)
2009	977 bezoekers
2010	862 bezoekers
2011	997 bezoekers
2012	1002 bezoekers
2013	875 bezoekers

#### Kosten/baten draf sport:

Kosten draf sport: € 100.000,-

Baten draf sport: € 10.000,-

Saldo draf sport: € 90.000 (inclusief investeringen de komende 10 jaar)

#### Alternatieve locaties voor draf sport:

Grasbaan locaties in de regio: Drachten, Joure, Aduard, Eenrum en Leek. Sintelbaan Groningen zit in programma met Emmeloord, Alkmaar, Santpoort, Heino. Wassenaar is de toplocatie van Nederland. Zonder Groningen is dit sintelbaan-race-programma alleen in West en Midden NL te vinden.



### Bruisend Groningen voor iedereen

Zaterdag 11 mei bruieste het niet alleen op de meikermis, maar ook op de Drafbaan in het Stadspark. Voor de liefhebbers van verschillende soorten dancemuziek was er genoeg te beleven, ondanks het slechte weer. Bij het meldpunt overlast kwamen 150 klachten binnen. De hele stad kon meegenieten van de dreunende bastonen die het festival voortbracht, van één uur 's middags tot twaalf uur 's avonds. Het antwoord bij het meldpunt overlast was dat de organisatoren zich aan de vastgestelde geluidsnormen hielden. Voor de handhavers was er niets aan te doen; de politiek is aan zet.

De politiek heeft verschillende zetten gedaan. Eén van de belangrijkste was het aannemen van de nota "Feesten in Balans II". Daarin zijn verschillende restricties opgenomen voor evenementen, zoals de duur en de geluidsoverlast. De decibelnorm die in eerste instantie werd voorgesteld door het college werd door de gemeenteraad verhoogd, want verschillende partijen waren bang dat de stad niet bruisend genoeg zou zijn. De SP stemde tegen, volgens ons viel de balans toen al negatief uit voor bewoners die last hebben van geluidsoverlast. De Drafbaan is als locatie niet opgenomen in "Feesten in Balans II". Daar mogen de decibellen nog hoger, en de feesten nog langer en vaker worden gegeven.

Naar aanleiding van het vorige dancefeest dat tot veel rumoer en overlast leidde heeft de SP een motie ingediend. We stelden voor om voor de Drafbaan ook betere regels in te stellen, in de geest van "Feesten in Balans II". De gemeenteraad stemde tegen. Tegelijkertijd, omdat wij ook heel erg van feestjes houden, dienden we een motie in om samen met organisatoren te kijken naar originele locaties om feesten te geven. Dat is goed voor organisatoren, zij kunnen zo een origineel en goed feest neerzetten. Dat is ook goed voor de stad en de inwoners. Zij kunnen zo zonder overlast genieten van evenementen. Die motie werd unaniem aangenomen.

Veel politieke partijen zijn bang om stelling te nemen tegen bruisendheid. Maar daarbij vergeten ze dat levendigheid en goede feesten niet alleen te maken hebben met een volumeknop die op tien staat. Het gaat om veel meer dan dat. Het lijkt wel dat door al die levendigheid partijen doof zijn geworden voor de vele klachten van de omwonenden die met de handen in het haar zitten. Het is te makkelijk de schuld te geven aan het soort muziek, zoals dat soms geprobeerd wordt. Dancefeesten zijn niet voor niets ontzettend populair en zorgen voor veel originele, inspirerende initiatieven.

Het is ook te gemakkelijk om de klachten af te doen als gezeur, want "in de stad wonen brengt nu eenmaal geluidsoverlast met zich mee". Hiermee wordt niet alleen voorbij gegaan aan het feit dat feesten niet alleen om volume draaien, maar ook aan het feit dat vrijwel niemand geniet van de hele dag de dreunende beats uit de tuin van de burens. Er moet weer een echte balans worden gevonden, met ruimte voor feesten en ruimte voor rust. En wij

## Ingekomen stukken - SP-notitie Bruisend Groningen voor iedereen

gaan die discussie graag opnieuw aan, met hoop op een goede volgende zet. Daarom bespreken willen wij deze notitie bespreken.

Voor de Drafbaan gelden andere regels en geluidsnormen dan voor de evenemententerreinen die zijn opgenomen in "Feesten in Balans II". Het verschil wordt duidelijk zichtbaar in onderstaand overzicht.

Onderwerp	Huidige omgevingsvergunning - Drafbaan	Feesten in Balans II - evenementen openbare ruimte
<i>Aantal evenementen per jaar</i>	Tot 8000 bezoekers --> onbeperkt 8-30.000 bezoekers -->max. 8/jaar 30-75.000 bezoekers --> max.5/jaar 12 evenementen met meer geluid dan regulier	Geen beperkingen gekoppeld aan aantallen bezoekers. Standaard maximaal 12 muziekevenementen. Tenzij groter aantal toegestaan, zoals 40 op grote markt.
<i>Spreiding van evenementen</i>	Minimaal 2 weken tijd tussen evenementen met meer dan 8000 bezoekers.	Geen verplichte rustperiode.
<i>Duur evenement</i>	Geen regels over duur van een evenement	Bij langdurige muziekfestivals --> in overleg met de organisatoren tijdsblokken inbouwen met rustigere programmering.
<i>Geluidsnormen bij evenementen met een aanmerkelijke geluidproductie</i>	105 d(B)A op meetpunt bij categorie 3 100 d(B)A op meetpunt categorie 1 en 2	Maximaal 85 dB(A) + 100 dB(C) op woningen. Mogelijkheid om ander meetpunt & normen dan 85 d(B)A op woningen op te leggen als de afstand tussen het evenement en de woningen groot is. (maatwerk)
<i>Eindtijden muziekevenementen</i>	24.00 uur	Afhankelijk van locatie en dag. Buiten Diepenring: Zondag tot en met donderdag: 23.00 uur. Vrijdag en zaterdag: 24.00 uur. Festiviteitendagen: 24.00 uur

Binnen het evenementenbeleid is een maximum van 12 evenementen per locatie bepaald die een aanmerkelijk geluidsniveau mogen produceren, namelijk 85 dB(A) en 100 dB(c). In de omgevingsvergunning van de locatie Drafbaan is alleen de dB(A) opgelegd en worden geen normen gesteld ten aanzien van de bastonen. Daarnaast zijn er in de omgevingsvergunning geen regels opgenomen ten aanzien van spreiding van evenementen behalve voor evenementen met meer dan 8.000 bezoekers. Ook ten aanzien van het inbouwen van rustpauzes bij langdurige evenementen zijn er geen regels vastgesteld.

## Ingekomen stukken - SP-notitie Bruisend Groningen voor iedereen

Het aanpassen van de normen voor de omgevingsvergunning aan de nota "Feesten in Balans II" zou echter volgens het college geen soelaas bieden. Zo beantwoorden zij in vragen van de Stadspartij na aanleiding van de overlast van twee dancefeesten vorig jaar:

*"U heeft op 17 november 2010 gesteld: "Wij passen de milieuvergunning (voor de Drafbaan) aan in lijn met de nota Feesten in Balans II, omdat de huidige vergunning evenementen zoveel ruimte geeft dat Stadlers vaker dan wenselijk is last hebben van geluidshinder als gevolg van evenementen.*

*Tot voor kort was de verwachting dat door het aanpassen van de vergunning voor de Drafbaan in lijn met "Feesten in Balans II", de overlast zou kunnen worden teruggedrongen. De praktijk leert dat dit niet het geval is. Door het aanvaarden van het amendement voor verruiming van de geluidsnormen in "Feesten in Balans II", zijn die normen in lijn gekomen met de normen zoals genoemd in de huidige omgevingsvergunning. Daarmee biedt aanpassen van de omgevingsvergunning aan "Feesten in Balans II" geen oplossing voor het terugbrengen van de geluidsoverlast."*

In diezelfde beantwoording van het college, ligt er op dit moment het voornemen om van de Drafbaan een evenementenlocatie te maken. Waarmee het de bedoeling is dat er dus meer evenementen worden gehouden omdat de exploitatie van de Drafbaan op dit moment niet kostendekkend is.

### **Problemen rondom de Drafbaan**

Het aantal meldingen van geluidsoverlast is voor drie dancefeesten respectievelijk 126, 150 en 120. Dat zijn dus alleen de mensen die daadwerkelijk een klacht hebben ingediend. Bewoners rondom het Stadspark hebben zich inmiddels verenigd in het comité 'Feesten uit Balans'. Het aantal reacties van mensen die de geluiden vanuit het Stadspark tot ver in de stad konden horen zijn niet van de lucht.

Naar aanleiding van de klachten die zijn binnengekomen zijn er geluidsmetingen uitgevoerd. Deze metingen vielen allemaal binnen de kaders gesteld door de gemeente. Met andere woorden: organisatoren houden zich aan de gestelde regels en de medewerkers bij het meldpunt overlast kunnen niets anders dan zeggen dat zij niets voor bewoners kunnen betekenen. Bij het vaststellen van de nota "Feesten in Balans II" is de decibelnorm voor evenementen buiten de Diepenring een groot onderwerp van discussie geweest. In het originele voorstel stond het op 70db(a) op de gevel van de dichtstbijzijnde bebouwing. Dat zou betekenen dat de absolute norm wel hoger mocht zijn; als de dichtstbijzijnde bebouwing verder weg ligt kunnen de absolute decibelnormen dus ook toenemen. Door verschillende partijen werd een motie aangenomen om de decibelnorm te verhogen naar 85db(a). Een db(c) norm, de norm voor bastonen, is überhaupt nog niet van toepassing op de Drafbaan. De rustpauzes die verplicht zijn bij "Feesten in Balans II" gelden niet voor de omgevingsvergunning van de Drafbaan. Er zijn geen regels over de duur van evenementen. Zo vindt er binnenkort een feest plaats dat maar liefst 62 uur duurt!

### **Tot slot**

Volgens de SP-fractie staat de conclusie uit 2010 nog steeds. Stadlers ervaren vaker dan wenselijk overlast van evenementen. Aanpassing in lijn met "Feesten in Balans II" zouden daarbij volgens de SP-fractie niet voldoende helpen. Volgens de SP-fractie is het van belang dat we opnieuw de discussie met elkaar aangaan. We kunnen de geluiden uit de stad, letterlijk en figuurlijk, niet negeren.

## Ingekomen stukken - SP-notitie Bruisend Groningen voor iedereen

Daarom komt de SP-fractie met de volgende voorstellen:

1. Er moet een lagere decibelnorm ingesteld worden voor bastonen;
2. De huidige decibelnorm moet aangescherpt worden, zowel die gesteld zijn in "Feesten in Balans II", als wel die voor de Drafbaan;
3. Er moeten duidelijke afspraken komen over rustblokken, de duur van evenementen en de hoeveelheid evenementen die plaatsvinden op de Drafbaan.

Op deze manier kunnen we met recht als stad zeggen dat we een goed evenemententerrein hebben en een goede balans tussen rust voor bewoners en bruisendheid.

Nicole Temmink  
SP-fractie Groningen



## Ingekomen stukken - ingekomen brief Actiegroep Feesten uit Balans

B+W ontloengt ook een  
exemplaar

Groningen, 7 juni 2013

Onderwerp: Feesten uit Balans

<b>GRIFFIE</b>	
reg.nr.	gr 13. 5739069
ingek.	- 7 JUN 2013
class.	- 2-07.51
te beh. door:	SH
kopie gez. aan:	

Geacht raadslid,

Het zal u niet zijn ontgaan dat er momenteel veel ophef is over geluidshinder in Stadspark en Drafbaan, vooral veroorzaakt door dance-feesten. Wellicht zijn wij als Actiegroep "Feesten uit Balans" al met u in gesprek over dit onderwerp.

Dit zijn de punten waarover we het graag met u willen hebben:

U heeft voor dit beleid gekozen in de nota Feesten in Balans II; realiseert u zich wat de gevolgen zijn voor omwonenden? Binnenkort wordt het bestemmingsplan Kranenburg-Stadspark vastgesteld - met verstrekkingen - waarvan de Drafbaan deel uitmaakt. U bent *nu nog* in de gelegenheid onze wijken te behoeden voor veel ellende door geluidshinder.

We hebben nog meer vragen:

Hoe kunnen bewoners een klacht indienen als de gemeente niet bereikbaar is?  
Wat gaat u *concreet* met die klachten doen?  
Gaat u - behalve met de organisatoren van dancefeesten - ook met *ons* in gesprek?

Op onze website [www.feestenuitbalans.nl](http://www.feestenuitbalans.nl) vindt u veel goed onderbouwde informatie. Bijvoorbeeld over de toenemende gehoorschade bij jongeren en over de relatie tussen geluidshinder en volksgezondheid. Over de reacties van Groninger burgers op het laatst gehouden dance-feest en de (on)bereikbaarheid van de gemeente tijdens dit evenement. Ook vindt u er onze flyer en een evenementen-agenda.

En dan nog wat.

Wij nodigen u van harte uit om tijdens het eerstvolgende dance "festijn" in onze wijken een kijkje te komen nemen en, vooral: uw oor te luisteren te leggen. Dan weet u nog beter waar het allemaal over gaat. Als u uw komst aankondigt, zetten wij de tuinstoelen en de oordopjes vast klaar.

Wij hopen op uw reactie!

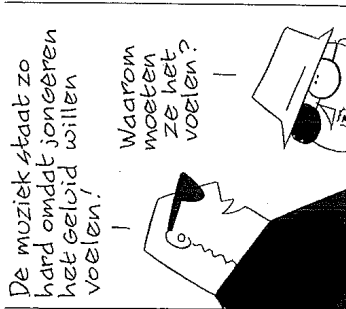
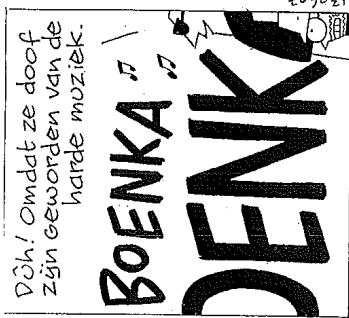
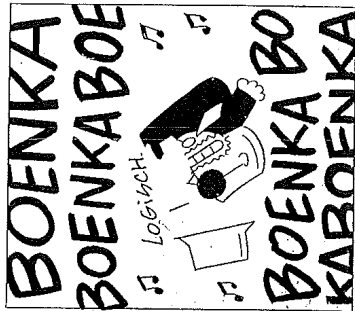


Met hartelijke groet,

Actiegroep Feesten uit Balans

brief + bijlage

-bijlage-



# Ingekomen stukken - ingekomen brief Actiegroep Feesten uit Balans



## ONTVANGSTBEVESTIGING

Op 7... b... 2013... is de hieronder omschreven brief

in ontvangst genomen door bode Stadhuis.....

Afzender: Feesten uit Balans.....

Datum brief: 7 juni 2013.....

Kenmerk: .....

Onderwerp: selvidshinder Stadspark  
Brief t. B. Lange.....

Bezoekadres  
Waaagstraat 1

Postadres  
Postbus 20.001  
9700 PB Groningen

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

informatie over vertrektijden  
krijgt u via 0900-9292

In uw antwoord graag datum en  
kenmerk vermelden.

E-mailadres:  
bestuursdienst@bed.groningen.nl

Website:  
www.groningen.nl

## Ingekomen stukken - ingekomen mail burger geluidsoverlast Psi Fi festival

BSU 20

### Dick Schenkel

---

**Van:** Esther Dallinga namens Raad  
**Verzonden:** woensdag 31 juli 2013 11:12  
**Aan:** DIV BSD  
**CC:** Wolbert Meijer  
**Onderwerp:** FW: Geluidsoverlast door Psi Fi festival

<b>GRIFFIE</b>	
reg.nr.	GR13.3837524
Ingek.	31 JUL 2013
class.	- 2.07.51
te beh. door:	SR
kople gez. aan:	

Graag inboeken en retour griffie

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** woensdag 17 juli 2013 12:36  
**Aan:** Raad  
**Onderwerp:** Geluidsoverlast door Psi Fi festival

Beste raadsleden.

Volgens een bericht in het DvhN viel het met de geluidsoverlast door het Psi Fi festival wel mee. Het ligt er aan hoe de wind staat, maar in Buitenhof was het om zelf psychisch gestoord van te worden. Dagen achter elkaar Psychedelische muziek is voor sommigen het einde, maar voor een normaal mens tien keer te veel van het goede. Het zal qua volume wel binnen de norm geweest zijn en je zult er geen gehoorschade van krijgen maar je wordt er wel gek van. Het was mooi weer maar in de tuin zitten was onmogelijk. Wij zijn weggevlucht. Waarom moeten wij als Stadgers verplicht "meegenieten" van "muziek" waar mensen uit Duitsland, Denemarken en nog veel verder weg op af komen ? En dit festival was niet het enige. Er was het bevrijdingsfestival , dance in the park, het rapaljefestival , het psi-fi en er komt nog meer. Het wordt veel te veel en zeker als het meerdere dagen achter elkaar van 10 uur 's morgens tot 11 uur 's avond is, is het niet te harden. Beste leden van de gemeenteraad, dit gaat de verkeerde kant uit, houd dit alsjeblieft tegen !

met vriendelijke groet,

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

## Ingekomen stukken - Ingekomen brief m.b.t. geluidsoverlast evenementen ...

B&W

Aan het College van B&W  
Postbus 7081  
9701 JB Groningen

Betreft: geluidsoverlast evenementen Stadspark/Drafbaan

Groningen, 10 juli 2013

<b>GRIFFIE</b>	
reg.nr.	GR13.3800596
Ingek.	15 JUL 2013
class.	-207-51
te beh. door:	GR
kople gez. aan:	

Geacht college,

Op 11 juni 2013 behandelde de raadscommissie Ruimte en Wonen het ontwerpbestemmingsplan Kranenburg-Stadspark. In dit bestemmingsplan worden ook regels opgenomen over de evenementen die op de Drafbaan kunnen worden georganiseerd.

Zoals u bekend ondervinden veel bewoners van deze stad en in het bijzonder die van de direct omringende buurten (Zeeheldenbuurt, Badstratenbuurt, Grunobuurt en Laanhuizen) geluidsoverlast van deze en andere evenementen in het Stadspark en op de Drafbaan.

De buitensporige overlast veroorzaakt door een technofeest in september 2012 heeft de bewonersorganisaties van genoemde buurten de handen ineen doen slaan en hebben om die reden de actiegroep Feesten uit Balans opgericht.

Nadrukkelijk stelt deze actiegroep zich niet teweer tegen evenementen in het algemeen, maar in het bijzonder wel tegen dance-, house- en technofeesten.

Bij het inspreken op 11 juni is daar met name door de vertegenwoordiging van Laanhuizen op gewezen. Daarbij is tevens genoemd aan welke voorwaarden bij het organiseren van evenementen aandacht zou moeten worden gegeven. Genoemd wordt het instellen van een flankerend beleid voor organisatoren van evenementen. Daarin onder andere aandacht voor tijden, blokken, positionering van tenten en apparatuur e.d. Voorts dienen de omringende wijken door organisaties vooraf actief in kennis te worden gesteld van het evenement en dient zo nodig met de wijkorganisaties overleg plaats te vinden.

Diezelfde dag stuurde uw college een brief onder nummer OS 13.3705501 aan de gemeenteraad, waarin u de raad uitnodigt voor een (nadere) kaderstelling voor de Drafbaan Stadspark. Daarbij wijst u o.a. op de overlast die bewoners ondervinden. Om de bedoelde visie uit te werken wordt een projectleider aangesteld.

Het verheugt ons zeer dat u deze stap zet en wij verzoeken u om deze projectleider mede opdracht te geven om de actiegroep Feesten uit Balans bij de visieontwikkeling te betrekken.

Uw bericht zien wij met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,  
Namens de actiegroep Feesten uit Balans,

E.C. van der Graaf

cc raadscommissie Ruimte en Wonen

## Ingekomen stukken - Ingekomen brief m.b.t. geluidsoverlast evenementen . . .

### Esther Dallinga

---

**Van:** Annemarieke Weiland  
**Verzonden:** dinsdag 27 augustus 2013 17:38  
**Aan:** Esther Dallinga  
**Onderwerp:** FW: brief dd 10-7-13 inz. geluidsoverlast evenementen Stadspark/Drafbaan  
**Bijlagen:** 130710 brief projectleider.doc

**Opvolgingsmarkering:** Opvolgen  
**Markeringsstatus:** Gemarkeerd

Hoi Esther,

Deze overige brief / mail is al naar de raad. Dit hoort er nog bij. Is later verstuurd.  
Misschien op papier toevoegen?

Gr. Annemarieke

---

**Van:** e.c. van der graaf [<mailto:evdgraaf@kpnmail.nl>]  
**Verzonden:** zaterdag 20 juli 2013 11:06  
**Aan:** Annemarieke Weiland  
**Onderwerp:** Fw: brief dd 10-7-13 inz. geluidsoverlast evenementen Stadspark/Drafbaan

Op 10 juli stuurde ik u t.b.v. de raadscommissie R&W de bijgevoegde brief aan het college van B&W. Helaas (zoals ik nu merk) zonder afzendadres: Sabotagelaan 5, 9727 CL Groningen.  
Ik verzoek u dit door te geven.  
Met vriendelijke groet,  
Ed van der Graaf

## Ingekomen stukken - Redder in de gemeentelijke nood Of de gebeten hond - ...

**Van:**  
**Verzonden:** donderdag 29 augustus 2013 12:01  
**Aan:** DIV BSD  
**Onderwerp:** FW: redder in de gemeentelijk nood Of de gebeten hond ?

Graag inboeken en retour griffie, ook exemplaar naar college

**Van:**  
**Verzonden:** woensdag 28 augustus 2013 8:40  
**Aan:**  
**Onderwerp:** FW: redder in de gemeentelijk nood Of de gebeten hond ?

<b>GRIFFIE</b>	
reg.nr.	GR13,3875947
ingek.	29 AUG 2013
class.	-2.07.51
te beh. door:	GR
kopie gez. aan:	

Geachte leden raadscommissie Ruimte en Wonen, voorzitters van de fracties en leden van de raad,

Ik ben Nathan van Gelder en ik ben exploitant van de horeca van de Drafbaan in Groningen. Via de krant ben ik achter het bestaan van Uw commissie gekomen en met name vanochtend heb ik kennis genomen van een artikel in het Dagblad van het Noorden van woensdag 28 augustus en ik kan U melden dat ik verbijsterd ben over de inhoud van het artikel waarin ondermeer staat dat Groningen diverse grote acts is misgelopen en ik citeer wethouder Roeland van der Schaaf uit de krant " dat vooral stuk liep op de bestaande pachtovereenkomst met van Gelder Catering"

Ik kan U mededelen dat het tegenover gestelde waar is, ik heb mij juist ingespannen om bepaalde evenementen mogelijk te maken in Groningen en dan wijs ik bijvoorbeeld op de recente evenementen De Helden van Amstel Live en Buma Stemra 100 jaar. De afspraak met de dienst WSR van de gemeente Groningen is juist dat het wenselijk is dat ik mij zeer meewerkend opstel indien (grote) partijen interesse hebben in het houden van evenementen op de drafbaan en daar heb ik mij immer aan gehouden. Sterker nog : de gemeente Groningen heeft telkens 35 % van de winst aan afdracht van mij ontvangen indien er evenementen plaats vonden ! U wordt foutief en onvolledig ingelicht in deze, en ik daag de wethouder uit om met een concreet voorbeeld te komen waaruit blijkt dat door mijn toedoen een evenement niet is doorgegaan. Geloof U mij, deze voorbeelden kan de wethouder niet geven omdat ze er niet zijn !

Het is eerder zo dat de gemeente Groningen een kansloos evenementenbeleid hanteert met betrekking tot de drafbaan waar ik al jaren op wijs. Ik doel met name op het feit dat het te gek voor woorden is dat de gemeente gratis evenemententerrein toewijst in onze stad, bijvoorbeeld ondermeer op Ciboga, de grote weide Stadspark, Zilvermeer, terrein aan de korreweg en de parkeerplaats van Fc. Groningen, terwijl voor de drafbaan een dagvergoeding van rond de € 4.000,00 betaald dient te worden. Juist dit beleid jaagt de organisatoren weg van de drafbaan, immers waarom naar de drafbaan als het elders gratis kan ? Een mooi voorbeeld is het evenement Helden van Amstel dat na twee jaar drafbaan, nu op 7 september aanstaande verkast naar de parkeerplaats van FC. Groningen, domweg omdat het daar gratis is. Heeft U daar de wethouder over gehoord ? Ik durf te wedden van niet !

Verder ben ik van mening dat Uw raad recht heeft kennis te nemen inzake de historie met betrekking tot het tot stand komen van de nu

## Ingekomen stukken - Redder in de gemeentelijke nood Of de gebeten hond - . . .

gehekelde overeenkomst, met name omdat ik de foutieve informatie welke Uw raad nu heeft gekregen er voor als een mes in de rug.

Ik doe namelijk al bijna 10 jaar nu net datgene waar de Gemeente Groningen mij om heeft gevraagd, namelijk zorg dragen dat er meer, en ik citeer letterlijk mijn opdracht : "reuring komt op de drafbaan want het is op sterven na dood"

Ik heb deze opdracht aanvaard en uitgevoerd, vele evenementen van mijn hand hebben aldaar plaats gevonden en daar heeft de gemeente in alle gevallen een forse pachtsom van plm. € 4.000,00 per evenement aan veldhuur voor ontvangen en indien andere externe organisatoren evenementen organiseerden, dan droeg ik bovengenoemde 35 % van de winst aan de gemeente af !

Enkele voorbeelden van mijn producties zijn : Rondje Noord, Dance in the Park, Heroes of Rock, Dance Experience, Hardstyle in the Park, Bommen Berend festival en zo kan ik wel even doorgaan. Externe evenementen waarbij ik een deel van de winst afdroeg waren : Helden van Amstel live, Buma Stemra 100 jaar, feesten van Vindicat, Albertus Magnus en Navigators en het landelijke evenement Dominator en zo heb ik nog tientallen voorbeelden ! Mijn gehele netwerk heb ik aangewend om de mogelijkheden van de Drafbaan onder de aandacht te brengen van collega-organisatoren en met succes en dan nu dit soort teksten in de krant.....

Uit eigen zak, want de gemeente Groningen had geen geld zo moet u weten, heb ik tonnen uitgegeven aan het interieur en aan achterstallig onderhoud zodat we vele partijen fatsoenlijk konden ontvangen en met succes. De zalen worden veelvuldig gebruikt voor allerlei doeleinden, en er hebben nog nooit zoveel activiteiten op het evenementenveld plaatsgevonden als de afgelopen jaren en de initiator van dit alles blijkt te zijn verworden van "redder in de Nood" tot "De gebeten hond"

Kennelijk spelen er nu andere krachten en belangen getuige de zinsnede in het artikel " De gemeente voelt ervoor geld te verdienen aan het gebied" Nou beste raadsleden.....Dat doet de gemeente nu al en wel door mijn toedoen, alleen dat vertellen ze er niet bij en wil de wethouder kennelijk nu de gehele taart en zonder te schromen U onvolledig en onjuist in te lichten. Misleidend en schandelijk, anders kan ik het niet noemen en ik begin te vrezen voor mijn investeringen zo kan ik U melden. Welk spel wordt hier gespeeld, en wie het weet mag het zeggen.

In afwachting van Uw reactie op bovenstaande verblijf ik met vriendelijke groet,

Nathan van Gelder



## Ingekomen stukken - Drafbaan en geluidsoverlast - burger

**Van:** Wolbert Meijer  
**Verzonden:** dinsdag 3 september 2013 14:50  
**Aan:** DIV BSD  
**Onderwerp:** FW: raadscomm. beheer en verkeer 11 sept. 2013

Graag registreren

<b>GRIFFIE</b>	
reg.nr.	GR13.3882216
ingek.	3 SEP 2013
class.	- 2.07.51
te beh. door:	GR
kopie gez. aan:	

**Van:**  
**Verzonden:** dinsdag 3 september 2013 14:23  
**Aan:** Wolbert Meijer  
**Onderwerp:** raadscomm. beheer en verkeer 11 sept. 2013

Geachte commissie,

Op 11 september bespreekt u het plan om van de drafbaan eventueel een grootschalig evenemententerrein te maken.

Over dit idee zou ik het volgende willen zeggen:

De geluidsoverlast uit het stadspark is nu al veel te groot. Het komt te vaak voor en te vaak achter elkaar. Het zou toch niet zo mogen zijn dat het dagen en weekenden achter elkaar niet te harden is van het zware gedreun .

Wij kunnen dan alleen nog maar vluchten naar elders.

Als de drafbaan evenemententerrein wordt kan het alleen nog maar veel erger worden.

Er komen mensen van heinde en ver op dit soort evenementen af. Waarom moeten wij als stadgers daar steeds weer de overlast van ondervinden ?

Dit soort evenementen horen niet midden tussen de bebouwing plaats te vinden.

In een grote stad horen ook rustpunten te zijn. Plekken waar geen lawaai is. Parken zijn daarvoor bedoeld. Parken zijn er voor om even verlost te zijn van de drukte van de stad; ruisende bomen te horen, planten en dieren te zien.

Helaas is het stadspark nu al vaak niet meer zo'n plek. Maar als de drafbaan een evenemententerrein wordt gaan we nog veel verder de verkeerde kant op.

Dus:

Maak in geen geval een evenemententerrein in het stadspark.

met vriendelijke groet,

... (Buitenhof; de eerste straat direct achter het stadspark)

## Collegebrief - Vermindering vleesconsumptie

Bestuursdienst  
Onderwerp Vermindering vleesconsumptie

Steller Wout Veldstra



De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon (050) 3678314 Bijlage(n) - Ons kenmerk RO13.3453907

Datum 13 MEI 2013 Uw brief van - Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

De uitwerking van de door u vastgestelde moties 'Vleesloze dag' d.d. 30 juni 2010 en 'Meatfree Monday' d.d. 29 juni 2011 heeft helaas geruime tijd gevraagd. U vroeg ons in het kader van de duurzaamheid aandacht te schenken aan het feit, dat de vleesconsumptie een zeer grote rol speelt in de huidige mondiale crises op het gebied van zoet water, de honger in de wereld, het verdwijnen van de regenwouden en de afname van de biodiversiteit. U verzocht ons hieraan aandacht te besteden in de gemeentelijke voedselvisie en de invoering van een Groningse "Meatfree Monday" te overwegen en op deze wijze een bijdrage te leveren aan het tegengaan van de uitstoot van broeikasgassen.

Met de vaststelling van de voedselbeleidsvisie "Groningen groeit gezond" in uw vergadering in november 2012 zijn de uitgangspunten van het gemeentelijk voedselbeleid vastgelegd en is de beleidsmatige onderbouwing voor de uitvoering van de moties feitelijk geleverd. Er is inmiddels met de DIA en cateraar Sodexo overlegd over de mogelijkheden om de vleesconsumptie in onze eigen kantines te verminderen. Deze actie is opgenomen in het uitvoeringsprogramma bij de beleidsvisie, dat in februari door ons college is vastgesteld (zie bijlage 2). Wij willen echter voordat deze optie verder wordt uitgewerkt een aantal aspecten hiervan aan uw raad voorleggen.

Uit de resultaten van een enquête, die in Groningen is gehouden in het kader van de Hoofdstad van de Smaak 2011 werd duidelijk, dat een groeiend aantal consumenten bereid is tot enige vorm van vleesbeperking. Uit de landelijke cijfers is echter nog geen duidelijk afnemende trend in de vleesconsumptie waar te nemen.

In de Angelsaksische landen (Verenigde Staten, Groot-Brittannië, Australië) en sinds kort ook in Japan zijn "Meatfree Monday"- en "Meatless Monday"-campagnes sinds 2005 gevoerd op vrijwillige basis. De Amerikaanse campagnes zijn voornamelijk op scholen gericht en de activiteiten in Engeland richten zich vooral op de horeca. De activiteiten richten zich vooral op informatie over de gezondheidsaspecten van een verminderde vleesconsumptie en op praktische ondersteuning, zoals het aanbieden van vegetarische recepten. De omvang van de campagnes is beperkt; er is geen sprake van een brede beweging. De Partij voor de Dieren heeft enkele jaren geleden ook een oproep aan de Nederlandse horeca gericht om op maandag vleesvrij te gaan. Enkele grote restaurants hebben hier positief op gereageerd, maar er is geen sprake van een trend.

## Collegedebat - Vermindering vleesconsumptie

Uit enkele incidentele acties van ondermeer Milieudefensie in Nederland bleek dat er veel weerstand is tegen het onvrijwillig beperken van de vleesconsumptie, maar daarnaast is ook duidelijk dat acties op vrijwillige basis geen meetbaar resultaat opleveren. De gemeente Amsterdam heeft in 2009 een (vrijwillige) vleesloze maandag ingevoerd, maar deze is wegens gebrek aan resultaat inmiddels weer opgeheven.

Wij zijn ons ervan bewust, dat de vleesconsumptie in het Westerse voedingspatroon een ingrijpende invloed heeft op mens, milieu en omgeving en daarmee een aanzienlijk deel van de 'ecologische voetafdruk' van ons leefpatroon bepaalt. Het invoeren van een vleesloze (maan)dag in de kantines van de gemeente draagt echter maar in zeer geringe mate bij aan de rechtstreekse vermindering van deze negatieve effecten als gevolg van de vleesconsumptie van de stad of de provincie Groningen. Alleen de ecologische voetafdruk van de kantines zelf wordt met circa 30% verminderd.

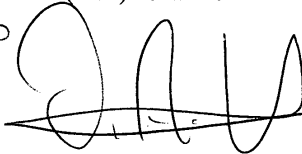
Er zal wellicht sprake kunnen zijn van een bredere werking, wanneer er gerichte voorlichtingsactiviteiten aan worden verbonden. De gemeente treedt hierbij echter ook in de keuzevrijheid van de consument, die met name ten aanzien van voedsel zeer gevoelig ligt.

De uitvoering van de moties op een dergelijke manier zal uiteraard kosten met zich meebrengen, vooral met betrekking tot de communicatie en de publiciteit. Met name de publieksactiviteiten van een verbrede actie zullen een aanzienlijk budget vragen. Er is vrijwel geen nederlandsstalig voorlichtingsmateriaal beschikbaar. Gezien de complexiteit en de belangen is het effect van de publiekscampagne bovendien niet op korte termijn te verwachten. Het zal jaren duren eer zich significante, meetbare veranderingen in het consumentengedrag voordoen. Er zou dan ook een uitvoeringsplan moeten komen voor meerdere jaren (3-5 jaar). Op dit moment is er voor de capaciteit en kosten die voor een voorlichtingscampagne nodig zijn geen budget aanwezig in het programma.

Wij hebben de motie Vleesconsumptie uitgevoerd door hier aandacht aan te besteden in de voedselvisie en het programma, dat in februari door ons is vastgesteld. De motie Meatfree Monday voeren we na de hierboven genoemde afwegingen niet uit.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

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

1b 

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



# Bijlage - Bespreknotitie Partij voor de Dieren

## Besprekpunten collegebrief Vermindering vleesconsumptie 13 mei 2013

### 1. Slordig

“De uitwerking van de door u vastgestelde moties 'Vleesloze dag' d.d. 30 juni 2010 en 'Meatfree Monday' d.d. 29 juni 2011 heeft helaas geruime tijd gevraagd.”

De motie “Vleesloze dag” van 30 juni 2010 is echter nooit door de raad aangenomen. Het college zal, getuige de inhoud van de brief, de motie Vleesconsumptie bedoelen, van 24 november 2010:

“Verzoekt het college

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”

Dit is niet de eerste keer dat een fout met deze moties wordt gemaakt. Reeds vorig jaar hebben we hierover contact gehad met een wethouder. Het ging toen om het volgende:

“helaas is er bij de voorbereiding van de regionale voedselvisie gebruik gemaakt van de verkeerde aangenomen motie van de Partij voor de Dieren. De motie die het had moeten zijn en die was aangenomen in de raad van 25 november 2010 ging over het feit dat er in deze visie een hoofdstuk zou moeten worden gewijd aan de mondiale gevolgen van de vleesconsumptie. Het gaat om deze motie:

<http://groningenstad.partijvoordedieren.nl/gemeentefractie/moties/i/947>

Nu wordt er in de collegebrief Regionale Voedselvisie van 26 april die bij de ingekomen stukken staat van Beheer en Verkeer 16 mei (een tussenrapportage), gepraat over een heel andere motie. Het gaat om de laatste alinea. Hier is de link naar de brief:

[http://groningen.notudoc.nl/cgi-bin/showdoc.cgi/action=view/id=320005/Regionaal\\_voedselbeleid.pdf](http://groningen.notudoc.nl/cgi-bin/showdoc.cgi/action=view/id=320005/Regionaal_voedselbeleid.pdf)

Hier wordt gesproken over deze motie, die handelt over een Groningse Meatfree Monday campagne, maar niets te maken heeft met de voedselvisie:

<http://groningenstad.partijvoordedieren.nl/gemeentefractie/moties/i/1214>”

(mailwisseling mei 2012, deze was van fractiemedewerker)

De Partij voor de Dieren vindt het slordig van het college dat er tot twee maal toe fouten worden gemaakt met betrekking tot door de raad aangenomen moties. Wat is de visie van de andere fracties hierop?

### 2. Gemiste kans: motie Vleesconsumptie

In de regionale voedselvisie die in 2012 is vastgesteld, is vrijwel niets terug te vinden over de mondiale gevolgen van de vleesconsumptie. De motie Vleesconsumptie is hiermee dus niet uitgevoerd. Nu heeft het college zelf een voedselvisie vastgesteld, in november 2012 met daarin ruimschoots aandacht voor de negatieve aspecten van de huidige voedselindustrie. Dat was een mooie gelegenheid geweest om deze motie alsnog uit te voeren. Bij het hoofdstukje Duurzaam Inkopen komt vlees aan de orde:

“Ook kan in (gemeentelijke) kantines meer nadruk worden gelegd op de positieve effecten van vermindering van de vleesconsumptie. De mogelijkheden op dit gebied worden samen met de huidige cateraar onderzocht.”

## Bijlage - Bepreeknotitie Partij voor de Dieren

Ondanks dat in dit boekje op een verhelderende wijze wordt ingegaan op de negatieve aspecten van de huidige voedselproductie, wordt dus bijna nergens ingegaan op de desastreuze gevolgen die de westerse vleesconsumptie heeft op de wereld. Dit, terwijl u in uw recente collegebrief terecht stelt dat de vleesconsumptie een zeer grote rol speelt in de huidige mondiale crises op het gebied van zoet water, de honger in de wereld, het verdwijnen van de regenwouden en de afname van de biodiversiteit.

Waarom in deze informatieve visie niet een bladzijde opgenomen, met daarin wat achtergrondinformatie over de gevolgen van vlees? De Partij voor de Dieren vindt dit een gemiste kans en vraagt zich af wat de andere partijen ervan vinden. Temeer omdat het hier gaat om een aangenomen motie door de raad en er onlangs ook een motie is aangenomen (SP) waarin wordt gesteld dat moties die zijn aangenomen, moeten worden uitgevoerd.

### 3. Fair Trade en Duurzaam: Meatfree Monday, uiteraard

Op 29 juni 2011 nam de raad de motie Meatfree Monday aan. De strekking hiervan was dat de gemeente een voorlichtingscampagne rond het thema beperking van de vleesconsumptie zou organiseren, in de lijn van de beweging die onder andere door Paul Mc Cartney is geïnitieerd. In deze brief zegt het college deze motie uiteindelijk niet uit te willen voeren.

De gemeente Groningen wil naar eigen zeggen een Fair Trade gemeente zijn en blijven, omdat zij iets wil doen aan de armoede in de wereld. Dat is een nobel streven, waar de Partij voor de Dieren oprecht respect voor heeft. Dat wij, ondanks ons vaak slechte klimaat (dat door de vleesconsumptie vermoedelijk niet zal verbeteren, ondanks de verwachte temperatuurstijging als gevolg van de stijging van broeikasgassen in de atmosfeer, maar grilliger zal worden) tot de haves in de wereld behoren terwijl er nog veel meer havenots zijn, is iets waar we misschien niet vaak genoeg bij stil staan.

Fair Trade draait om een eerlijke verdeling van voedsel en het voedsel van arme mensen in de derde wereld. En daar heeft onze vleesconsumptie een grote negatieve invloed op. Het voedsel voor mensen in de derde wereld gaat nu naar onze varkens – die overigens op hun beurt vaak weer na een lange nare reis naar het buitenland gaan. In een intern discussiestuk 'People, planet and proteins' wijst Oxfam Novib op de negatieve gevolgen van de wereldwijde vleesproductie en -consumptie. De productie van vlees betekent een aanslag op beschikbare hulpbronnen. Zo kost de productie van een kilo rundvlees 15.500 liter water en is voor de productie van een kilo vlees tot zeven kilo aan graan of soja nodig. Om de wereld in 2050 te kunnen voeden zal de vleesconsumptie in de westerse landen met de helft moeten worden teruggebracht, concludeert het discussiestuk. Oxfam Novib signaleert ook dat de impact van de westerse consumptiestijl op de wereldvoedselverdeling in het internationale debat nauwelijks aan de orde komt en stelt dat dit moet veranderen.

Overigens: wat is er fair aan de manier waarop wij dieren behandelen die we gebruiken voor ons voedsel? Dierenwelzijn is een aspect dat we hier niet benadrukken, maar dat het leed van dieren in de intensieve veehouderij groot is, moge duidelijk zijn.

Groningen heeft ook duurzaamheid hoog in het vaandel staan. Het eten van dode dieren is om meerdere redenen absoluut niet duurzaam, waarbij de uitstoot van broeikasgassen een opvallende is: wereldwijd levert de veehouderij de grootste bijdrage aan de uitstoot van broeikasgassen (18%). Dat is meer dan de wereldwijde transportsector (13%).

Voldoende redenen dus voor een duurzame en Fair Trade gemeente om de vleesconsumptie op de agenda te zetten. In de brief van 13 mei jl. stelt het college dat een groeiend aantal consumenten bereid is tot enige vorm van vleesbeperking. Echter, de invoering van "...een vleesloze (maan)dag in de kantines van de gemeente draagt maar in zeer geringe mate bij aan de rechtstreekse vermindering van deze negatieve effecten als gevolg van de vleesconsumptie van de stad of de provincie Groningen..." De motie Vleesloze maandag was ook niet aangenomen. Bovendien gaat het bij een dergelijk gebaar natuurlijk ook niet om de concrete vermindering van negatieve (ecologische en dierenwelzijn) effecten. Het zou niet alleen het imago van de stad verbeteren, maar een vleesloze maandag zou mensen bewuster maken van de problematiek en aandacht vragen voor de noodzakelijke voedseltransitie.

Het zou een onderdeel kunnen zijn van een gemeentelijke campagne, die natuurlijk in het geheel niet duur hoeft te zijn. Wat a4tjes op de toonbank over nut en noodzaak van vleesvervangers is op een dergelijk moment

## Bijlage - Bespreknotitie Partij voor de Dieren

afdoende, lijkt ons. Het college zou een website kunnen inrichten en een persberichtje de deur uitdoen. We noemen maar wat. Een route met vegetariër vriendelijke restaurants uitstippelen. Of: een app laten ontwikkelen waar je die plattegrond van Groningen digitaal kunt zien, met daarop alle duurzame, fair trade, biologische, vegetarische en veganistische initiatieven aangegeven, en dan met name op het precieze plekje in de stad waar je bent. Ideeetje: Sommige van die dingen knippen, want die hebben een actie op een van die gebieden.

Zijn de andere fracties het met ons eens dat er voldoende redenen en mogelijkheden zijn voor het college om toch een Meatfree Monday campagne in gang te zetten en hiermee een aangenomen motie uit te voeren?

### 4. Keuzevrijheid

Een reden die wordt gegeven om geen campagne te gaan voeren is dat gerichte voorlichtingsactiviteiten in de keuzevrijheid van de consument zouden treden. Dit is pertinent onjuist. Objectieve voorlichting vergroot juist de mogelijkheden om afgewogen keuzes te maken. Inzicht bieden in de negatieve gevolgen van vleesconsumptie, die bij een verrassend groot deel van de bevolking nog niet bekend zijn, is een stuk eerlijker dan de vele reclame trucs in bijvoorbeeld supermarkten, waarbij winkelroutes en geuren worden gebruikt om consumenten maar zoveel mogelijk te laten kopen. En denk aan campagnes als "Melk, de witte motor". Jarenlang is de Nederlandse consument verteld dat melk gezond zou zijn, met als gevolg dat het acné probleem in Nederland zo groot is dat buitenlandse onderzoekers het onderzocht hebben. Ondertussen zijn er duidelijk wetenschappelijke aanwijzingen dat een meer plantaardige voedingswijze gezondheidsvoordelen biedt. Zo wordt het overmatig drinken van melk tegenwoordig ook in verband gebracht met borstkanker en botontkalking.

Zijn de andere partijen het met ons eens dat "keuzevrijheid" geen argument kan zijn om geen Meatfree Monday campagne te starten, of een dag geen vlees te serveren in de kantines? De Partij voor de Dieren vindt het merkwaardig en verkeerd om geen aandacht te besteden aan nut en noodzaak van vleesreductie in het licht van het voorgaande. Wat is de mening van de andere fracties?

## Bijlage - motie vleesconsumptie

<b>GRIFFIE</b>
reg.nr. <i>GR10. 2474470</i>
Ingek. <i>- 2 DEC, 2010</i>
class. <i>- 2011</i>
te beh. door: <i>SR</i>
kopie gez. aan:

*Raad 24 nov. 2010  
Aanpaknummer 1 54*



### Motie Vleesconsumptie

De raad van de gemeente Groningen, in vergadering bijeen op 24 november 2010, besprekende de Begroting 2011,

#### Constaterende:

- dat duurzaamheid in deze begroting vooral wordt uitgelegd als energiebesparing en CO<sup>2</sup> reductie
- dat in het kader van het beleidsveld ecologie de positie van Groningen als Hoofdstad van de Smaak nader zal worden uitgewerkt in een regionale voedselvisie, die voor de gehele regio Groningen-Assen een nieuwe richting bij de noodzakelijke verduurzaming van het landbouwbeleid zal betekenen.

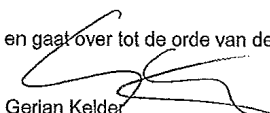
#### Overwegende:

- dat een beleid gericht op duurzaamheid ook aandacht dient te schenken aan het feit dat vleesconsumptie een zeer grote rol speelt in de huidige mondiale crises op het gebied van zoet water, de honger in de wereld, het verdwijnen van de regenwouden en de afname van de biodiversiteit
- dat de overheid een taak heeft inzake de bewustwording hiervan

#### Verzoekt het college

- 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

en gaat over tot de orde van de dag.

  
Gerjan Kelder  
Partij voor de Dieren

## Bijlage - Motie meatfree monday

Raad 29 juni 2011  
hoofdelijke stemming 21 stemmen voor 17 tegen / 28



### Motie Meatfree Monday

De raad van de gemeente Groningen, in vergadering bijeen op 29 juni 2011, besprekende de voorjaarsnota.

Constateerend dat:

- de gemeente Groningen kansen wil benutten om een bijdrage te leveren aan het tegengaan van de uitstoot van broeikasgassen;
- de productie van vlees een zeer grote bijdrage hieraan levert;
- volgens een eind november 2009 verschenen rapport, Livestock's Long Shadow, van de Wereldvoedselorganisatie (FAO) van de VN 18 procent van de uitstoot van broeikasgassen afkomstig van de veehouderij is.

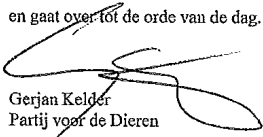
Overwegende dat:

- de uitstoot van broeikasgassen de belangrijkste oorzaak is van de wereldwijde klimaatverandering en dat wanneer alle Nederlanders een dag in de week geen vlees zouden consumeren in een klap alle klimaatdoelstellingen voor huishoudens gehaald zouden zijn;
- de campagne Meatfree Monday een instrument is om mensen meer bewust te maken van de gevolgen van vleesconsumptie op het klimaat;
- in verschillende steden in de wereld campagnes zijn gelanceerd voor een wekelijkse vleesloze dag;
- Groningen als duurzame stad een rol heeft te vervullen bij bewustwording over de gevolgen van vleesconsumptie;
- dat het invoeren van een vleesvrije dag geen kosten met zich meebrengt en dus alleen maar voordelen oplevert voor dieren, milieu, klimaat en gezondheid;

Verzoekt het college

- een Groningse Meatfree Monday campagne te starten;
- een voorstel voor de Groningse Meatfree Monday campagne voor te leggen aan de gemeenteraad.

en gaat over tot de orde van de dag.

  
Gerjan Kelder  
Partij voor de Dieren



## Collegedebrief - Evaluatie tramtraject

Bestuursdienst



Onderwerp Evaluatie tramtraject

Steller A. Kazemier

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon 3678301 Bijlage(n) 4 Ons kenmerk RO13.3637507  
Datum 28 MEI 2013 Uw brief van - Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

In het najaar van 2012 heeft uw raad besloten om de aanbestedingsprocedure van de Regiotram stop te zetten. Dit ingrijpende besluit leidde tot veel politiek bestuurlijke turbulentie en tot een aantal handelingen. Inmiddels is het projectbureau Regiotram opgeheven en wordt in regionaal verband hard gewerkt aan een alternatief voor de bereikbaarheid van stad én regio.

In uw raadscommissie Beheer & Verkeer van 21 november 2012 heeft ons college u een evaluatie van het tramtraject toegezegd. Het projectbureau Regiotram heeft een evaluatie van het aanbestedingsproces gemaakt en deze ter kennisneming aangeboden aan de colleges van B&W en GS alsmede de Regio Groningen Assen. Naast de evaluatie heeft het projectbureau ook een beschrijving gemaakt van vijf jaren projectbureau Regiotram en is een financiële verantwoording afgelegd. Wij bieden u al deze documenten ter kennisgeving aan.

### *Financiële afwikkeling*

Wij zullen u in september informeren over de totale financiële afwikkeling van het project Regiotram. Het project Regiotram heeft zelf wel al verantwoording afgelegd voor de voorbereidingskosten waarvoor onder meer uw raad krediet ter beschikking heeft gesteld. Wij kunnen u melden dat de verantwoording van het projectbureau overeen komt met de door ons gepresenteerde plankosten over het stop zetten van het project Regiotram. Deze verantwoording staat echter los van de totale financiële afwikkeling.

Wij vertrouwen u met deze informatie van dienst te zijn geweest.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

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

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

BIJLAGE

4



## Terugblik op het aanbestedingsproces van Project RegioTram

Datum: 7 maart 2013

## Collegebrief - Evaluatie tramtraject

### Vooraf

Na een jarenlange voorbereiding is op 11 december 2012 project RegioTram definitief gestopt. Daartoe besloten de colleges van B&W en GS van Groningen. Hiermee werd tegemoet gekomen aan de wens van de raad waar sinds eind september dat jaar niet langer een meerderheid was voor de RegioTram. GS betreurde dit besluit, maar zag geen mogelijkheid de aanbestedingsprocedure en het project voort te zetten nu de gemeente zich had teruggetrokken.

De aanbestedingsprocedure van het project was nagenoeg afgerond, de inschrijvingen waren al beoordeeld. Project RegioTram heeft daarom, gesteund door de opdrachtgevers, aan meedingende consortia TramTeam Groningen en Poort In Groningen voorgesteld samen terug te blikken op de aanbestedingsprocedure. Deze terugblik is in de collegebrieven van 11 december 2012, over het besluit de aanbesteding te stoppen, al aangekondigd. Alle betrokken partijen kregen met de terugblik de gelegenheid om hun ervaringen met elkaar te delen, deze door te geven aan hun eigen organisatie en de leerervaringen te gebruiken bij toekomstige aanbestedingen van DB(F)M(O)-projecten. Eén consortium koos voor een schriftelijke terugblik, met het andere consortium heeft een gesprek plaatsgevonden. De resultaten hiervan zijn in dit document geanonimiseerd opgetekend. Het sluit af met een overzicht van de belangrijkste lessen.

De vraag was kritisch te zijn over het aanbestedingsproces. Daarom kan dit document de indruk wekken dat het aanbestedingsproces veel te wensen over liet. Dat zou een onjuiste conclusie zijn. Zowel project RegioTram als de consortia waren over het algemeen zeer positief over het aanbestedingsproces en dit wordt, ondanks de afloop, in aanbestedingskringen vaak als voorbeeld aangehaald. Toch kan het altijd beter. We hopen dat andere aanbesteders en marktpartijen hier iets van opsteken. Wij hebben dat zeker gedaan.

Menno Olman  
Projectdirecteur RegioTram

# Collegebrief - Evaluatie tramtraject

## 1 Algemeen

De kwaliteit van het aanbestedingsproces was goed en het proces verliep over het algemeen soepel. Het aanbestedingsteam van project RegioTram was evenwichtig samengesteld en zorgde ervoor dat er over en weer goed werd 'uitgedaagd'.

De afloop van het proces had men uiteraard liever anders gezien. Deze laat ook diepe sporen na. Het stoppen van de aanbestedingsprocedure zorgt ervoor dat marktpartijen bij DBFMO aanbestedingen van decentrale overheden waarschijnlijk minder snel mee zullen doen. Diverse bouwers, materieelleveranciers, vervoerders en financiers hebben dit te kennen gegeven.

Als marktpartijen wel meedoen, dan moet er een passende vergoeding zijn voor de werkzaamheden. De consortia hebben vele miljoenen geïnvesteerd in project RegioTram en hebben hier maar een zeer beperkt deel van teruggezien, terwijl ze geen invloed hadden op het besluit om te stoppen. Dat wordt door de consortia als zeer onredelijk ervaren. Zeker gezien het feit dat de aanbesteding gaandeweg steeds intensiever werd, terwijl er nauwelijks iets aan de vergoeding werd gewijzigd.

## 2 Politieke betrokkenheid

Om te voorkomen dat toekomstige geïntegreerde aanbestedingen van decentrale overheden dezelfde afloop kennen, zou de politieke betrokkenheid beperkter moeten zijn. Mede vanwege het vermoeden dat bestuur en politiek veelal te weinig dossierkennis hebben en hierdoor moeilijk op de juiste momenten de juiste afweging kunnen maken bij besluitvorming.

In het gekozen proces van politieke betrokkenheid schuilde een paradox: bij de volksvertegenwoordigers was overwegend te weinig kennis en begrip van het dossier en de oplossing hiervoor werd gezocht in het steeds opnieuw sturen van nieuwe gedetailleerde informatie. Het streven naar optimale betrokkenheid bij en openheid over de complexe materie, zorgde ervoor dat de grote hoeveelheid informatie soms maar moeilijk over kwam. Door het hoge tempo kon ook niet altijd iedereen aanwezig zijn bij toelichtingen op de inhoud van het dossier.

Bij project RegioTram is ervoor gekozen de aanbestedingsprocedure te vervlechten met het bestuurlijke en politieke traject. Een belangrijke reden hiervoor was dat bij aanvang van de aanbestedingsprocedure slechts kaders en output op hoofdlijnen bekend waren. Dat is onvoldoende om vooraf akkoord te gaan met uitkomst van de aanbesteding. Mede vanwege het feit dat de tram hier door straten van de stad Groningen zou gaan rijden. Dat maakte met name raadsleden sterk betrokken. De tram zou bij wijze van spreken door hun voortuin rijden. De afstand van bestuur en politiek was hier om die reden veel kleiner dan bij rijksprojecten.

## Collegedebrief - Evaluatie tramtraject

Gelet op het belang van project RegioTram had de planning aan de publieke kant ook als project beschouwd moeten worden. Concreet betekent dit dat de planning van het project en de aanbestedingsprocedure leidend zouden moeten zijn en niet de gebruikelijke doorlooptermijn van de besluitvormingsprocessen van de publieke partijen. Voor een soepel verloop van een dergelijke aanbestedingsprocedure waarin politieke betrokkenheid is vervlochten, moet het bijvoorbeeld mogelijk zijn snel vergaderingen te plannen. De omvang van dit project was zo groot, dat een meer aangepaste werkwijze op z'n plaats was geweest.

Een andere oplossing is gelegen in een duidelijker en groter mandaat bij de Stuurgroep of de Gemeenschappelijke Regeling. Dit had het besluitvormingsproces aanzienlijk sneller kunnen maken. Raad en PS hadden daarbij meer moeten sturen op hoofdlijnen en minder op details. Nu moesten teveel en te gedetailleerde besluiten wachten op colleges, raad en/of staten. De werkwijze bij de A2 Maastricht wordt ook als voorbeeld aangehaald. Daar was een speciale raadscommissie die met mandaat van de gemeenteraad nauw bij het aanbestedingsproces was betrokken en snelle besluiten kon (laten) nemen.

Tot slot maakt de afloop dat de gemeente Groningen zich onvoldoende heeft laten zien als een betrouwbare partner in dit aanbestedingsproces, aldus de consortia. Zoals eerder aangegeven laat dit diepe sporen na voor toekomstige DBFMO aanbestedingen door decentrale overheden. Daarnaast waren er vier grote projecten in de stad Groningen: het Forum, de Zuidelijk Ringweg, de RegioTram en de Sontweg. De gemeente heeft ervoor gekozen niet in samenhang te versoberen terwijl hier mogelijk een serieuze kans lag. De provincie had op dit punt de regie op zich kunnen nemen.

### 3 Aanbestedingsproces

De uitvraag voor project RegioTram werd gezien als uitdagend. Vooral vanwege de vervoerscomponent. Hoewel de uitvraag aanvankelijk complex was en soms nog onvoldoende scherp, leidde het aanbestedingsproces uiteindelijk tot een kwalitatief goede uitvraag.

De vraag is of het achteraf een goed besluit is geweest de samenstelling van de consortia voor materieel en vervoer open te laten. Reden om dit open te laten was de verwachting dat er veel 'bouwers' geïnteresseerd zouden zijn en dat het voor die bouwers niet mogelijk zou zijn allemaal vanaf de start van de aanbesteding een materieelbouwer en vervoerder exclusief aan zich te binden. De markt voor laatstgenoemde is kleiner dan die van de bouw. Met de gekozen aanpak konden vervoerder en materieelbouwers zich bij verschillende consortia aansluiten. De aanpak zorgde er echter ook voor dat de consortia bij aanvang in samenstelling niet gelijk waren.

Mogelijk was het derde consortium LinQ niet afgefallen als wel verplicht was geweest direct een vervoerder en materieelbouwer in het consortium op te nemen. Het had wellicht ook tijdsinstroom opgeleverd om meteen met beter vergelijkbare consortia van start te gaan. Nu werden er gaandeweg het proces partijen toegevoegd.

## Collegedebrief - Evaluatie tramtraject

Er waren veel dialooggesprekken, maar deze hebben allemaal nut gehad. Er werd aan de publieke zijde ook wel degelijk iets gedaan met de verbeteringen. Sommige gesprekken hadden wat efficiënter gepland kunnen worden door ze samen te voegen met andere dialooggesprekken.

De gesprekken hebben eigenlijk altijd rendement opgeleverd. Tijdens de gesprekken was de feedback van de aanbesteder open en transparant en verliep het proces erg goed. Een uitzondering vormde zoals eerder aangegeven het onderdeel vormgeving waarbij het proces wel goed liep, maar de feedback niet eenduidig was.

Het aanbestedingsteam werd gezien als een competent team met een goede mix van internen en externen waardoor er voldoende draagvlak was bij de opdrachtgevende organisaties. De regio was altijd goed, waardoor het relatief grote aantal mensen aan tafel niet contra productief was.

### 4 Wensen en pluspakketten

In de Leidraad voor de fase van Inschrijving is gewerkt met EMVI criteria (Economisch Meest Voordelige Inschrijving) die bestonden uit een aantal wensen die door inschrijver ingevuld konden worden. Dat werkte goed.

Tijdens het aanbestedingsproces zijn de pluspakketten toegevoegd. Die mochten de marktpartijen zelf invullen met 'out of the box' extra's en boden zo meer ruimte voor hun eigen inbreng en creativiteit. Omdat deze pluspakketten later zijn toegevoegd, was het een wijziging van een gunningscriterium en moesten alle consortia instemmen. Als de pluspakketten eerder deel hadden uitgemaakt van de aanbesteding, dan was de uiteindelijke keuze hiervoor niet bij de marktpartijen komen te liggen. De geboden ruimte voor onderscheidende aanbiedingen verdween met het vervallen van de pluspakketten.

De aanbesteding werd mede daardoor meer dan aanvankelijk gedacht een 'inkoop aanbesteding' waarbij het vooral ging om de prijs. Creativiteit werd te weinig beloond waardoor er weinig prikkel was meer te leveren dan de minimale 'acht' die werd behaald door aan alle eisen te voldoen. Bijkomend effect was dat een van de consortia zijn strategie moest wijzigen van kwaliteit naar prijs. De architect die dit consortium in de arm had genomen om te concurreren op omgevingskwaliteit bleek daardoor gaandeweg minder meerwaarde – in termen van kans op een betere score - op te leveren dan verwacht.

Het project worstelde intern met de beoordeling voor vormgeving en ruimtelijke kwaliteit. De nieuwe manier van aanbesteden bleek niet iedereen in dat team te passen en zodoende ontstond de angst dat de beoordeling subjectief zou zijn. In de zoektocht naar zoveel mogelijk objectiviteit werden vooraf vooral harde eisen gesteld. Deze aanpak was meer bedoeld om de interne organisatie in te kaderen dan dat het nodig (en wenselijk) was voor de marktpartijen.

Er zijn tijdens de procedure voorstellen gedaan voor wijzigingen van de outputspecificaties. Een aantal malen zijn deze gehonoreerd. Door ze vervolgens op te nemen in de uitvraag, konden consortia zich ook hierop niet onderscheiden. Hier had gekeken kunnen worden of er meer met scoren op kwaliteit gedaan had kon worden. Bijvoorbeeld door de lus bij station als pluspakket

## Collegebrief - Evaluatie tramtraject

in te zetten. Met een meer open aanpak waren meer optimalisaties mogelijk geweest, wat kosten had bespaard. Niet alle ideeën zijn overgenomen.

Kunnen decentrale overheden dit 'dichttimmeren' van een aanbestedingsprocedure voorkomen? Daarvoor is het nodig dat beoordelaars in staat zijn hun rol goed te vervullen en conform een DBFMO-aanpak te werken. Het moet niet teveel over details gaan. Hiervoor is het nodig mensen in te zetten die de juiste competenties hebben en die objectief kunnen zijn.

### 5 Planning

De verandering in planning en de wijzigingen in de outputspecificatie na april 2012 waren hinderlijk. Hierdoor werden interne processen aan private zijde verstoord. De verschuiving van de financiële bieding kostte geld. De kernorganisatie moest langer in stand blijven en er waren extra gesprekken met de banken nodig.

De oplossing hiervoor is gelegen in meer vertrouwen. Bestuur en politiek hadden meer moeten loslaten en meer op hoofdlijnen kunnen meekijken en sturen, in plaats van op details. Dat gebeurt wel aan private zijde. Ook daar kan een directieraad niet alles volgen. Bij een project van deze omvang is dat niet mogelijk. De directie moet dan ook vertrouwen hebben in de projectorganisatie.

### 6 Wijzigingen

De wijzigingen vlak voor inschrijving waren lastig. In die fase zijn wijzigingen zeer ongewenst. Met name de wijziging van het moment van indienen van de financiële biedingen was voor de consortia erg veel gevraagd.

De doorlooptijd per fase was goed, maar in totaal was die te lang. Dit had met name te maken met "pauzes" die nodig waren voor het opstellen van de outputspecificaties en voor politieke besluitvorming tussendoor. Vooral tussen de Plan van Aanpak fase en Consultatiefase is daardoor teveel tijd verloren gegaan.

### 7 Aansluiting bij interne processen marktpartijen

Over het algemeen sloot het aanbestedingsproces goed aan bij de interne processen van de consortia. Een uitzondering was het proces van de vormgeving. Dit had te maken met de ambitie en werkwijze van de opdrachtgever. Bij dit dialoogproduct waren teveel mensen betrokken die het resultaat wilden voorschrijven. Daardoor was er voor de consortia nauwelijks vrijheid. Achteraf gezien hebben de consortia hier teveel energie in gestoken met te weinig resultaat.

## Collegedebrief - Evaluatie tramtraject

Een complex punt was EMC (verstoring van magneetvelden bij stralingsgevoelige apparatuur op Zernike en UMCG) waarover vanwege de planning van het bestemmingsplan, onder tijdsdruk een overeenkomst met de RUG gesloten moest worden. Dit zorgde voor onrust aan private zijde. De vraag leeft nog steeds of de eisen niet veel te streng te waren. Op een aantal onderdelen heeft dit een prijsopdrijvend effect gehad.

### 8 De DBFMO-overeenkomst

De kwaliteit van de DBFMO-overeenkomst was goed. Van de verbetervoorstellen die consortia deden, zijn veel overgenomen. Enige kanttekening hierbij is de afstemming met de Europese Investeringsbank. Dat had de opdrachtgever beter zelf op zich kunnen nemen in plaats van bij de consortia neer te leggen. Het is geen commerciële bank waardoor de opdrachtgever een betere gesprekspartner was geweest. Op een aantal punten had dit wellicht het Ministerie van Financiën moeten zijn. Uiteindelijk had de informatie beter gestroomlijnd moeten zijn en voor iedereen gelijk.

De kwaliteit van de outputspecificatie was goed. De indeling was logisch en sloot aan bij de objecten. Na april 2012 werd de kwaliteit wat minder door de doorgevoerde wijzigingen. Een voorbeeld was de wijziging van de Singelbrug in een dam. Dat was een grote wijziging en koste veel tijd, energie en geld om juist te verwerken. Op sommige punten was het hanteren van Europese normen een goede oplossing geweest. Het was dan niet nodig geweest zó specifiek bepaalde technische eisen voor te schrijven. Hierdoor werd de meerwaarde van het integraal ontwerpen door de consortia beperkt. Soms werkte het specifiek voorschrijven zelfs prijsopdrijvend.

Tot slot is er over het betalingsmechanisme nog een punt van kritiek. Bouwers in Nederland zijn gewend aan stevige betalingsregimes, maar op Europees niveau werd het RegioTram betalingsmechanisme als zeer stevig gezien.

### 9 Probiteitsfunctionaris

Over de probiteitsfunctionaris is men zeer tevreden. Hij heeft ertoe bijgedragen dat er telkens een 'level playing field' bleef. Zijn opdracht was te zorgen voor een eerlijk proces. Dat was vooral nodig bij het werken met EMVI. Daarbij heeft hij uiteindelijk geen grote rol gehad. Zoals aangegeven bleek het vooral een gunning op prijs te zijn. Zijn meerwaarde zat vooral in de rust en senioriteit die hij meebracht. Het was plezierig en professioneel samenwerken.



## Collegedebrief - Evaluatie tramtraject

### 10 Communicatie

De communicatie tussen aanbestedder (projectdirecteur) en consortia is ervaren als zorgvuldig. Het risico op het afbreken van het aanbestedingsproces is meerdere malen aan de orde geweest en hierbij is de aanbestedder altijd open en transparant geweest.

### 11 Beoordeling

Het is duidelijk hoe de beoordeling tot stand is gekomen, behoudens de beoordeling van KSF3 (vormgeving). Hierbij was sprake van een mismatch tussen uitvraag en beoordeling/beoordelaars. Vooraf was minder duidelijk hoe uiteindelijk beoordeeld zou worden. De verwachtingen van wat wel of niet belangrijk was, kwam niet overeen met de uiteindelijke beoordeling.

### 12 De belangrijkste lessen

De terugblik levert de volgende lessen op:

- Geef consortia die meedoen met een DBFMO-aanbesteding een eerlijke vergoeding. Dat wil zeggen een vergoeding die recht doet aan geleverde inspanningen;
- Besteed een openbaar vervoer project als de RegioTram geïntegreerd aan. Dit is complex maar levert, mits goed gestructureerd en gemanaged, inhoudelijke meerwaarde op in de outputspecificatie en de DBFMO-overeenkomst;
- Investeer in een goede en ruime basis van vertrouwen op de verschillende niveaus tussen aanbestedder en gegadigden;
- Zorg voor een aanbestedingsteam dat een goede afspiegeling is van de opdracht gevende partijen. Dat zorgt voor draagvlak;
- Voorwaarde voor succesvolle dialooggesprekken met veel deelnemers is dat de aanbestedder een heldere regierol op zich neemt;
- Maak vooraf een duidelijke keuze over de vervlechting van bestuurlijke en politieke besluitvorming en betrokkenheid met aanbestedingsproces. Beperk die betrokkenheid tijdens het aanbestedingsproces waar het kan tot de hoofdlijnen;
- Geef de gedelegeerd opdrachtgever (bijvoorbeeld Stuurgroep of GR)voldoende mandaat;
- Zie de planning aan publieke zijde ook als een project. De planning van het aanbestedingsproces zou hierin zoveel als mogelijk leidend moeten zijn. Dat vraagt om flexibiliteit in vergaderagenda's;
- Zorg ervoor dat consortia vanaf de start van het aanbestedingsproces gelijkwaardig zijn en tijdens dit proces geen of zo weinig mogelijk partijen hoeven toe te voegen;

## Collegedebrief - Evaluatie tramtraject

- Bouw vanaf de start van de aanbesteding voldoende ruimte in voor inbreng van de markt. De pluspakketten hadden meteen onderdeel moeten zijn van de uitvraag;
- Voorkom het dichttimmeren van de uitvraag vooraf door 1) te sturen op hoofdlijnen en door 2) beoordelaars in te schakelen met ervaring met concurrentiegerichte dialoog en DBFMO;
- EMVI criteria die bestaan uit een aantal wensen werken goed in dit soort aanbestedingen;
- Voor complexe onderdelen zoals EMC is voldoende tijd nodig om in samenspraak met alle stakeholders, waaronder de consortia, goed te onderzoeken wat passende eisen zijn. Dit kan onredelijke of prijsopdrijvende eisen voorkomen;
- Hanteer als het kan Europese normen als eis, dat voorkomt te strenge eisen en prijsopdrijving;
- Als de EIB een rol speelt, dan verdient het aanbeveling dat de opdrachtgever hier zelf mee afstemt en als nodig het Ministerie van Financiën inschakelt;
- Voorkom wijzigingen in de outputspecificaties kort voordat de inschrijvingen worden afgerond;
- Als de probiteitsfunctionaris voldoende senioriteit heeft, zorgt dit voor rust en vertrouwen in het aanbestedingsproces aan zowel opdrachtgeverszijde als aan de kant van consortia.

## Collegedebat - Evaluatie tramtraject

BIJLAGE

2



### Financiële verantwoording Project RegioTram

Datum: 25 maart 2013

## Collegebrief - Evaluatie tramtraject

### Vorbereidingskosten Project Regiotram

Periode: september 2007 t/m maart 2013

In januari en maart 2007 besloten raad en staten een projectbureau RegioTram op te richten en een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen voor het uitwerken van een Voorlopig Ontwerp (VO) van de tramlijn Hoofdstation-Zernike, via de Grote Markt. In het voorjaar van 2009 heeft het projectbureau aanvullend de opdracht gekregen een tweede tramlijn te onderzoeken van Hoofdstation naar Kardingse.

In het 3e kwartaal was de gehele voorbereiding, inclusief aanbesteding, van het project doorlopen. Op 12 december 2012 is de aanbestedingsprocedure definitief gestopt. Daartoe besloten de colleges van B&W en GS. Hiermee werd tegemoet gekomen aan de wens van de raad waar sinds eind september 2012 niet langer een meerderheid voor project RegioTram was. GS zag geen mogelijkheid de aanbestedingsprocedure en het project voor te zetten nu de gemeente zich had teruggetrokken.

Om tot een financiële afronding van het project te komen volgt hieronder een verantwoording van de kosten over de gehele voorbereiding. In de afgelopen jaren is periodiek verantwoording over de gemaakte kosten afgelegd. Per fase is minimaal één accountantscontrole op de gemaakte kosten uitgevoerd. Met de laatste controle zijn daarmee alle kosten onderbouwd met een accountantscontrole.

### Verantwoording kosten en bijdragen partners

(genoemde bedragen zijn afgerond)

Tot en met maart 2013 is in totaal € 30,71 mln. aan kosten gemaakt. Dit is inclusief twee maal de afgesproken vergoeding ad € 2,0 mln. aan de beide consortia voor het voortijdig afbreken van aanbesteding.

De partners hebben afgesproken om elk voor één derde in de voorbereidingskosten bij te dragen. Per partner komt dit neer op € 10,24 mln., zijnde één derde van € 30,71 mln. Provincie en gemeente hebben elk € 10,29 mln. bijgedragen. Beide ontvangen daarmee, onder verrekening van eventuele openstaande posten, ca. € 0,05 mln. terug.

De Regio GA heeft op basis van werkelijk gemaakte kosten in fase 1 en 2 voor € 4,1 mln. bijgedragen aan het project. Daarnaast heeft de Regio een voorschotbetaling gedaan van € 7,0 mln. euro. Op grond hiervan zal de Regio een bedrag van € 0,83 mln. terug ontvangen, eveneens onder verrekening van eventuele openstaande posten.

## Collegedebrief - Evaluatie tramtraject

In de tabellen hieronder zijn de exacte uitgaven per fase en de eindafrekening voor de partners weergegeven. De verklaring van de accountant is als bijlage bijgevoegd.

Verantwoord fase 1, incl. rente	€ 4.466.029
Verantwoord fase 2, excl. rente	€ 6.078.435
Verantwoord fase 3, excl. rente	€ 20.181.676
Renteopbrengsten fase 2 en 3	€ 20.753
<b>Totaal verantwoorde kosten</b>	<b>€ 30.705.387</b>

	Kosten per partner	Beschikbaar gesteld	Terug te ontvangen*
<b>Gemeente Groningen</b>	€ 10.235.129	€ 10.285.667	€ 50.538
<b>Provincie Groningen</b>	€ 10.235.129	€ 10.285.667	€ 50.538
<b>Regio GroningenAssen</b>	€ 10.235.129	€ 11.061.538	€ 826.409

\*) Terug te ontvangen bedragen worden verrekend met eventuele openstaande vorderingen

## Collegebrief - Evaluatie tramtraject

### **Bijlage: Controleverklaring accountant**

## Collegebrief - Evaluatie tramtraject

## Collegedrief - Evaluatie tramtraject

3



**BIJLAGE**

**Ernst & Young Accountants LLP**  
Leonard Springerlaan 17  
9727 KB Groningen  
Postbus 997  
9700 AZ Groningen  
Tel.: +31 (0) 88 - 407 2536  
Fax: +31 (0) 88 - 407 2505  
www.ey.nl

**VERTROUWELIJK**  
Provincie Groningen  
Project Regiotram  
T.a.v. de heer drs. J.S.R. Bodha  
Oosterstraat 56A  
9711 NX GRONINGEN

Groningen, 19 maart 2013

DWPG-95XB54/BL/DW/jb

**Betreft:** controleverklaring bij kolom D van *samenvatting financiële stand van zaken fase 3&4* die betrekking heeft op de periode 1 augustus 2010 tot en met 8 maart 2013 van Project Regiotram

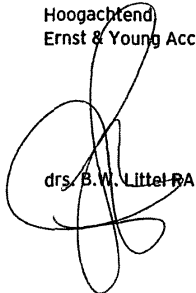
Geachte heer Bodha,

Hierbij ontvangt u in drievoud onze controleverklaring bij de kolom D van *samenvatting financiële stand van zaken fase 3&4* die betrekking heeft op de periode 1 augustus 2010 tot en met 8 maart 2013 van Project Regiotram.

De door ons gewaarmerkte *samenvatting financiële stand van zaken* is eveneens in drievoud bijgevoegd.

Wij vertrouwen u hiermee naar tevredenheid te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,  
Ernst & Young Accountants LLP

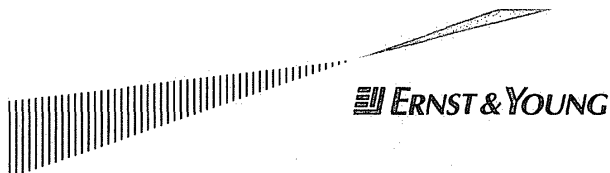
drs. B. W. Littel 



Ernst & Young Accountants LLP is een limited liability partnership opgericht naar het recht van Engeland en Wales en geregistreerd bij Companies House onder registratienummer OC335594. In relatie tot Ernst & Young Accountants LLP wordt de term partner gebruikt voor een (vertegenwoordiger van een) vennoot van Ernst & Young Accountants LLP. Ernst & Young Accountants LLP is statutair gevestigd te Lambeth Palace Road 1, Londen SE1 7EU, Verenigd Koninkrijk, heeft haar hoofdvestiging aan Boompjes 250, 3011 XZ Rotterdam, Nederland en is geregistreerd bij de Kamer van Koophandel Rotterdam onder nummer 24432944. Op onze werkzaamheden zijn algemene voorwaarden van toepassing, waarin een beperking van de aansprakelijkheid is opgenomen.



# Collegebrief - Evaluatie tramtraject



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

## Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan: het Bestuur van Project Regiotram, provincie Groningen

Wij hebben kolom D van de bijgevoegde, door ons gewaarmerkte, samenvatting financiële stand van zaken fase 3&4, die betrekking heeft op de periode van 1 augustus 2010 tot en met 8 maart 2013, van Project Regiotram te Groningen gecontroleerd. De samenvatting financiële stand van zaken is opgesteld onder verantwoordelijkheid van het Bestuur van Project Regiotram.

### *Verantwoordelijkheid van het Bestuur van Project Regiotram*

Het Bestuur van Project Regiotram is verantwoordelijk voor het opstellen van de samenvatting financiële stand van zaken fase 3&4 die de lasten in overeenstemming met het kasstelsel weergeeft. Het bestuur is tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing als het noodzakelijk acht om het opstellen van de samenvatting financiële stand van zaken mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten.

### *Verantwoordelijkheid van de accountant*

Onze verantwoordelijkheid is het geven van een oordeel over de kolom D van de financiële stand van zaken op basis van onze controle. Wij hebben onze controle verricht in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder de Nederlandse controlestandaarden. Dit vereist dat wij voldoen aan de voor ons geldende ethische voorschriften en dat wij onze controle zodanig plannen en uitvoeren dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de kolom D van de samenvatting financiële stand van zaken van fase 3&4 geen afwijkingen van materieel belang bevat.

Een controle omvat het uitvoeren van werkzaamheden ter verkrijging van controle-informatie over de lasten in de kolom D van de samenvatting financiële stand van zaken van fase 3&4. De geselecteerde werkzaamheden zijn afhankelijk van de door de accountant toegepaste oordeelsvorming, met inbegrip van het inschatten van risico's dat de samenvatting financiële stand van zaken een afwijking van materieel belang bevat als gevolg van fraude of fouten.

Bij het maken van deze risico-inschatting neemt de accountant de interne beheersing in aanmerking die relevant is voor het opstellen van de samenvatting financiële stand van zaken door de het Project Regiotram, gericht op het opzetten van controlewerkzaamheden die passend zijn in de omstandigheden. Deze risico-inschattingen hebben echter niet tot doel een oordeel tot uitdrukking te brengen over de effectiviteit van de interne beheersing van Project Regiotram. Een controle omvat tevens het evalueren van de toepassing van de gebruikte grondslagen voor het opstellen van de samenvatting financiële stand van zaken. Wij zijn van mening dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is om een onderbouwing voor ons oordeel te bieden.

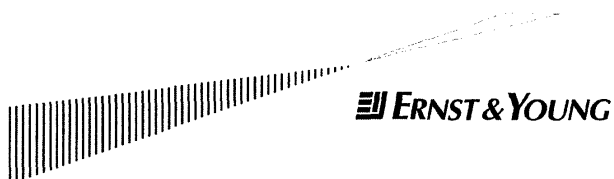
### *Oordeel*

Op grond van onze controle hebben wij vastgesteld dat de lasten opgenomen in de kolom D van de samenvatting financiële stand van zaken van fase 3&4, sluitend op een bedrag van € 20.181.676, die betrekking heeft op de periode van 1 augustus 2010 tot en met 8 maart 2013 op basis van het kasstelsel:

- juist zijn verantwoord;
- betaald zijn;
- betrekking hebben op Project Regiotram.

Ernst & Young Accountants LLP is een limited liability partnership opgericht naar het recht van Engeland en Wales en geregistreerd bij Companies House onder registratienummer OC335594. In relatie tot Ernst & Young Accountants LLP wordt de term partner gebruikt voor een (vertegenwoordiger van een) vennoot van Ernst & Young Accountants LLP. Ernst & Young Accountants LLP is statutair gevestigd te Lambeth Palace Road 1, London SE1 7EU, Verenigd Koninkrijk, heeft haar hoofdvestiging aan Boomjes 258, 3011 XZ Rotterdam, Nederland en is geregistreerd bij de Kamer van Koophandel Rotterdam onder nummer 24432944. Op onze werkzaamheden zijn algemene voorwaarden van toepassing, waarin een beperking van de aansprakelijkheid is opgenomen.

## Collegedrief - Evaluatie tramtraject



Pagina 2

***Beperking in het gebruik (en verspreidingskring)***

De samenvatting financiële stand van zaken van fase 3&4 is opgesteld om het Project Regiotram in staat te stellen verantwoording af te leggen aan gemeente Groningen, provincie Groningen en Regio Groningen-Assen. De samenvatting financiële stand van zaken van fase 3&4 hoeft derhalve niet geschikt te zijn voor andere doeleinden. Onze rapportage is uitsluitend bestemd voor de provincie Groningen, gemeente Groningen en Regio Groningen-Assen en dient niet te worden verspreid aan of te worden gebruikt door anderen.

Groningen, 19 maart 2013

Ernst & Young Accountants LLP

drs. B.W. Littel RA

Paraf voor waarmerkingsdoeleinden.

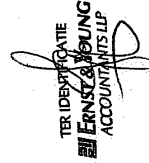


Samenvatting financiële stand van zaken Fase 3&4  
01-08-2010 t/m 8-3-2013

Geboekte kosten:

	Restant Fase 2	Begroting	Totaal	Betaald
	A	Fase 3&4	budget	01-08-2010 t/m 08-03-2013
		B	C	D
Organisatiekosten	56.793	3.095.290	3.152.083	3.101.459
Bureau- kantoor & huisvesting		785.590	785.590	775.350
Tracédelen I t/m IV	1.510.872	7.224.549	8.735.420	8.795.463
Aanbesteding		7.028.071	7.028.071	7.181.968
Communicatie		473.000	473.000	327.536
<b>TOTAAL</b>	<b>1.567.665</b>	<b>18.606.500</b>	<b>20.174.165</b>	<b>20.181.676</b>

Recapitulatie gehele project	
Totaal betalingen	€ 30.677.300
Rentekosten	€ 28.087 +
<b>Totaal geboekte kosten</b>	<b>€ 30.705.387</b>
Verantwoord fase 1, incl. rente	€ 4.466.639
Verantwoord fase 2, excl. rente	€ 6.077.825 +
Verantwoord fase 3, excl. rente	€ 20.181.676 +
Renteopbrengsten fase 2 en 3	€ 20.753 -
<b>Totaal verantwoordde kosten</b>	<b>€ 30.705.387</b>



BIJLAGE

4



## Vijf jaar project RegioTram

Verslag

Datum: januari 2013

## Collegedebrief - Evaluatie tramtraject

### Inhoudsopgave

Inleiding	3
1 Ruimtelijke inpassing RegioTram	4
2 Integraal OV-systeem voor stad en regio	11
3 Financiën	14
4 Aanbesteding	17
5 Betrokkenheid politiek	20
Bijlage: Mijlpalen Project Regiotram	22

# Collegebrief - Evaluatie tramtraject

## Inleiding

Deze notitie beschrijft vijf jaar project RegioTram. Te beginnen bij de opdracht van begin 2007 een tramlijn aan te leggen van het Hoofdstation naar Zernike via de Grote Markt. Daar kwam een kleine twee jaar later een opdracht bij: Lijn 2 van Hoofdstation naar Kardingse. De twee lijnen moesten aan de volgende voorwaarden voldoen:

- De totale investering moest binnen het beschikbare budget blijven;
- De exploitatie moest budgetneutraal zijn ten opzichte van het busvervoer;
- De business case moest over de totale looptijd van 25,5 jaar sluitend zijn;
- Het hele project moest voldoen aan de outputspecificatie: de vertaling van het VO en de overige eisen waaronder de mogelijkheid door te rijden over bestaand spoor de regio in;
- De bieding mocht niet hoger zijn dan de vastgestelde plafondprijs gebaseerd op het beschikbare budget.

Gedurende de uitwerking van de ruimtelijke inpassing is veel aandacht besteed aan participatie en inspraak door bevolking, ondernemers, bestuur, politiek en andere belanghebbenden in een open planproces. Dit heeft bijvoorbeeld tot de Koppelvingsvariant geleid, ingebracht door de Bewonersorganisatie Beijum (BOB).

Na meerdere onderzoeken is gekozen voor een geïntegreerde aanbesteding. Dat betekende dat ontwerp, bouw, beheer en onderhoud, materieel en exploitatie in één pakket bij de markt werd uitgezet. De opbrengstverantwoordelijkheid bleef bij de overheid. Hiermee werden de risico's gelegd bij die partij die deze het beste kon dragen en beïnvloeden, waardoor ze het beste beheerst konden worden. De aanbestedingsprocedure verliep volgens die van een concurrentiegerichte dialoog. Dat betekende dat de uitvraag gedurende het aanbestedingsproces samen met de marktpartijen werd vervolmaakt.

De complexiteit van project RegioTram vroeg om een zorgvuldige aanpak. Daarom zijn er in verschillende fasen over sleuteldocumenten second opinions gevraagd. Voorbeelden zijn de second opinions op de exploitatieramingen, investeringsramingen, iedere actualisatie van de business case, de marktbetrokkenheid, de risicoverdeling, de uitvoeringsplanning, het DBFMO-contract en de outputspecificatie. Bij die zorgvuldige aanpak hoorde ook het risicomangement. Dat was een basistaak in de projectorganisatie die samen met de opdrachtgevers het risicodossier regelmatig heeft geactualiseerd. De risico's zijn gewaardeerd en meegenomen in de business case. Binnen het beschikbare totaalbudget was in de business case meer dan 100 miljoen euro opgenomen voor risico's en onzekerheden.

Eind 2010 is na positieve besluitvorming in gemeenteraad (raad) en Provinciale Staten (staten) gestart met de aanbesteding van project RegioTram. Bijna twee jaar later, in oktober 2012 maakte de Stuurgroep RegioTram (stuurgroep) bekend dat ze op basis van de toen beschikbare informatie en onder voorbehoud van de definitieve beoordeling en de bevestiging van de inschrijvingen, verwachtte dat er tenminste één geldige inschrijving was voor de realisatie van het project RegioTram. Dat wilde zeggen een bieding met een waarde onder de gestelde plafondprijs van 452,5 miljoen euro.

Op 11 december 2012 is de aanbestedingsprocedure definitief gestopt. Daartoe besloten de colleges van B&W en GS. Hiermee werd tegemoet gekomen aan de wens van de raad waar sinds eind september niet langer een meerderheid was voor de RegioTram. GS betreunde dit besluit, maar zag geen mogelijkheid de aanbestedingsprocedure en het project voort te zetten nu de gemeente zich had teruggetrokken.

# Collegedebrief - Evaluatie tramtraject

## 1. Ruimtelijke inpassing RegioTram

### Opdracht

In januari en maart 2007 besloten raad en staten een projectorganisatie RegioTram op te richten en een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen voor het uitwerken van een Voorlopig Ontwerp (VO) van de tramlijn Hoofdstation-Zernike, via de Grote Markt. Als globaal investeringsbedrag werd uitgegaan van 175 miljoen euro. Daaraan vooraf ging een jarenlange discussie op gemeentelijke en regionaal niveau over het belang van een goede bereikbaarheid van de stad Groningen als economisch hart van de regio Groningen – Assen. In de periode voor 2007 zijn vele onderzoeken uitgevoerd naar de beste manier om te komen tot een versterking van het regionale en stedelijke openbaarvervoer: stadstram, regiotram, een tram op banden of een trolleybus. Verschillende systemen zijn beoordeeld op kosten en baten en uiteindelijk is gekozen voor een regiotram, waarvan de kosten zouden worden gedragen door gemeente, provincie en de regio Groningen-Assen. De keuze voor de regiotram werd onderbouwd met de nodige vervoerwaardestudies (o.a. Regionale Verkenningenstudie 2006), exploitatie- en investeringsberekeningen. Daarmee werd nut en noodzaak van de introductie van de regiotram onderbouwd.

Het raadsvoorstel van januari 2007 werd tevens gebruikt als startnotitie in de zin van de referendumverordening van de gemeente. Dit betekent dat burgers of belangengroepen de startnotitie hadden kunnen gebruiken voor het aanvragen van een referendum bij de gemeenteraad over de aanleg van de regiotram. Van die gelegenheid is destijds geen gebruik gemaakt.

### Schetsboek Lijn 1: alternatieven in beeld

Het projectbureau ging op 1 september 2007 formeel van start met haar werkzaamheden. Allereerst werden een plan van aanpak en een communicatieplan opgesteld. Dit resulteerde in het Schetsboek RegioTram van april 2008, met daarin een visie op de regionale OV-structuur en de positie van de tram daarbinnen, de inpassing van de tram in de stedelijke (verkeers-)structuur en een aantal alternatieve tracés:

- een tracé door de binnenstad, over de Grote Markt, verschillende varianten;
- een tracé over de oostelijke diepenring;
- een tracé langs de westrand van de stad over bestaand spoor.

Onder het motto 'Stap in, praat mee' werd het Schetsboek in april 2008 vrijgegeven voor participatie. Daaraan werd een grote manifestatie in de Martinikerk gekoppeld op 5-7 juni 2008, met een voorbeeld van een regiotram uit Den Haag op de Grote Markt. Het Schetsboek werd daarna besproken met bewoners in enkele wijkbijeenkomsten en met tal van belangengroepen, verenigd in drie verschillende klankbordgroepen: Klankbordgroep Bewonersorganisaties, Klankbordgroep Bedrijven en Klankbordgroep Belangenorganisaties Verkeer en Vervoer. Alle tracé-alternatieven zijn beoordeeld op basis van tal van criteria, zoals ruimtelijke inpassing, verkeer en vervoer, milieu, kosten et cetera. Uiteindelijk leidde dat in september 2008 tot het bepalen van het voorkeurstacé: door de binnenstad, via Oosterstraat en Grote Markt, over de Maagdenbrug naar het Boterdiep en verder naar Zernike. Dat voorstel werd begeleid door een participatieverslag, een verslag van de inhoudelijke reacties en ook van alle georganiseerde activiteiten. Dit conceptvoorstel is besproken met de klankbordgroepen en belangenorganisaties, zoals met de binnenstadondernemers. In het gekozen tracé werd een suggestie verwerkt die inwoners hadden gedaan in het voorjaar van 2008: een dubbele trambaan over de Maagdenbrug, de Turfsingel en het Boterdiep. De keuze voor een tracé door de binnenstad kon rekenen op de steun van binnenstadondernemers en inwoners, bleek uit onderzoeken van Hanzehogeschool en Rijksuniversiteit Groningen en uit een enquête van het Dagblad van het Noorden.

De keuze voor een dubbel tramspoor door de Oosterstraat leidde tot intensief overleg met ondernemers over de inrichting van de Oosterstraat. De economische effecten van de tram voor de winkeliers werden onderzocht, evenals de laad- en losmogelijkheden.

### Keuze voor 2 tramlijnen

In februari 2009 presenteerden de colleges van B&W en GS het integrale plan 'Sporen naar de toekomst'. Dit werd opgesteld in opdracht van de twaalf gemeenten en twee provincies die samenwerken in de Regio Groningen - Assen. In het plan stond dat de Regio Groningen - Assen voor

## Collegedebat - Evaluatie tramtraject

2020 twee tramlijnen zou krijgen, als onderdeel van een sterk verbeterd stelsel van regionaal railvervoer. Dit in combinatie met meer treinen tussen Assen en Groningen en Groningen en Leeuwarden. Lijn 1 volgde de route van Hoofdstation naar Zernike. Nieuw was Lijn 2. Dit werd de verbinding tussen het Hoofdstation, het UMCG en sport- en recreatiegebied Kardinge.

Het voorkeustracé voor Lijn 1 werd in februari 2009 vrijgegeven voor inspraak. Tijdens de inspraakperiode werden zeven informatieavonden en een inspraakbijeenkomst georganiseerd, waaronder een goed bezochte avond voor binnenstadondernemers. In totaal werden door bewoners en organisaties 111 schriftelijke inspraakreacties ingediend. Op 17 juni werd het tracé vastgesteld in de gemeenteraad. Alleen de Stadspartij stemde tegen. Een motie van alle partijen, met uitzondering van de Stadspartij, riep het college op om zich extra in te spannen voor de verbinding van de wijken Beijum en Lewenborg met de binnenstad na aanleg van Lijn 1.

### VO Lijn 1, met enkelspoor in de Oosterstraat

In het najaar van 2009 volgden gesprekken met bewoners van en ondernemers in individuele straten. Dit gebeurde in vorm van zeven kleinschalige 'tafeljesavonden'. De input hieruit werd gebruikt voor het opstellen van het VO Lijn 1. Meest opvallend in het VO voor Lijn 1 (Hoofdstation - Grote Markt - Zernike) was de inrichting van de Oosterstraat. Die zou over bijna de volle lengte (240 meter) een zogenaamd strengelspoor krijgen, zodat er voldoende ruimte overbleef voor voetgangers, terrassen, laden en lossen. Tevens is besloten dat de halte niet in de Oosterstraat zou komen, maar op de hoek van de Oosterstraat-Gedempte Zuiderdiep. Hierdoor ontstond wel de loop in de Oosterstraat, maar niet de barrièrewerking van een halte.

### Schetsboek Lijn 2: alternatieven in beeld

Zoals gezegd, werd projectbureau RegioTram in het voorjaar van 2009 gevraagd ook een tweede tramlijn te onderzoeken: van Hoofdstation naar Kardinge. Op basis van een plan van aanpak Lijn 2, werd in mei 2009 plankostenkrediet voor de uitwerking Lijn 2 gegeven. Bij de vaststelling van het voorkeustracé van Lijn 1 heeft de gemeenteraad gevraagd de aanleg van Lijn 2 versneld uit te voeren. Op 1 oktober 2009 zijn de mogelijke tracévarianten van de tweede tramlijn gepresenteerd in het *Schetsboek Lijn 2*. In diezelfde maand volgden de tweede publieksmanifestatie in de Martinikerk en zes informatiebijeenkomsten in de Groningse wijken in de nabijheid van het mogelijke tracé. De publieksmanifestatie trok ruim 2600 bezoekers. De participatieperiode leverde ruim 850 schriftelijke reacties op. De Bewonersorganisatie Beijum (BOB) deed de suggestie Lijn 1 en 2 te koppelen via een gezamenlijke halte ter hoogte van de Bloemsingel en de noordingang van het UMCG. De stuurgroep vond dit voorstel van de BOB zo interessant dat de 'Koppelingsvariant' werd uitgewerkt in schetsen die werden ingebracht in de inspraakperiode.

### Koppelingsvariant Lijn 1 en 2

In februari 2010 stelden stuurgroep, B&W en GS het VO van Lijn 1 en het voorkeustracé van Lijn 2 vast met de optie koppelingsvariant. Voor het tracédeel van Lijn 2 tussen het UMCG en Kardinge had de stuurgroep nog geen keuze gemaakt. Uit oogpunt van stedelijke ontwikkeling ging de voorkeur van B&W uit naar een trambaan door de E. Thomassen à Thuessinklaan - Vinkenstraat. Daarvoor zou een nieuwe brug over het Van Starckenborghkanaal nodig zijn. Alternatief was de Oosterhamrikkade; via de huidige busbaan. Het voorkeustracé werd met genoemde opties vrijgegeven voor inspraak tot april 2010. Ook het VO van Lijn 1 ging de inspraak in. Eind maart werden twee inspraakavonden georganiseerd.

In september 2010 stelden B&W en GS het VO Lijn 1 en het voorkeustracé voor Lijn 2 vast. Bij dat laatste namen ze het voorstel voor de Koppelingsvariant over. Tussen de Bloemsingel en Kardinge zou Lijn 2 over de Oosterhamrikkade rijden. B&W en GS verkozen die variant boven een tracé door de Vinkenstraat. Dat had de voorkeur van de gemeente, maar bleek uiteindelijk te duur te zijn. De inspraak over het VO van Lijn 1 leverde onder meer twee nieuwe haltes op. Inwoners van de wijk Paddepoel kregen de extra halte aan de Zonnelaan waar zij om hadden gevraagd. Ook bij de Kapteynbrug kwam een halte die oorspronkelijk niet was gepland. Van deze halte aan Lijn 2 zouden vooral de Korrewegwijk en de Oosterparkwijk profijt hebben.



## Collegedebrief - Evaluatie tramtraject

### **Ontwerp Lijn 1 en tracé 2 vastgesteld**

De gemeenteraad stelde op 21 oktober het VO voor Lijn 1 en het tracé voor Lijn 2 vast. Hoewel de raad ook liever had gezien dat de tram door de Vinkenstraat zou rijden, ging de raad vanwege de kosten akkoord met het rijden via de Oosterhamrikkade. De raad besloot ook in te stemmen met het voornemen van B&W de aanbesteding te starten en de gemeentelijke bijdrage aan het project te reserveren. De VVD en de Stadspartij stemden tegen.

Overeenkomstig de provinciale MIT-methodiek, besloot PS in december 2010 een planuitwerkingsbesluit te nemen voor de realisatie van de eerste twee lijnen van de RegioTram als onderdeel van de uitvoering van de eerste fase van het Raamwerk RegioRail. De fracties van de VVD, D66 en de Partij voor het Noorden stemden tegen. PS reserveerde ook de provinciale bijdrage aan project RegioTram.

### **Voorlopig Ontwerp Lijn 2**

In april 2011 startte de inspraak van de inrichtingsvoorstellen over de tracédelen tussen het Gedempte Zuiderdiep, het UMCG en Kardingse, en de inrichting van de W.A. Scholtenstraat en het stuk tussen Bloemsingel en Boterdiep. Gemeente en provincie wilden nog verder studeren op de inrichting van het Schuitendiep, het Damsterdiep en de Oosterhamrikkade. Daarbij wilden zij inwoners en organisaties betrekken. In overleg met de horeca van het Kattendiep was, naar wens van de gemeenteraad, al een oplossing bedacht voor de Ramblas met ruimte voor al het verkeer en de terrassen. Over genoemde tracédelen werden in mei twee informatiebijeenkomsten en een inspraakavond georganiseerd. De inspraakavond werd door ruim 60 belangstellenden bezocht. In september werd het VO van Lijn 2 vastgesteld. Onderdeel hiervan was een nieuw plein over het water van het Schuitendiep tussen de Steentilbrug en het Gedempte Kattendiep. Voor de Oosterhamrikkade had het projectbureau RegioTram een oplossing uitgewerkt die afweek van de oorspronkelijke ideeën. In het nieuwe voorstel zou de tram zoveel mogelijk over de huidige busbaan rijden. Tussen de Bloemsingel en de Oosterhamrikkade zou een brug komen over het Oosterhamrikkanaal. Het Oosterhamrikkanaal kreeg in het ontwerp groene oevers, ter versterking van de ecologische structuur. Over de autoverbinding tussen de Oosterhamrikkade en de Oostelijke Ringweg waren de meningen in de inspraak verdeeld. Gemeente en provincie besloten deze discussie later bij de brede discussie over de ontwikkeling van dat stadsdeel te betrekken.

Andere wijzigingen in het VO hadden betrekking op de halte van de tram op het hoofdstation, de inrichting van de Zonnelaan, het busverkeer over het Damsterdiep en de inrichting van het plein bij het Noorderstation. Het café hier zou worden afgebroken en iets verderop opnieuw worden gebouwd. Voor de ondernemers in het Ebbingekwartier kwam de tramhalte aan het Boterdiep wat zuidelijker te liggen; vlakbij het winkelgebied van de Ebbingestraat, bij de parkeergarage.

### **Parkeren Zonnelaan**

De gemeenteraad heeft de wijzigingen in het ontwerp in september 2011 vastgesteld. Daarbij verzocht de gemeenteraad de inrichting van de Zonnelaan opnieuw te onderzoeken. Parkeren in de Zonnelaan zou na invoering van de tram in de zijstraten moeten. Dat kwam overeen met het voorstel zoals dat was opgenomen in het VO. Op verzoek van de gemeenteraad is onderzocht of parkeren in de middenberm of aan de woningzijde in de Zonnelaan ook mogelijk was. Daarop heeft een nadere analyse plaatsgevonden van mogelijke alternatieven. Die alternatieven zijn besproken met de bewoners en mede aan de hand van een advies van de verkeerspolitie beoordeeld. Bij de afweging tussen de varianten speelde enerzijds het belang van de bewoners voor parkeren voor de deur en anderzijds de verkeersveiligheid en het ruimtelijk beeld van de straat een rol. Op grond daarvan werd gekozen voor parkeren in de zijstraten. Uiteindelijk heeft de raad ingestemd met een inrichting van de Zonnelaan zonder parkeervakken, vanwege de verkeersveiligheid.

### **Inrichting Grote Markt**

Ook verzocht de raad om een nadere studie naar alternatieven voor het fietspad over de Grote Markt. Dat heeft geleid tot een discussienotitie met verschillende alternatieve routes voor het fietspad over de markt. Tevens werd daarbij een voorstel betrokken voor het verplaatsen van de taxistandplaatsen naar het Kwinkplein. Over deze ideeën heeft op 17 november 2011 een workshop met raadsleden plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot het voorstel aan de raad van januari 2012 om geen fietspad langs de trambaan aan de oostzijde van de markt aan te leggen. De raad heeft hiermee ingestemd.

## Collegedebat - Evaluatie tramtraject

### Referentieontwerp en outputspecificatie

In het jaar 2011 is gewerkt aan het vertalen van het VO van beide tramlijnen naar de outputspecificatie voor de aanbesteding. In november 2011 is de eerste versie van de outputspecificatie vastgesteld door de stuurgroep en zijn tevens vastgesteld: het ambitie document, de scope en de kaderdocumenten vormgeving en groen.

In april 2012 stelden B&W en GS nog een aantal wijzigingen in de referentieontwerpen en outputspecificatie vast, opgetekend in de Nota van Wijzigingen. Het ging om de inrichting van het Schuitendiep en omgeving, het parkeren langs de Zonnelaan, de parkeersituatie bij de viskraam langs de Zonnelaan, de uitrit bij de ambulancedienst aan de Kastanjelaan, de inpassing van de tram op Zernike en de aanlanding van de tram bij het Hoofdstation. Daarna is in juni 2012 nog besloten de Singelbrug te vervangen door een Singeldam in combinatie met een klein parkje bij de Bloemsingel.

### Specifieke thema's

#### Zernike/EMC

In 2009 is door DGMR onderzoek gedaan naar de trillings- en geluidsniveaus die worden veroorzaakt door de tram. Hieruit bleek dat zich een kritische situatie zou kunnen voordoen en dat nader onderzoek naar de specificaties van de apparatuur op Zernike gewenst was. Ook werd duidelijk dat de tram verstoring van het elektromagnetische veld veroorzaakt, waardoor onderzoeksapparatuur werd gestoord. Deze effecten zijn in maart 2010 onderzocht door Grontmij en gedeeld met RUG en SRON. Dat heeft geleid tot een vervolgonderzoek door Movares begin 2011. Het rapport van Movares van maart 2011 maakte duidelijk dat bij aanleg van een traditioneel tramsysteem met bovenleiding de onderzoeksapparatuur langs de Zernikelaan en bij SRON ernstig gestoord zou worden. Movares concludeerde dat alleen bij het toepassen van trams zonder bovenleiding de verstoring van het magneetveld kon worden beperkt. Dit heeft geleid tot intensief overleg met de RUG, mede ook na het indienen van een zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan (juli 2011). Door TNO is in augustus 2011 onderzoek gedaan naar de huidige verstoring van het magneetveld, door de RUG zijn de specificaties van de apparatuur nader onderzocht en door bureau Peutz zijn de effecten van het gebouw en de gevels op de magneetvelden onderzocht. In nauw overleg met RUG en SRON is besloten bij de aanbesteding strikte eisen te stellen aan het gewenste trillingsniveau en de magneetveldverstoring. Daarover hebben eind 2011 en begin 2012 besprekingen plaatsgevonden op bestuurlijk niveau tussen B&W en het college van bestuur (CvB) van de RUG. Dat heeft geleid tot een brief van B&W aan het CvB RUG van april 2012 met daarin eisen aan de magneetveldverstoring (100nT op 36 m) en het trillingsniveau. Mede naar aanleiding van de dialooggesprekken met de marktpartijen zijn de eisen vervolgens nog eens aangepast. Die zijn bij brief van 18 juli 2012 voorgelegd aan de RUG en in september door hen geaccordeerd. Daarbij is ook afgesproken de ligging van de trambaan aan te passen zodat deze zo ver mogelijk van de gevels van de onderzoekslaboratoria zou komen te liggen. Ook werd de snelheid van de tram beperkt tot 30 km/uur in het centrale deel van de campus.

#### Hoofdstation

Vanaf het begin van het ontwerpproces in 2007 is met partijen die betrokken waren bij de herontwikkeling van het Hoofdstation Groningen gesproken over de inpassing van het tramtracé. Project RegioTram heeft geparticipeerd in het project Ontwikkelingsvisie Hoofdstation Groningen (gemeente) en in het project Knoop Groningen (provincie/ProRail). Vanaf het begin was duidelijk dat het voor de exploitatie van de tram en voor de inpassing in het Stationsgebied het beste was om uit te gaan van een lus: vanaf de Herebrug, over het Glaudéterrein, achter het Hunzehuys langs, onder het gebouw door en via het voorplein weer terug richting binnenstad. Het toepassen van een lus leidde ertoe dat de wachttijd voor trams bij het hoofdstation kon worden beperkt tot een minuut, terwijl bij kopkruisen de keertijd circa drie minuten in beslag zou nemen. In dat laatste geval zou er een extra tramvoertuig moeten worden ingezet om de gewenste exploitatie te kunnen realiseren. Er werd gedacht aan een tramhalte op spoor 1B maar het bleek niet mogelijk om te beschikken over dit perron. In overleg met ProRail werd een oplossing gevonden door slechts een deel van spoor 1B

## Collegedebrief - Evaluatie tramtraject

vrij te maken voor de tram en het achterste deel van 1B te reserveren voor de Arriva-treinen. Daarmee bleef het doorrijden richting Hoogezand door de regio-tram mogelijk. Een ander knelpunt bij de inpassing van de tram vormde de onderdoorgang bij het Hunzehuys. Daar zat de luchtbrug in de weg. Met NS-Stations en het UWW zijn besprekingen gevoerd over de mogelijkheid de luchtbrug aan te passen. Beide partijen waren bereid om mee te werken aan een oplossing.

Tijdens de dialooggesprekken met de marktpartijen eind 2011, begin 2012 bleek dat beide partijen bezwaar hadden tegen de tram-lus en de voorkeur hadden voor een eindhalte op spoor 1B, zodat de onderdoorgang bij het Hunzehuys niet meer nodig was. Nadeel van kopkeren was dat de keertijd langer werd, maar dat kon door de marktpartijen binnen de financiële kaders van de exploitatie worden gecompenseerd. Een ander nadeel van deze oplossing was dat het fietspad achter het Hunzehuys langs zou moeten verdwijnen. Bij de afweging tussen beide aspecten hebben stuurgroep en later ook B&W en GS gekozen voor het model met de eindhalte. Op basis van dit model is in opdracht van ProRail een FIS studie uitgevoerd naar de inpassing van de tram op spoor 1B, deze is eind 2012 afgerond. Conclusie van deze studie was dat deze inpassing binnen de financiële mogelijkheden paste.

### Noorderstation

Het in 2009 vastgestelde VO voor Lijn 1 leidde er toe dat het bij de onderdoorgang Noorderstation erg krap zou worden voor voetgangers. Tevens diende zich de discussie aan rond de keermogelijkheden van de buslijnen die hun eindhalte krijgen bij het Noorderstation. De conclusie was dat het ontwerp niet voorzorg in een veilige en comfortabele keermogelijkheid. De enige manier om aan deze bezwaren tegemoet te komen, was een ontwerp waarbij het café Noorderstation zou moeten worden gesloopt. Die optie is besproken met de exploitant van het café en met de eigenaar, NS-Stations. Beiden stemden in met het onderzoeken van alternatieve opties voor het café. Na de nodige gesprekken eind 2010 en begin 2011, werd besloten het ontwerp rond het Noorderstation aan te passen, waarbij het café zou worden gesloopt en opnieuw gebouwd aan de noordzijde en deels onder het viaduct door met een kleine kiosk aan de zuidzijde. Dit aangepaste ontwerp werd in april 2011 vastgesteld door B&W en vrijgegeven voor overleg met belanghebbenden. De omliggende buurten bleken bij een informatiebijeenkomst erg enthousiast over dit nieuwe ontwerp, dat voorzorg in een nieuw café en een veel opener inrichting van de omgeving van het station. Met NS-Stations is een overeenkomst opgesteld over de voorwaarden voor sloop en nieuwbouw van het café en met de exploitant zijn plannen ontwikkeld voor het nieuwe café. Totdat in juli 2011 bleek dat niet NS-Stations, maar ProRail eigenaar was van het café. Dat was een fout in de administratie bij NS. Vervolgens zijn gesprekken met ProRail gevoerd over de plannen voor sloop en nieuwbouw. Dat heeft uiteindelijk geleid tot een plan van aanpak, opgesteld door ProRail van september 2012. Op basis van dit plan van aanpak heeft Movares onderzoek gedaan naar de draagconstructie van het spoorviaduct en kwam daarbij tot de conclusie dat de sloop van het café de draagconstructie niet zou aantasten. ProRail heeft dat bij brief van december 2012 bevestigd.

### UMCG

Met de keuze voor een tweede tramlijn langs de Oostersingel ontstond de mogelijkheid zowel de zuidzijde als de noordzijde van het UMCG goed te bedienen. In de periode 2009-2012 is intensief overleg gevoerd met het UMCG (CvB en Bouwdienst) over de inpassing van de noordelijke en zuidelijke halte en over de effecten van de tram op gevoelige apparatuur. Voor de zuidelijke halte was afstemming nodig met de bouwplannen van het UMCG voor de dokterspost op de hoek Oostersingel-Hanzeplein. In goed overleg zijn bouwplannen en inrichting openbare ruimte op elkaar afgestemd. Via een in 2012 opgestelde conceptovereenkomst zijn tevens afspraken gemaakt over de overdracht van gronden. Hierbij is ook de overdracht van gronden voor de noordelijke halte bij de Bloemsingel in concept geregeld. Door het stoppen van het project RegioTram heeft geen formele ondertekening van deze overeenkomst plaatsgevonden en heeft er dus formeel ook geen grondoverdracht plaatsgevonden.

In april 2012 heeft Sonus een eindrapportage trillingen opgeleverd. Deze rapportage werd gebruikt als begin voor het voorontwerpbestemmingsplan RegioTram tracédelen 3 en 4. Uit de rapportage kwam naar voren dat er mogelijke negatieve trillingseffecten voor bepaalde trillinggevoelige apparatuur zou kunnen optreden. Aan de hand van een lijst van deze apparatuur, aangeleverd door het UMCG, heeft Peutz in juli 2012 een nulmeting trillingen uitgevoerd. Hieruit kwam naar voren dat

## Collegedebrief - Evaluatie tramtraject

ter plaatse van de eerstelijns UMCG bebouwing aan de Oostersingel meetbare (kortdurende) trillingen optraden vanwege de bussen. Qua orde grootte zou dit ook met trams optreden. Dat betekende dat daar geen bovenmatige trillingbelasting zou optreden. Ter plaatse van de tweedelijns UMCG bebouwing verder van de Oostersingel traden geen meetbare trillingen vanwege bussen op. De introductie van de tram zou daar qua trillingen naar verwachting geen rol spelen. Als trillingseis voor de tram zou het standstill principe gelden.

Naast de trillingen heeft bureau Peutz ook de EMC-gevolgen van de RegioTram in beeld gebracht. In juni 2012 heeft Peutz een nulmeting uitgevoerd. Uit deze nulmeting kwam naar voren dat er weliswaar EMC-gevoelige apparatuur aanwezig is, maar dat de afstand ten opzichte van de trambaan dusdanig ver was dat er naar verwachting geen negatieve gevolgen zouden zijn. Er was slechts één apparaat, recent aangeschaft, wat binnen de invloedssfeer van de regiotram zou komen. Over dit apparaat zou nog met UMCG worden gesproken.

### **Ciboga**

Door de keuze voor de koppelingsvariant (vastgesteld in de raad van september 2010) kreeg de realisatie van de RegioTram ook een stevige relatie met het project Ciboga. Het tramtracé zou door het betreffende projectgebied over de Kolendrift lopen. Andere consequentie was dat een uitgang van de Ciboga parkeergarage vanwege de tram verplaatst moest worden. Daarnaast zorgde de tram er voor dat er minder uitgeefbare meters grond waren. Over de ruimtelijke inpassing van de tram op het Ciboga-terrein zijn tussen gemeente en provincie op 21 juni 2010 (financiële) afspraken gemaakt.

### **Van Starckenborghbrug**

In het voorjaar van 2011 kwam naar voren dat de Van Starckenborghbrug niet zonder meer geschikt was voor een RegioTram. Dit had te maken met de remkrachten die een tram veroorzaakt. Deze remkracht zou schade aan de brugconstructie kunnen veroorzaken. Om deze reden heeft DHV medio 2011 een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd waarbij drie scenario's zijn doorgerekend:

1. Brug alleen geschikt voor een tram;
2. Een brug voor tram en hulpverleningsdiensten;
3. Een brug voor tram, hulpverleningsdiensten en autoverkeer.

Bij ieder scenario kwam naar voren dat grootschalige aanpassingen aan de brug noodzakelijk waren. Bij scenario 3 waren zelfs zeer ingrijpende maatregelen noodzakelijk.

Naar aanleiding van deze constatering zijn alle uitgangspunten voor het haalbaarheidsonderzoek kritisch nagelopen. Conclusie was dat een aantal uitgangspunten te conservatief was benaderd of dat er inmiddels nieuwe informatie beschikbaar was. Dit laatste punt heeft onder meer betrekking op de lengte en uitvoering van de tram. In de berekeningen was uitgegaan van een geschakelde tram in plaats van één tramstel met een maximale lengte van 45 meter. Voor het bepalen van het draagvermogen van de ondergrond is een second opinion door de Fugro uitgevoerd. Uit dit onderzoek kwam naar voren dat het draagvermogen te conservatief was geschat.

Verder kwam naar voren dat er een lichter asfaltpakket of andere innovatieve materialen als verharding mogelijk was. De nieuwe gegevens/uitgangspunten zijn vervolgens verwerkt in de berekeningen. Hieruit kwam naar voren dat de brug voor de realisatie van de RegioTram in combinatie met de passage van de Hulpverleningsdiensten minder verstevigd hoefde te worden dan in eerste instantie werd gedacht. Daarnaast besloot de stuurgroep op 29 juni 2012 alle maatregelen die horen bij het geschikt maken van de brug voor autoverkeer te betrekken bij de discussie over de autoverbinding.

### **Communicatie: Stap in, praat mee**

In het voorjaar van 2008 werd het eerste strategisch plan voor de communicatie over de RegioTram vastgesteld door B&W en GS: Communicatieplan RegioTram. Actief informeren en actief meedenken stonden hierin voorop. Uitgangspunt voor de communicatie over de RegioTram was betrokkenheid bereiken door zoveel mogelijk openheid over kansen, bedreigingen, knelpunten en alternatieven.

Doel van de communicatie bleef gedurende vijf jaar project RegioTram zorgdragen voor een maatschappelijke dialoog gebaseerd op de juiste feiten. Tweede doel was daarbij steeds de eigen

## Collegebrief - Evaluatie tramtraject

bewegredenen voor het project over het voetlicht te brengen. Dat betekende een actieve en open manier van communiceren gebaseerd op steekhoudende argumenten, waarbij het eigen initiatief van groot belang was. Dit sloot aan bij de gekozen werkwijze van participatie en inspraak zoals beschreven in hoofdstuk 1. Vanaf het begin van het project waren klankbordgroepen actief waaronder het bevolkingsplatform, het bedrijvenplatform en de klankbordgroep met daarin vertegenwoordigers van belangengroeperingen. Ook andere groepen belanghebbenden zijn actief betrokken bij project RegioTram. We noemen: bewonersorganisaties en wijk- en buurtorganisaties, ondernemers- en winkeliersverenigingen, adviesraden en onderwijsinstellingen.

De communicatie met de inwoners van stad en regio verliep grotendeels via de website, de digitale nieuwsbrief, de media, en de zeven informerende Tramkranten die in de gehele regio Groningen – Assen werden verspreid. Om alle belangstellenden te informeren over project RegioTram en de voortgang ervan werd in november 2011 het Informatiecentrum op de Grote Markt geopend. Ook het Groninger Forum en de Oostwand kregen hierin een plek. In september 2012, verwelkomde het Informatiecentrum haar 100.000ste bezoeker.

De participatie en inspraak werden begeleid door twee publieksmanifestaties en vele informatieavonden. Om een beeld te krijgen van de stad Groningen met tram zijn de tramtracés in 3D uitgewerkt in Virtueel Groningen en zijn van de omgeving van de haltes van de tracés in 2012 artist impressions gemaakt. Het projectbureau was iedere werkdag tijdens kantooruren bereikbaar voor vragen en informatie. Er zijn honderden mails gestuurd aan [info@regiotram.groningen.nl](mailto:info@regiotram.groningen.nl) en deze zijn allemaal beantwoord. De media konden vierentwintig uur per dag bij het project terecht.

### **Bestemmingsplan**

Voor de realisatie van de RegioTram is gewerkt aan twee bestemmingsplannen. Eén bestemmingsplan voor de tracédelen 1 en 2 en één voor de tracédelen 3 en 4. Uitgangspunt voor beide bestemmingsplannen waren de vastgestelde VO's. Latere aanpassingen in het ontwerp (zoals Singelbrug naar Singeldam) zijn ook opgenomen in de betreffende bestemmingsplannen. De raad heeft het bestemmingsplan voor de tracédelen 1 en 2 op 18 juli 2012 vastgesteld. Tegen dit bestemmingsplan dient op 24 januari 2013 een beroep bij de Raad van State. Daarnaast zijn hogere waarde- en saneringsbesluiten (geluid gerelateerde besluiten) door het college van B&W en het ministerie van I&M genomen.

Voor de tracédelen 3 en 4 is op 17 juli 2012 een voorontwerpbestemmingsplan door het college van B&W vastgesteld. Het ontwerpbestemmingsplan is grotendeels gereed om ter visie te worden gelegd.

Om inzicht te krijgen van de effecten van de komst van RegioTram zijn diverse milieuonderzoeken uitgevoerd. Het ging hierbij om onderzoeken naar het geluidsniveau van de tram evenals het wegverkeer, trillingen, luchtkwaliteit, archeologie, flora en fauna, externe veiligheid en EMC. Ook zijn woningen onderzocht op hun geluidsisolerende kwaliteiten om in te kunnen schatten of geluidsisolerende maatregelen noodzakelijk waren.

## Collegedebrief - Evaluatie tramtraject

### 2. Integraal OV-systeem voor stad en regio

#### Regionaal Vervoermodel 2020

De oorspronkelijke opdracht in 2007 was het ontwikkelen van een ontwerp voor Lijn 1 van de RegioTram en de inkadering van die eerste tramlijn in het systeem van regionaal vervoer. Daarom is direct in 2007 begonnen met het actualiseren van het regionale vervoermodel en zijn daarin alle plannen voor de uitbouw van het regionale en bovenregionale openbaar vervoerssysteem verwerkt. In het Schetsboek van mei 2008 zijn de eerste resultaten van deze onderzoeken opgenomen en daarna verder uitgewerkt voor 2 tramlijnen in het concept Raamwerk RegioRail van september 2008. Het Schetsboek van 2008 gaf inzicht in de resultaten van het onderzoek naar de huidige en toekomstige vervoerstromen door Goudappel Coffeng en de vertaalslag daarvan naar reizigersaantallen voor het stedelijk OV en de tram. Daaruit werd duidelijk dat in 2004 160.000 mensen vanuit de regio naar de stad reisden en dat dit aantal in 2020 zou groeien tot 215.000 per dag. Om die toestroom van reizigers op te kunnen vangen werd, naast maatregelen in de autostructuur en P&R, een samenhangend railsysteem ontworpen, met een visie op de korte termijn (2020) en op de langere termijn (2040). De maatregelen op de korte termijn waren onder andere: het verbeteren en doortrekken van de regionale spoorlijnen, het verhogen van de treinfrequenties, de herontwikkeling van het Hoofdstation en de aanleg van de RegioTram Lijn 1. In de visie voor de periode na 2020 werd voorzien in de aanleg van nog drie tramlijnen in de stad die vervolgens werden aangesloten op het railsysteem, zodat de trams vanuit de stad konden doorrijden de regio in.

#### Raamwerk RegioRail 2020-2040

In het Raamwerk RegioRail is deze toekomstverkenning verder uitgewerkt en werd geconcludeerd dat het doorrijden van de RegioTram in de richting van Hoogezand als eerste in beeld kwam. Daarnaast presenteerde deze studie de resultaten van het onderzoek naar de mogelijkheden van een tweede tramlijn. Daarvoor kwam de lijn naar Kardinges als eerste in aanmerking, gezien de reizigersaantallen. Het Raamwerk RegioRail is in december 2008 gepresenteerd en besproken op een regionale bijeenkomst voor raden en staten betrokken bij de Regio Groningen – Assen en in februari 2009 vastgesteld door de raad en staten van Groningen. Daarmee vormde het Raamwerk RegioRail het programma voor de ontwikkeling van het regionale railsysteem en tevens de basis voor de opdracht aan ProRail voor de noodzakelijke aanpassingen aan het regionaal spoor in het kader van de Knoop Groningen. Uit de uitgevoerde vervoerstudies van Goudappel Coffeng (2008-2009) werd duidelijk dat de verbeteringen op het spoor zouden kunnen leiden tot een groei van het aantal in- en uitstappers bij het Hoofdstation met circa 75% tot 2020 en dat deze groei onder andere moest worden opgevangen door de tram, voor het natransport naar binnenstad, Kardinges en Zernike. Daarom is veel aandacht besteed aan een vlotte overstap.

#### Doorrijden de Regio in

Een belangrijke voorwaarde voor de regionale en provinciale bijdrage aan het project RegioTram was dat de trams vanuit de stad zouden doorrijden via bestaand spoor naar stations in de regio. Van meet af aan werd daarom bij het ontwerp van de railinfrastructuur in de stad uitgegaan van een tram die kon doorrijden de regio in. Concreet betekende dat: aangepaste boogstralen, trambreedte en -zwaarte. Als uitgangspunt werd een trambreedte van 2,65 meter gehanteerd, passend bij de perrons in de regio. Omdat de regiotrams beduidend zwaarder zijn dan stadstrams, vanwege spoorveiligheid en de eventuele diesel elektrische aandrijving, is daar bij het ontwerp van de fundering en de ondergrond rekening mee gehouden.

Daarnaast is in nauwe samenwerking met het programmabureau van de Regio Groningen – Assen en de provincie Groningen onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om door te rijden op bestaand spoor. Bij dit onderzoek werd ook ProRail betrokken. Daarbij werd gekeken naar:

- Spoorveiligheid op het spoor en bij spoorwegovergangen;
- Materieelkeuze en beveiligingssysteem op de trams;
- Reizigersaantallen en exploitatie;
- Inpassing in het Stationsgebied en bij de regionale stations;
- Investeringskosten.

## Collegedebrief - Evaluatie tramtraject

Deze studies hebben in augustus 2010 geleid tot een eerste rapportage, met als conclusie dat doorrijden op bestaand spoor in principe mogelijk was, dat de kosten haalbaar waren en dat de lijnen naar Hoogezand, Eelde/De Punt, Leek/Roden en Zuidhorn interessant waren om als eerste uit te werken omdat deze qua exploitatie gunstig uitpakken.

Vervolgens werd deze eerste verkenning onder leiding van het programmabureau Regio Groningen – Assen verder uitgewerkt en dat leidde in april 2012 tot het rapport 'Programmering 2<sup>e</sup> fase RegioTram'. Deze studie bracht de meest kansrijke regionale corridors in beeld en op basis hiervan besloot de Stuurgroep Regio Groningen – Assen in juni 2012 tot een planstudie van de corridors naar Hoogezand, Leek/Roden en Zuidhorn en een nadere verkenning van de corridor naar De Punt, via Haren en Glimmen.

### Alternatieven voor de tram

In de loop van de planperiode werden door stuurgroep, raad, staten of burgers vragen gesteld over mogelijke alternatieven voor de tram. Deze alternatieven zijn door het projectteam RegioTram, het OV-bureau en de provincie bestudeerd, onderzocht en beoordeeld in relatie tot de RegioTram. De volgende alternatieven zijn onderzocht:

- bandentram (Translohr) in plaats van een tram op rails (2010)
- busknopenmodel (voorstel gepresenteerd in sept 2009, uitgewerkt en onderzocht door Goudappel Coffeng)
- plan B: treinverbinding naar Zernike in verschillende varianten (2008-2010)
- lange gelede bussen in plaats van trams (2010)

Alle ingediende alternatieven zijn in hun samenhang gepresenteerd en uitgewerkt in de 'Studie naar alternatieven voor de tram', gepresenteerd in september 2010. Als centrale conclusie kon worden geformuleerd dat de RegioTram de meest gunstige verhouding had tussen investeringen en exploitatie en dat het voor het doorrijden de regio in de beste optie was. Deze studie werd betrokken bij de besluitvorming in de raad en staten in oktober-november 2010 over start van de aanbesteding en het reserveren van het benodigde krediet. Beide organen hebben in ruime meerderheid besloten de RegioTram aan te besteden en verwierpen daarmee alternatieven.

# Collegedebrief - Evaluatie tramtraject

## 3. Financiën

### Business Case

Een business case geeft inzicht in alle uitgaven en inkomsten van een project. In het geval van de tram waren dat de kosten van investeringen, exploitatie en risico's en de opbrengsten uit kaartverkoop en abonnementen en de beschikbare dekking van gemeente, provincie en regio. Daarnaast werden aannames gedaan ten aanzien van risico's, risicoverdeling, financial engineering ten aanzien van de middelen van de opdrachtgever, financieringskosten van de opdrachtnemer en de wijze waarop de opdrachtgever de vergoedingen zal ontvangen voor aanleg en exploitatie van de tram. De business case had betrekking op een periode van de voorbereiding, de aanleg van circa 3 jaar en gevolgd door exploitatie gedurende 22,5 jaar.

Tussen de eerste business case en de derde actualisatie hebben zich vele wijzigingen met belangrijke financiële gevolgen voorgedaan. Dit kwam door wijzigingen in de investerings- en exploitatieraming (deze worden verderop belicht), maar ook door wijzigingen in de business case zelf. Voorbeeld is het rekening houden met een restwaarde van 16 miljoen die eerder niet was meegenomen. Ook een wijziging in het betalingsmechanisme – vijf kleinere piekbetalingen in plaats van één grote piekbetaling – bleek goed voor een verbetering van de business case met circa 10 miljoen euro. De rentebaten uit financial engineering van 17,5 miljoen euro zijn bij de eerste actualisatie geschrapt vanwege een te lage zekerheid om die te kunnen realiseren. Deze aanname paste niet binnen de conservatieve werkwijze die op andere punten werd gevolgd.

Op alle versies van de business case, maar eerder ook op onderdelen daarvan (kostenraming, exploitatieraming), zijn second opinions uitgevoerd door PWC.

De business case liet zien of het project financieel haalbaar was, wat de verwachte opdrachtgeverskosten waren en tegen welke plafondprijs een project kon worden aanbesteed. Voor dit project was ervoor gekozen de plafondprijs te baseren op de beschikbare dekking. De indicatieve plafondprijs werd in april 2011 vastgesteld op 430 miljoen euro (netto contante waarde 2010). Bij de tweede actualisatie een jaar later is de plafondprijs bijgesteld naar 452,5 miljoen euro (netto contante waarde 2010). Bij de derde actualisatie in juni 2012 liet de business case een positief saldo zien van 8 miljoen euro, oftewel de beschikbare dekking was wat hoger dan de verwachte bieding en opdrachtgeverskosten. Toch besloten B&W en GS, gehoord hebbende de raad en staten, vast te houden aan het uitgangspunt dat de plafondprijs werd gebaseerd op de beschikbare dekking. Daarmee zou de kans op realisatie van (een deel van) het verwachte marktvoordeel groter worden. Dat gold ook voor de kans op het honoreren van één of meer van de wensen, bijvoorbeeld bovenleidingloos rijden of extra spitscapaciteit.

Om tot een voor dit project complete business case te komen was het onder meer van belang om een investerings- en exploitatieraming op te stellen en een waardering van de risico's te maken. Hieronder volgt een toelichting op de input voor de business case.

### Exploitatie

Het door de Regio Groningen – Assen ontwikkelde vervoersmodel is in de periode na vaststelling van het Raamwerk RegioRail en de nota Sporen naar de Toekomst van februari 2009, verder uitgewerkt voor de beide tramlijnen in de stad. De vervoersaantallen per lijn zijn berekend voor alle besproken alternatieven en varianten. Op basis van de vervoersmodellen en met behulp van het OV-bureau en haar gegevens over de opbrengsten per reizigerskilometers, zijn de toekomstige opbrengsten bepaald. Uitgangspunt is hierbij telkens geweest om conservatief te ramen en uit te gaan van de onderkant van de exploitatieramingen. In dit kader is bijvoorbeeld besloten om niet te rekenen met de 'trambonus'. Dat is de significante stijging in reizigersopbrengsten die de introductie van een tram in andere projecten telkens veroorzaakte. Bij iedere aanpassing van de tarieven, de groei of daling van het aantal passagiers en daarmee reizigerskilometers bij de bussen, zijn de verwachte opbrengsten voor de tramlijnen bijgesteld. Ook voor de toekomstige kostenbesparing op de bus bij invoering tram, is gebruik gemaakt van de werkelijke cijfers van het OV-bureau en is dit samen met het OV-bureau berekend. Concreet kwam dat neer op een complete herziening van het bussysteem. Waar trams zouden rijden, konden buslijnen worden geschrapt en aanvullend op de tramlijnen werden nieuwe buslijnen ingepast.



## Collegedebrief - Evaluatie tramtraject

De kosten van de exploitatie zijn berekend door HTM consultancy. Ook hier is het OV-bureau nauw bij betrokken. Na vaststelling van de tracékeuze voor beide lijnen heeft HTM samen met het verkeerskundig adviesbureau BonoTraffics een nauwkeurige simulatie van beide tramdiensten uitgevoerd. Op basis hiervan zijn de exploitatiekosten aangescherpt. Daarnaast zijn ook de beheer- en onderhoudskosten na vaststelling van beide tracés nauwkeurig in de tijd uitgezet. Ook dit gaf een nadere aanscherping.

Gezien de onzekerheid over het handhaven van de OV-jaarkaart voor studenten heeft in het kader van de risicobeheersing, onderzoek plaatsgevonden naar de effecten van het afschaffen van de OV-jaarkaart. Verschillende modellen zijn uitgewerkt en de effecten daarvan op de business case zijn in beeld gebracht. Duidelijk werd dat het afschaffen van de OV-jaarkaart negatieve effecten kon hebben op de exploitatie van al het openbaar vervoer, dus ook op de tram. De vermindering van inkomsten uit de OV-jaarkaart en de afname van het aantal reizigers zou moeten leiden tot een aanpassing van het aanbod aan openbaar vervoer. Voor de tram had dat een verlaging van de frequentie kunnen betekenen en daarmee een beperking van de kosten.

Bij iedere second opinion op de business case is ook de exploitatie ter toetsing voorgelegd. Daarnaast zijn er nog twee aparte second opinions uitgevoerd op de exploitatieramingen. De eerste is uitgevoerd op de integrale exploitatieberekening door Renzema Management en Advies (2009) en tot slot heeft in 2012 op verzoek van de gemeenteraad nog een toetsing plaatsgevonden op onderdelen van de exploitatieberekening door Inno-V.

### *Materieelkeuze*

Om de exploitatiekosten zo laag mogelijk te houden, is er voor gekozen om het materieel zo lang mogelijk te maken. Hoe meer reizigers met één trambestuurder mee kunnen, hoe gunstiger dat is voor de exploitatie. Ook is er voor gekozen om de technische specificaties van de voertuigen op een zo hoog mogelijk abstractieniveau uit te vragen, zodat aangesloten kon worden bij bestaande tramtypen en productielijnen. De materieeleisen zijn vooral gesteld vanuit de kwaliteit die de reiziger wenst.

### **Kostenraming**

De kostenraming was de basis voor het vaststellen van het budget voor de tram. Voor Lijn 1 is op basis van het schetsontwerp een raming gemaakt die uitkwam op 167 miljoen euro (pp 2008). Tegelijkertijd is toen voor Lijn 2 een tentatieve begroting gemaakt die uitkwam op 132 miljoen euro (pp 2008). Samen kwam dat neer op een investeringsbegroting van 299 miljoen euro (pp 2008), waarvoor de opdrachtgevers ook dekking hebben kunnen vinden. Vanaf dat moment was deze dekking taakstellend. Tussentijds is het jkpunt van 2008 verschoven naar 2010, waarbij gerekend werd met een raming van 307 miljoen euro (pp 2010). Bij elke herziening van de raming was uitgangspunt binnen dit bedrag te blijven. De grootste afwijking deed zich in 2011 voor. De kostenraming voor de tracédelen 3 en 4 op basis van het VO zoals dat door de stuurgroep was vrijgegeven voor inspraak, bleek bijna 20 miljoen te hoog te liggen. Deze overschrijding is teruggebracht door onder andere versoberingen, aanpassingen aan het ontwerp en het inzetten op een efficiëntere uitvoeringsmethode.

In de laatste fase van de voorbereiding hebben zich in de investeringsraming juist enkele meevallers voorgedaan. Door nauwkeuriger milieuonderzoek en nieuwe offertes van netwerkbedrijven konden de reserveringen voor bodemvervuiling en kabels en leidingen worden verlaagd. Ook konden optimalisaties worden doorgevoerd die voortvloeiden uit gesprekken met de gegadigden tijdens de aanbestedingsfase. Ondanks een substantiële besparing die ontrect op twee verschillende plaatsen was doorgevoerd, daalde de investeringsraming bij de tweede actualisatie van de business case tot net onder de 300 miljoen euro (prijsspeil 2010). Bij de derde en laatste actualisatie van de business case kwam de investeringsraming uiteindelijk uit op 287 miljoen euro (prijsspeil 2010).

Vóór de aanbestedingsfase zijn op de kostenramingen second opinions uitgevoerd door PRC en InVra plus. Naar aanleiding hiervan zijn wijzigingen (zowel meerkosten als besparingen) doorgevoerd. InVra plus adviseerde bijvoorbeeld enkele hoeveelheden, prijzen en risicoreserveringen naar boven bij te stellen. Ook heeft InVra plus besparingsvoorstellen gedaan zoals een andere bouwwijze. Tijdens de aanbestedingsfase heeft PWC meerdere second opinions uitgevoerd op de business case en de actualisaties daarvan. Voor zover werd gekeken naar de kostenraming, heeft PWC zich beperkt tot wijzigingen en onderbouwing daarvan.

## Collegebrief - Evaluatie tramtraject

### **Dekking en afspraken tussen gemeente en provincie**

De beide tramlijnen maakten deel uit van de eerste fase (tot 2020) van het Raamwerk RegioRail, waarvoor een taakstellend budget van 702 miljoen euro is gehanteerd. Voor deze lijnen is, zoals hierboven al aangegeven, in dit programma uitgegaan 299 miljoen euro (prijspeil 2008) voor de investeringskosten. Voor de dekking was ruim een derde beschikbaar vanuit de RSP-middelen. De overige kosten werden gedekt uit bijdragen van gemeente, provincie en regio. Als risicodragende partijen hebben gemeente en provincie voor het eerst in februari 2009 financierings- en risicoafspraken gemaakt. In september 2010 zijn hieromtrent aanvullende afspraken gemaakt. Met betrekking tot de risicoverdeling binnen het Raamwerk was afgesproken dat voor de tram de generieke risico's gezamenlijk zouden worden gedragen, terwijl de specifieke risico's werden gedragen door de gemeente.

Gemeente en provincie hadden hun bijdrage aan Tramlijn 1 op verschillende manieren verwerkt in hun begroting. Afspraak was dat deze bijdrage gelijk zou zijn. De gemeente is bij de uitwerking hiervan uitgegaan van 50 miljoen euro prijspeil 2014 en de provincie van 42 miljoen euro prijspeil 2008. Medio 2012 is afgesproken om uit te gaan van 42 miljoen prijspeil 2008. Deze afspraak moest worden gezien in samenhang met een gewijzigde risicoverdeling. Na uitputting van de risicovoorziening kwamen deze voor 67% voor rekening van de gemeente en 33% voor rekening van de provincie. Daarnaast zijn toen over een aantal openstaande punten afspraken gemaakt zoals compensatie voor vervallen parkeeropbrengsten.

### **Risico en onzekerheid**

In een vroeg stadium van het project is met hulp van een extern bureau (TCE) een risicoanalyse gemaakt van de procesrisico's. Vanaf dat moment was risicomanagement een basistaak binnen de projectorganisatie. In 2009 is PRC gevraagd opnieuw een integrale risicoanalyse uit te voeren. Een jaar later heeft AT Osborne in opdracht van de gemeente en de provincie een onderzoek gedaan naar het risicoprofiel van het project RegioTram. De uitkomsten hiervan maakten deel uit van de besluitvormingsdocumenten voor raad en staten voor de start van de aanbesteding eind 2010. Met regelmaat zijn binnen het projectbureau, maar ook met de opdrachtgevers, risicosessies gehouden en is het risicodossier continu geactualiseerd.

Voor de investeringsraming zijn de projectrisico's geïnventariseerd en gekwantificeerd en bij elke nieuwe raming geactualiseerd. In de business case is bovenop deze risicoservering een onzekerheidsreserve opgenomen. In totaal kwam dat neer op iets meer dan 100 miljoen voor risico's en onzekerheden. Hiervan zou ongeveer 30 miljoen euro bij de opdrachtgever blijven. De commissie Grote Projecten van de provincie concludeerde in september 2012 dat de publieke risico's voldoende in kaart waren om over te gaan tot gunning.

# Collegebrief - Evaluatie tramtraject

## 4. Aanbesteding

### **Aanbestedingsstrategie**

Project RegioTram was zo groot dat het Europees aanbesteed moest worden. Om een geslaagde aanbesteding te realiseren is onderzocht welk marktmodel en welke contracteringsstrategie het beste resultaat op zou leveren.

Vanaf 2008 hebben, in opdracht van de stuurgroep, een aantal onderzoeken plaatsgevonden naar de manier waarop de markt kon worden betrokken bij de aanbesteding. Het ging daarbij om een onderzoek 'Strategisch advies marktbenadering' door Movares, Boer & Croon en Twynstra & Gudde van maart 2008, de rapportage 'Marktconsultatie' door Tenman en Rebelgroup Advisory van november 2008, 'Bestelgrootte RegioTram Groningen' door Movares van juni 2009 en de rapportage 'Second opinion RegioTram Groningen' door AT Osborne van oktober 2009.

Uit de marktconsultatie bleek dat er veel interesse was in de markt voor het project, maar niet in de opbrengstverantwoordelijkheid. De reden hiervoor was dat de sturingsmogelijkheden voor de markt te beperkt waren. Daarop is besloten dat de opbrengstverantwoordelijkheid bij de overheid bleef liggen. Bij de keuze voor een contracteringsstrategie is ook gekeken naar leerpunten uit andere infrastructurele projecten, zoals Betuwelijn, HSL-Zuid, Randstad Rail, Rijn Gouwe Lijn en de Noord-Zuidlijn. Daarnaast is gekeken naar tram- en lightrail projecten in het buitenland. Uit deze projecten bleek dat goed afgesproken moest worden wat de scope was van een project en dat de beheersing van de interfaces (raakvlakken) van groot belang was.

Een uitgevoerde Public Private Comparator (PPC) heeft aangetoond dat geïntegreerd aanbesteden voordelen heeft ten opzichte van traditioneel aanbesteden. Uiteindelijk heeft dit met instemming van raad en staten eind 2010 geresulteerd in de keuze voor een geïntegreerde aanbesteding. Door deze wijze van aanbesteden werden de interfacerisico's bij de opdrachtnemer gelegd. De marktpartijen konden het openbaar vervoer, het onderhoud, het ontwerp van rijkwielen en rijbaan integreren met alle synergie voordelen van dien. Ook was met deze keuze het risicobeheer van de publieke partijen overzichtelijker.

Voor de aanbestedingsprocedure werd gekozen voor de concurrentiegerichte dialoog zodat de ervaringen en opmerkingen van de marktpartijen meegenomen konden worden in de uiteindelijke uitvraag.

### *Aanbestedingsprocedure*

Het projectbureau RegioTram verzorgde namens provincie en gemeente de voorbereiding en aanbesteding. De aanbesteders waren de Gemeente Groningen en de Provincie Groningen, waarbij de projectdirecteur van het projectbureau namens deze beide partijen optrad als aanbesteder. De aanbesteder liet zich ondersteunen door een tenderboard en stelde een probiteitsfunctionaris aan die erop heeft toegezien dat alle fases van het aanbestedingsproces correct en eerlijk verliepen.

De raad stemde op 20 oktober 2010 in met de start van de DBFMO-aanbesteding volgens de methode van de concurrentiegerichte dialoog. Op 11 november 2010 is de vooraankondiging van de aanbesteding verzonden. Direct na de positieve besluitvorming in de staten op 7 december is de aankondiging van de aanbesteding verzonden. In een startsessie op 16 december 2010 is aan belangstellende marktpartijen een introductie gegeven van het project RegioTram.

De aanbestedingsprocedure is beschreven in vijf opeenvolgende leidraden, van versie prekwificatie tot aan de versie inschrijving. De leidraden zijn door B&W en GS vastgesteld nadat deze waren voorgelegd aan raad en staten voor wensen en bedenkingen.

### *Prekwificatie en Plan van Aanpakfase*

De prekwificatie werd op 18 maart 2011 succesvol afgerond. Drie partijen, LinQ, PinG en TramTeam, voldeden aan de gestelde eisen en begonnen aan de Plan van Aanpakfase. Deze fase startte op 8 april 2011 en eindigde met een beoordeling van de door de gegadigden ingediende plannen van aanpak in september 2011.

## Collegebrief - Evaluatie tramtraject

LinQ besloot zich in het najaar van 2011 terug te trekken. Op grond van de aanbestedingsdocumenten en het resultaat van de plan van aanpakfase, zag LinQ onvoldoende mogelijkheden om uiteindelijk een concurrerende bieding te kunnen doen. Op 24 november 2011 zijn raad en staten hierover geïnformeerd.

### *Consultatiefase*

De Consultatiefase begon in oktober 2011 en liep door tot april 2012. In deze fase spraken de gegadigden afzonderlijk met de aanbesteder om oplossingen te ontwikkelen voor ontwerp, uitvoering, financiering en onderhoud, waarop door de marktpartijen zou worden ingeschreven. Ook konden de gegadigden reageren op de door de aanbesteder geformuleerde eisen. Op basis van consultatie van de markt, bestuur en politiek werden de DBFMO-overeenkomst en de Outputspecificatie (de eisen en de wensen) definitief gemaakt. In de consultatiefase zijn onderwerpen als de DBFMO-overeenkomst, het betalingsmechanisme en de concept-outputsificatie veelvuldig besproken en geoptimaliseerd. Het betalingsmechanisme was een belangrijk onderdeel van de DBFMO en er is dan ook besloten om PWC hierop een second opinion te laten uitvoeren in oktober 2011. Toen is ook de lijst met wensen door de stuurgroep en colleges vastgesteld en voorzien van een waardering.

In december 2011 werd door de controllers van de gemeente en provincie opdracht gegeven aan PWC, Pels Rijcken en Grontmij voor het uitvoeren van een second opinion op de aanbestedingsstukken. Op 27 februari 2012 werden de resultaten aan provincie, gemeente en het projectbureau gepresenteerd. Op een later moment, gedurende de eigenlijke dialoofase, hebben dezelfde partijen een oordeel gegeven over de verwerking van de aandachtspunten uit de eerdere second opinions. In een brief aan raad en staten schrijven B&W en GS in juli 2012 dat de aandachtspunten zijn verwerkt en het merendeel van de aanbevelingen zijn overgenomen.

Op verzoek van de raad heeft de tramcommissie een second opinion laten uitvoeren naar het af te sluiten DBFMO-contract voor de aanleg en exploitatie van de RegioTram. Deze second opinion is uitgevoerd door bureau Van Doorne uit Amsterdam die het rapport op 4 april 2012 heeft gepresenteerd aan de leden van de raad. Op 5 april 2012 is het college van B&W door de tramcommissie geïnformeerd over de uitkomst hiervan. Op 17 april heeft B&W de raad antwoord gegeven op de door de tramcommissie gestelde vragen.

De colleges hebben raad en staten in april 2012 geïnformeerd over voorgenomen wijzigingen in de aanbestedingsstukken. In de 'Nota van Wijzigingen' zijn de belangrijkste wijzigingen samengevat ten opzichte van eerdere versies van de aanbestedingsdocumenten. De belangrijkste wijzigingen waren:

- Inhoudelijke aanpassingen van het ontwerp (zie hoofdstuk 1);
- Social return en buspersoneel;
- Aanpassingen in de piekbetaling;
- De tweede actualisatie van de business case;
- Een herziene plafondprijs van 452,5 miljoen euro (was 430 miljoen);
- De second opinion op de aanbestedingsdocumenten en de business case.

De opmerkingen van de raad en staten zijn meegenomen bij de definitieve vaststelling van de aanbestedingsdocumenten door B&W en GS op 26 april 2012.

### **Social Return & Buspersoneel**

Zowel in de staten als in de raad is, mede door de FNV, veel aandacht gevraagd voor de social return en in het bijzonder de positie van het buspersoneel dat mogelijk zijn baan zou verliezen door de realisatie van de RegioTram. In de outputsificatie was als eis een bedrag van 6,2 miljoen euro opgenomen voor social return.

Op 24 februari 2012 stelde de stuurgroep RegioTram nadere eisen voor het buspersoneel vast. De opdrachtnemer zou zich maximaal in moeten spannen om het personeel van de busvervoerder op te leiden tot trambestuurder en aan te nemen als trambestuurder. Om hiervoor in aanmerking te komen moest een buschauffeur zich wel zelf aanmelden bij de tramexploitant. Daarnaast zou buspersoneel vast, tijdelijk en uitzendkrachten met voorrang aan de slag bij de tramvervoerder, met behoud van

## Collegebrief - Evaluatie tramtraject

salaris, voor zover de tramvervoerder personeel nodig heeft. Deze eis stond los van de eis 6,2 miljoen euro in te zetten voor social return.

### *Eigenlijke Dialoofase*

Voorafgaand aan de start van de Eigenlijke Dialoofase, die liep van april tot september 2012, werd de uitvraag van de vijf dialoogproducten (Basismanagementplan, Inpassings- en vormgevingsplan, Vervoerplan, Rollend materieel plan en Omgevingsplan Realisatie op Hoofdlijnen) definitief gemaakt.

De Eigenlijke Dialoofase is gebruikt voor het:

- voeren van overleg over de door de Gegadigden op te stellen (concept)dialoogproducten en eventuele andere bij inschrijving in te dienen documenten;
- beoordelen van de Dialoogproducten;
- vaststellen van de inhoud van de DBFMO-overeenkomst met alle daarbij behorende bijlagen, met uitzondering van de elementen die op of na de Inschrijving worden vastgesteld (te weten de Bruto Beschikbaarheidsvergoeding).

De belangrijkste optimalisaties in de aanbestedingsdocumenten zijn in juli 2012 voorgelegd aan de raad en staten. Het betrof hier een viertal inhoudelijke wijzigingen van (1) Singelbrug werd een Singeldam, (2) zwartrijden, (3) reclame buitenzijde trams en (4) het aanpassen van de uitvoeringsgarantie. Daarnaast zijn twee wijzigingen in de aanbestedingsprocedure voorgelegd: het aanpassen van het vergoedingstelsel en de planning. Nadat raad en staten hierover waren gehoord, zijn de wijzigingen vastgesteld in de colleges van B&W en GS.

In vier beoordelingsrondes is met de gegadigden gesproken over de door hen ontwikkelde dialoogproducten. Dit heeft ertoe geleid dat beide gegadigden op 24 september 2012 succesvol de Eigenlijke Dialoog hebben afgerond door het inleveren van vijf goedgekeurde dialoogproducten.

### **Zwartrijden**

Belangrijk onderdeel van het betalingsmechanisme was het zwartrijden. Aandachtspunt was het vinden van een balans tussen enerzijds het strak handhaven van een lage norm met een sterk prijsopdrijvend effect én anderzijds de signaalwerking van een te coulante handhaving waarbij zwartrijden ongestraft blijft.

Naast de in april 2012 vastgestelde norm van 5% zwartrijders, schreven B&W en GS in juli ook voor dat de opdrachtnemer minimaal 8 handhavers in dienst moest nemen. Advies van HTM leerde dat dit voldoende inzet was om de norm te behalen. Hier schreven de colleges nu dus niet alleen een resultaatsverplichting van maximaal 5% voor, maar ook een minimale inzetverplichting. Hiermee was de inschatting van potentiële risico's voor de gegadigden beter te bepalen. Verder werd ook het boeteregime aangepast voor een percentage zwartrijders tussen de 5% en 10%. Hierbij bleven de boetes gehandhaafd, maar werd het een oplopende reeks. Daarnaast zou na iedere drie volle kalenderjaren van exploitatie van de tram het zwartrijdbeleid worden geëvalueerd.

### *Inschrijvingsfase*

In september hebben de gegadigden een uitnodiging tot het doen van een inschrijving ontvangen. Beide gegadigden hebben op 17 september 2012 aan de notaris laten weten of zij al dan niet in staat zullen zijn een inschrijving onder de plafonddprijs te kunnen doen. Vervolgens is door de notaris op 17 september 2012 aangegeven dat er ten minste één inschrijving onder de plafonddprijs verwacht mocht worden. Beide gegadigden hebben op 28 september 2012 een inschrijving bij het projectbureau ingediend.

Op 5 oktober 2012 is bekend gemaakt dat de stuurgroep op basis van de nu beschikbare informatie en onder voorbehoud van de definitieve beoordeling en de bevestiging van de inschrijving tenminste één geldige inschrijving verwachtte voor de realisatie van het project RegioTram. Dat betekende dat er in ieder geval één inschrijving was die het geïntegreerde contract voor ontwerp, bouw,

## Collegedebrief - Evaluatie tramtraject

voorfinanciering, onderhoud en exploitatie 22,5 jaar voor minder dan € 452,5 miljoen aanbod en voldeed aan de outputspecificatie.

### *Gemeenschappelijke Regeling*

Om een goede opdrachtgever te zijn, vooral tijdens de aanleg en de exploitatieperiode, hebben gemeente en provincie veel gesproken over de vorm van samenwerken. Aanvankelijk viel de keuze op een publiek publieke overeenkomst. Later heeft de stuurgroep besloten een formele entiteit in de vorm van een Openbaar Lichaam op grond van een Gemeenschappelijk Regeling (GR) op te richten met een Algemeen Bestuur (AB), een Dagelijks Bestuur (DB) en een Uitvoerende Organisatie (UO). Op 26 september 2012 hebben Raad en Staten ingestemd met het oprichten van een GR door beide colleges.

De Gemeenschappelijk Regeling zou verantwoordelijk worden voor de aanleg en exploitatie van Project RegioTram. Het DBFMO-contract zou worden gesloten tussen de winnende inschrijver, als opdrachtnemer, en het Openbaar Lichaam RegioTram, de nog te treffen GR. Het OV-bureau bleef dan nauw betrokken bij de inhoudelijke werkzaamheden, terwijl de Regio Groningen-Assen als financiële partner betrokken zou blijven.

## Collegedebrief - Evaluatie tramtraject

### 5. Betrokkenheid politiek

Raad en staten zijn naar wens van de colleges van B&W en GS in alle fasen nauw betrokken geweest bij project RegioTram. De door raad en staten vastgestelde startnotitie markeerde in 2007 het begin van project RegioTram. De opdracht was het uitwerken van een tramlijn van Hoofdstation naar Zernike. Twee jaar later kwam daar de tramlijn van Hoofdstation naar Karding bij. Beide tramlijnen werden langs het pad Schetsboek – Participatie – Voorkeustracés – Inspraak – VO – Referentieontwerp uitgewerkt. Naast de bevolking, ondernemers en belangengroepen, werd vooral de gemeenteraad hierbij betrokken.

B&W, GS en de raad hebben in de jaren daarna (2007 – 2011) alle stappen van de ontwerpen vastgesteld en PS heeft hier telkens kennis van genomen, tenzij sprake was van financiële gevolgen van wijzigingen in ontwerpen. In dat geval stemde PS hiermee in. De andere deelnemers van de Regio Groningen Assen zijn voortdurend over de ruimtelijke inpassing geïnformeerd. In hoofdstuk 1 is dit proces beschreven.

In het najaar van 2010 stemden zowel raad als staten in met het voorstel de aanbesteding van project RegioTram te starten. Dit deden ze op grond van een set van 13 documenten samengevat in de RegioTram op Hoofdlijnen en begeleid door een raadsvoorstel of statenvoordracht. De documenten beschreven de ontwerpen, de keuze voor de aanbestedingsmethode, het benodigde investeringsbudget en de exploitatiekosten. Ook het Raamwerk RegioRail, het onderzoek naar de inzet van dubbelgelede bussen en de notitie Doorrijden de regio in werden bij de besluitvorming betrokken. De bijgevoegde second opinion van AT Osborne gaf aan dat er voldoende basis lag om de aanbesteding te starten. Projectbureau RegioTram verzorgde voor zowel raad als staten informatiebijeenkomsten over de voorliggende documenten. De commissie Beheer en Verkeer stelde na behandeling nog 36 schriftelijke vragen, de commissie Economie en Mobiliteit stelde er 101. Zowel raad als staten stemden in met het voornemen de aanbesteding te starten en reserveerden het benodigde krediet. In de raad stemden de VVD en de Stadspartij tegen, in de staten deden VVD, D66 en Partij voor het Noorden dat.

#### Tramcommissie

Bij de behandeling in de raad in oktober 2010, steunde de hele raad het voorstel van de ChristenUnie om tijdelijk een aparte raadscommissie RegioTram in te stellen. De raad wilde daarmee zelf controle op het project houden, omdat met de RegioTram grote financiële en maatschappelijke belangen waren gemoeid. De tramcommissie heeft vanaf medio 2011 meerdere malen vragen gesteld over project RegioTram om zo besluitvorming over het project voor te bereiden. Hierbij stonden de betrokkenheid van de raad, de besluitvormingsplanning en de risico's centraal. De tramcommissie bezocht een aantal maal het projectbureau RegioTram en kreeg daar presentaties over de outputspecificatie en de sturings- en controle mogelijkheden van de contractvorm. Op verzoek van de tramcommissie ontving de raad in februari 2012 een studie naar het tramproject in Edinburgh. Ook de staten kregen hiervan een afschrift. In het voorjaar van 2012 heeft de tramcommissie namens de raad een second opinion laten uitvoeren naar het af te sluiten DBFMO-contract voor de aanleg en exploitatie van de RegioTram.

#### Commissie Grote Projecten

De staten besloten het project RegioTram onder te brengen bij de Commissie Grote Projecten. Deze commissie is bedoeld voor majeure projecten die vereisen dat de staten haar controlerende taken intensiever kan uitvoeren op basis van regelmatige informatie over vooral financiën en risico's. In dat verband zijn de actualisaties van de business case en het DBFMO-contract meerdere malen aan de orde geweest. De commissie Grote Projecten heeft medio 2012 om een totaaloverzicht van alle publieke risico's gevraagd. Dat overzicht heeft de gemeenteraad ook ontvangen. Op 19 september concludeerde de commissie Grote Projecten dat het college van GS de risico's van project RegioTram voldoende in beeld had gebracht om het project eind van het jaar te gunnen.

#### Wensen en bedenkingen

De colleges van B&W en GS besloten voor elke nieuwe fase van de aanbesteding raad en staten om wensen en bedenkingen over de aanbestedingsdocumenten te vragen alvorens deze vast te stellen.

## Collegedebrief - Evaluatie tramtraject

Omdat het om veel en complexe materie ging, zijn voor iedere ronde de wezenlijke wijzigingen samengevat in onder meer De RegioTram op Hoofdlijnen en de Nota van Wijzigingen. Alle bijeenkomsten begonnen met een presentatie over de voorgenomen wijzigingen in de Referentieontwerpen, het DBFMO-contract, de actualisatie van de business case en uitgevoerde second opinions. Raad en staten zijn gevraagd hierop te reageren zodat de colleges deze standpunten konden betrekken bij de vaststelling van de aanbestedingsdocumenten. De rondes wensen en bedenkingen vonden plaats in:

- oktober-november 2011 voor de start van de Plan van Aanpak fase
- maart 2012 voor de start van de Consultatiefase
- juli 2012 voor de start van de Eigenlijke Dialoofase
- september 2012 voor de start van fase van Inschrijving

### **Stoppen met aanbesteding en project RegioTram**

Bij de behandeling van de voorjaarsnota 2012 in de raad werd een motie aangenomen waarin stond dat bij de huidige stand van zaken van de gemeentelijke financiën de RegioTram niet door kon gaan.

Het college van B&W maakte vlak na de zomer de begroting 2013 en werd het hierover onderling niet eens. Op woensdag 26 september deelden twee wethouders publiekelijk mee een begroting met RegioTram niet te steunen. In de raadsvergadering die diezelfde avond plaatsvond, stapten de andere leden van B&W op. De raad nam een motie aan waarmee het B&W de opdracht gaf een beleidsarme begroting te maken zonder RegioTram.

In de weken daarna maakten de provincie Groningen en de Regio Groningen-Assen in meerdere brieven duidelijk dat zij de RegioTram als onderdeel van Raamwerk RegioRail nog steeds de beste oplossing voor het bereikbaarheidsprobleem in de stad en de regio vinden en dat zij de besluitvorming in de raad betreurden.

Op 17 oktober liet het college van B&W de raad in de brief weten voornemens te zijn de aanbestedingsprocedure voor project RegioTram te stoppen. B&W vroeg de raad in deze brief wensen en bedenkingen hierover uit te spreken. Hierop reageerde B&W vervolgens in een raadsbrief op 24 oktober. In de raadsvergadering van 29 oktober 2010 werd een motie aangenomen binnen een maand te stoppen met de lopende aanbesteding project RegioTram.

De aanbestedingsprocedure van project RegioTram is na besluitvorming in B&W en GS op 11 december definitief gestopt. Hiermee werd tegemoet gekomen aan de wens van de Groninger Gemeenteraad. Het college van GS betreurde dit besluit, maar zag geen mogelijkheid de aanbestedingsprocedure en het project voor te zetten omdat de gemeente zich had teruggetrokken. De Regio Groningen-Assen, de opdrachtgever van het project, is hiervan per brief op de hoogte gesteld.

De twee marktpartijen TramTeam en PinG, die hun bieding in september hadden afgerond, werden hiervan formeel op de hoogte gebracht. Beide partijen ontvingen een beëindigingsvergoeding van 2 miljoen euro.



## Collegedebrief - Evaluatie tramtraject

### Bijlage: Mijlpalen Project Regiotram

Inventarisatie besluitvorming Project Regiotram op hoofdlijnen.

2007

Op 24 januari 2007 besluit de gemeenteraad van Groningen de Startnotitie Tram vast te stellen, in te stemmen met de oprichting van het projectbureau RegioTram en een uitvoeringskrediet van 3 miljoen euro beschikbaar te stellen voor het uitwerken van een VO van de tramlijn Hoofdstation – Zernike. Idem besluitvorming start project in Provinciale Staten (maart 2007) en Stuurgroep Regio Groningen-Assen.
In de periode februari 2007 – juli wordt gewerkt aan de oprichting van het projectbureau. De projectdirecteur wordt per 1 juni 2007 benoemd. Formele start van het bureau op 1 september 2007.
Oktober: Plan van Aanpak voor het project RegioTram vastgesteld (stuurgroep, B&W, GS, Staten, Raad)

2008

Febr: Communicatieplan vastgesteld (stuurgroep, B&W, GS)
Onderzoek naar de wijze van marktbenadering, vormen van PPS (jan – dec 2008)
Schetsboek RegioTram, vastgesteld in stuurgroep, B&W en GS: april/mei 2008 en vrijgegeven voor inspraak. Doel Schetsboek is uitnodigen tot meedenken en meepraten over de tram in de stad Groningen: aansluiting op regionaal vervoer, stedelijk OV netwerk, keuze Lijn 1, alternatieve tracés in de stad voor de Lijn 1, Hoofdstation-Zernike, inpassing in de stedelijke verkeersstructuur.
5-7 juni manifestatie RegioTram in Martinikerk, met een regiotram op de Grote Markt. Doel: informatie over nut en noodzaak en over alternatieve tracés. Ondersteuning inspraak en participatieproces.
Juni-september: verwerken inspraakreacties, afweging tracé varianten, opstellen nota Raamwerk RegioRail: een regionaal plan voor de ontwikkeling van het openbaar vervoer in de toekomst.
Intensief overleg Oosterstraat ondernemers, presentatie onderzoek naar effecten aanleg tramsysteem voor winkeliers.
Sept: participatieverslag, inclusief resultaten onderzoek onder ondernemers naar tracé-voorkeur en economische effecten tram in de winkelstraten.

## Collegedebrief - Evaluatie tramtraject

2009

Jan: Plan van Aanpak voor aanbesteding en voor bestemmingsplan, vastgesteld door de stuurgroep.
Febr: presentatie nota Sporen naar de Toekomst, visie op tram en trein in de regio Groningen-Assen. Met drie deelproducten: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Raamwerk RegioRail,</li> <li>• Voorkeustracé Lijn 1, de tram in de stad en</li> <li>• nota Financiën, samenwerking en besluitvorming.</li> </ul> GS en B&W geven de nota's vrij voor inspraak
Februari – maart inspraak op voorkeustracé Lijn 1.
Onderzoek inrichting Oosterstraat, o.a. laad- en losproblematiek.
Mei: vaststellen voorkeustracé en inspraaknota door stuurgroep, B&W en GS, Raad en Staten. Beschikbaar stellen aanvullend plankosten krediet voor uitwerken tramLijn 2, door Raad en Staten.
Juni: nota Marktbetrokkenheid, inclusief second opinion AT Osborne.
Sept: Presentatie Busknopenmodel voor Statencommissie. Onderzoekopdracht aan Goudappel Coffeng
Sept: onderzoek volledig strengelspoor in de Oosterstraat. Dec 2009 besproken met ondernemers. Conclusie: volledig strengelspoor is mogelijk en wenselijk.
September: presentatie tracé varianten Lijn 2. GS en B&W stemmen in met Schetsboek Lijn 2 en geven het vrij voor inspraak.
Oktober: Start inspraakperiode tracé varianten Lijn 2. Van 13-17 oktober publieksexpositie in de Martinikerk.
Sept – dec: overleg met bewoners- en belangenorganisaties over VO Lijn 1: thema's: parkeren Zonnelaan, Eikenlaan en Kastanjelaan; inrichting Noorderstationstraat, Boterdiep, Turfsingel-Maagdenbrug; omgeving Noorderstation; inpassing tram Stationsgebied; locatie remise op Zernike en inrichting Zernikelaan.
Dec: Participatieverslag variantenstudie Lijn 2 vast gesteld.
Dec: presentatie studie Movares inpassing tram in het Stationsgebied en studie Goudappel Coffeng naar busknopenmodel.

2010

Febr: VO Lijn 1 en voorkeursvariant Lijn 2, inclusief optie koppelingsvariant vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak door B&W. Maart: inspraakavonden.
Febr: presentatie kostenraming (270-370 mln) en resultaat studie exploitatiekosten regiotram
Febr – aug: onderzoek door PRT en provincie naar mogelijkheden voor Doorrijden de Regio in.
Sept: besluitvorming B&W en GS en in okt-nov door Raad en Staten: <ul style="list-style-type: none"> <li>• VO Lijn 1 (herzien kaartenboek), vastgesteld</li> <li>• tracékeuze Lijn 2, vastgesteld</li> <li>• koppelingsvariant Lijn 1 en 2, vastgesteld</li> <li>• Inspraakrapport, vastgesteld</li> <li>• alternatieve opties voor de tram (Translohr, busknopen, trein, dubbelgelede bussen), vastgesteld</li> <li>• doorrijden de regio in, vastgesteld</li> <li>• investerings- en exploitatieraming, vastgesteld</li> <li>• aanbestedingsmethode en contracteringsstrategie: start aanbesteding, vastgesteld en opdracht tot opstellen aanbestedingsleidraad</li> <li>• business case, second opinion AT Osborne, vastgesteld en vervolg opdracht aan AT Osborne</li> <li>• aanvullend planvoorbereidingskrediet, vastgesteld</li> <li>• afspraken over risico verdeling tussen gemeente en provincie en opstellen GR (gemeenschappelijke regeling) tussen B&amp;W en GS</li> </ul>

## Collegedebrief - Evaluatie tramtraject

Juli: besluitvorming over tijdelijk info centrum op de Grote Markt en deelname Project RegioTram
Aug: discussie in B&W over tracé Lijn 2: Oosterhamrikkade of Vinkenstraat
Dec: Start aanbesteding vastgesteld door GS en B&W, nemen kennis van de aanbestedingsleidraad
Dec: B&W bespreken voorontwerp bestemmingsplan tracédelen 1 en 2 en besluiten tot overleg met provincie, rijk en overige overleginstanties

2011

<p>April: besluitvorming in B&amp;W en GS over:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• VO tracédelen 3 en 4, instemmen en vrijgeven voor inspraak (B&amp;W)</li> <li>• aanpassing VO omgeving Noorderstation, instemmen en vrijgeven voor inspraak (B&amp;W)</li> <li>• aanbestedingsleidraad plan van aanpakfase</li> <li>• notitie scoop en ambitie</li> <li>• keuze materieel</li> <li>• indicatieve plafondprijs</li> </ul>
Mei: B&W besluit het ontwerp bestemmingsplan tracé delen 1 en 2 ter inzage te leggen
Mei-dec: onderzoek naar problematiek elektromagnetische velden veroorzaakt door de tram en de effecten op de onderzoeksapparatuur op Zernike
Juli: besluitvorming in GS en B&W over Actualisatie business case, gewijzigd vastgesteld
Juli: wensen en bedenkingen in de Raad en de Staten over actualisatie business case.
<p>Sept: ter kennisname naar PS, besluitvorming in Raad over:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• VO tracédelen 3 en 4, vastgesteld</li> <li>• Aanpassing VO tracédelen 1 en 2, vastgesteld</li> <li>• Inspraakrapport VO tracédelen 3 en 4, vastgesteld</li> </ul>
<p>Okt: besluitvorming in B&amp;W en GS over:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kostennota RegioTram, kennis nemen</li> <li>• Investeringsraming RegioTram, kennis nemen</li> <li>• Second Opinion RegioTram tracé 3 en 4</li> <li>• Plan van Aanpak aanbesteding RegioTram fase 2</li> <li>• Start consultatiefase van de aanbestedingsprocedure</li> </ul>
<p>Nov: GS en B&amp;W besluiten kennis te nemen van de onderstaande documenten en deze beschikbaar te stellen aan de consortia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanbestedingsleidraad</li> <li>• DBFMO contract</li> <li>• Functionele Eisen</li> <li>• Kader document Vormgeving</li> <li>• Kaderdocument Groen, met bijlagen</li> <li>• Kaderdocument BLVC</li> <li>• Integraal Veiligheidsplan</li> </ul>
Nov-dec 2011: wensen en bedenkingen in Raad en Staten over aanbesteding: contract, betalingsmechanisme, outputspecificatie, eisen en wensen.
Dec: B&W stellen bestemmingsplan "RegioTram- tracédelen 1 en 2" vast, inclusief

## Collegedebrief - Evaluatie tramtraject

aanpassing i.v.m. EMC problematiek
------------------------------------

2012

Jan: B&W besluiten geen fietspad aan te leggen langs de trambaan over de oostzijde van de Grote Markt en het Kwinkenplein in te richten als taxistandplaats
Jan: B&W en GS stellen op basis van de actualisatie business case herziene plafondprijs vast.
Maart – juli: dialooggesprekken met beide consortia
Maart – oktober: ambtelijke overleg om te komen tot overeenkomsten: <ul style="list-style-type: none"> <li>• met NS Stations over gebruik grondgebied bij Hoofdstation</li> <li>• met ProRail over aanlanding op spoor 1B (FIS studie)</li> <li>• met ProRail over sloop café Noorderstation</li> <li>• met UMCG over overname gronden langs de Oostersingel/Bloemsingel</li> <li>• met provincie over aanleg viaduct Oostelijke Ringweg</li> <li>• met RUG over verkeersinrichting Zernike terrein en afstemming EMC problematiek</li> <li>• met Enexis over aanpassing hoogspanningsmasten bij Zernike en Oostelijke Ringweg</li> </ul>
April: besluitvorming in GS en B&W over: <ul style="list-style-type: none"> <li>• De aanbestedingsdocumenten vast te stellen</li> <li>• Kennis te nemen van de Nota van Wijzingen in de aanbestedingsdocumenten sinds nov 2011</li> <li>• De geactualiseerde business case vast te stellen</li> <li>• De plafondprijs te herzien en vast te stellen.</li> </ul>
April: B&W stellen brief aan RUG vast over EMC problematiek Zernike.
April-juni: B&W en GS besluiten kennis te nemen van het rapport "Programmering Tweede fase RegioTram-Doorrijden de regio in" en in te stemmen met het verkennen van de meest kansrijke corridors en de uitvoering daarvan bij het Projectbureau RegioTram te leggen.
Mei: B&W besluiten het VO voor de tram bij het noordelijk deel van het Oosterhamrikkanaal te herzien en een dam aan te leggen in plaats van een brug.
Juni: vaststellen bestemmingsplan tracédelen 1 en 2 in B&W en ter vaststelling voorleggen aan de Raad
Juli: GS en B&W besluiten tot het vaststellen van een raads/statenvoorstel om te komen tot een Gemeenschappelijke Regeling RegioTram: Openbaar Lichaam RegioTram
Juli: B&W stemt in met voeren overleg met betrokken partijen over Voorontwerp bestemmingsplan "RegioTram tracédelen 3 en 4".
Juli: B&W en GS besluitvorming over: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Derde actualisatie business case, incl second opinion</li> <li>• Plafondprijs</li> <li>• Wijzigingen aanbestedingsdocumenten</li> <li>• Aanbestedingsleidraad voor de inschrijvingsfase</li> <li>• Lijst publieke risico's</li> </ul>
Sept: Raad besluit tot begroting zonder tramproject.
Okt: afronding besluitvorming RegioTram in B&W na aangenomen raadsnotie inzake de begroting 2013 met tram. Raad besluit tot stoppen tramproject.
Dec: B&W en GS besluit aanbesteding, project en projectorganisatie definitief te beëindigen.

## Collegedebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

Bestuursdienst



Onderwerp Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

Steller Jeroen Berends, Saskia Zwiers, Jaap Haks

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 83 07 Bijlage(n) 2

Ons kenmerk RO13.3807687

Datum 15 AUG 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 januari tot en met maart 2013. In deze brief geven wij de belangrijkste ontwikkelingen weer. We beginnen deze brief met de herziening van de grondexploitaties en gaan in op de voortgang van de Stuurgroep Grondexploitaties die sinds eind januari 2013 actief is. De stuurgroep, waarin de wethouders Grondzaken en Economische zaken zitting hebben, volgt marktontwikkelingen, bewaakt de financiële taakstelling en voortgang van de grondexploitaties en is eveneens een platform voor nieuwe initiatieven.

De Stuurgroep Grondexploitaties zet zich daarnaast actief in om tijdelijk gebruik te realiseren. In een notitie over de aanpak Suikerunie gaan we hier nader op in. We verwachten u deze in september 2013 aan te kunnen bieden.

### HERZIENING GRONDEXPLOITATIES 2013

Ook dit jaar zullen alle grote grondexploitaties worden herzien. Met uitzondering van de grondexploitatie van de Grote Markt, die in november aan u wordt aangeboden, worden ze allen in december 2013 aangeboden.

In 2013 is duidelijk geworden dat we € 44 miljoen verlies op de gemeentelijke grondexploitaties moesten nemen<sup>1</sup>. Daarmee is het risicoprofiel verlaagd. Daarnaast is in februari 2013 € 25 miljoen afgewaardeerd op Meerstad. Zoals toen is aangegeven is niet uit te sluiten dat er in de toekomst verdere bijstellingen nodig zijn. De risico's hiervan zijn meegenomen in het weerstandsvermogen.

Er is nog geen zicht op een daadwerkelijk einde van de economische crisis; het dieptepunt lijkt nog niet bereikt. De vraag naar nieuwe woningen, kantoren en

<sup>1</sup> In de gemeenterekening 2011 is hiervoor al een voorziening van € 40 miljoen getroffen.

## Collegebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

Bladzijde 2  
Onderwerp Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

bedrijventerreinen is laag. Ook banken zijn terughoudend bij het verstrekken van leningen.

Hoewel er een voorzichtig herstel is van het consumentenvertrouwen, de exportcijfers en de beurskoersen blijven fysieke investeringen nog uit. Bij het opstellen van de voorgaande herzieningen in 2012 hebben we al rekening gehouden met vertraging in de uitgifte van woningbouw kavels en bedrijventerreinen als gevolg van uitblijven van herstel van de economie. De vooruitzichten zijn dus niet wezenlijk veranderd.

Het proces van herzieningen bestaat uit het vaststellen van de parameters (rentepercentages, kostenstijging, opbrengstenstijging), de programmatische wijzigingen, de daaruit voortvloeiende grondopbrengsten en het bepalen van de risico's als gevolg van veranderende inzichten of actuele ontwikkelingen. Er resteert nog een aantal aandachtspunten en risico's binnen de verschillende grondexploitaties. De belangrijkste zijn:

- De effecten van de nog vast te stellen beleidsnotitie 'strategie werklocaties' over de grondexploitaties voor de bedrijventerreinen zijn niet voor de komende herzieningsronde beschikbaar en nemen we mee in de herzieningen van 2014. Voor de herzieningen 2013 hanteren we dezelfde uitgangspunten als in 2012.
- Voor het programma Wonen worden de effecten van de nieuwste bevolkingsprognoses op dit moment vertaald naar de woningbehoefte in Groningen. Op basis daarvan nemen we het lange termijn perspectief van de grondexploitaties opnieuw onder de loep. Voor de korte termijn heeft de bevolkingsprognose waarschijnlijk geen gevolgen. De onzekerheid over de woningvraag na 2020 neemt wel toe. Mocht de toekomstige vraag naar woningen veranderen, dan kan dit grote financiële gevolgen hebben, ook al op de korte termijn.
- Bij de grondexploitatie Oosterhamrikzone verwachten we een nadeel als gevolg van het niet na kunnen komen van de Samenwerkingsovereenkomst Oosterhamriktracé door Nijestee. Dit nadeel zal zich voordoen in een bandbreedte tussen de € 6 en € 8 miljoen. Hiervan is € 2 miljoen opgenomen in het weerstandsvermogen. Wij zijn in afwachting van een definitief resultaat van het overleg met Nijestee en verwachten de uitkomst in september 2013. Aan de hand van ontwikkelscenario's geven wij aan waar sturingsmogelijkheden zijn (middels een routekaart).
- Uit de meerjarenprognose van het parkeerbedrijf, die in mei 2013 door de gemeenteraad is vastgesteld, blijkt dat het parkeerbedrijf een tekort heeft waardoor de komende jaren geen afdracht aan de grondexploitatie CiBoGa kan worden gedaan om het tekort in de exploitatie van de Boterdiepgarage te

## Collegebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

Bladzijde 3  
Onderwerp Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

verkleinen. Dit risico is meegenomen in het weerstandsvermogen. Bij de herziening van de grondexploitatie kunnen we het effect voor de grondexploitatie CiBoGa bepalen en zullen we aangeven hoe we hiermee om willen gaan. Dit kan betekenen dat aanvullende middelen voor het parkeerbedrijf noodzakelijk zijn.

- Jaarlijks stellen we de te hanteren parameters vast, die we hanteren bij de herziening van de grondexploitaties. Het uitgangspunt is dat alle grondexploitaties deze parameters hanteren. Wanneer hiervan wordt afgeweken, dient dit expliciet in het raadsvoorstel bij de grondexploitatie te worden toegelicht. De parameters hebben betrekking op de te hanteren rente en de kosten- en opbrengstenstijging. De te hanteren opbrengst stijging bepaald voor een belangrijk deel het resultaat van de grondexploitaties. We vergelijken onze opbrengstenstijging met andere gemeenten en houden de onderbouwing van deze cijfers tegen het licht. Van belang is dat als basis een reële grondopbrengst wordt meegenomen in een herziening. We letter erop dat de verhouding tussen de kostenstijging en opbrengstenstijging in balans is. Als uitgangspunt nemen we voor de eerste twee jaar geen opbrengststijging mee. Daarmee houden we een behoudende lijn aan. Voor de werklocaties hebben we de grondopbrengsten naar beneden bijgesteld, conform de afspraak met de regio. Voor het woningbouwprogramma geldt als basis dat het actuele programma per herziening telkens de grondopbrengstenraming wordt geactualiseerd en tot op heden passen de gehanteerde grondprijzen binnen de bandbreedtes van het vastgestelde grondprijzenbeleid 2010-2014. Dit grondprijzenbeleid actualiseren we in 2014. In de herziening van 2012 hebben we het programma in VON-prijs (Vrij op naam) naar beneden bijgesteld. Daardoor is niet de grondprijs verlaagd, maar wel de verwachte grondopbrengst.

### **Conclusie voor wat betreft de herziening grondexploitaties 2013:**

Uitgaande van de huidige kennis lijkt het nadeel voor het Oosterhamriktracé en CiBoGa onvermijdelijk. Ook over de toekomstige woningvraag is onzekerheid, vooral wat betreft de periode na 2020. Op dit moment zijn er naast bovengenoemde en de al in de herzieningen genoemde risico's geen nieuwe risico's in beeld.

# Collegebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

Bladzijde 4  
Onderwerp Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

## PROGRAMMA ECONOMIE EN WERKGELEGENHEID

### Strategie op Werklocaties

We scherpen onze Strategie op Werklocaties verder aan. Gericht op een concrete strategie voor de komende jaren vertaald in een operationeel programma. Ons doel is het huidige aanbod aan werklocaties (nieuw en bestaand) optimaal in de markt te zetten. Hiervoor maken we een nieuwe nota werklocaties, eind 2013 leggen wij deze voor. In de aanloop daar naar toe, willen we in oktober in informele setting of via een opiniërende raadscommissie met uw raad hierover van gedachten wisselen.

### Binnenstad

Tijdens de raadscommissievergadering Ruimte en Wonen in juni sprak u over het voorontwerp bestemmingsplan binnenstad. Naast een nieuw bestemmingsplan, werken we ook op veel andere fronten aan ons stadshart. Tussen al deze zaken zoeken we een balans, zodat onze compacte historische binnenstad de levendige, leefbare bereikbare economische motor blijft. Wij hebben uw raad per brief een overzicht gegeven van de verschillende ontwikkelingen die ons stadshart aangaan.

### Sleutelproject Zernike

De Rijksuniversiteit Groningen, de Hanzehogeschool, de gemeente en de provincie Groningen willen de Zernike Campus uitbreiden tot een toplocatie voor onderwijs, onderzoek en ondernemerschap op het gebied van energie en de *biobased economy*. Dat voornemen formaliseerden de partijen op 14 juni in een samenwerkingsconvenant. Het dient als basis voor de verdere uitwerking voor de ontwikkelstrategie voor het Zernike Science park en een nieuw stedenbouwkundig/bestemmingsplan waarbij we ook een nieuwe grondexploitatie opstellen.

### Sleutelproject Westpoort

Op 30 januari 2013 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.

Bedrijventerrein Westpoort vormt een belangrijke locatie binnen de nieuwe Strategie op Werklocaties. Eind 2013 is het nieuwe plan voor Westpoort gereed. Inmiddels heeft zich een datahotel op Westpoort gevestigd.

### Sleutelproject Grote Markt

Dit jaar werken we samen met VolkerWessels Vastgoed de modellenstudie voor de nieuwe Oostwand uit en bepalen we het programma. De bouw van de nieuwe



# Collegedebat - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

Bladzijde 5  
Onderwerp Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

Oostwand start in het voorjaar van 2015. De werkzaamheden aan de Grote Markt zijn in volle gang: de sloop van de Naberpassage is afgerond, de nieuwbouw van het Vindicat-pand is gestart en aan de zuidzijde van de Nieuwe Markt zijn drie panden gerealiseerd. Op de Forumlocatie is begonnen met de bouw van de parkeergarage.

### **Sleutelproject Europapark**

De gemeente kijkt samen met het Noorderpoortcollege naar de mogelijkheden om een sporttheater te vestigen op het Europapark. Het gezamenlijke Programma van Eisen is bijna afgerond. Op basis daarvan werken we de komende periode het plan programmatisch, financieel en ruimtelijk verder uit.

### **Sleutelproject Ebbingekwartier**

De bouw van het Infoversum is in volle gang. In juli 2014 is de verwezenlijking van het eerste volledige digitale 3D-dome theater een feit. De start van het woningbouwproject van Nijestee in combinatie met een hotel op schots 8 is nog onzeker.

## **PROGRAMMA WONEN**

### **Bouwoffensief Groningen**

Met het Bouwoffensief Groningen geven we met een reeks praktische maatregelen een impuls aan de vastgelopen woningmarkt. Het geeft aan wat ontwikkelaars, corporaties, initiatiefnemers en burgers van de gemeente kunnen verwachten en moet daarnaast deze partijen stimuleren zelf actie te gaan ondernemen. Op 28 juni hebben we een eerste startbijeenkomst gehad met de verschillende betrokken partijen. Concreet zijn toen drie maatregelen uitgelicht:

1. Meerstad heeft topprioriteit: "Alle ballen op Meerstad". We benaderen partijen actief zich bij Meerstad met ideeën te melden,
2. Nieuwe samenwerkings- en financieringsconstructies,
3. Groningenwoont.nl, een nieuwe aanbodsites voor nieuwbouw in Groningen.

Na de zomer gaan we met genoemde partijen in ieder geval deze drie maatregelen verder uitwerken. We organiseren dit najaar zogenaamde olieavonden om vastlopende projecten verder te helpen. Eind dit jaar maken we de balans op van alle acties en informeren wij u over de resultaten, inclusief uw motie toepasbaarheid methode Almere en methode Hoogeveen.

## Collegedebat - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

Bladzijde 6  
Onderwerp Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

### **Jongerenhuisvesting**

Over de monitor Jongerenhuisvesting hebben wij u op 26 juni geïnformeerd. Ondanks de crisis en de onzekerheid rondom de bezuinigingen worden dit jaar nog 600 eenheden opgeleverd.

### **Bevolkingsprognose**

We brengen het effect van de nieuwste bevolkingsprognoses op de woningbehoefte in de stad in beeld. Op basis hiervan nemen we het langetermijnperspectief van de grondexploitaties onder de loep. Hierover willen we de raad informeren tijdens een informatieve sessie in het najaar. Op basis van deze gegevens actualiseren we de grondexploitaties en hopen we een zo adequaat mogelijke inschatting te kunnen maken van het langjarig perspectief voor Meerstad en de andere woningbouwlocaties.

### **Sleutelproject Meerstad**

Voordat we de herziene grondexploitatie voor vaststelling naar uw raad sturen, gaan wij voor Meerstad een aparte bijeenkomst organiseren. Wij willen in dit proces voldoende tijd en ruimte reserveren om de uitgangspunten met uw raad te delen. Daarbij nemen we de opvattingen van de accountant mee.

Naar aanleiding van de open dag in Meerstad op 8 juni zijn nieuwe woningen in de verkoop gegaan en dertig opties afgesloten. Deze grote belangstelling toont opnieuw aan dat er nog veel vraag is naar Meerstad.

Voor Meerstad-noord wordt een businesscase opgesteld die wij in het najaar aan uw raad voorleggen. Gedacht wordt aan een combinatie van landbouw, energie, recreatie en slimme financieringsconstructies. Door aan te sluiten op bestaande subsidieprogramma's hopen we daar goede invulling te kunnen bewerkstelligen.

### **Sleutelproject Europapark**

De bouw van het multifunctionele gebouw 'Hete Kolen' is gestart. Dit gebouw bevat 132 wooneenheden voor jongeren en kantoorfuncties in de plint van woningcorporatie Lefier en Architectenbureau Team 4.

Het Europapark is aangewezen als CPO-ontwikkelingslocatie. We zijn hierover met twee organisaties in gesprek.

### **Sleutelproject Eemskanaalzone**

In mei 2013 kwam Heijmans met een nieuw plan van ruim 140 woningen dat nog in detail wordt uitgewerkt. Om dit initiatief mogelijk te maken, hebben we het meegenomen in de herziening van het bestemmingsplan Damsterdiep en omgeving dat in juni 2013 aan de raad is voorgelegd.

Op 21 februari hebben wij uw raad per brief geïnformeerd over de voortgang en

## Collegiebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

Bladzijde 7  
Onderwerp Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

financiële stand van zaken van de revitalisering van de Woonschepenhaven. Bij de begroting 2014 komen we terug op de financiering. In mei en juni 2013 zijn individuele gesprekken gevoerd met de eigenaren van de woonschepen. Op basis hiervan presenteren we in september een ontwerp.

### **Sleutelproject Oosterhamriktracé**

We herijken de samenwerkingsovereenkomst met Nijestee en bieden de uitkomsten van de Routekaart eind 2013 aan.

De herinrichting van het Wielewaalplein is in de herfst gereed.

## **PROGRAMMA VERKEER EN VERVOER**

Het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2013-2016 stelde uw raad in februari 2013 vast. Het Meerjarenprogramma is een overgangsprogramma op weg naar een samen met de regio te ontwikkelen integraal verkeer- en vervoerplan. Dit plan stellen we op na besluitvorming over de Netwerkanalyse, dat na de zomer gereed is. 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. Daarom is de afgelopen maanden gewerkt aan de actualisatie van de Regiovisie en de Netwerkanalyse. De definitieve stukken worden in september aan alle Raden en Staten van de Regio Groningen-Assen aangeboden.

Intussen gaan we in de stad door met de maatregelen die op korte termijn uitgevoerd moeten worden. Dat betreft vooral projecten die de bereikbaarheid van de stad garanderen tijdens de verbouwing van de Zuidelijke Ringweg.

### **Sleutelproject busbaan 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. De werkzaamheden zijn 15 april 2013 gestart. Bij de start van het project is er in overleg met Groningen Bereikbaar, de bedrijven en omwonenden veel aandacht besteed aan de bereikbaarheid van de stad tijdens de aanleg van de busbaan. Medio oktober is de busbaan gereed.

### **Sleutelproject Aanpak Ring Zuid**

Op basis van een onderzoek door Grontmij is gekozen de Helperzoomtunnel te situeren ter hoogte van de Helper Brink.

## Collegedebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

Bladzijde 8  
Onderwerp Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

In een brief d.d. 12 april 2013 geeft staatssecretaris Mansveld aan de Tweede Kamer een toelichting op de ontwikkelingen rond nieuw geluidbeleid (SWUNG). Daardoor zal de minister van Infrastructuur en Milieu het OTB/MER voor het project Aanpak Ring Zuid bekend maken na publicatie van de geluidsproductieplafonds.

### Sleutelproject Stationsgebied


Uw raad stelde de ontwikkelstrategie voor het Stationsgebied op 26 juni 2013 vast. ProRail heeft de planuitwerking voor de spoor gerelateerde infrastructuur op en rond het station (Knoop Groningen) vrijwel afgerond. 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. Uw raad is over een aantal wezenlijke keuzes die daarbij moeten worden gemaakt geïnformeerd.

Als onderdeel van de verdere uitwerking van de ontwikkelstrategie zijn de voorwaarden voor de verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde nader verkend.

Bijgevoegd vindt u een schematisch raadsbehandelplan voor de herziening grondexploitaties 2013.

Deze sleutelprojectenrapportage is in overeenstemming met eerder gemaakte afspraken, zoals overeengekomen met uw raad. De eerstvolgende sleutelprojectenrapportage die we wederom combineren met de resultaten uit de Stuurgroep Grondexploitaties volgt najaar 2013.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,



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



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

## Collegebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

BIJLAGE

Bijlage 1: Raadsbehandelplan herziening grondexploitaties najaar 2013

Datum	Bijeenkomst	Onderwerp	Doel
Oktober	n.t.b. - informele bijeenkomst	Bevolkingsprognose + Grex Meerstad	informatiebijeenkomst over uitkomsten vertaling bevolkingsprognose + herziene grex Meerstad
Oktober	n.t.b. - informele bijeenkomst	Strategie Werklocaties	informatiebijeenkomst/discussie over conceptnota 'Strategie op Werklocaties'
30-okt	Raadsvergadering	Netwerkanalyse	Vaststellen actualisatie Netwerkanalyse en Regiovisie
19-nov	College	Herziening grexen	Opiniërende bespreking bundel herziene grexen
19-nov	Comm. R en W	Oosterhamriktracé	Bespreking brief over uitkomsten samenwerkingsovereenkomst Nijestee en routekaart Oosterhamriktracé
19-nov	Comm. R en W	Grex Grote Markt	Bespreking Grex Grote Markt
26-nov	College	Herziening grexen	Besluitvorming bundel herziene grexen
27-nov	Raadsvergadering	Oosterhamriktracé	Vaststellen brief over uitkomsten samenwerkingsovereenkomst Nijestee en routekaart Oosterhamriktracé
27-nov	Raadsvergadering	Grex Grote Markt	Vaststellen Grex Grote Markt
eind november	n.t.b. - informele bijeenkomst	Herziening grexen	Technisch vragenuur raadscommissies t.b.v. herziening grexen
27-nov	Raadsvergadering	Sleutelrapportages	Brief Rapportage Sleutelprojecten april-juni 2013
4-dec	Comm. R en W	Herziening grexen	Bespreking grondexploitaties wonen
11-dec	Comm. B en V	Herziening grexen	Bespreking grondexploitaties verkeer en vervoer
18-dec	Raadsvergadering	Strategie Werklocaties	Vaststellen nota 'Strategie op werklocaties', incl. plan Westpoort
18-dec	Raadsvergadering	Herziening grexen	Vaststellen alle grondexploitaties

BIJLAGE



**Sleutelprojectenrapportage  
januari – februari – maart 2013**

### Inhoud

Meerstad	pagina	3
Stationsgebied	pagina	11
Eemskanaalzone	pagina	13
Grote Markt Oostzijde	pagina	19
Europapark	pagina	24
Oosterhamriktracé	pagina	28
Westpoort	pagina	32
Zemike	pagina	35
Ebbingekwartier en Bodenterrein	pagina	38
Aanpak Ring Zuid	pagina	41

Nieuwe tekst ten opzicht van de vorige rapportage is gearceerd weergegeven.

## Collegedebat - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

### MEERSTAD



### Voortgang

#### MEEROEVERS

Ontwikkelaar	Aantal	Verkocht per 31-12-12	Verkocht per 31-03-13	
OCM en VDM	79 projectmatige woningen	63 (62 gepasseerd)	63 (63 gepasseerd)	Wat nu in verkoop staat betreft een nieuwe vlek, daar is nu 1 optie.
Bureau Meerstad	59 vrije kavels Meeroevers	19 (12 gepasseerd)	19 (15 gepasseerd)	Op dit moment zijn er geen nieuwe verkopen geweest, wel zijn verkopen nu gepasseerd bij de notaris. De opties betreffen de kavels op Talingeneiland. Deze veelal wat kleinere kavels blijken voorsnog beter aan te sluiten bij de behoefte in de huidige woningmarkt.
Bureau Meerstad	14 kavels IJsbaanlocatie			
	Energie neutrale woningen	4 (4 gepasseerd)	4 (4 gepasseerd)	Er wordt eveneens een modelwoning gebouwd.
	16 waterwoningen	7 (5 gepasseerd)	7 (5 gepasseerd)	Naar aanleiding van transport van de 1 <sup>e</sup> woningen zijn 3 nieuwe opties uitgegeven.
KUUB	10 woningen CPO	0 (3 opties)	0 (3 opties)	



## Collegedebat - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

In de periode januari 2013 tot en met maart 2013 zijn er geen kavels c.q. woningen verkocht. Wel zijn er opties verstrekt. Op dit moment zijn er in totaal 10 opties verstrekt, waarvan de verwachting is, dat een groot deel daarvan omgezet wordt in een koopovereenkomst. Op 8 juni (open dag) zijn 88 nieuwe woonproducten in de markt gezet, verdeeld over 6 ontwerpen. Hiermee ligt de focus op het marktsegment gelegen tussen de € 140.000 en € 275.000 vrij op naam. Hierdoor is het totale bestaande aanbod uitgebreid, waarbij er binnen elk segment woningen beschikbaar zijn. Daarnaast zien we dat het transport van de waterwoningen over de weg in combinatie met de 1.000 boomplant dag geleid heeft tot nieuwe opties. activiteiten en nieuwe producten blijken altijd wel voor beweging in opties en verkopen te leiden.



### GRONDEXPLOITATIE

In de raad van januari 2013 is de grondexploitatie 2012 vastgesteld. Als gevolg van de aanhoudende malaise in de woningmarkt is een aanvullende afboeking voorgesteld van € 25 miljoen. Het blijft in de huidige markt van groot belang de ontwikkeling in de woningmarkt te blijven volgen. Het ligt in de verwachting dat voor de herziening van de grondexploitatie 2013 (dit najaar) er nieuwe markt cijfers bekend zijn. Zodra daar aanleiding voor is, zullen de uitkomsten worden doorvertaald 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. Het totale woningbouwprogramma werd teruggebracht 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.

## Collegieberief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

Belangrijk uitgangspunt in de grondexploitatie is een grondexploitatie-rente van 3,75%. Dit is thans ook met langlopende leningen afgedekt, waardoor het renterisico voor de eerste 10 jaar beperkt is. Omdat de bestaande financiering zich uitstrekt over een lening periode van 8 tot 12 jaren is 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 tempo, volume als prijzen) vormt het belangrijkste risico voor de grondexploitatie. Naast de beoogde opbrengsten uit de woningverkoop gaat het daarnaast ook om het risico over de beoogde waardevermeerdering van plandeel Noord, de opbrengsten van de bedrijventerreinen en de gecalculerde subsidie-inkomsten. Het totale risico op deze laatste drie posten bevindt zich tussen € 0 en 65 miljoen.

Overigens is een eerste subsidie aanvraag ingediend voor een totaal bedrag van € 2,5 miljoen bij de provincie Groningen. Deze is gekoppeld aan de belangrijkste investering in de realisatie van de vaarverbinding in het gebied.

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.



De boekwaarde van de grondexploitatie Meerstad Bureau bedraagt per 31 maart 2013 circa € 274 miljoen (per eind december 2012 was dat circa € 288 miljoen). Door de additionele afboeking van € 25 miljoen zoals besloten met de vaststelling van de nieuwe grondexploitatie is de boekwaarde naar beneden bijgesteld. Naast het beoogde verkopen van circa 25 woningen/kavels bestaan voor 2013 de belangrijkste inkomsten uit het afwickelen van de in voorgaande jaren door marktpartijen afgegeven afnamegaranties en daarmee verband houdende verkopen aan de oorspronkelijke partners. Het eerste deel heeft al plaatsgevonden. Voor de zomer kan ook het laatste deel bouwrijp geleverd worden. Daarnaast worden er bestaande panden verkocht. De eerste panden zijn al verkocht en er worden onderhandelingen gevoerd over een aantal overige panden. Gezien echter de aanwezige voorraad kavels bij zowel de private partijen als ook bij de gemeenten Groningen en Slochteren (als gevolg van

## Collegiebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitatie

de afnameafspraken 2012 en 2011) en de nog steeds stroeve markt, is voor de eerste drie jaren een voorziening van € 5 miljoen in de grondexploitatie getroffen als kavelverkoop uitblijft. Eind 2013 wordt de grondexploitatie Meerstad opnieuw herzien. Hierbij beoordelen we de effecten van actuele (afzet) ontwikkelingen en verwerken we de uitkomsten van de nieuwe bevolkingsprognoses op de vraag naar woningen in Groningen.



### 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. Ten slotte is goedkeuring onthouden aan enkele overige (ondergeschikte) 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 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.
- **Uitwerkingsplan Meeroevers I**

## Collegiebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

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).
- **Gedeeltelijke herziening Meerstad-Midden**  
Voor enkele gedeeltes van het bestemmingsplan Meerstad Midden is een herziening in procedure. In deze gedeeltelijke herziening spelen we in op onder meer geluid, aanlegplaatsen en aanpassing aan nieuwe wetgeving. De gedeeltelijke 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 onherroepelijk geworden.
- **Gedeeltelijke herziening waterwoningen Meeroevers I**  
Voor de waterwoningen is de begrenzing uit Uitwerkingsplan Meeroevers I gecorrigeerd. Dit correctie uitwerkingsplan is vastgesteld op 22 januari 2013 en inmiddels onherroepelijk.
- **Uitwerkingsplan Meeroevers IIb (Vlek 14)**  
Het uitwerkingsplan voor woonvlek 14 is op 22 januari 2013 vastgesteld en inmiddels ook onherroepelijk.
- **Uitwerkingsplan Vaarverbinding**  
Het uitwerkingsplan voor de vaarverbinding tussen Slochterdiep en Woldmeer is op 7 februari 2013 vastgesteld en inmiddels ook onherroepelijk.
- **Uitwerkingsplan Meeroevers IIb (Vlek 15 en 16)**  
De voorbereidingen voor een uitwerkingsplan voor vlek 15 en 16 zijn in volle gang. De planning is dit uitwerkingsplan te laten vaststellen in oktober 2013. Parallel hieraan wordt een beeldkwaliteitsplan opgesteld.

Risico's

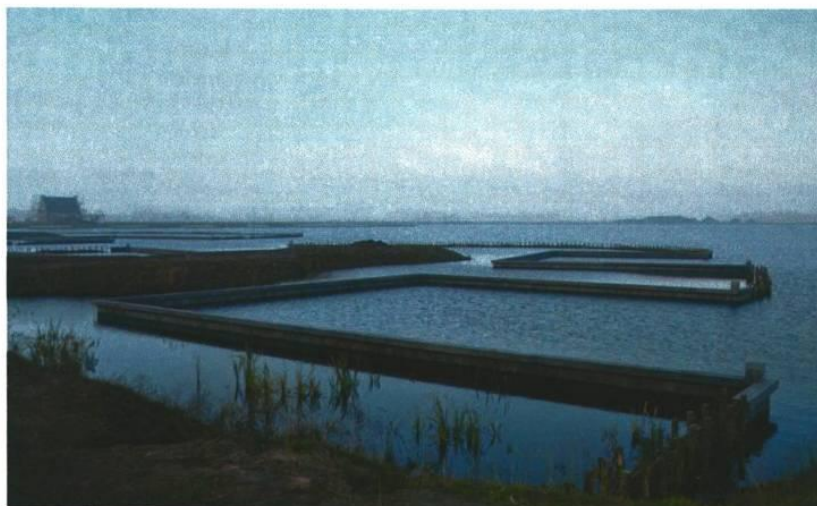
7

## Collegiebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

	Risico	Beheersmaatregel
1. Uitgifte gronden	Vertraging en zowel volume, tempo en prijs in de uitgifte van kavels (voor zowel woningbouw als alle andere doeleinden) en de overige verkoopopbrengsten, heeft grote effecten op de grondexploitatie en vormt daarmee dan ook het belangrijkste risico van de grondexploitatie. In dat kader is ook de beoogde meeropbrengst voor Noord een specifiek risico.	In de grondexploitatie 2011 zijn de programma's bedrijventerreinen en wonen fors neerwaarts bijgesteld. Het blijft zaak tijdig in te spelen op woningmarkt ontwikkelingen, flexibel ontwikkelen en in vroegtijdig stadium met name de bijzondere opbrengstencategorieën op te pakken en uit te werken (meeropbrengst Noord, zandwinning, verkoop bestaand bezit, etc.)  Voor de eerste drie jaren is een voorziening getroffen in de grex 2012, met het oog op de aanhoudende (woning) marktomstandigheden. Kritisch monitoren en het tijdig vertalen van de te verwachten nieuwe inzichten in bevolkingsprognoses en woningmarktontwikkelingen in de komende maanden zijn essentieel om tijdig maatregelen te treffen.
2. Financiering	De grex 2012 gaat onveranderd uit van een rente van 3,75%.  Het lage rentepercentage brengt een renterisico met zich mee. Of na deze termijn ook tegen de beoogde grex rente kan worden gefinancierd zal moeten blijken.	Dit rentepercentage is overigens met de herfinanciering in 2012 ook bereikt en voor de eerste 8-15 jaren voor een groot deel van de leningen vastgelegd. Met het oog op het lage rentepercentage is in de grex een voorziening opgenomen ter hoogte van € 4,5 miljoen ter afdekking van een deel van het renterisico na die 8-15 jaar.  Continue monitoring van alternatieve financieringsopties.
3. Subsidies	In de grex wordt rekening gehouden met ca. 35 miljoen (nominaal) aan subsidiegelden.	Constante monitoring van kansen betreffende subsidies en daarnaast overleg met provincie. Echter een eerste aanvraag is voor een bedrag van € 2,5 ingediend en deze is in behandeling.
4. Woningbehoefte	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.	In de grex 2011 is het programma woningbouw fors neerwaarts bijgesteld. Tevens zullen de resultaten van de nieuwste woningmarkt inzichten en behoeften die in de loop van 2013 bekend worden, vertaald worden naar Meerstad en de GREX.
5. Planontwikkeling risico's en ontwikkelingsopgave 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>
6. Bestuurlijke omgeving	Het op grondgebied van de ene gemeente ontwikkelen voor rekening en risico van de ander, maakt dat het op onderdelen complexer is dan een grondexploitatie binnen de eigen gemeentegrenzen.	In juli 2009 is er Gemeenschappelijke Regeling Meerstad (GR) geoperationaliseerd die deze samenwerking eenvoudiger moet kunnen maken. Het blijft 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.  Strikte bewaking van bevoegdheden, verantwoordelijkheden en aansturing van de uitvoering.

## Collegiebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

7. 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 kavelluifte, 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>
8. Procedurele risico's	<p>Vertragsrisico 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, gedeeltelijke 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>
9. 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 plan, waarbij opbrengsten en kosten als geheel worden gecalculerd. 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 en 2012. Tevens zien we dat andere partijen steeds minder belang hebben bij het aanhouden van bezittingen in het gebied. Tevens zijn er nu partijen die, soms noodgedwongen, alsnog gronden en panden die essentieel zijn voor de realisatie van met name Meerstad Midden aan bieden. Dus dit risico is fors kleiner geworden.</p>



## Collegedebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

### 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 maart 2013	6.313.738
--------------------------------------	-----------

#### Stand van de uitgaven Meeroevers kavels

Totaal verantwoord t/m 31 maart 2013	7.391.176
--------------------------------------	-----------

Totale stand van de uitgaven t/m 31 maart 2013	13.705.000
--	------------

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 sleutelrapportages 2012 wordt 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 grondexploitatie deze budgetten in één zijn gevoegd.

#### Stand van de (plan-)kosten GEMM (per 31 maart 2013)

	Budget	Besteed	Verplicht	Vrije ruimte
Organisatie/algemeen	909.550	278.356	205.212	425.982
Communicatie/marketing	451.500	73.990	12.569	364.941
Projecten	536.800	103.568	269.308	163.924
	1.897.850	455.914	487.089	954.847

Zoals gesteld is de gemiddelde rente net onder de in de grondexploitatie beoogde 3,75% gefixeerd en is daarmee het rentebudget ad. € 11,5 miljoen voor 2013 ook toereikend.

## Collegiebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitatie

### 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. Uw raad heeft deze ontwikkelstrategie op 26 juni 2013 vastgesteld.

ProRail heeft de planuitwerking voor de spoor gerelateerde infrastructuur op en rond het station (*Knoop Groningen*) vrijwel afgerond. 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. Uw raad is over een aantal wezenlijke keuzes die daarbij moeten worden gemaakt geïnformeerd. Vooral de keuze voor de vorm van de transfer (tunnel of passerelle) is van belang vanwege de inpassing in de stedelijke omgeving en de wens voor een verbinding tussen de binnenstad en de zuidelijke wijken. De keuze voor de transfers stond gepland voor september, maar ProRail heeft de benodigde rapportage niet tijdig aangeleverd om deze termijn te halen. De Stuurgroep heeft daarom gekozen om het keuzemoment door te schuiven naar oktober. Daardoor blijft er voldoende ruimte voor betrokkenheid van uw raad. Dit geeft ons ook de ruimte om de effecten van deze keuzes op de inrichting van het voorplein en het toekomstige zuidplein nader in beeld te brengen.

Als onderdeel van de verdere uitwerking van de ontwikkelstrategie zijn de voorwaarden voor de verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde nader verkend. Een eventuele verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde kan goed gecombineerd worden met de aanleg van een busverbinding (tunnel) tussen het noordelijke en zuidelijke deel van het stationsgebied. Deze (tunnel)verbinding blijkt ook goed aan te sluiten bij de beoogde regionale HOV-structuur. Om deze redenen lijkt de daadwerkelijke aanleg kansrijk. De provincie Groningen is daarom voornemens om vanuit de actualisatie netwerkanalyse extra budget (indicatief € 10 miljoen) beschikbaar te stellen voor de realisatie van het stationsgebied.



## Collegiebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

### Risico's

Een 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. De gekozen organisatievorm heeft bewezen hieraan een grote bijdrage te leveren.

Financiële risico's voor de gemeente zijn beperkt tot de vervanging van het Herewegviaduct. De plannen hiervoor zijn in het stadium van een variantenanalyse. Daarvoor werken we nauw samen met ProRail. Eind 2013 zal dit uitmonden in een programma van eisen. Uitblijven van tijdige vervanging zonder adequate technische maatregelen levert het risico voor weggebruikers en spoorweggebruikers. Dat kan tot gevolg hebben dat het viaduct moet worden afgesloten.

### 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 maart 2013	1.825.000
--------------------------------------	-----------

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.

## Collegedebat - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

### EEMSKANAALZONE



### Voortgang

De ontwikkeling van de Eemskanaalzone (EKZ) is van belang voor Groningen als uitbreiding van het centrum stedelijk wonen en als motor van de Groninger economie. Binnen de EKZ onderscheiden we een aantal project die wij hieronder toelichten.

#### **Kop van Oost II**

Eind januari 2012 besloot Heijmans de 2e fase van de Kop van Oost niet op de eerder voorgestane wijze te ontwikkelen en de samenwerking op dit punt met Lefier te beëindigen. In mei 2013 kwam Heijmans met een nieuw plan van ruim 140 woningen dat nog in detail wordt uitgewerkt. Om dit initiatief mogelijk te maken, hebben we het meegenomen in de herziening van het bestemmingsplan Damsterdiep en omgeving. De plankosten verrekenen we met de ontwikkelaar aan de hand van een afzonderlijke exploitatieovereenkomst tussen de gemeente en de ontwikkelaar. We wikkelen dit binnen de grondexploitatie van Eemskanaalzone af, zodat de economische haalbaarheid niet ter discussie staat van het bestemmingsplan. Het herziene bestemmingsplan is in juni 2013 aan de raad voorgelegd. De gehanteerde parkeernorm en de milieuvergunning van de bereden politie blijven een punt van aandacht.

#### **Berlagetracé**

We werken verder aan de verkeersontsluiting tussen de Berlage- en Sontbrug. Het verkeerskundig ontwerp gaat richting de uitvoering, de aanbesteding en gunning hebben plaatsgevonden. De werkzaamheden zijn eind 2012 opgestart, we verwachten eind 2013 klaar te zijn met de aansluiting op het Sontwegtracé.

## Collegiebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties



Afbeelding: plangebied Sontwegtracé

### **Sontwegtracé**

Het project Europaweg – Busbaan is in uitvoering en wordt in het najaar afgerond.

Het gedeelte tussen de Berlagebrug en de nieuwe Sontbrug leveren we eind 2013 op.

De Sontbrug bevindt zich in de aanbestedingsfase. Vijf partijen zijn geselecteerd volgens een selectieprocedure. Zij worden uitgenodigd voor het doen van een inschrijving in september 2013. De oplevering van het werk is gepland voor najaar 2015; in ieder geval voor 1 januari 2016.

De St. Petersburgweg moet nog voorbereid en aanbesteed worden. Naar verwachting zal dit in de loop van 2014 plaatsvinden.

### **Woonschepenhaven**

Het voorbereidingsproces voor de revitalisering van de Woonschepenhaven is in volle gang.

Vanuit individuele gesprekken in 2012 is er een breed gedragen lijn ontstaan over de onderdelen van de revitalisering. Er is een voorstel uitgewerkt die op hoofdlijnen van de volgende werkzaamheden uitgaat: baggeren, herplaatsen van de woonschepen met onderlinge afstand van circa 5 meter. Daar waar dit niet mogelijk is, zullen we brandwerende voorzieningen treffen, het vernieuwen van de huidige steigers (huidig aantal van 7 stuks), nieuwe nutsvoorzieningen, ontsluitingsweg vernieuwen.

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.

In mei en juni 2013 vinden er wederom individuele gesprekken plaats met de eigenaren van de woonschepen. Op basis hiervan zal in het 3<sup>e</sup> kwartaal een uitgewerkt ontwerp worden gepresenteerd.

### **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

## Collegedebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

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).

Nu er meer zicht is gekomen op het bouwplan Kop van Oost II zullen we starten met het opstellen van de visie voor het deelgebied Boulevard.

### **P+R Driebond**

Momenteel staat dit deelproject "on hold" in afwachting van de uitkomsten van de netwerkanalyse.

## **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.
--------------	---

## Collegedebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

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. De risico's met betrekking tot de ondergrond worden op verschillende manieren beheerst. Ten eerste doordat de gemeente verschillende vooronderzoeken heeft verricht. Daarnaast wordt in de aanbesteding het ontwerp van fundering e.d. in het contract neergelegd bij de opdrachtnemer.
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 bijvoorbeeld kostenstijging, hogere rentelasten, e.d.
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 ontwerpstadium, 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> . Dit doen we nu in de aanbestedingsfase. 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. De omvang van dit risico is inmiddels aanzienlijk kleiner. De Sontbrug (het onderdeel binnen Sontwegtracé waarvoor de hoogste investering geldt) wordt namelijk aanbesteed, waarbij de opdrachtnemer geen kostenstijging kan claimen.
Dekking Meerstad	Het Sontwegtracé wordt voor een substantieel deel gedekt uit een bijdrage Meerstad. De mogelijkheden tot betaling vanuit Meerstad zijn onder meer afhankelijk van de woningbouwproductie. Niet uitgesloten is dat de woningbouwproductie achterblijft en daarmee ook de mogelijkheid om de bijdrage te betalen. Vooral nog wordt dit risico voorzien binnen de grondexploitatie Meerstad.
Subsidierisico/ Subsidie-management 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.

## Collegedebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

### **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
- 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.

## Collegiebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

### EEMSKANAALZONE

Omschrijving	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.

#### **Stand van de uitgaven**

Eemskanaalzone overkoepelende kosten	156.000
Berlagetracé	15.815.000
Sontwegtracé	4.570.000
Kop van Oost	791.000
Woonschepenhaven	696.000
Boardwalk, Openbare oevers, e.d.(o.m.Visie EKZ Boulevard)	28.000
Containerterminal	5.514.000
Eemskanaalzone Noordzijde fase 1	5.648.000
<b>Totaal verantwoord EKZ tot en met 31 maart 2013</b>	<b>33.219.000</b>

#### Herziening grondexploitatie

De herziene integrale grondexploitatie Eemskanaalzone is op 30 januari 2013 door uw raad vastgesteld. De eerstvolgende herziening vindt in december 2013 plaats.

## GROTE MARKT



Foto: Koos Boertjens

### 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 c.a.

Sinds de officiële starthandeling voor de bouwwerkzaamheden op 30 oktober 2012 zijn de diepwanden en de trekankers van de ondergrondse parkeergarage geplaatst en is gestart met het aanbrengen van de boorpalen.



## Collegelief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties



Foto: Koos Boertjens

### **Nieuwe Oostwand (incl. Vindicat)**

Er is enige vertraging opgetreden vanwege de langdurige vorstperiode en vanwege het feit dat een zwerfkei is aangetroffen in de ondergrond. De oplevering van de nieuwbouw verschuift hierdoor naar begin 2014.



Afbeelding: nieuwbouw Vindicat

## Collegedebat - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

Dit jaar werken we samen met VolkerWessels Vastgoed de modellenstudie voor de nieuwe Oostwand uit en bepalen we het programma. De bouw van de nieuwe Oostwand start in het voorjaar van 2015. In maart 2013 zijn we, na verwijdering van de trap van Van der Zee, gestart met de sloop van de Naberpassage. De sloop is afgerond.

### 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 het nieuwe stadsplein vastgesteld dat als uitgangspunt dient voor het verdere ontwerp. Na de bouw van de ondergrondse parkeergarage en fietsenkelder, starten we in het voorjaar van 2015 met de uitvoeringswerkzaamheden van de Nieuwe Markt.

### Nieuwe Markt zuidzijde

Er zijn al drie panden gerealiseerd aan de Nieuwe Markt zuidzijde.



Afbeelding: Nieuwe Markt zuidzijde

Het meest in het oog springend is de herontwikkeling van enkele gemeentelijke panden (Poelstraat 16, 18, 24, 26, 28) met tussenliggende panden (Poelstraat 20, 22) die in

## Collegiebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

eigendom zijn van een derde. De architectenselectie voor deze panden is begin 2013 opgestart. We kiezen voor één coördinerend architect (via een Europese aanbestedingsprocedure) in combinatie met drie jonge Groninger architecten die de VO's maken. De Groninger architecten kiezen we in overleg met de directeur van de Academie van Bouwkunst op basis van een meervoudig onderhandse selectieprocedure. Naar verwachting zijn de architecten in juli 2013 bekend.

### Uitvoering

Volgens planning is de nieuwbouw van Vindicat begin 2014 gereed en de werkzaamheden aan de parkeergarage eind 2014. Daarna starten we met de bouw van het Groninger Forum. Het totale gebouw leveren we eind 2016 op, waarna de inrichting kan plaatsvinden en de garage in gebruik genomen wordt. De opening van het Forum verwachten we medio 2017.

### 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

Plankostenkrediet	
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
Uitvoeringskrediet	
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)	906.000
<b>Totaal plankosten en uitvoeringskrediet</b>	<b>184.656.000</b>

## Collegebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

### Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 maart 2013	69.400.000
--------------------------------------	------------

Deel van de dekking van het Informatiecentrum komt uit de grondexploitatie Grote Markt maar het Informatiecentrum valt buiten de strekking van deze sleutelprojectenrapportage.

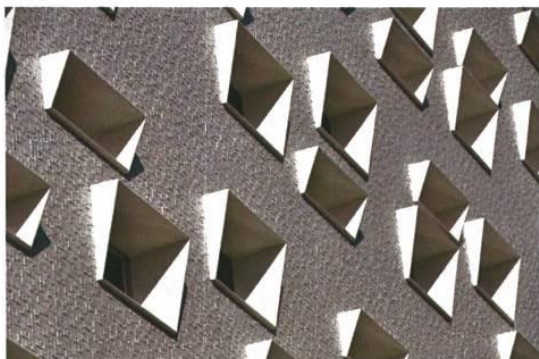
### Herziening grondexploitatie

De herziene grondexploitatie is op door uw raad vastgesteld. De eerstvolgende herziening vindt in november 2013 plaats.



## Collegebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

### EUROPAPARK



### Voortgang

#### Alfacollege

De bouw van het Alfacollege is bijna afgerond. Het gebouw wordt bij het ingaan van het nieuwe schooljaar in gebruik genomen.



Afbeelding: Alfacollege in aanbouw

#### Noorderpoort, centrum voor sport en bewegen

Met het Noorderpoort kijken we naar mogelijkheden om een sporttheater, een samenwerking tussen gemeente en Noorderpoortcollege, op het Europapark te vestigen. Naast indoor sporten, onder andere top turnen, onderzoeken we ook onderzocht of het mogelijk is de omgeving van de hal in te richten met functies voor outdoor sporten, zoals volleybal, tennis en een Crujff Court. Het gezamenlijke Programma van Eisen is bijna afgerond. Op basis daarvan werken we de komende periode het plan programmatisch, financieel en ruimtelijk verder uit. Om het Noorderpoort op de beoogde locatie van het Europapark te kunnen

## Collegiebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

huisvesten, is het noodzakelijk dat het trainingsveld van de A-selectie van FC Groningen verplaatst. We werken plannen uit FC Groningen te huisvesten op Sportpark Corpus.

### **Collectief particulier opdrachtgeverschap**

Het Europapark is aangewezen als CPO-locatie. We zijn met twee organisaties in gesprek voor een CPO ontwikkeling met wie we onderzoeken of we in gezamenlijkheid tot een CPO woningbouwplan kunnen komen.

### **NS Poort locatie**

In het deelgebied nabij en grenzend aan het buurtparkje is nog ruimte voor een grondgebonden woningbouwprogramma met een stedelijke rand langs de Boumaboulevard. Sinds kort zijn we met een ontwikkelaar in gesprek voor deze bouwvlek een programma te ontwikkelen.

### **Hete Kolen**

De bouwwerkzaamheden voor van het multifunctionele gebouw 'Hete Kolen' met 132 wooneenheden voor jongeren en kantoorfuncties in de plint van woningcorporatie Lefier en Architectenbureau Team 4, is op 5 juni officieel gestart. De karakteristieke Kolenmuur maakt, conform de wens van uw raad, integraal onderdeel uit van het gebouw langs de Boumaboulevard (op de huidige parkeerplaats P5).

### **Bedrijfsverzamelgebouw**

Met een ontwikkelaar zijn we de mogelijkheden aan het onderzoeken voor de ontwikkeling van een bedrijfsverzamelgebouw op een kavel nabij de Mediacentrale. We hopen dat dit najaar hier meer duidelijkheid over komt.

### **Boumaboulevard en Helperparkweg**

Afgelopen najaar is gestart met het herinrichten van de Boumaboulevard. De werkzaamheden voor het doortrekken van de Boumaboulevard naar de Helperparkweg en langs het spoor naar de Duinkerkenstraat zijn voor de bouwvak vakantie afgerond.

Daarnaast krijgen de bewoners van de Stoker en Brander hun beoogde ontsluiting op hun eigen privé parkeergarage.

### **Vergroenen**

We hebben een groenvisie uitgewerkt, waarin uitgangspunten staan voor een meer pakachtige uitstraling van het Europapark. Ook willen we P+R Europapark met een fiets-voetpad/laanstructuur gaan verbinden met de Helperpark. Voorwaarde hiervoor is wel dat we een oplossing vinden voor de supportersmuur die nu als barrière werkt. Het groen gaan we gefaseerd aanleggen. Op korte termijn krijgt onder meer de Boumaboulevard bij de entree van het park een boomlaanstructuur. Ook gaan we het gebied tegenover het station richting mediacentrale herinrichten. In dit gebied zijn tijdelijke ca. 50 betaalde parkeerplaatsen voor de treinreizigers van het station aangelegd. Daarnaast knappen we het gebied achter parkeerplaats P5 op. Verder is er overleg met de projectgroep Aanpak Zuidelijk Ring om het groen wat zij niet terug kunnen planten te compenseren op het Europapark.

### **Energievisie**

Voor het Europapark hebben we een concreet plan uitgewerkt voor de realisering van een WKO systeem. We leggen hiervoor de ondergrondse infrastructuur en "WKO-bronnen" aan. Het is de bedoeling dat de bestaande en nieuwe bedrijven op het systeem worden aangesloten. Voor de Euroborg wordt gewerkt aan een plan voor zonnepanelen op het dak van het stadion.

## Collegiebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

### 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 2012 toegekend. Op grond van de subsidievoorwaarden moet de busbaan voor 1 januari 2014 zijn aangelegd. De werkzaamheden zijn 15 april 2013 gestart. Bij de start van het project is er in overleg met Groningen Bereikbaar, de bedrijven en omwonenden veel aandacht besteed aan de bereikbaarheid van de stad tijdens de aanleg van de busbaan. Medio oktober zal de busbaan gereed zijn.

### Bestemmingsplan Europapark

Eind 2012 is de raad geïnformeerd over het in procedure brengen van het voorontwerp bestemmingsplan 'Europapark 2013' vergezeld van het beeldkwaliteitsplan 'Noord-Kwartier Europapark'. We hebben conform het gebiedsconcept voor het Europapark 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. Het ontwerp bestemmingsplan is in procedure gebracht en zal naar verwachting volgens planning in september aan de raad ter vaststelling worden aangeboden.

### Station Europapark

De afgelopen periode heeft de aannemer het groen ingeplant. De verwachting is dat de aannemer nog voor de zomer klaar is met zijn werkzaamheden. Ook de nieuwbouw van het stads kantoor ligt op schema. Na de zomer is de bouw klaar, zodat het gebied rondom het nieuwe stads kantoor woonrijp gemaakt kan worden.

## 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

### 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

## Collegebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitatie

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 maart 2013	88.281.089
--------------------------------------	------------

### 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 maart 2013	24.441.909
--------------------------------------	------------

### Herziening grondexploitatie

De herziene grondexploitatie van het Europapark en het Station Europapark is op 30 januari 2013 door uw raad vastgesteld. De eerstvolgende herziening vindt in december 2013 plaats.
--



### OOSTERHAMRIKZONE



### 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 samenwerken met bewoners en ondernemers in de buurt.

Als gevolg van de gewijzigde omstandigheden door het stopzetten van de tramlannen, de bezuinigingsopgaven en de economische recessie, waardoor we ook de samenwerkingsovereenkomst met Nijestee herijken, verwachten we de uitkomsten hiervan samen met de Routekaart eind 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 waarde creatie in het gebied.

#### **Oosterhamrikkade noordzijde, locatie A en B en particuliere kavels**

De ontwikkelaars KUUB en Nijhuis herontwikkelen locatie B tot grondgebonden woningen, met mogelijkheden tot het creëren van woon-werkeenheden, beneden-bovenwoningen of geclusterde eenheden (geen studio's) in drie tot vier bouwlagen. Zij worden aan de achterzijde via een (vent)weg ontsloten. Parkeren gebeurt op eigen terrein. De doelgroep betreft meerpersoonshuishoudens zoals jonge stellen, gezinnen en senioren.

Inmiddels is afscheid genomen van Jurriëns, na een heroriëntatie van dat bedrijf op de eigen organisatie. De laatste onderhandelingen voor deelgebied B lopen. Vanwege de korte levertermijn zijn de gebruiksovereenkomsten opgezegd. Indien de ontwikkeling niet tot stand komt zal met de omgeving gezocht worden naar alternatieve invullingen.

## Collegedebat - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

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. We hebben de omgevingsvergunning verleend, vanuit de omgeving zijn geen bezwaren ingediend. Het plan van Nijhuis Bouw op de ABN-AMRO locatie (36 zelfstandige wooneenheden voor jongeren) wordt 2<sup>e</sup> helft 2013 met de buurt verder ontwikkeld.

### **Oosterhamrikkade noordzijde, locatie C**

We onderzoeken de mogelijkheden om tijdelijke studio's voor jongerenhuisvesting door Nijestee te realiseren. Hierbij wordt een betaling in natura (dus niet in geld, maar in dienst/werk) onderzocht. Dit deelproject is afhankelijk van de projectfinanciering van Nijestee.

### **Wielewaalplein**

Het Wielewaalplein richten wij in als winkelplein, met voldoende parkeergelegenheid. De uitvoering is in de herfst gereed. De bedrijven in de tijdelijke units zijn verhuisd naar de winkelstrip onder de Groenling. De strip wordt aangevuld met een LIDL. Het herstel van de gevel van de Groenling is complex. Naar verwachting heeft de aannemer de voorgevel eind juni hersteld, waarna de achtergevel volgt.



Afbeelding: uitzicht vanuit De Groenling

### **UMCG Distributiecentrum**

De herontwikkeling van het voormalig UMCG-distributiecentrum is door de huidige eigenaar weer opgepakt. Nadat een eerder ingediende omgevingsvergunning voor jongerenappartementen is ingetrokken, worden studies uitgevoerd. Nader overleg met de eigenaar over de invulling staan gepland in de 2<sup>e</sup> helft van 2013.

### **Alfa-Laval**

In het najaar van 2012 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

## Collegiebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

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 en de herijking van de SOK met Nijestee zijn de ontwikkelingsactiviteiten opgeschort of vertraagd. Samen met Nijestee, bewoners en Toentje/Voedselbank hebben we een traject opgestart om het bouwterrein van Nijestee in te richten als een tijdelijk stuk stad, gefinancierd vanuit bewonersparticipatie en ondersteund door het gemeentelijk armoedebeleid (Voedselbank). Groot enthousiasme onder alle initiatiefnemers en de directe omgeving.

### **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 marktvraag. 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.
- Bij de herijking van de grondexploitatie Oosterhamrikzone verwachten we een nadeel als gevolg van het niet na kunnen komen van de Samenwerkingsovereenkomst Oosterhamriktracé door Nijestee. Dit nadeel zal zich voordoen in een bandbreedte tussen de € 6 en € 8 miljoen. Hiervan is € 2 miljoen opgenomen in het weerstandsvermogen. Wij zijn in afwachting van een definitief resultaat van het overleg met Nijestee en verwachten de uitkomst in september 2013.
- Door het uitblijven van een aantal duidelijkheden rond o.a. de bereikbaarheidsopgave stagneert de voortgang in het participatieproces.

### **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.

## Collegedebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

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 uitgave

Totaal verantwoord t/m 31 maart 2013	33.184.000
--------------------------------------	------------

### Herziening grondexploitatie

De herziene integrale grondexploitatie Oosterhamrikzone 2012 is op 30 januari 2013 door uw raad vastgesteld. De eerstvolgende herziening vindt in december 2013 plaats.

## Collegiebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

### WESTPOORT



### Voortgang

	In ontwikkeling (actief)	Faseren (passief)	Geschrapt	
<b>Fase 1A</b>	27 ha → in grex 27,6 ha (hiervan 4,2 ha verkocht, nl. LCW en Pipelife)			Fase 1 is opgenomen in een grondexploitatie.
<b>Fase 1B</b>	19 ha → in grex 17,8 ha			
<b>Fase 1C</b>	11 ha → in grex 16,9 ha	12 ha → in grex 15,2 ha		
<b>Fase 2</b>			75 ha	

Op 30 januari 2012 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 kavelluitgifte 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 eind 2013) waarin we aangeven hoe we de marktpotentie kunnen vergroten. Een nieuwe nota werklocaties, leggen we eind 2013 voor, Westpoort zal als case een eerste uitwerking zijn. Schaalverkleining, flexibiliteit en tijdelijk gebruik door andere functies zijn daarbij belangrijke thema's. Dit plan vertalen we vervolgens in een nieuw bestemmingsplan.

## Collegiebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

We werken een business case uit voor de vestiging van één of meerdere data hotels op Westpoort. Inmiddels heeft zich het eerste datahotel zich gevestigd op Westpoort.

Woensdag 10 april is de eerste paal geslagen voor de bouw van het datacenter van KPN Corporate Market B.V. ten behoeve van het eerste overheidsdatacenter (ODC) in Nederland. Vanaf de herfst zullen diverse overheidsdiensten hiervan gebruik gaan maken. In het datacenter zullen de servers van onder anderen Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB), de Rechtspraak, Dienst Uitvoering Onderwijs (DUO), Rijksdienst Wegverkeer (RDW), Basisadministratie Persoonsgegevens en Reisdocumenten (BPR), de provincie Groningen, de gemeente Groningen en de ministeries van Economische zaken, Landbouw en Innovatie en Onderwijs Cultuur en Wetenschap komen. Door de servers van deze diensten op één plaats te centraliseren wordt er zowel een kosten- als een efficiëncyslag gemaakt. Het ODC wordt gerealiseerd aan de Liverpoolweg 10 en omvat een kavel van ca. 5.500 m<sup>2</sup>. Deze locatie is bedoeld voor de ontwikkeling van de eerste twee fasen van het ODC. Het is de verwachting om op termijn het ODC uit te breiden met een derde en vierde fase. Reden voor vestiging van het ODC op Westpoort is de optimale stroomvoorziening op Westpoort. Deze optimale stroomvoorziening is voor datacenters een belangrijke vestigingsfactor. Het ODC zal gebouwd worden door W2N en wordt op een duurzame wijze gerealiseerd. Door een innovatief koelingsconcept kan onder bijna alle weersomstandigheden gebruik worden gemaakt van koeling met buitenlucht. Hierdoor wordt de CO<sup>2</sup>-uitstoot lager wat dit datacenter van KPN met recht een "groen datacenter" maakt.

### 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. Hoofdzakelijk dankzij de vastgestelde verliesneming van € 18,8 miljoen bij de laatste herziening, is die € 44,1 miljoen meer aan kosten dan aan opbrengsten per 1 april 2013 teruggebracht naar € 26,7 miljoen.

Het wijzigingen van de renteparameter, het uitgiftetempo, de grondprijzen en/of opbrengstenstijging hebben 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 <sup>c</sup>	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

## Collegebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

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 2014)	71.624.000

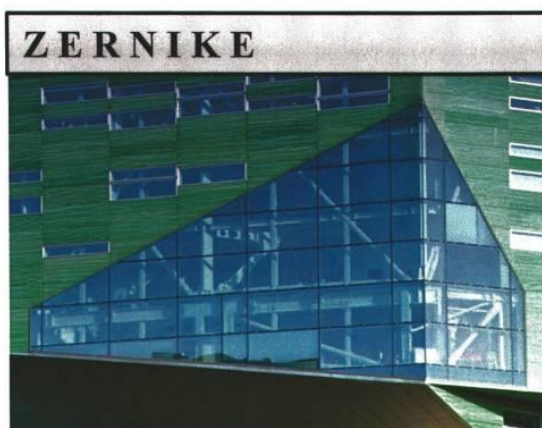
### Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 maart 2013	67.241.000
--------------------------------------	------------

### Herziening grondexploitatie

De herziene grondexploitatie Westpoort is op 30 januari 2013 door uw raad vastgesteld. De eerstvolgende herziening vindt in december 2013 plaats.
---

## Collegedebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties



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 nieuwe 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. Op 14 juni 2013 is het convenant ondertekend. In dit convenant worden de ambities en afspraken voor Zernike voor de komende jaren vastgelegd. Dit convenant dient als basis voor de verdere uitwerking en dienen als basis voor de ontwikkelstrategie voor het Zernike Science park en een nieuw stedenbouwkundig/bestemmingsplan waarbij we ook een nieuwe grondexploitatie opstellen. Deze nieuwe grondexploitatie zal pas in 2014 klaar zijn.



Afbeelding: Bernoulliborg



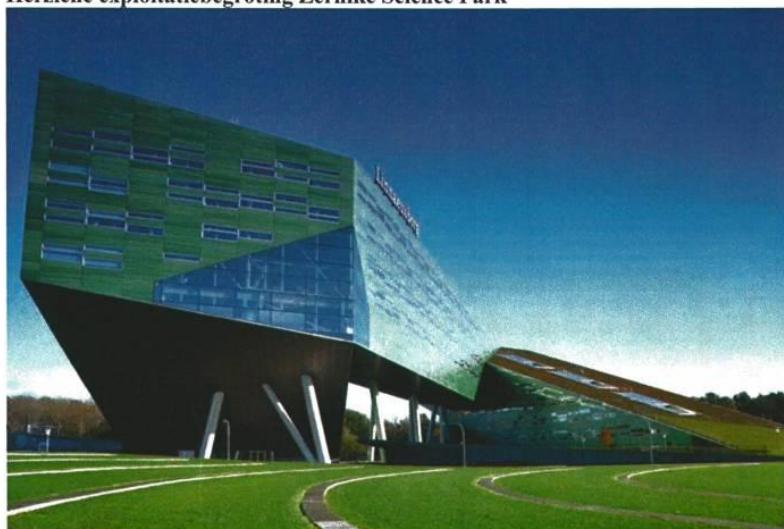
## Collegedebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

### 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. 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.

## Collegelief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

### 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.

### 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>e</sup>	-/- 8.747.000
Totaal toegestane kosten van het plan	18.250.000

#### Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 maart 2012	17.064.000
--------------------------------------	------------

#### Herziening grondexploitatie

De eerstvolgende herziening vindt in december 2013 plaats.

### EBBINGEKWARTIER & BODENTERREIN



### Voortgang

#### Woningbouw

- De voortgang van de tweede fase van De Touwbaan, dertien grondgebonden woningen, verwachten we in 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 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.

#### Open Lab Ebbinge

Het Open Lab Ebbinge (OLE) functioneert nu 2 jaar. Er zijn 9 paviljoens gerealiseerd. Overwogen wordt om de drie locaties die nog niet bebouwd zijn voor een langere periode in gebruik te geven.

#### Parkeergarage Boterdiep/Vrydemalaan

Een groot deel van de Vrydemalaan die aansluiting heeft met de in- en uitgang van de Boterdiepparkeergarage is in de tweede helft van 2012 in gebruik genomen.

## Collegedebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

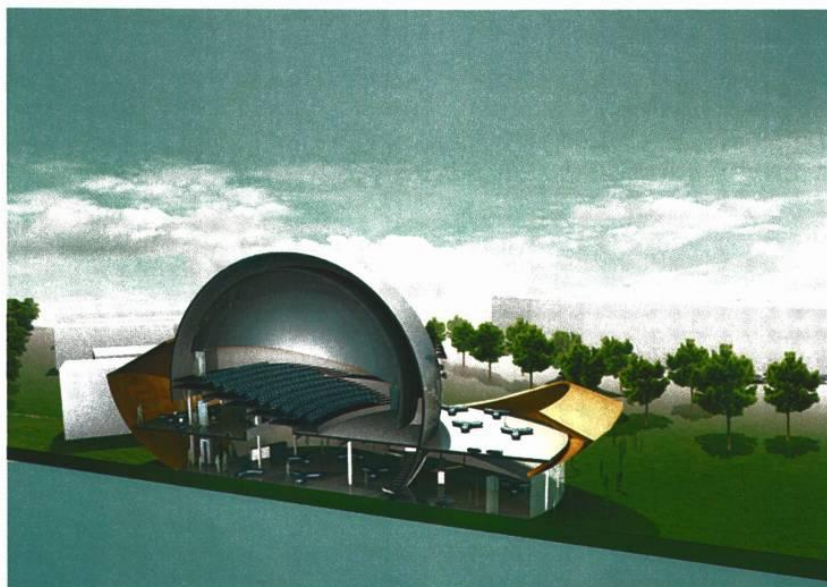
Met de vaststellingsnota Parkeren met Perspectief heeft uw raad ingestemd de Boterdiepgarage voor een periode van 10 jaar (2012-2021) onder te brengen in de grex CiBoGa. De gehele route over de Vrydemalaan is 1 juli 2013 jl. in gebruik genomen. De Anthonius Deusinglaan is vanaf die datum onttrokken van het stedelijk wegennet en is onderdeel geworden van het gebied van het Ziekenhuis UMCG. Tevens vindt er geen doorgaand autoverkeer meer plaats vanaf en naar de binnenstad.

### Infoversum

De bouw van het Infoversum is in volle gang. In juli 2014 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 rekt op minimaal 200.000 bezoekers per jaar.

### 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 voorbereidingen start in 2014.
- Het UMCG is in afwachting van het Rijksbesluit om een Partikeltherapie (zeer precieze bestraling) faciliteit te mogen realiseren. De start van de bouw wordt verwacht begin 2014
- Triade heeft de nieuwbouw voor een kantoorgebouw van 20.000 m<sup>2</sup> in voorbereiding als onderdeel van de Healthy Ageing Campus.



afbeelding: Infoversum zijdoorsnede

## Collegebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

### 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.
- Uit de meerjarenprognose van het parkeerbedrijf, die in mei 2013 door de gemeenteraad is vastgesteld, blijkt dat het parkeerbedrijf een tekort heeft waardoor de komende jaren geen afdracht aan de grondexploitatie CiBoGa kan worden gedaan om het tekort in de exploitatie van de Boterdieegarage te verkleinen. Dit risico is meegenomen in het weerstandsvermogen. Bij de herziening van de grondexploitatie kunnen we het effect voor de grondexploitatie CiBoGa bepalen en zullen we aangeven hoe we hiermee om willen gaan. Dit kan betekenen dat aanvullende middelen voor het parkeerbedrijf noodzakelijk 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 maart 2013	76.112.000
--------------------------------------	------------

#### Herziening grondexploitatie

De herziene grondexploitatie CiBoGa 2012 is op 30 januari 2013 door uw raad vastgesteld. De eerstvolgende herziening vindt in december 2013 plaats.

### 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 ontwerptractebesluit (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 hebben we in overleg met bewoners, scholen, bedrijven en andere partners ontwerp-inrichtingsplannen gemaakt 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. Op basis van een extern onderzoek, uitgevoerd door Grontmij, is gekozen om de

## Collegiebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

Helperzoomtunnel te situeren ter hoogte van de Helper Brink. Een tunnel is hier ruimtelijk beter in te passen en goedkoper dan bij de De Savornin Lohmanlaan, de Goeman Borgesiuslaan, ten zuiden van de Esserweg of bij de huidige spoorwegovergang. Ook voor het busverkeer en voor ambulance en brandweer is dit de beste plek.

In een brief d.d. 12 april 2013 geeft staatssecretaris Mansveld aan de Tweede Kamer een toelichting op de ontwikkelingen rond SWUNG. In de brief laat zij weten dat de benodigde wijzigingen in de geluidsregisters in mei 2013 worden gepubliceerd. Dit heeft tot gevolg dat de minister van Infrastructuur en Milieu het OTB/MER voor het project Aanpak Ring Zuid zal publiceren na publicatie van de geluidsproductieplafonds in de Staatscourant. De minister laat binnenkort weten wanneer het OTB/MER gereed is.

Het projectbureau is eveneens bezig met het uitwerken van de marktbenadering, de wijze 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 bevoegd 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 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.

## Collegiebrief - Sleutelprojecten en voortgang grondexploitaties

### 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 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.

De kosten voor het beoordelen van de producten van de projectorganisatie en de ambtelijke en bestuurlijke advisering 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. Voor 2013 en 2014 heeft uw raad middelen ter beschikking gesteld voor plankosten voor grote infrastructuurprojecten in de programmabegroting.

#### 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

Extra ter beschikking gesteld budget 2013	200.000 <sup>i</sup>
Extra ter beschikking gesteld budget 2014	375.000

#### Stand van de uitgaven

Totaal verantwoord t/m 31 maart 2013	1.930.000
--------------------------------------	-----------

<sup>i</sup> Exclusief stelpost à €100.000 voor infrastructurele projecten.



## Lijst van ingekomen stukken B&V september 2013

### Lijst ingekomen stukken

Raadscommissie Beheer en Verkeer 11 september

COLLEGEBRIEVEN (te vinden in het Raads Informatie Systeem)

Nr.	Datum	Onderwerp	Advies	Opmerking
1.	28-05-2013	Evaluatie Tramtraject	Op agenda	
2.	28-05-2013	Afhandeling vragen en toezeggingen raadscommissies Rekening 2012		Gepasseerd raad 29 mei
3.	31-05-2013	Kansenkaart wind		Gepresenteerd op 5/6
4.	31-05-2013	Invoering pluspakket bus per dienstregeling 2014	v.k.a.	
5.	03-06-2013	Planning onderwerpen energie		Reeds gepasseerd op 5/6 en verwerkt in LTA
6.	11-06-2013	Toekomst Drafbaan Stadspark	Op agenda	Presentatie op 27/8
7.	11-06-2013	Voortgang werkzaamheden Groningen Bereikbaar	v.k.a.	
8.	13-06-2013	ARCG jaarrapport 2012 en begroting 2014	v.k.a.	Bij dagmail van 14/6 is gevraagd om wensen of bedenkingen kenbaar te maken vóór de raad van 26/6. Hier is geen gebruik van gemaakt.
9.	18-06-2013	Informatie uitbreiding begraafplaats Noorddijk	v.k.a.	Komt volgens brief in oktober terug.
10.	19-06-2013	QuickScan beleid duurzaamheid	v.k.a.	Vervolg + verbeter-voorstellen volgen na de zomer
11.	19-06-2013	BEA Helperzoom tussen Groenendaal en Kempkensberg	v.k.a.	
12.	21-06-2013	Afschrift brief aan PS: Motie windenergie een Gronings bod / kansenkaart wind	v.k.a.	
13.	26-06-2013	Actualisatie IMR-convenant	v.k.a.	
14.	03-07-2013	Bereikbaarheid regio en stad	v.k.a.	raadsbehandel-plan zie A3
15.	03-07-2013	Afvalbakken Noorderplantsoen informatie	v.k.a.	n.a.v. toezegging 5 juni
16.	03-07-2013	Informeren over parkeerplannen Oude Wijken	Bespreken in oktober i.c.m.	

## Lijst van ingekomen stukken B&V september 2013

			differentiatie parkeer- tarieven en aanscherping parkeer- regelgeving	
17.	03-07-2013	Informeren over de voortgang van de aanpak van locaties waar bodemverontreiniging een risico veroorzaakt	v.k.a.	
18.	03-07-2013	Trendmonitor OV Bureau 2012	v.k.a.	
19.	03-07-2013	Vastgestelde Dienstregeling 2014	v.k.a.	
20.	03-07-2013	Reactie: Motie behoud buslijn 5	v.k.a.	Reactie op motie
21.	10-07-2013	Afhandeling moties voorjaarsdebat 2013	v.k.a.	Verwerkt in IM-lijst
22.	31-07-2013	Beantwoording vragen raadscommissie B&V juni	Betrekken bij A3	
23.	15-08-2013	Resultaten kastanjeziekte 2013	v.k.a.	
24.	15-08-2013	Verbanden en samenhang binnenstad	v.k.a.	
25.	22-08-2013	Informatie over grondwater in de Boterdiepgarage	v.k.a.	
26.	22-08-2013	Realisatiebesluit extra sneltrein Groningen Leeuwarden	v.k.a.	

### OVERIGE INGEKOMEN STUKKEN

(vanaf nu worden alle ingekomen stukken van derden op de totaalijst overige ingekomen stukken van de raad gezet - onder inlogcode op het RIS-)

# Verslag B&V 5 juni 2013

## VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

Datum: 05 juni 2013  
Plaats: Oude raadzaal  
Tijd: 20.00 - 22.50 uur

**Aanwezig:** dhr. J.P.A. van Rooij (voorzitter), dhr. J. Spakman (PvdA), dhr. J.P. Loopstra (PvdA), dhr. W. Moes (PvdA), dhr. J.D. Hukema (PvdA), dhr. J. Evenhuis (VVD), dhr. R.A. Koops (VVD), dhr. M.T. Gijsbertsen (GroenLinks), dhr. K.S.N. van der Veen (GroenLinks), dhr. J.P. Dijk (SP), mw. N.G.J. Temmink (SP), mw. A. Kuik (CDA), dhr. J.H. Luhoff (D66), mw. G.E.J. Copini (D66), dhr. A.W. Maat (Stadspartij), dhr. R.P. Prummel (Stadspartij), mw. I.M. Jongman-Mollema (ChristenUnie), mw. S. Klein Schaarsberg (Student & Stad), dhr. G.J. Kelder (PvdD)

**De wethouders:** dhr. J.M. van Keulen, dhr. J. Seton

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

**Insprekers:** dhr. Van der Veen bij agendapunt A5, Rondvraag.

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

---

### A1. Opening en mededelingen

#### De voorzitter

- Opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.

#### Wethouder Seton:

- Actieplan Wegverkeerlawaa: het college heeft het definitieve plan ongewijzigd vastgesteld. Het plan wordt openbaar gemaakt.
- Project Westrand: dit komt in het laatste kwartaal van 2013 naar de commissie.
- Laadpalen: het contract met E-laad is eind mei getekend. E-laad is bezig met de locaties. Er komt een locatie aan de Palmslag. De laadpalen worden eind augustus of begin september geplaatst.

#### Wethouder Van Keulen:

- Informeert de commissie eind juni 2013 over de parkeerplannen voor de Oosterparkwijk, de Korrewegwijk en De Hoogte. Het budget voor de overige wijken is nagenoeg uitgeput.

### A2. Vaststelling agenda

*De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.*

### A3. Afspraken en planning

#### Besluitenlijst vorige vergadering:

##### De voorzitter:

- Stelt vast dat de commissie instemt met het voorstel tot afhandeling van dit agendapunt.
- Stelt vast dat de commissie ermee instemt om de planningsbrief met betrekking tot de onderwerpen op energiegebied in de LTA te verwerken.

##### LTA/IM:

#### Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):

- Planning OTB/MER Zuidelijke Ringweg: spreker stelt een technisch vragenuur op prijs, voorafgaand aan de extra commissievergadering in oktober.
- ZRG: kan de commissie door het college worden geraadpleegd voordat het Tracébesluit in de Stuurgroep ZRG komt?
- Kan de commissie informatie ontvangen over het sectorenmodel en de mogelijkheid tot verder onderzoek daarnaar?
- Bereikbaarheidsplan openbaar vervoer: graag agenderen voor de commissie zodra het plan binnen is.

#### Wethouder Van Keulen:

- Akkoord met een technisch vragenuur over OTB/MER Zuidelijke Ringweg.
- Consultatie commissie over het Tracébesluit: De wethouder is bereid dit te regelen en gaat na wanneer dit kan. Er komt een schriftelijk antwoord.

## Verslag B&V 5 juni 2013

- Sectorenmodel: De wethouder constateert dat er nog steeds geen groot draagvlak voor het model is en wil niet veel extra onderzoek doen. De uitkomsten van het onderzoek zijn summier: het zijn een aantal presentaties. De wethouder zal deze bundelen en aan de commissie toesturen met een inhoudelijke toelichting.

**Mw. Temmink (SP):**

- Wanneer is de visie op de drafbaan gereed? Wordt deze in de commissie behandeld?

**Wethouder Seton:**

- Zegt dat de visie op de drafbaan onder wethouder Van der Schaaf valt. De planning wordt aan de griffier doorgegeven.

**Mw. Jongman (ChristenUnie):**

- De visie op de drafbaan: Spreker is vanwege het geluidaspect voor behandeling in de commissie Beheer en Verkeer. Misschien kunnen de punten uit elkaar worden getrokken.

**De voorzitter:**

- Zegt dat in het overleg van commissievoorzitters werd geconcludeerd dat de visie op de drafbaan in de commissie Beheer en Verkeer thuishoort.

### A4. Conformstukken

**a. Aanvraag aanvullend krediet restauratie kade Kleine der A**

(raadsvoorstel 16 mei 2013)

**Dhr. Prummel (Stadspartij):**

- In hoeverre wordt rekening gehouden met beschermde planten op de kademuren en met dieren die daar voorkomen?

**Wethouder Seton:**

- De planten zijn geïnventariseerd. De kademuren worden zo veel mogelijk in de oude toestand teruggebracht. Wat vroeger geschikt was voor die planten zal straks hoogstwaarschijnlijk ook zo zijn. Als dit niet zo is, moet een afweging tussen veiligheid en ecologie worden gemaakt. De wethouder stelt dan de veiligheid voorop.

*Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 26 juni 2013.*

**b. Renovatie aula begraafplaats Selwerderhof**

(raadsvoorstel 23 mei 2013)

**Dhr. Moes (PvdA):**

- Vindt het een goed plan, maar mist in de plannen een uitwijkmogelijkheid voor uitvaarten tijdens de verbouwing van de aula. Spreker verzoekt de commissie erover te informeren hoe dit wordt georganiseerd.

**Mw. Jongman (ChristenUnie):**

- Vindt het een prachtig plan en sluit zich aan bij de vraag van de PvdA.

**Wethouder Seton:**

- Is in overleg met de uitvaartondernemers om te kijken naar een alternatieve locatie. Zodra een keuze is gemaakt, wordt de commissie daarover geïnformeerd.

*Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 26 juni 2013.*

**c. Aanvullend krediet masterplan Card Only**

(raadsvoorstel 23 mei 2013)

**Dhr. Spakman (PvdA):**

- Is sprake van een correctie achteraf, omdat nu de posten onvoorzien, publiciteitscampagne en advieskosten worden opgevoerd? Die zaten niet in de oude aanvraag.

**Wethouder Van Keulen:**

- Antwoordt dat na de eerste, overigens mislukte, aanbesteding is geleerd van ervaringen elders en dat goede communicatie van groot belang is, vandaar de correctie.

*Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 26 juni 2013.*

### A5. Rondvraag

**Inspreker dhr. Van der Veen** spreekt in over de Zuidelijke Ringweg waar drie overheden besluiten nemen zonder dat één overheid eindverantwoordelijk is. Bij calamiteiten wordt het een chaos. Externe veiligheid is noch bij de Ringweg, noch bij de Helperzoomtunnel meegenomen in de initiatieffase, iets wat de gemeente wel had beloofd. Wie is verantwoordelijk voor de ZRG en de N7? In de stukken

## Verslag B&V 5 juni 2013

staan tegenstrijdige beweringen: vaak wordt gezegd dat het een rijksweg is, maar in de beleidsregel externe veiligheid van de gemeente staat dat de N7 een provinciale weg is. In die beleidsregel worden de andere rijkswegen niet genoemd als transportroutes gevaarlijke stoffen, terwijl dit in het provinciaal basisnet wel gebeurt. Wie is eigenlijk de wegbeheerder? En is die tevens verantwoordelijk voor de verkeersveiligheid en de externe veiligheid van de N7? Spreker wijst op de Tunnelwet: er moet één wegbeheerder zijn, die één veiligheidsbeambte benoemt. Spreker vindt duidelijkheid noodzakelijk.

**Dhr. Kelder (PvdD):**

- Vraagt of extra afvalbakken in het Noorderplantsoen kunnen worden geplaatst.

**Dhr. Hukema (PvdA):**

- Stremming Visscherbrug: De brief van de dienst over de openingstijden van de noodbrug is onduidelijk en spreker vraagt om verduidelijking richting de jachthavens. Is eveneens informatie verstrekt aan de Schuttevaer en de Watersportbond?
- Verkeerssituatie Corpus den Hoorn, Semmelweisstraat: Bij de nieuwe school staan geen 30km-borden. Er wordt te hard gereden en spreker vraagt de aandacht hiervoor.

**Mw. Jongman (ChristenUnie):**

- Vraagt naar aanleiding van het verkeersongeval aandacht voor de kruising van de busbaan met de Eemsgolaan. Hoe kijkt de gemeente aan tegen de verkeersveiligheid daar? Is het in overleg met de bewoners mogelijk een ander perspectief te realiseren?

**Dhr. Moes (PvdA):**

- Naar aanleiding van de inspreker: Graag een reactie van het college op het punt van de externe veiligheid. Dit kan op een later tijdstip, op een natuurlijk moment.

**Wethouder Seton:**

- Afvalbakken Noorderplantsoen: de wethouder laat uitzoeken of tijdens drukke dagen tijdelijk extra afvalbakken kunnen worden bijgeplaatst.
- Visscherbrug: De bewoners waren tevreden over de brief. De brief is op meerdere manieren binnen de scheepvaartwereld bekend gemaakt. De communicatie is maximaal geweest.

**Wethouder Van Keulen:**

- Naar aanleiding van de vraag van dhr. Moes over de inbreng van de inspreker: Het OTB en de MER verschaffen duidelijkheid over de externe veiligheid. Voor de Helperzoomtunnel gebeurt dit via de omgevingsvergunning.
- Verkeerssituatie Semmelweisstraat: De wethouder gaat het uitzoeken. Er komt een antwoord per brief of via een mededeling in de commissie.
- Ongeval kruising busbaan-Eemsgolaan: De wethouder wacht het rapport van de politie af. Dit komt niet voor de zomer. Het klopt dat de situatie als onveilig wordt ervaren. In het kader van de visie openbaar vervoer zal worden bekeken hoe die busbaan veel veiliger kan worden gemaakt.

### **B1. Visie op biobased economy**

(raadsvoorstel 16 mei 2013)

**De voorzitter:**

- Geeft uitleg: Achter het raadsvoorstel hangt het brondocument. De later opgestelde brochure wordt ter vaststelling aan de raad voorgelegd.

**Dhr. Kelder (PvdD):**

- Wijst op de nadelen van het gebruik van biomassa voor allerlei toepassingen. Spreker maakt de beperkingen duidelijk. De PvdD is principieel tegen bijvoorbeeld het gebruiken van visafval.
- Het hergebruik van oud hout is niet goed en mestvergisting moet te allen tijde worden voorkomen. Intensieve veeteelt met of zonder mestvergisting is niet duurzaam. Dieren houden gaat gepaard met de uitstoot van veel broeikasgassen.

**Dhr. Spakman (PvdA):**

- Geeft complimenten voor het stuk: het heeft een hoge kwaliteit.
- De strategische leidraad: De markt en optimalisatie van concurrentie worden daar als leidend principe genoemd. Dat is vreemd, want juist daardoor ligt Nederland achter op het gebied van duurzaamheid. Verderop in de visie wordt wel weer gekozen voor een actieve rol van de gemeente en dat is prima.

## Verslag B&V 5 juni 2013

- De visie is een sterk kompas voor verduurzaming van stad en ommeland.
- De fractie maakt zich wel zorgen over de uitvoering en de inzet hiervoor in de komende jaren vanwege de bezuinigingen.

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

- Zegt dat de fractie enthousiast is over de visie. Het is goed dat gemeente en regio aan de slag gaan met groene grondstoffen. Een groene economie en de ambitie om zelfvoorzienend te worden, zijn belangrijk. Er is een vorm van 'omdenken' nodig.
- Er zijn vele vragen te stellen bijvoorbeeld over het opheffen van nationale belemmeringen, de rol van burgers en bedrijven en hoe het begrip faciliteren wordt vormgegeven.
- Worden de concrete voorstellen in de raad of in andere overleggen besproken?
- De zichtbaarheid naar de stad is belangrijk bij de uitvoering. Het gaat om het geven van het goede voorbeeld door de gemeente en het prikkelen van de inwoners.
- De fractie is benieuwd naar de ideeën over verduurzaming binnen de gemeente.
- Veel gewassen zijn geschikt voor gebruik op braakliggende gronden. In hoeverre gaat het college die gronden benutten? En hoe wordt de stad geïnformeerd om van die gronden gebruik te maken? Zijn er belemmeringen en kunnen die worden opgelost?

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

- Wijst op het grote aantal planten dat is verdwenen. Biodiversiteit mag iets kosten.
- Dringt er bij het college op aan om braakliggende gronden te gebruiken voor ecologische doelen en vervolgens voor biobrandstoffen.
- De visie is helder: er liggen kansen en die moet de gemeente pakken, ook in het belang van het regionale bedrijfsleven.
- De visie bevat te veel Engelse begrippen.
- De fractie stemt in met het door het college uitgestippelde pad, maar dringt erop aan geen lastenverhogingen door te voeren als gevolg van de introductie van een biobased economy.

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

- Het is een prima visie die goed aangeeft dat derden nodig zijn.
- De fractie ondersteunt de aangegeven aanpak.

### **Mw. Copini (D66):**

- Wijst op de motie Groen gas en vindt het goed dat de visie de groenegrondstoffeneconomie wil bevorderen, zowel in de stad als de regio.
- Het is goed dat de rol van de gemeente verandert in medespeler in het veld.
- Prima dat de gemeente het goede voorbeeld wil geven. Eens met dhr. Kelder om kritisch te blijven. Een actieve gemeente is nodig.
- Regelgeving: Kan iets worden gezegd over de juridische belemmeringen en de mogelijkheden die resteren? Is een proeftuin met flexibele regelgeving mogelijk?
- De rol van bewoners en bedrijven: dit gedeelte is in de visie nauwelijks uitgewerkt.

### **Mw. Klein Schaarsberg (Student&Stad):**

- Geeft complimenten voor de visie. Het blijkt mogelijk op lokaal niveau wat te doen aan wereldproblemen.
- Het is prima om wetenschap en maatschappij te laten samenwerken.
- Biomassa biedt kansen op het gebied van economie en werkgelegenheid. De fractie wil graag dat de gemeente belemmeringen opheft, om bedrijven aan te trekken.
- Kennisontwikkeling en economische bedrijvigheid zijn naast duurzaamheid van groot belang. Eens met dhr. Van der Veen om lokale initiatieven te steunen, ook die van burgers.
- Hoe kan het dat geen concurrentie mag ontstaan met voedselproductie, zoals het college zegt?
- De fractie steunt de visie van harte: het college laat zien dat tegelijk werkgelegenheid, kennis en innovatie kunnen worden versterkt.

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

- Vindt dat het stuk goed is onderbouwd, de fractie is onder de indruk. De vraag is wel hoe een en ander concreet wordt gemaakt. De fractie vindt dat de gemeente pragmatisch moet zijn en dat de opbrengsten groter moeten zijn dan de kosten.
- De uitwerking is cruciaal, er zijn vele vragen over te stellen: wat doet de gemeente in een netwerk van samenwerkende partijen? Of: hoe wordt voorkomen dat dingen dubbel worden

## Verslag B&V 5 juni 2013

gedaan? Of: wat is de rol van de kennisinstellingen? Graag informatie hierover. Als de gemeente vooroploopt, moet sprake zijn van een meerwaarde.

### **Mw. Kuik (CDA):**

- De regio heeft kansrijke sectoren. Belangrijk is de kennisontwikkeling uit te breiden.
- In hoeverre is overlegd met de provincies en met de regio Groningen-Assen? Is er een regionaal adviesplatform? Hoe gaat dit verder in de regio?
- De rol van de burgers is wat onderbelicht gebleven.
- Is gekeken naar andere steden zoals Steenwijk waar ook met biomassa wordt gewerkt?

### **Mw. Temmink (SP):**

- Vindt het een goede visie. Burgers kunnen worden gemotiveerd door middel van goede presentaties over de mogelijkheden.
- Is het eens met de opmerking van de PvdA over de marktgerichte vraag. De gemeente kan samen met anderen een leidende rol hebben.

### **Wethouder Seton:**

- Naar aanleiding van de PvdD: Het college kiest ervoor gebruik te maken van aanwezige afvalstoffen zoals visafval. De gemeente laat veel oud hout al liggen.
- De verhouding tussen markt en overheid: Het college wil zich niet uitleveren aan de markt maar aan de andere kant nuanceert het college een zeer actieve rol van de overheid. De overheid is een van de partners in een netwerk, maar is daarbinnen erg actief.
- De gemeente wil flink inzetten op de innovatiekracht.
- De bezuinigingen: de raad beslist en kan sturen.
- De wethouder kan zich vinden in de term 'omdenken'.
- De regelgeving: het college wil de eigen regels aanpakken. Wat landelijke regelgeving betreft: De gemeente moet met voorbeelden uitstralen dat regels aangepast moeten worden. Ook de VNG kan worden benut. De wethouder wil het idee voor een proeftuin gaan bekijken.
- De wethouder nuanceert de opmerking van dhr. Prummel over kosten voor herstel van biodiversiteit en is het eens met de VVD dat inspanningen en activiteiten wel betaalbaar moeten zijn. Alle gronden gebruiken voor ecologische functies levert te weinig op.
- Het college wil kansen pakken, kleine stapjes maken om zo de bal aan het rollen te krijgen.
- Alle sporen zijn nodig om de doelstelling klimaatneutraal in 2035 te halen. Als bij het een wat wordt afgehaald, moet dit bij een ander worden gecompenseerd.
- Samenwerking met bedrijven gebeurt via de al bestaande samenwerking met o.a. NOM, de provincie en Energy Valley.
- Het motiveren van burgers gebeurt door enthousiasme voor duurzaamheid op alle gebieden uit te stralen. Bij zon, wind en biomassa worden bij elke stap de communicatie en de pr ingevuld. De gemeente geeft het goede voorbeeld, maar kan ook meeliften op de vele initiatieven.
- Braakliggende gronden: de gemeente stimuleert het gebruik en zal het deels zelf doen. Het college was bijvoorbeeld positief over een concreet verzoek om olifantengras te kweken.
- De regiefunctie van de gemeente is ervoor bedoeld om te voorkomen dat dingen dubbel gebeuren. De gemeente treedt pragmatisch op en is niet steeds de voorloper.

*Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 26 juni 2013.*

### **B2. Visie kinderboerderijen**

(raadsvoorstel 16 mei 2013)

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

- Kan zich vinden in de hoofdlijnen van de visie, maar is geschrokken van het feit dat nooit groot onderhoud is gerealiseerd. Moet de raad zich ook zorgen maken over ander vastgoed van de gemeente? Als kinderboerderijen aan wijken worden overgedragen, mag er geen achterstallig onderhoud zijn. Dit moet voortvarend worden aangepakt.

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

- Vraagt waarom de tweemaal 250.000 euro niet eerder zijn opgenomen in de structurele begrotingsuitgaven. Dit had wel moeten, voorzieningen in de wijken zijn belangrijk. Stoppen met het Forum levert geld op en kan hiervoor worden ingezet.

## Verslag B&V 5 juni 2013

- De fractie staat achter de visie als het geld in de begroting wordt opgenomen, maar staat niet achter de visie als blijkt dat sprake is van een uitzichtloze privatisering waarbij kinderboerderijen niet in staat zijn voldoende geld op te brengen.

### **Mw. Copini (D66):**

- Kan zich vinden in het toekomstbeeld en het stappenplan als het gaat om investeren in natuur- en milieueducatie en in vakkennis van vrijwilligers en om het samenwerken met scholen.
- De fractie ziet graag dat de gemeente zich beperkt tot het faciliteren door bijvoorbeeld grond en gebouwen beschikbaar te stellen. Het verstrekken van subsidie en het doen van groot onderhoud is niet langer gewenst.
- De fractie is akkoord als een groot deel van de kinderboerderijen in de nabije toekomst wordt verkocht. De rol van de gemeente kan door ondernemers en stichtingen worden overgenomen. Is het mogelijk al in 2016 de subsidierelatie te verbreken?
- De fractie is het ermee eens in 2014 en 2015 de knelpunten op te lossen.
- De fractie stemt in met de visie. Is het mogelijk eerder te beginnen met de verzelfstandiging?

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

- Kan zich vinden in de visie. Onderbelicht is dat kwetsbare mensen en mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt op een volwaardige manier kunnen deelnemen aan de samenleving.
- Door samenwerking met speeltuinen en onderwijsinstellingen kan aan kennisontwikkeling worden gedaan. De visie zou dit meer moeten benadrukken.
- Ook is een sterkere verbinding nodig met duurzaamheidseducatie. Een actieve rol van het Centrum van Natuur- en Duurzaamheidseducatie is gewenst. Graag een reactie.
- In de visie staat niets over dierenwelzijn. Hoe wordt dit gewaarborgd?
- De PvdA is het eens met het college dat de exploitatie niet noodzakelijk door de overheid hoeft te gebeuren. Het is wel noodzakelijk dat de stad voldoende kinderboerderijen heeft en behoudt. Kan het college voor de middellange termijn de garantie geven dat de twee kinderboerderijen met een regionale functie worden behouden?
- Wat zijn de mogelijkheden voor een buurt om een boerderij te stichten? Wat kan de buurt van de gemeente verwachten?
- De gemeente had het groot onderhoud kunnen zien aankomen. Waarom is de benodigde 0,5 miljoen euro niet in een meerjarenperspectief opgenomen? Hoe gaat het college dit in de toekomst voorkomen? Het gaat vooral om zaken waar meerdere diensten bij zijn betrokken. Kan het college aangeven welke verrassingen er nog meer aankomen? Hoe groot is de onderhoudsinvestering op lange termijn bij de kinderboerderijen Malle en Minerva?

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

- Vraagt hoe het kan dat nu al weer een onderhoudskwestie speelt.
- De personeelskosten zijn hoog bij kinderboerderij Stadspark. Hoe kan dit?
- Mogelijk zijn extra inkomsten te vergaren door een 'Vrienden van'-club op te richten.
- Een combinatie met natuur- en duurzaamheidseducatie is een goede optie.
- De fractie wil eerst weten wat de kosten zijn bij overdracht, voordat hierover een standpunt wordt bepaald. Het zou goed zijn niet alle kinderboerderijen over te dragen. Spreker bepleit enkele laagdrempelige voorzieningen te behouden.

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

- Kan zich vinden in de opmerkingen van dhr. Koops en dhr. Moes.
- De PvdD ziet voor- en nadelen bij het bestaan van kinderboerderijen.
- Het is goed dat niet wordt beknibbeld op de leefomstandigheden voor de dieren.
- De personeelskosten zijn een grote post. De fractie is benieuwd naar het vervolg.

### **Mw. Temmink (SP):**

- Is geschokt over het feit dat groot onderhoud nodig is. Waarom kwam dit niet eerder aan het licht? Hoe wordt dit voorkomen? Is inmiddels een concreet onderhoudsplan opgesteld?
- De SP ziet het liefst dat kinderboerderijen eigendom van de gemeente blijven. Een vereniging van bewoners die de exploitatie doet, is ook een goede mogelijkheid.
- Het voorbeeld van een zelfstandige kinderboerderij in Drachten werd genoemd. Daar zijn een minigolfbaan en een speelhal aan verbonden en dat vindt spreker niet gewenst.



## Verslag B&V 5 juni 2013

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

- Is het eens met de woordvoering van de PvdA.
- Het stuk is meer een probleemanalyse dan een visie. Hoe kan het dat het probleem van het groot onderhoud plotseling naar voren kwam? Waarom is er niet eerder in geïnvesteerd?
- Verenigingen van buurtbewoners kunnen goed een kinderboerderij runnen. Eens met PvdA en CU om als gemeente enkele kinderboerderijen te exploiteren.
- Hoe realistisch is het om als de gemeente niet investeert in het onderhoud de kinderboerderij Stadspark over te dragen?

### **Mw. Klein Schaarsberg (Student&Stad):**

- Is het eens met PvdA en CU dat de gemeente een verantwoordelijkheid heeft om ervoor te zorgen dat er kinderboerderijen zijn in de stad.
- Heeft het college onderzoek gedaan naar een eventuele verkoop? Wat is op dit moment de waarde van een kinderboerderij?

### **Mw. Kuik (CDA):**

- Vindt het opmerkelijk dat geen reservering is gemaakt voor het onderhoud. Hetzelfde gebeurde bij de speelvoorzieningen. Waarom is het toen niet opgemerkt?
- Gaat ermee akkoord dat het geld voor het onderhoud beschikbaar wordt gesteld.
- De gemeente hoeft niet alle kinderboerderijen in eigendom te houden. De fractie vindt het belangrijk dat er kinderboerderijen zijn en blijven.
- Cocreatie en het vragen van een bijdrage zijn goede mogelijkheden om inkomsten te verhogen. Een goed overdrachtsplan is noodzakelijk.

### **Wethouder Seton:**

- Constateert dat de raad het eens is met het college om deze laagdrempelige voorziening te koesteren.
- De wethouder heeft geen uitputtende verklaring voor het niet tijdig signaleren van het bestaan van achterstallig groot onderhoud. De wethouder schetst hoe kinderboerderijen vrij autonoom zijn ontstaan en door de gemeente zijn opgenomen in een praktische werkwijze. Er is nooit planmatig te werk gegaan. De gemeente had het wel kunnen voorkomen.
- De wethouder kan niet zeggen of het in de toekomst niet weer zal gebeuren. Volgens de huidige informatie is er geen ander achterstallig onderhoud. Er is een structurele oplossing nodig. Het onderhoud moet gebeuren, vooral uit veiligheidsoverwegingen.
- Een overdracht zonder gedurende die vijf jaar te investeren, is niet mogelijk. Het te plegen onderhoud loopt mee in de andere meerjarige investeringsprogramma's onderhoud. Dit moet voorkomen dat opnieuw verrassingen ontstaan zoals nu.
- Combinaties met bijvoorbeeld scholen en met onderwerpen als duurzaamheidseducatie zijn prima.
- De opmerking van dhr. Moes over mensen met een grote afstand tot de arbeidsmarkt is terecht. Dit staat in de visie.
- De wethouder verwacht niet dat al in 2016 een overdracht mogelijk is.
- Dierenwelzijn wordt genoemd in de visie. De beheerders worden blijvend geschoold.
- De wethouder is het ermee eens dat kinderboerderijen een basisvoorziening zijn en is het eens met dhr. Moes om minimaal twee maar liever alle zeven kinderboerderijen beschikbaar te houden. De wethouder wil geen garantie geven dat Stadspark en Boegbeeld behouden blijven omdat dit de prikkel weghaalt om voor een andere vorm te kiezen. De wethouder zegt toe dat de gemeente inspringt als blijkt dat de ene na de andere kinderboerderij verdwijnt. Hij verwacht dit echter niet.
- De visie kon niet worden opgesteld zonder het probleem van het onderhoud te schetsen.
- Er is op sommige punten een relatie met de speelvoorzieningen.
- Bij de uitwerking wordt een overdrachtsplan opgesteld.
- Het stichten van een kinderboerderij door bijvoorbeeld een buurt past in de visie. De gemeente denkt mee om het initiatief te laten slagen met inachtneming van de financiële beperkingen.
- Het is niet te zeggen hoe onderhoud op middellange termijn bij Malle en Minerva wordt bekostigd. Het wordt meegenomen in de meerjareninvesteringsprogramma's. Wat grond betreft: de financiële bijdrage van de gemeente is beperkt.

## Verslag B&V 5 juni 2013

- Bij een bewonersinitiatief zorgt de gemeente dat aan de wettelijke eisen wordt voldaan.
- Na vaststelling van de visie wordt een uitwerking opgesteld die naar de commissie gaat.

*Het voorstel gaat als 1-minuutinterventiestuk naar de raad van 26 juni 2013.*

### **B3. Eventuele bouw megastal in Stad**

**(antwoorden op vragen art.42 RvO 19 maart 2013) (verzoek PvdD)**

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

- De motivatie van de fractie staat in de schriftelijke vragen. Spreker verzoekt de andere fracties daarop te reageren.
- Op een vraag van dhr. Hukema: er is hier wel degelijk sprake van een megastal. In de gemeente is nergens plek voor een megastal.
- Op een vraag van mw. Copini wat de PvdD van de gemeente verwacht op het gebied van dierenwelzijn, antwoordt spreker dat het vooral provinciaal is geregeld. Vraag 5 gaat over het betrekken van de GGD bij de planvorming en spreker verzoekt de fracties daarop te reageren.

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

- Geeft antwoord op vraag 2: GroenLinks vindt ook dat er in de praktijk veel meer vee zal zijn dan de aangegeven enkele honderden koeien en kalveren. De beesten moeten naar buiten kunnen. Is dit het geval? Zo niet, kan het college zich ervoor inspannen dat dit wel gebeurt?
- Waarover spreekt de gemeente met de provincie en de ondernemer?
- Waarvoor kan de gemeente zich wel inspannen? Is dat voor dierenwelzijn en milieu in het kader van dit bedrijf?

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

- Kan zich prima vinden in de beantwoording van het college. Ook boeren in de gemeente Groningen moeten hun bedrijf kunnen ontwikkelen, tenzij het helemaal niet zou kunnen.

#### **Mw. Klein Schaarsberg (Student&Stad):**

- Wil graag de uitspraak van de Raad van State afwachten over het bedrijf. Dan wordt duidelijk welke opvolging de provincie eraan geeft. Tot dat moment is een principiële discussie niet aan de orde.

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

- Is tevreden met de beantwoording en volgt de lijn van het college.
- Vindt een stal met 400 koeien geen megastal.
- Er zijn boeren in de omgeving gestopt, dat betekent dat extra ruimte is ontstaan.

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

- Vraag 1: het antwoord is ja.
- Vraag 2: het antwoord is misschien.
- Vraag 3: het antwoord is nee.
- Vraag 4: het antwoord is ja.
- Vraag 5: het is goed als de GGD ernaar kan kijken.

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

- Zegt dat fractie een andere visie op dierenwelzijn heeft dan de PvdD.
- Kan zich vinden in de beantwoording van het college.

#### **Mw. Temmink (SP):**

- Zegt dat de SP tegen megastallen is, maar dat dit nu niet aan de orde is in de gemeente. Daarom volgt de fractie de beantwoording van het college.
- Wat vraag 2 betreft: het antwoord op de vraag of de dieren echt naar buiten gaan, is ontwijkend.

#### **Mw. Kuik (CDA):**

- Sluit zich aan bij de woordvoering van de CU.

#### **Mw. Copini (D66):**

- Sluit zich aan bij de woordvoering van de CU.
- De provincie regelt veel maar hoe kan de gemeente bijdragen aan dierenwelzijn?

#### **Wethouder Seton:**

- Zegt dat er geen sprake is van een megastal. Het klopt wel dat er een forse verhoging is van het aantal dieren.

## Verslag B&V 5 juni 2013

- Het weiden van dieren: Het antwoord is inderdaad ontwijkend. Dat komt omdat de gemeente er niet over gaat. Het college vindt wel dat de koeien de wei in moeten.
- De gesprekken met de provincie gaan over de ontheffing.
- In de nieuwe stallen gaat het beter met dierenwelzijn. Als de uitbreiding doorgaat, volgt een MER-rapportage waarin de gemeente aandacht aan milieu kan geven.
- Het college let goed op zijn bevoegdheden en de insteek is dezelfde als de raad.
- Het betrekken van de GGD: het college heeft dit in eerste instantie afgehouden. Indien echter een aanvraag wordt gedaan en de MER-procedure start, zal het college de GGD vragen om advies.

### **B4. Stadsdistributie**

(collegebrief 13 mei 2013)

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

- Geeft een compliment dat de stadsdistributie in Groningen goed verloopt.
- Is blij met het komende werkatelier waar velen aan mee zullen doen.

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

- Vindt het stuk op sommige punten onduidelijk. Wat wordt verstaan onder faciliteren en onder de faciliterende rol van de gemeente bij projecten? Waarom is gekozen voor meerdere projecten en niet voor één?
- Wat doet de gemeente om de venstertijden te handhaven? Is het zinvol om te kiezen voor blauwe zones voor leveranciers?

#### **Mw. Kuik (CDA):**

- Leest dat voor enkele projecten weinig draagvlak bestaat. Het is een goed plan dit tijdens het werkatelier te versterken.
- Hoe verhouden de projecten zich tot elkaar? Worden alle projecten uitgevoerd?
- In het stuk ontbreekt aandacht voor veiligheid. Klopt het dat dit in orde is?
- Bij enkele projecten heeft de gemeente niet de regie. Wat is de rol van de gemeente daar?

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

- Las in het stuk niets over een bevoorradersprobleem in de stad. Is inzet op stadsdistributie wel nodig? Inzet op handhaving is wel nodig. Als de ondernemers in de binnenstad zelf een initiatief nemen en het zelf betalen, is de fractie bereid aandacht te besteden aan stadsdistributie.

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

- Vindt het een goed stuk. Alle projecten leveren geld op voor de ondernemers.
- Eens met de vraag van de SP over de faciliterende rol van de gemeente.
- Handhaving is belangrijk en zou een project moeten zijn.

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

- Noemt de voordelen van stadsdistributie, iedereen heeft er baat bij. Verbeteringen zijn mogelijk. Het draagvlak zal er komen vanwege de voordelen voor ondernemers.
- De projecten zien er goed uit. Het stuk spreekt over regie door de gemeente en tegelijk over de faciliterende rol. De fractie ziet wel een rol voor de gemeente, bijvoorbeeld bij het handhaven van venstertijden, bij het bevorderen van de voortgang van de projecten en op het gebied van het milieu.

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

- Sluit zich aan bij GroenLinks.

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

- Vindt dat het raadsbesluit gedeeltelijk is uitgevoerd. Het onderzoek is een goede inventarisatie, maar er ontbreken opvattingen van bewoners en passanten. De insteek is te veel financieel-economisch.
- Heeft twijfel over het opnieuw activeren van de adviescommissie.
- Bij het onderdeel milieu ontbreken lawaai en stank. Graag aandacht van het college voor schone en stille voertuigen in het beleid. Past dit in het ontheffingssysteem?
- Wat doet de gemeente zelf op het gebied van het leveren van goederen en diensten?

## Verslag B&V 5 juni 2013

### **Mw. Klein Schaarsberg (Student&Stad):**

- Vindt het verminderen van het aantal vervoersbewegingen het belangrijkste doel.
- Venstertijden: Is verruiming mogelijk, bijvoorbeeld naar de middag? Zijn venstertijden een goed middel om het aantal vervoersbewegingen te verminderen?
- Handhaving: 43% van de bevoorrading vindt buiten de venstertijden plaats. Waarom kan hier niet worden gehandhaafd?
- Bevoorradingsroutes: De gemeente moet de routes goed blijven aangeven. Dit kan in Groningen Bereikbaar worden opgenomen.

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

- Sluit zich aan bij de woordvoering van GroenLinks.

### **Wethouder Van Keulen:**

- Bedankt GroenLinks voor het bespreekbaar maken van dit onderwerp. Het gaat relatief redelijk in de stad, maar verbeteringen zijn mogelijk.
- Het klopt dat voor het doorvoeren van verbeteringen draagvlak nodig is. Daarom is voor deze aanpak gekozen, namelijk samenwerking. Volgens de wethouder is het draagvlak er wel. Ondernemers hebben belang bij een goed leefklimaat.
- De rol van de gemeente is tweeledig: een regierol en een faciliterende rol. Omdat er nauwelijks geld is, wordt de nadruk gelegd op de tweede.
- De ondernemers laten betalen zoals de Stadspartij wil, is geen goed idee.
- Handhaving: de gemeente bepaalt zelf waarop de capaciteit wordt ingezet. De wethouder noemt de reorganisatie bij Stadstoezicht.
- Beleving door de gemeente zelf: het antwoord op de vraag van dhr. Spakman of dit schoon gebeurt, komt de volgende vergadering.
- Stadsdistributie kan alleen slagen als alle partijen samenwerken.
- Het experiment met de verruiming van de venstertijden is nooit gestart.
- Stadsdistributie kan worden meegenomen in het stadsdebat.
- Het college ontwikkelt beleid voor blauwe zones en dit onderwerp komt daar terug.
- Het college zal er zeker voor zorgen dat wat het proces betreft de vaart erin blijft.

### **B5. Tegemoetkoming parkeertarief bezoekers Stoker & Brander**

(collegebrief 23 mei 2013)

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

- Begrijpt de opmerking in de brief dat er precedentwerking is.
- In het parkeerbeleid is niet geregeld hoe wordt omgegaan met het parkeren door bezoekers met behulp van een kortingskaart. Dit moet worden bekeken.
- De fractie kiest voor de optie in de bijlage. Het is een goede en redelijke optie. Gevolg zal zijn dat omwonenden van andere parkeergarages hetzelfde gaan vragen.
- De laatste alinea in de brief is de belangrijkste: als een kortingsregeling wordt ingevoerd voor Stoker & Brander, moet dit overal tegelijkertijd worden ingevoerd.
- Een eventueel experiment moet niet alleen betrekking hebben op Stoker & Brander.

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

- Is voor de optie die het college in de bijlage schetst. Het zal niet spelen op alle plekken in de stad. Spreker is niet ontvankelijk voor het argument van inkomstenderving. Het kan de gemeente zelfs geld opleveren. Spreker is voor een experiment.
- Klopt het dat de bewoners van Stoker & Brander niet op de hoogte zijn gehouden?

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

- Het duurt lang; toch is het de moeite waard op de nieuwe benadering van het college te wachten.
- De brief klopt niet als wordt gesproken over enerzijds precedentwerking en anderzijds een specifieke situatie. Hoeveel vergelijkbare situaties komen er nog aan? En zijn het wel vergelijkbare situaties? Spreker vraagt om een overzicht waarbij de verdien capaciteit wordt vermeld.
- Conclusie: de VVD is voor vernieuwing en wil naar een ander regime kijken. De fractie volgt de wethouder om een bredere analyse op te stellen mits deze snel na de zomer komt.

## Verslag B&V 5 juni 2013

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

- Er is getracht twee doelen te verenigen: enerzijds het tegemoetkomen aan bewoners en anderzijds het organiseren van een experiment. Spreker stemt in met een experiment als het antwoord geeft op de vraag of met tariefdifferentiatie de exploitatie van parkeergarages beter gaat. Spreker heeft niet kunnen lezen dat een experiment bij Stoker & Brander antwoord geeft op deze vraag.
- De vraag of bewoners tegemoet moeten worden gekomen, zal op alle bewoners rondom parkeergarages in vergelijkbare situaties betrekking moeten hebben. Dit wordt dan onderdeel van het beleid voor de hele stad.

### **Mw. Klein Schaarsberg (Student&Stad):**

- Sluit zich grotendeels aan bij de woordvoering van de SP.
- Spreker is net als mw. Jongman niet gevoelig voor het argument van inkomstenderving. Bezoekerspassen in de hele stad zou de gemeente geld gaan kosten.
- Precedentwerking: Bezoekers van bewoners moeten in de hele stad te maken hebben met hetzelfde regime. Als er een hiaat zit in het beleid, moet dit worden aangepast.

### **Mw. Kuik (CDA):**

- Het CDA was de vorige keer al voorzichtig in verband met een kortingsmaatregel omdat er meerdere gevallen zijn. Het gelijkheidsbeginsel is van groot belang.
- De fractie ziet graag een overzicht met de financiële consequenties. Aan de andere kant is 40 euro per weekend voor bewoners erg veel.
- De fractie kan zich vinden in de suggestie om voor de gehele stad te bekijken hoe aan de verschillende situaties tegemoet kan worden gekomen.

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

- Is niet bang voor inkomstenderving en stelt voor te proberen hoe het gaat door kaarten te laten afnemen. Afgewacht moet worden of bewoners bij andere parkeergarages gaan reageren.

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

- Sluit zich aan bij de SP behalve dat de Stadspartij de korting voor bewoners wil beperken tot Stoker & Brander.
- Doet de suggestie om te bekijken of op het Europapark betaald parkeren kan komen.

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

- Heeft de vorige keer gezegd dat de bewoners van Stoker & Brander een punt hadden en dat de fractie gevoelig is voor precedentwerking.
- De fractie is niet voor wijziging van het parkeerregime op een aantal locaties die net een nieuw regime hebben gekregen.
- Spreker is het eens met dhr. Koops die zegt dat dit een andere situatie is en dat de vraag is of er wel precedentwerking bestaat.

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

- Is voor het experiment bij Stoker & Brander. Er wordt al te lang gewacht en de commissie was er de vorige keer voor.
- Gezien de aangenomen motie over buurtparkeren verzoekt de fractie het college om snel met meerdere experimenten te komen, bijvoorbeeld bij het Ciboga-terrein of het Ebbingekwartier.

### **Wethouder Van Keulen:**

- Heeft de vorige keer tegen de commissie gezegd om te wachten met een experiment omdat het college in oktober 2013 met een bredere integrale afweging komt, inclusief tariefdifferentiatie. Dan wordt dus stadsbreed naar dit probleem gekeken.
- De wethouder zei toen ook de pijn van de bewoners te voelen maar dat er ook een oplossing voor Ciboga en Ebbingekwartier nodig is. Een structurele oplossing is nodig en een besluit daarover moet inzicht geven in de consequenties voor de rekening. Een oplossing voor de bewoners gaat veel geld kosten.
- Het college heeft aangegeven wat de problemen zijn bij alleen een experiment voor Stoker & Brander. De voorkeur van het college is duidelijk: een integrale aanpak in het najaar. Een meerderheid van de commissie zit op deze lijn. Het college kan de commissie na de zomer goed bedienen.

### **De voorzitter:**

- Concludeert dat de meerderheid zich kan vinden in het voorstel van het college.

## Verslag B&V 5 juni 2013

### **C1. Ingekomen stukken**

Op verzoek van de Stadspartij worden de brieven over Damsterdiep parkeergarage en Hervreiding RSP geagendeerd. Op verzoek van de PvdD wordt de brief over de motie Vleesconsumptie en Meat Free Monday geagendeerd.

### **C2. Vaststelling verslag 15 mei 2013**

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

**De voorzitter** sluit de vergadering om 22.50 uur.

## Ingekomen stukken - memo voorstel afhandeling klacht over verslaglegging



MEMO

Griffie

Aan	De leden van de raadscommissie B&V
Van	Peter Kommerij, klachtenfunctionaris Griffie
Afdeling	
CC	
Datum	29 augustus 2013
Onderwerp	Afhandeling klacht over verslaglegging raadscommissie B&V van 15 mei 2013

Geachte commissieleden,

Op 5 juni jl. is er een klacht binnen gekomen bij de griffie over de verslaglegging van de raadscommissie B&V van 15 mei jl. van dhr. Van der Veen. Hij heeft ingesproken tijdens deze vergadering bij agendapunt B5, de Staat V, en hij vond dat zijn woorden onjuist waren weergegeven in het samenvattende verslag. Nadat ik zijn bijdrage heb nageluisterd en deze heb vergeleken met wat er in het verslag is weergegeven, is mijn conclusie dat het verslag op enkele punten verduidelijkt kan worden. Daarom heb ik aan de heer Van der Veen laten weten dat ik aan uw commissie zal voorstellen om enkele zinnen toe te voegen aan zijn bijdrage en een zin weg te laten. Mijn voorstel is om in de bijdrage van dhr. Van der Veen op pagina 11 van het verslag na de tweede zin die eindigt met 'veiligheidsvoorzieningen' de volgende zin toe te voegen: 'Volgens de brandweer moet de weg aan twee zijden goed bereikbaar zijn'. De laatste zin in het verslag kan dan vervangen worden door: 'de hellingen in het voorlopig tracé-ontwerp zijn niet geschikt voor vervoer van gevaarlijke stoffen'.

Aan u het verzoek om het samenvattende verslag van de raadscommissie B&V van 15 mei jl. opnieuw (de commissie heeft het verslag op 5 juni al vastgesteld) met de hierboven genoemde wijzigingen vast te stellen.

Met vriendelijke groet,

Peter Kommerij,  
Klachtenfunctionaris Griffie