

Voorlopige agenda van de commissie Beheer en Verkeer van 22 januari 2014

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

Datum: woensdag 22 januari 2014
Aanvang: 16:30 uur
Locatie: Oude raadzaal
Voorzitter: dhr. J.P.A. van Rooij
Griffier: dhr. W.T. Meijer t.(050) 367 77 26

Opening

Bijlage - Uitnodigingsbrief (pdf)

A Algemeen deel

A1. Opening en mededelingen

A2. Vaststelling agenda

A3. Afspraken en planning

a. Besluitenlijst 11 december 2013

Bijlage - Besluitenlijst 11 december 2013 (pdf)

b. Lange Termijn Agenda

Bijlage - LTA B&V januari 2014 (pdf)

c. Lijst initiatiefvoorstellen en moties

Bijlage - IM lijst B&V januari 2014, niet afgehandeld (pdf)

Bijlage - IM lijst B&V januari 2014, afgehandeld (pdf)

A4. Conformstukken

a. Wijziging Afvalstoffenverordening en wijziging Nadere regels en besluiten (raadsvoorstel 5 december 2013)

Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de afvalstoffenverordening en wijziging nadere regels en besluiten (pdf)

b. Kredietaanvraag Basispakket Verkeersmanagement (raadsvoorstel 20 december 2013)

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag Basispakket Verkeersmanagement (pdf)

c. Onttrekking zuidelijk deel Scandinaviëweg aan het openbaar verkeer (raadsvoorstel 20 december 2013)

Raadsvoorstel - Ontrekking zuidelijk deel Scandinaviëweg aan het openbaar verkeer (pdf)

A5. Rondvraag

B Inhoudelijk deel

- B1.** Strategisch evenementenbeleid en toekomstvisie op de Drafbaan - bespreking uitgangspunten
(collegebrief nog te ontvangen)
+
Jaarkalender grote evenementen
(collegebrief 31 december 2013)
+
Beperkingen voor dance- en housefeesten
(aanwijzingsbesluit burgemeester 17 december 2013)
+
Beperking en verkorting dance- en housefeesten
(beantwoording schriftelijke vragen 15 januari 2014)
Collegebrief - Uitgangspunten strategisch evenementenbeleid en toekomstvisie op de Drafbaan (pdf)
Collegebrief - Jaarkalender grote evenementen 2014 (pdf)
Bestuursdocument - burgemeestersbesluit dancefeesten (pdf)
Motie Evenementenbeleid en leefbaarheid in balans (pdf)
Vraag aan het College - Antwoorden op schriftelijke vragen over beperking en verkorting dance- en housefeesten (pdf)
Collegebrief - Informeren over de inhoud van het Aanwijzingsbesluit dance- en housefeesten (pdf)
- B2.** Kredietaanvraag 2014 vervangingsinvesteringen en aanvullend langcyclisch onderhoud van de openbare ruimte
(raadsvoorstel 18 december 2013)
Raadsvoorstel - Kredietaanvraag 2014 vervangingsinvesteringen en aanvullende langcyclistisch onderhoud openbare ruimte (pdf)
- B3.** Ontsluiting Helperlinie 4-14
(vragen ex art. 42 RvO van de Stadspartij 7 november 2013, antwoorden 27 november 2013)
Bijlage - Bespreekpunten Helperlinie (pdf)
Vraag aan het College - Ontsluiting Helperlinie 4-14 (pdf)

C Huishoudelijk deel

C1. Ingekomen stukken

Bijlage - Ingekomen collegebrieven B&V januari 2014 (pdf)

C2. Vaststelling verslag

Verslag 11 december 2013 (pdf)

Sluiting

Bij de inhoudelijke agendapunten onder A en B kunnen burgers gebruik maken van het inspraakrecht. Men krijgt daarvoor maximaal drie minuten. De totale insprek-tijd 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 22 januari a.s.

Leden raadscommissie B&V

Telefoon (050) 367 77 26	Bijlage(n)	Ons kenmerk
Datum 10 jan. '14	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 22 januari 2014 om 16.30 uur in de Oude Raadzaal op het Stadhuis.

Afspraken en planning

De toezeggingen van de vorige vergadering (zie besluitenlijst) staan nog open. Het is aan de portefeuillehouders om deze alsnog voor of tijdens de vergadering te honoreren, of anderszins te geven voor welke datum ze op de LTA kunnen.

Op de LTA en de IM-lijst vindt u in blauw (o.m.) de voorstellen om punten af te voeren als zijnde afgehandeld.

Conformstukken

De wijziging Afvalstoffenverordening en wijziging Nadere regels en besluiten betreft een technische operatie, bijv. wijziging van definities en benaming n.a.v. nieuwe regelgeving en reorganisatie.

De kredietaanvraag Basispakket Verkeersmanagement is een uitvloeisel van eerder door de raad genomen besluiten over Groningen Bereikbaar, de regionale en stedelijke bereikbaarheidsstrategie en het meerjarenprogramma V&V. Onze inschatting is dat hierover geen verschil van inzicht bestaat.

De onttrekking van het zuidelijk deel van de Scandinaviëweg aan het openbaar verkeer is een operatie t.b.v. de ontwikkeling van Bauhaus.

Bijlage - Uitnodigingsbrief

Bladzijde 2 van 3
Onderwerp



Rondvraag

Op verzoek van uw voorzitter wijs ik u er nogmaals op dat de rondvraag in de commissie NIET bedoeld is voor technische dan wel praktische vragen, die ook via het loket Beheer en Verkeer gesteld kunnen worden, dan wel via een telefoontje / mailtje richting wethouder. De commissie wordt verzocht ook in de rondvraag op hoofdlijnen te sturen en vooral politiek gekleurde vragen te stellen. Rondvragen graag tijdig melden bij voorzitter/griffier, liefst met onderwerp. Het verdient aanbeveling de vragen ook vooraf reeds toe te sturen aan de wethouder, zodat hij/zij de beantwoording kan voorbereiden en schriftelijke beantwoording zoveel mogelijk kan worden voorkomen.

Eventementenbeleid / Drafbaan

Hoofdonderwerp is de ontwikkeling van een nieuw strategisch evenementenbeleid en een toekomstvisie op de Drafbaan. Het college heeft u eerder hierover gehoord in de commissievergadering van 11 september jl.. In de raad van 25 september jl. heeft de raad zich uitgesproken middels de motie 'Evenementenbeleid en leefbaarheid in balans' (voor de goede orde aan de agenda gehangen). In de voorliggende collegebrief wordt u geïnformeerd over de genomen maatregelen voor 2014, en worden u uitgangspunten voorgelegd voor een nieuw strategisch evenementenbeleid, alsmede voor een toekomstvisie voor de Drafbaan. Op basis van de nu te voeren discussie zal e.e.a. nader worden uitgewerkt en worden de definitieve stukken voor de zomer van 2014 aan u voorgelegd.

In het presidium van 8 januari jl. is besloten om ook de collegebrief Jaarkalender grote evenementen 2014 te agenderen. Deze wordt bij de bovengenoemde discussie betrokken.

Datzelfde geldt voor het aanwijzingsbesluit van de burgemeester inzake dance- en housefeesten op de locaties Stadspark / Drafbaan, Kardingse en het Ebbingekwartier. De fractie van Student & Stad heeft hierover schriftelijke vragen gesteld, en het lijkt erop dat de beantwoording van deze vragen voor de vergadering beschikbaar is.

Vervangingsinvesteringen / Langcyclisch onderhoud

Deze kredietaanvraag komt jaarlijks terug. Bijzonder is dit jaar dat vanwege het feit dat de raad het BORG-niveau heeft verlaagd, de meerjareninvestering in 2014 wordt opgeschort. Alleen de investeringen in de openbare verlichting wordt in 2014 gedaan, en er wordt groot onderhoud uitgevoerd zoals in het meerjarenplan was opgenomen.

Bijlage - Uitnodigingsbrief

Bladzijde 3 van 3
Onderwerp



Helperlinie

De Stadspartij heeft in november jl. schriftelijke vragen gesteld over de ontsluiting van de vroegere 'ciperswoningen' aan de Helperlinie. Omdat de beantwoording door het college niet in lijn is met de wens van de fractie wil men deze kwestie nu in de commissie bespreken. De heer Maat heeft hiervoor enkele bespreekpunten geformuleerd.

Met vriendelijke groet,
namens de voorzitter,

Wolbert Meijer
Raadsadviseur

Bijlage - Besluitenlijst 11 december 2013

BESLUITENLIJST RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

Datum: 11 december 2013
Plaats: Oude Raadzaal
Tijd: 16.30 – 19.00 uur

1. AGENDAPUNTEN VOOR DE RAAD

- Raadsvoorstel APVG wijziging ‘vellen van een houtopstand’
 - Conform naar raad 18 december
- Raadsvoorstel Nacalculaties 2013
 - Conform naar raad 18 december..
- Raadsvoorstel Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar vaarwater 2006
 - Conform naar raad 18 december
- Raadsvoorstel Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2014-2017
 - Conform naar raad 18 december.

2. TOEZEGGINGEN

- Wethouder Van Keulen
 - Zegt toe een procesmatige brief aan de raad te sturen over de stand van zaken Zuidelijke Ringweg, met name over het aantal zienswijzen dat is ingediend en het omgaan met de drie optimalisaties..
- Wethouder Seton
 - De wethouder informeert de raadscommissie schriftelijk over de systematiek van vervanging van asfalt door de gemeente, met de PC Hoofdlaan/Bilderdijklaan als specifieke casus.
 - Ten aanzien van de aanleg van de invalidensteiger wordt er naar een oplossing gezocht, de commissie wordt geïnformeerd zodra deze is gevonden.
- Wethouder Van der Schaaf
 - Nav de discussie over het raadsvoorstel verordening tot wijziging van de verordening openbaar vaarwater zegt de wethouder toe dat hij na verloop van tijd (bijv. een jaar) zal kijken of de in de verordening opgenomen definitie van ‘verwaarloosd schip’ voldoende duidelijkheid biedt om mee te kunnen werken.

3. LTA, MOTIES/TOEZEGGINGEN, INGEKOMEN STUKKEN

- Besluitenlijsten
 - Openstaande toezeggingen: toezegging over ecologie Woonschepenhaven is door wethouder Seton mondeling beantwoord. Toezegging over tunnel Paterswoldseweg is in overzicht wijzigingen nav LTA-gesprek met wethouder Van Keulen opgenomen. Toezeggingen over vervoersautoriteit en slimme route Zernike zijn afgedaan in een brief die dinsdag 10 december via de dagmail naar de raad is gestuurd.
- LTA/IM
 - Akkoord met voorstellen m.b.t. afvoeren van items
 - Akkoord met wijzigingen n.a.v. LTA-overleg met weth. Van Keulen
- Ingekomen stukken
 - Brief financieel perspectief OV per bus agenderen voor januari is akkoord
 - Dhr. Maat verzoekt het onderwerp toegangsweg naar de Helperlinie voor de volgende vergadering te agenderen. Zijn fractie heeft hierover schriftelijke vragen gesteld en hij zal ruim van tevoren onderwerpen voor de discussie aanleveren.

4. VERSLAG(EN)

- Verslag 20 november jl. is conform vastgesteld

5. VERGADERINGEN, WERKBEZOEKEN E.D.

- 19 december a.s. dieptesessie stadse OV-busnetwerk (20.00 uur)

Bijlage - LTA B&V januari 2014

Lange Termijn Agenda per 10-01-2014

maand / kwartaal	nummer	die	onderwerp	vorm document	vraag voor raad	opmerkingen
20-nov-13	2013-470	B&V	Borging van de 'lessons learned' van het tramtraject Weith. Informeerf raad als er zich aanbestedingsvoordeel voordoet mbt Sontwegbrug (zal dan worden ingezet voor duurzaamheids-aspecten)	brief	kennis nemen	v. Keulen toezegging 11/9. ontvangen 29 november, voorstel; afvoeren.
20-nov-13	2012-12	B&V		brief	kennis nemen	Onder voorbehoud van afronden aanbesteding
20-nov-13	2013-129	B&V	Boomeffectanalyse Meedenpad	brief	kennis nemen	Van Keulen afpraak LTA-overleg maart zie motiebrief 3-10-13 bij motie Fietsenrekken voor studentensociëteiten
11-dec-13	2013-477	B&V	Nadere info over gesprekken met studentenverenigingen inzake fietsenrekken bij sociëteiten	brief	kennis nemen	v. Keulen toez. Raad 30-10-13. ontvangen 29 november, voorstel; afvoeren.
11-dec-13	2013-482	B&V	Brief over buslijn Ulgersmaborg	brief	kennis nemen	v. Keulen toez. Raad 30-10-13. ontvangen 29 november, voorstel; afvoeren.
11-dec-13	2013-483	B&V	De alternatieven bij de moties over lijn 4 en 5 worden uitgewerkt en besproken tijdens sessie over busnetwerk			
PM	2013-471	B&V / R&W	Raad ontvang z.s.m. rapport Proraal over Stationsgebied (B2/B3) als dat er is	brief	kennis nemen	v. Keulen n.a.v. cie. B&V 9-10-13
PM	2013-473	B&V	Raad wordt t.z.t. betrokken bij businessmodel drafbaan; er zal ook gekeken worden bij andere gemeenten			v. der Schaaf n.a.v. cie. 9-10-13. op agenda, voorstel; afvoeren.
PM	2013-361	B&V	Raad zal tzt worden geïnformeerd over verkoop panden Eikenlaan (aan wie en voor hoeveel)	brief	kennis nemen	v. Keulen 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 Toezegging 21-09-2012
PM	2012-5	B&V	Collegie komt terug op indicatoren DRIS en reistijden ring	brief	kennis nemen	v. Keulen 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)	brief	kennis nemen	v. Keulen bereikbaarheidsthermometer in afwachting van financiering. op agenda, voorstel; afvoeren.
PM	2013-304	B&V	Kabelbaan / Fly-over			v. Keulen afhankelijk van aanlevering door stichting Fly-over
PM	2014-37	B&V	Info over uitkomst onderzoek voorstellen- Kamminga m.b.t. Zuidelijke Ringweg	brief	kennis nemen	v. Keulen toez. B&V 1-10-13 en raad 8-10-13

Legenda:
rode tekst + vet = strategische agenda / raadsbehandelplan
geel achtergrond = belangrijke politieke beslissingen
 v. kadernut

Bijlage - LTA B&V januari 2014

Lange Termijn Agenda per 10-01-2014

maand/ kwartaal	nummer	cie	onderwerp	vorm document	vraag voor raad	opmerkingen
PM	2014-38	B&V	Kostenuitwerking van geluid reducerende maatregelen om akoestisch gat te sluiten (Zuidelijke Ringweg)	brief	kennis nemen	v. Keulen toez. Raad 8-10-13
PM	2014-39	B&V	Gevoelheidsanalyse voor 2040 m.b.t. Zuidelijke Ringweg	brief	kennis nemen	v. Keulen toez. Raad 8-10-13
PM	2014-40	B&V	Als monitoring van experimenten parkeren (Stoker en Brander / Ciboga) leidt tot ingrijpen, wordt raad geïnformeerd	brief	kennis nemen	v. Keulen toez. B&V 9-10-13
PM	2012-7	B&V	Regionale vervoersautoriteit	brief	kennis nemen	v. Keulen toez. 20-11-13 zodra er meer bekend is, komt er cbrf. gesprekken zijn gaande, concrete termijn nog niet te noemen (wethoudersbrief 10/12/13)
1e kw 14	2014-37	B&V	Kredietaanvraag Boerhaverotonde incl. resultaten verkeerskundig onderzoek	voorstel	besluiten	v. Keulen toez. B&V 9-10-13
1e kw 14	2013-436	B&V	Commissie ontvangt t.z.t. uitwerking visie op kinderboerderijen			Seton toez. cie. 5-6-13. raad krijgt brief met tussenstand in jan/feb 2014
1e kw 14	2013-443	B&V	motie zelfbeheer groen in wijken			eerste info ontvangen 19 december, vervolg aangekondigd voor 2e helft 2014, voorstel; beide items combineren en op 2e kwartaal 2014 zetten.
1e kw 14	2013-444	B&V	discussie warmtebedrijf			
1e kw 14	2014-1	B&V	Geactualiseerd kader terrassen ivk Ruimte voor binnenstad	voorstel	besluiten	v. Keulen
22-jan-14	2013-442	B&V	dratspoort op de drafbaan			op agenda, voorstel; afvoeren.
22-jan-14	2013-378	B&V	Geluid Draf- en renbaan	brief	kennis nemen	Seton i.c.m. 2014-13; op agenda, voorstel; afvoeren.
22-jan-14	2014-36	B&V	Info over uitkomsten oriëntatie- en haalbaarheidsonderzoek n.a.v. motie zelfbeheer groen in wijken	brief	kennis nemen	Seton zie. Weth.brf. 13-11-13. eerste info ontvangen 19 december, vervolg aangekondigd voor 2e helft 2014, voorstel; beide items combineren en op 2e kwartaal 2014 zetten.
22-jan-14	2013-135	B&V	Afsluiting project Westrand	brief	kennis nemen	Seton termijn meegedeeld in cie. cbrf volgt in januari 5-6-13

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

Bijlage - LTA B&V januari 2014

Lange Termijn Agenda per 10-01-2014

maand/ kwartaal	nummer	die	onderwerp	vorm document	vraag voor raad	opmerkingen
22-jan-14	2013-472	B&V	Nadere info of het technisch mogelijk is om al voor volgende zomer e.e.a. te regelen om herhaling geluidsoverlast drafbaan te voorkomen	brief	kennis nemen	toezegging 11/9. aparte raadge. (disc. en pres.), op agenda, voorstel; afvoeren.
22-jan-14	2014-57	B&V	Nadere informatie over gesprek met WerkPro n.a.v. motie Spitsrekken	brief	kennis nemen	v. Keulen zie motiebrief 28-11-13
22-jan-14	2013-375	B&V	Actualisatie Bladgoud (monumentale bomen)	brief	bespreken	zie Weth.brief 13-11-13. ontvangen 19 december, voorstel; afvoeren.
22-jan-14	2014-6	B&V/ R&W	Brainstorm toekomst Drafbaan i.c.m. herijking evenementenbeleid	brief		zie collegebrief hierover 11/6/13 zie ook 2013-378. op agenda, voorstel; afvoeren.
12-feb-14	2014-101	B&V	laatste ontwikkelingen overweg/tunnel Paterswoldseweg	brief	kennis nemen	wethoudersbrief 10/12/13. ontvangen 20 december, voorstel; afvoeren.
12-feb-14	2014-102	B&V	evaluatie slimme route naar Zernike met suggesties voor verbeteringen en vervolgstappen	brief	kennis nemen	v. Keulen
12-feb-14	2013-361	B&V	definitief bomenstructuurplan	voorstel	besluiten	Seton zie cbrf. BSP 23-5-13
12-feb-14	2014-61	B&V	Resultaat afwegingen m.b.t. zonnepanelen Stadhuis	brief	kennis nemen	Seton zie motiebrief 28-11-13
12-feb-14	2014-58	B&V	Uitkomsten onderzoek mogelijkheden zonnepanelen Forum	brief	kennis nemen	Seton zie motiebrief 28-11-13
12-feb-14	2013-380	B&V	Info over kiosk Noorderplantsoen	brief	kennis nemen	Seton zie Weth.brf. 13-11-13
12-feb-14	2014-59	B&V	Uitkomsten onderzoek n.a.v. motie Weesfietsen	brief	kennis nemen	Seton zie motiebrief 28-11-13
1-mrt-14	2013-480	B&V	Terugkoppeling nader onderzoek ongeluk Eernsgolaan + analyse ongevallen met bussen in het algemeen	brief	kennis nemen	toez.B&V 9-10-13. (zie wethoudersbrief 10/12/13)
1-mrt-14	2014-60	B&V	Uitkomsten onderzoek oplaadbare fietsstad Groningen	brief	kennis nemen	Seton zie motiebrief 28-11-13
1-jun-14	2014-62	B&V	Definitieve businesscase energiebesparing MartiniPlaza	voorstel	besluiten	Seton zie motiebrief 28-11-13
2e kw 14	2014-97	B&V	BORG rapportage 2013	voorstel	besluiten	Seton
2e kw 14	2014-98	B&V	Evaluatie Boombeheer	brief	kennis nemen	Seton
2e kw 14	2014-99	B&V	Evaluatie Ecologie	brief	kennis nemen	Seton
2e kw 14	2014-100	B&V	Jaarrapportage ARCG 2013 rek + begr. 2015	voorstel	besluiten	Seton
2e kw 14	2014-63	B&V	Informatie aanpak vindbaarheid info op wijkniveau, n.a.v. motie mijnwijk.groningen.nl	brief	kennis nemen	Schroor zie motiebrief 28-11-13
2e kw 14	2013-445	B&V	Evaluatie verlichting skatebaan Kardinge			
2e kw 14	2013-198	B&V/ R&W	TB Zuidelijke Ringweg	brief	wensen en bedenkingen	v.der Schaaf /v. Keulen

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

Lange Termijn Agenda per 10-01-2014

J

maand / kwartaal	nummer	die	onderwerp	vorm document	vraag voor raad	opmerkingen
2e kw 2014	2013-127	W&I / B&V / R&W	Visualisering toekomst Grote Markt / toekomst binnenstad	brief	kennis nemen	Presentatie Raad 27 aug. Stadsdebat Let's Gro 21/22 nov. '13 cbf. 25-10-13, via R&W. Zie vervolg stadsdebat.
2e kw 14	2013-196	W&I / B&V	Uitgewerkte visie Sontweggebied			v. Keulen v. Keulen okt/nov 2013. cbf. 7-10-13 brief volgt. Cbrf. 20-12-13.
3e kw 14	2013-481	B&V	Nadere info over evt. parkeerautomaten op P&R terreinen	brief	kennis nemen	toez.B&V 9-10-13. (zie wethoudersbrief 10/12/13)
4e kw 14	2013-247	B&V	Rapport over ecologische effecten van verruiging	brief	kennis nemen	Zie collegebrief "verruiging" 14-2-13 Seton

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

Bijlage - IM lijst B&V januari 2014, niet afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn Indiener	Titel	Datum verzoekt het college:	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Algehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Porte- feuille houder
2012- 08	2 CDA, SP	Verloskundigen bij snelheid	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 3-10-13: proefopstelling per 1-11-13 Verlengde Hereweg / Oosterhamrikade, die gebruiken bij inschatting nodige maatregelen en kosten.		motie	Samen gezond	Visser
2012- 68	11 CDA, GL, PvdD	Elektrische laadpalen	1. om in samenwerking met diverse expertisecentra elektrische laadpalen 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 3-10-13: zie motie 'schoon en duurzaam vervoer'. Actief bezig met uitvoering motie. In januari 2014.		motie	Gemeentebegroting 2013	Seton
2013- 4	1 SP, GL, Stadsparij en S&S	In gesprek met organisatoren	in gesprek te gaan met de organisatoren om te kijken of er een mogelijkheid is de vraag naar bijzondere feestlocaties meer in overeenstemming te brengen met gemeentelijk beleid en de wensen van de inwoners van de stad.	B&V	Motiebrief 3-10-13: gesprekken zijn gaande, na afsluitende bijeenkomst volgt beantwoording motie.		motie	Beantwoording schriftelijke vragen Stadsparij over geluidsoverlast evenementen	Vreeman
2013- 36	6 CU, CDA, PvdA, GL, SP en D66	Zelfbeheer groen in wijken	om in overleg met de wijken en de Stadlers 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	weth.brf. 13-11-13: begin 2014 info over uitkomsten oriëntatie- en haalbaarheids-onderzoek. Eerste info ontvangen 19 december, vervolg aangekondigd voor 2e helft 2014		motie	Voorjaarsbrief	Seton

Bijlage - IM lijst B&V januari 2014, niet afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn	Indiëners	Titel	Datum	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Algehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Portefeuille houder
2013-38		S&S, CU, CDA en D66	Fietsenrekken voor studenten-sociëteiten	1. om in gesprek te gaan met de verschillende studentenverenigingen in de stad en te bekijken in welke gevallen fietsklemmen een oplossing kunnen bieden voor fietsenoverlast en ruimtelijk inpasbaar zijn; 2. de uitkomsten van deze gesprekken terug te koppelen aan de raad.	B&V	Motiebrief 3-10-13: gesprekken zijn gaande, nadere informatie in december.		motie	Voorjaarsbrief	v. Keulen
2013-45		CDA, PvdA, ChristenUnie en PvdD	Evenementenmanager	Roept het college op de kaderstelling voor de Drafbaan Stadspark te plaatsen in een ontwikkeling waarbij gestreefd wordt naar een meer samenhangend, strategisch evenementenbeleid voor de gehele stad dat gekenmerkt wordt door onder meer: * beperking van overlast door spreiding van evenementen over de stad ("het juiste evenement op de meest geschikte locatie") * een financieel model voor de verhuur van openbare ruimtes. Verzoekt het college de raad voorafgaand aan definitieve besluitvorming over de toekomst van de Drafbaan te informeren over welke (alternatieve) buiten- en/of in-doorlocaties geschikt zijn (te maken) voor welk soort evenement.	B&V			motie	Collegebrieven + presentatie Toekomst Drafbaan Groningen i.c.m. SP notitie, Bruisend Groningen voor iedereen.	v. der Schaaf
2013-47		van de gehele raad	Helperzoomtunnel	te zijner tijd te monitoren of de Helperzoomtunnel wordt gebruikt door sluisverkeer en indien dat het geval is aanvullende maatregelen te treffen	B&V			motie	Ontwerp Besluiten Aanpak Ring Zuid	v. Keulen
2013-48		van de gehele raad	Sluiten akoestisch 'gat'	dit akoestische 'gat' te sluiten door het nemen van geluidsreducerende maatregelen tot aan het talud/viaduct Rodenwolderdijk	B&V			motie	Ontwerp Besluiten Aanpak Ring Zuid	v. Keulen
2013-49		van de gehele raad	M1:Geluidsscherming Buitenhof, M2:Compacter Ontwerp, M5:Geluidsschermen Stadspark, M6:Esperano-tunnel, M7:Groen en gezondheid, M8:Papiermolenbrug.	* zich in lijn met deze motie op te stellen richting projectpartners; * deze motie te beschouwen als onderdeel van de zienswijze van de raad op het OTB en MER	B&V			motie	Ontwerp Besluiten Aanpak Ring Zuid	v. Keulen

Bijlage - IM lijst B&V januari 2014, niet afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn Indiëners	Titel	Datum	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Porte- feuille houder
2013- 50	PvdA, GL, Stadspartij, SP, D66, CDA, CU, S&S en PvdD	Extra ruimtelijke kwaliteit	<i>verzoekt het college:</i> * zich in lijn met deze motie op te stellen richting projectpartners; * deze motie te beschouwen als onderdeel van de zienswijze van de raad op het OTB en MER	B&V			<i>motie</i>	Ontwerp Besluiten Aanpak Ring Zuid	v. Keulen
2013- 51	PvdA, VVD, GL, Stadspartij, SP, D66, CDA, CU, S&S	ZRG aansluiting Hereweg	* zich in lijn met deze motie op te stellen richting projectpartners; * deze motie te beschouwen als onderdeel van de zienswijze van de raad op het OTB en MER	B&V			<i>motie</i>	Ontwerp Besluiten Aanpak Ring Zuid	v. Keulen
2013- 52	10 CU, CDA, SP, S&S, Stadspartij, D66, GL	Onderzoek oplossend vermogen verlagen ontwerpsnelheid	* zich in lijn met deze motie op te stellen richting projectpartners; * deze motie te beschouwen als onderdeel van de zienswijze van de raad op het OTB en MER	B&V			<i>motie</i>	Ontwerp Besluiten Aanpak Ring Zuid	v. Keulen
2013- 53	10 SP, Stadspartij	Lijn 4 hoort hier	* te kijken naar mogelijke alternatieven (zoals in de bijlage) om de dienstregeling voor 2014 zo aan te passen dat de bewoners van de Costerparkwijk zoveel mogelijk in lijn met lijn 4 bediend worden. * deze mogelijke alternatieven door het OV-bureau voor de raad uit te laten werken, zodat de raad over meer informatie beschikt over de alternatieven voor het behoud van lijn 4.	B&V	zie cbrf, 29-11-13, besproken in expertsessie 17-12- 13, voorstel; op afgehandeld zitten.		<i>motie</i>	Regio Groningen- Assen: actualisatie netwerkanalyse, HOV visie en aanvullend maatregelen- pakket	v. Keulen
2013- 54	10 SP, Stadspartij, S&S, CDA	Bijf van mijn lijn 5	* te kijken naar mogelijke alternatieven (zoals in de bijlage) om de dienstregeling voor 2014 zo aan te passen dat de bewoners van de Hortusbuurt zoveel mogelijk in lijn met lijn 5 bediend worden. * deze mogelijke alternatieven door het OV-bureau voor de raad uit te laten werken, zodat de raad over meer informatie beschikt over de alternatieven voor het behoud van lijn 5.	B&V	zie cbrf, 29-11-13, besproken in expertsessie 17-12- 13, voorstel; op afgehandeld zitten.		<i>motie</i>	Regio Groningen- Assen: actualisatie netwerkanalyse, HOV visie en aanvullend maatregelen- pakket	v. Keulen
2013- 63	11 GL, SP, CDA, CU, PvdD, D66, PvdA	Groen verzilveren	* in overleg te treden met burgers, werkmatschappijen en buurtverenigingen om de mogelijkheid een deel van het openbaar groen in ecologisch beheer te geven aan derden en dat als zodanig in te bedden en de raad over de uitkomsten te rapporteren.	B&V	Motiebrief 28/11/13: betrekken bij uitvoering motie 'zelfbeheer groen in wijken'		<i>motie</i>	Gemeente- begroting 2014 en Belasting- tarieven 2014	Seton

10-1-2014

3/5

Bijlage - IM lijst B&V januari 2014, niet afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn	Indiëners	Titel	Datum	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Algehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Portefeuille houder
2013-65	11	Stadspartij	Martiniplaza en duurzaamheid	<i>verzoekt het college:</i> * bij investeren in duurzaamheid ook aandacht aan het vernieuwen van de voorzieningen van Martiniplaza te besteden.	B&V	Motiebrief 28/11/13: wordt betrokken bij definitieve businesscase juni 2014		<i>motie</i>	Gemeentebegroting 2014 en Belasting-tanteven 2014	Seton
2013-67	11	Stadspartij	Wesfietsen	* te onderzoeken of het verwijderen van oude fietsen in de hele stad commercieel valt te exploiteren; * hierover de raad te informeren.	B&V	Motiebrief 28/11/13: betrekken bij motie bezuiniging fietsenbeheer, uitkomsten onderzoek februari 2014		<i>motie</i>	Gemeentebegroting 2014 en Belasting-tanteven 2014	Seton
2013-71	11	CDA, VVD, D66, SP	Spitsrekken	* in samenspraak met Werkpro bij de invulling van de bezuinigingsmaatregelen naar mogelijkheden te kijken om de spitsrekken te behouden.	B&V	Motiebrief 28/11/13: Januari 2014 uitkomsten gesprekken met WerkPro, info over mogelijkheden		<i>motie</i>	Gemeentebegroting 2014 en Belasting-tanteven 2014	v. Keulen
2013-72	11	CDA, GL, PvdD	Oplaadpalen in fietsstad Groningen	* een onderzoek te starten naar de haalbaarheid van plaatsing van oplaadpunten voor fietsen in de stad, bijvoorbeeld op het Hoofdstation en in de parkeergarages in de binnenstad, en hierover te rapporteren in maart.	B&V	Motiebrief 28/11/13: uitkomsten onderzoek maart 2014		<i>motie</i>	Gemeentebegroting 2014 en Belasting-tanteven 2014	Seton
2013-75	11	CU, CDA, GL, S&S, PvdD	Zonnepanelen op/aan het Forum	* om te onderzoeken of het mogelijk is om op (of aan) het Groninger Forum een vorm van zonne-energie toe te passen en de raad over de uitkomst te informeren.	B&V	Motiebrief 28/11/13: info over mogelijkheden januari 2014		<i>motie</i>	Gemeentebegroting 2014 en Belasting-tanteven 2014	Seton
2013-76	11	CU, GL, PvdD	Zonnepanelen op het stadhuis	* om te onderzoeken of het mogelijk is het stadhuis van zonnepanelen te voorzien en de raad over de uitkomst te informeren.	B&V	Motiebrief 28/11/13: info over mogelijkheden en arwelingen 1e kwartaal 2014		<i>motie</i>	Gemeentebegroting 2014 en Belasting-tanteven 2014	Seton
2013-80	11	CU	Graffiti kunst	om met een voorstel te komen over: 1. het aanwijzen van gemeentelijke objecten als fietsstummels en geluidswallen als objecten die door graffiti kunstenaars opgeleverd kunnen worden, in het verlengde van Openlab-Graffiti op het CIBoGa-terrein; 2. de (aanvullende) criteria die meegenomen zouden moeten worden bij het toewijzen van locaties zodat geborgd kan worden dat de goede vorm van graffiti gemaakt wordt; 3. de mogelijkheid en wenselijkheid om eert één of meerdere proefprojecten te starten om kleinschalige toepassing op elektriciteitskasten of andere objecten uit te proberen.	B&V			<i>Initiatiefvoorstel</i>		Seton

10-1-2014

4/5

Bijlage - IM lijst B&V januari 2014, niet afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn d	Indieners	Titel	Dictum verzoekt het college:	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Porte- feuille houder
2013- 81		12 GL, CU, Stadspartij, S&S en PvdD	Ruimte voor Stadlers en bezoekers aan de Diepenring	<p>1. te onderzoeken met welke beperkte ingrepen eerste stappen gezet kunnen worden richting een beter en veiliger verblijfsklimaat aan de Diepenring voor wandelaars en fietsers; (denk bv. Ook aan werk in werk bij herstelwerkzaamheden aan de kades e.d.)</p> <p>2. bij (groot) onderhoud te onderzoeken met welke beperkte ingrepen de binnenstad via deze Diepenring bereikbaar blijft als de Zuidelijke Ringweg wordt aangepakt waarbij overlast van sluipverkeer kan worden voorkomen.</p>	B&V			<i>motie</i>	Meerjaren- programma Verkeer en Vervoer 2014- 2017	v. Keulen

Bijlage - IM lijst B&V januari 2014, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn	Indiëners	Titel	Datum	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Portefeuille 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 Miltieuboulevard, 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	Motiebrieff 3-10-13; afgehandeld met behandeling Kansenskaart Wind. Voorstel: op 'afgehandeld' zetten.	Afgehandeld	motie	Begroting	Seton
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 waarnaop zonnepanelen geplaatst kunnen worden; 3. de raad uiterlijk 31 december 2012 over de voortgang te informeren	B&V	Motiebrieff 3-10-13; commissie uitvoerig geïnformeerd, concrete gesprekken zijn gaande, daarmee afgehandeld. Voorstel: op 'afgehandeld' zetten.	Afgehandeld	motie	Voorjaars-brief	Seton
2012-53	9	VVD, CU	Verkeersveiligheid Eemsgolaan	voor de begroting van 2013 geld te reserveren voor verkeersmaatregelen aan de Eemsgolaan.	B&V		Afgehandeld	motie	Brf. Vereniging Wijkbouw Hoogkerk	v. Keulen
2012-54	9	S&S, Stadspartij	Prioritering budget kleine verkeersmaatregelen	een systematiek te onderzoeken waarmee een prioritering kan worden gemaakt voor maatregelen binnen het budget kleine verkeersmaatregelen.	B&V	Motiebrieff 3-10-13; Beantwoording motie in speciale brief over dit onderwerp 20-09-13. Voorstel: op 'afgehandeld' zetten.	Afgehandeld	motie	Brf. Vereniging Wijkbouw Hoogkerk	v. Keulen
2012-57	10	SP, D66	Stoppen lopende aanbesteding RegioTram binnen één maand	de lopende aanbesteding van de RegioTram in overleg met de Provincie zo spoedig mogelijk doch uiterlijk binnen één maand stop te zetten.	B&V		Afgehandeld	motie	Voorname tot besluit stopzeten lopende aanbesteding RegioTram	v. Keulen
2012-59	11	PvdA	Schone taxi's voor collegeleden	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).	B&V	afgehandeld d.m.v. motiebrieff 30/11	Afgehandeld	motie	Gemeentebegroting 2013	Seton

Bijlage - IM lijst B&V januari 2014, afgehandeld

Jaar - Nr	Mn	Indieners	Titel	Dictum	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Portefeuille houder
Moties en initiatiefvoorstellen										
<i>verzoekt het college:</i>										
2012-60	11	PvdA, D66	Centrale inkoop duurzame energie	<p>1. te onderzoeken welke (financiële) voordelen te behalen zijn met een volledig gecentraliseerde inkoop van energie voor gemeentelijke gebouwen;</p> <p>2. te onderzoeken of er (financiële) nadelen kleven aan de inkoop van energie die afkomstig is uit duurzame energiebronnen;</p> <p>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);</p> <p>4. de raad hierover uiterlijk 1 maart 2013 te informeren.</p>	B&V	uiterlijk 1 maart 2013	Afgehandeld	<i>motie</i>	Gemeentebegroting 2013	Seton
2012-66	11	CDA, Stadspartij	Struikelfietsen	in aanloop naar het treffen van verdere maatregelen het foutparkeren van struikelfietsen op blindengeleidenpaden streng te gaan handhaven.	B&V	Motiebrief 30/11: wordt betrokken bij Handhavingsprogr '13 (febr. 13)	Afgehandeld	<i>motie</i>	Gemeentebegroting 2013	v. Keulen
2012-67	11	CDA, PvdA, S&S	Effecten Zuidelijke ringweg op onderliggend wegennet	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.	B&V	begin 2013	Afgehandeld	<i>motie</i>	Gemeentebegroting 2013	v. Keulen
2012-69	11	CU, PvdA	Tegetijk groen	om duidelijkheid te geven over de voorrangse regels bij tegelijk groen voor fietsers en deze duidelijk te communiceren aan de fietsers.	B&V	Motiebrief 30/11: in januari 2013 nadere info	Afgehandeld	<i>motie</i>	Gemeentebegroting 2013	v. Keulen
2012-70	11	CU, PvdA, GL	Fietspad Peizerweg-Johan van Zwedenlaan	om in de eerstvolgende commissie Beheer & Verkeer te rapporteren over de kosten van de aanleg van een fietspad Peizerweg-Johan van Zwedenlaan en mogelijkheden voor dekking van dit bedrag voor te leggen aan de raad.	B&V	12/12/12: uitwerking volgt in MJP V&V in januari	Afgehandeld	<i>motie</i>	Gemeentebegroting 2013	v. Keulen
2012-74	11	PvdD	Poepcontainers	meer afvalbakken te plaatsen bij plekken waar honden worden uitgelaten.	B&V	Afgehandeld d.m.v. brief 22/11 / doel. wenst bespreking	Afgehandeld	<i>motie</i>	Gemeentebegroting 2013	Seton
2012-82	12	PvdA en Stadspartij	Leefbaarheid Woonschepenhaven	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 meerjarenpak 2012-2016.	B&V / R&W	voorstel december 2013 (LTA)	Afgehandeld	<i>motie</i>	Kredietaanvraag 2013 vervangingsinvesteringen en aanvullen langcyclisch onderhoud openbare ruimte.	Seton

Bijlage - IM lijst B&V januari 2014, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn Indieners	Titel	Datum verzoekt het college:	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Porte- feuille houder
2012- 83	12 PvdA	Doe mee met straatverlichting oké	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	Krediet-aanvraag 2013 vervangings-investeringen en aanvullen langcyclisch onderhoud openbare ruimte.	Seton
2013- 3	1 Stadspartij, CU, PvdD, CDA en GL	Overlast feesten in balans II	de problemen voldoende in kaart te brengen en aan de raad kenbaar te maken.	B&V	Motiebrief 3-10-13: beantwoord met jaarverslag 2012 Meldpunt Overlast en Zorg 6-6-13. Voorstel: op 'afgehandeld' zetten.	Afgehandeld	motie	Beantwoording schriftelijke vragen Stadspartij over geluidsoverlast evenementen	Vreeman
2013- 7	1 GL, PvdD, CU en PvdA	Motie Energie- landschappen	om voor de zomer aan de raad voor te leggen wat de mogelijkheden zijn voor het aanleggen van energielandschappen op de bij de gemeente in bezit zijnde gronden.	B&V	Motiebrief 24/5/13: Opgepakt in samenhang met moties Groene Stroom 24/7 en Windmolens. Na de zomer beleidsnotitie. Kansentaak cbrf. 25-10-13	Afgehandeld	motie	Vaststelling herziening aantal grote grond-exploitaties	v. der Schaaf
2013- 13	4 PvdD	Balonnen	bij evenementen en festiviteiten het oplaten van ballonnen te ontmoedigen.	B&V	Motiebrief 24/5/13: inmiddels gestart met beoordeling huidige gang van zaken, verkenning mogelijkheden ontmoediging. Na zomer info over uitkomsten. Zie brief 15-11-13.	Afgehandeld	motie	Collegiebrief voortgang uitvoeringsprogramma Energie	Seton

Bijlage - IM lijst B&V januari 2014, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn	Indiëners	Titel	Datum	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Algehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Portefeuille houder
2013-14	4	PvdA, GL, D66, CU, S&S en SP	Windenergie, een Gronings bod	<i>verzoekt het college:</i> 1. aan het Provinciebestuur over te brengen dat de Stad graag bereid is bij te dragen aan de 850 MW windvermogen in 2020 en daarin ook verantwoordelijkheid wil nemen; 2. aan het Provinciebestuur het bod te doen om 70 MW in 2020 aan wind-energie (ca. 20 turbines van 3.4 MW) te realiseren binnen de gemeente Groningen; 3. hierbij voorrang te geven aan eigen burgerinitiatieven en/of lokale energie-coöperaties.	B&V	Motiebrief 3-10-13: brief met kansenkaart Wind is naar Provincie gestuurd, excursie voor raads- en statenleden wordt georganiseerd, motie daarmee afgehandeld.	Algehandeld	<i>motie</i>	Collegebrief voortgang uitvoeringsprogramma Energie	Seton
2013-20	5	Sp en CDA	Behoud buslijn 5	1. te kijken naar mogelijkheden om de dienstregeling voor 2014 zo aan te passen dat de bewoners van de Oranjebuurt en de Hortusbuurt zoveel mogelijk met lijn 5 bediend worden; 2. te kijken naar mogelijkheden om lijn 5 in de dienstregeling 2014, de huidige en veel gebruikte bushalte 'Grote Markt' te laten aanhouden.	B&V	Zie speciale brief hierover 4-7-13. Voorstel: op 'afgehandeld' zetten.	Algehandeld	<i>motie</i>	Hooflijnen tateven en dienstregeling 2014	v. Keulen
2013-33	6	CDA, PvdA en S&S	Fietsenbeheer	1. te bekijken of het mogelijk is, het verwijderen van oude fietsen (volgens nader te bepalen voorwaarden) als concessie te verkopen* aan de hoogste bidder, zodat er geen zwerf fietsen zijn, maar toch een bezuiniging gerealiseerd kan worden; 2. indien dit een onmogelijkheid blijkt een alternatieve bezuiniging te presenteren en die te dekken uit de programma's onderhoud en bereikbaarheid; 3. de gemeenteraad hierover te informeren voor de begrotingsbehandeling zodat de afwikkeling van de motie dan beoordeeld kan worden door de gemeenteraad.	B&V	Motiebrief 3-10-13: besloten om af te zien van deze bezuinigingsmaatregel. Voorstel op 'afgehandeld' zetten.	Algehandeld	<i>motie</i>	Voorjaarsbrief	Seton
2013-39	6	PvdA en Stadsparij	Kinderboerderijen	1. het wenselijk te vinden dat de gemeente Groningen minimaal twee kinderboerderijen met een wijkoverstijgende functie heeft en houdt; 2. het wenselijk te vinden dat de wijken naar vermogen hun kleinere wijkgerichte kinderboerderijen behouden.	B&V	Motiebrief 3-10-13: aan uitgesproken wens wordt tegemoet gekomen. Voorstel: op 'afgehandeld' zetten.	Algehandeld	<i>motie</i>	Visie kinderboerderijen	Seton
2013-69	11	D66, GL, CDA, PvdA, PvdD	Ruin baan voor duurzame innovatie	* om actief een beroep te doen op het eigen landelijke netwerk om duurzame innovatieve projecten (pilots, demonstraties, testen) op het gebied van o.a. Energie en biobased economy aan te trekken; * te stimuleren dat landelijke initiatieven de ruimte krijgen in 'de proeftuin Groningen'	B&V	Motiebrief 28/11/13: is in lijn met beleid	Algehandeld	<i>motie</i>	Gemeentebegroting 2014 en Belasting-tateven 2014	Seton

10-1-2014

4/5

Bijlage - IM lijst B&V januari 2014, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn d	Indieners	Titel	Datum verzoekt het college:	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema	Porte- feuille houder
2013- 78	11	PvdD, GL	Ecologische oevers	* bij waterprojecten waar financieel mogelijk, te kiezen voor een ecologische oever	B&V	Motiebrief 28/11/13: past binnen nieuwe water- en rioleringsplan.	Afgehandeld	motie	Gemeente- begroting 2014 en Belasting- tanteven 2014	Seton

Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de afvalstoffenverordening en . . .

Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering 19-08-2013

Raadscommissie

Datum raadscommissie

Bijlagen 1

Registratienr. MD 13. 4041596

Datum B&W besluit 03-12-2013

Portefeuillehouder J. Visscher

Steller K. Kuiper

Telefoon 1154

E-mail klara.kuiper@groninge
n.nl

Onderwerp

Wijziging Afvalstoffenverordening en wijziging Nadere regels en besluiten

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de verordening tot wijziging van de Afvalstoffenverordening van de gemeente Groningen vast te stellen;
- II. dit besluit bekend te maken door plaatsing in het elektronische gemeentebled en in werking te laten treden op 1 februari 2014.

Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de afvalstoffenverordening en ...

2

(Publieks-)samenvatting

Actualisatie van de Afvalstoffenverordening. Zo zijn definities en benaming i.v.m. nieuwe regelgeving en de reorganisatie gewijzigd. Het gaat er daarbij bijvoorbeeld om dat de Milieudienst Stadsbeheer is geworden.

Inleiding

Het wijzigen van de Afvalstoffenverordening is een bevoegdheid van de raad. Het gaat om een aantal technische wijzigingen. Zo wordt in de tekst van de Afvalstoffenverordening de Milieudienst vervangen door Stadsbeheer en worden definities aangepast aan de modelverordening van de VNG.

Beoogd resultaat

Het weer "up to date" zijn van de regelgeving.

Kader

Wet milieubeheer, Besluit verwijdering wit- en bruingoed, Wegenverkeerswet, Gemeentewet.

Argumenten/afwegingen

De Afvalstoffenverordening en de daarop gebaseerde Nadere regels en besluiten zijn onderhevig aan veranderingen. Deze veranderingen hebben verschillende oorzaken. Zo brengt de recente reorganisatie mee dat de benaming Milieudienst vervangen dient te worden door de benaming Stadsbeheer en zorgen nieuwe definities in de modelverordening van de VNG gebaseerd op nieuwe regelgeving, voor aanpassing van definities in de Afvalstoffenverordening.

Maatschappelijke draagvlak/participatie

N.v.t.

Financiële consequenties

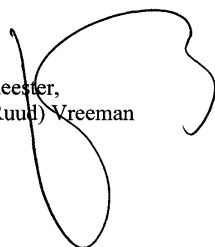
N.v.t.

Realisering en evaluatie

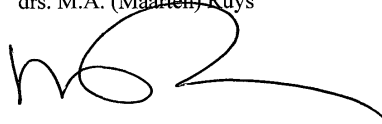
Door vaststelling en inwerkingtreding van de wijzigingen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. R.L. (Ruud) Vreeman



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



Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de afvalstoffenverordening en . . .

- ontwerp -

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN;

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van
(GR

HEEFT BESLOTEN:

vast te stellen de verordening tot wijziging van de Afvalstoffenverordening 2005.

Artikel I

Artikel 1 onder i, k en l wordt als volgt gewijzigd:

i: gebruiker van een perceel: degene die in de gemeente feitelijk gebruik maakt van een perceel ten aanzien waarvan ingevolge artikel 10.21 en 10.22 van de Wet Milieubeheer een verplichting tot het inzamelen van huishoudelijk afval geldt;

k: wegen: wegen als bedoeld in artikel 1 eerste lid, onder b van de Wegenverkeerswet 1994;

l: motorrijtuigen: alle voertuigen, als bedoeld in artikel 1 eerste lid, onder c van de Wegenverkeerswet 1994.

Artikel II

Artikel 7 lid 1, wordt als volgt gewijzigd:

Het college wijst Stadsbeheer van de gemeente Groningen als inzameldienst aan, die belast is met de inzameling van huishoudelijke afvalstoffen.

Artikel III

Artikel 12 lid 1, wordt als volgt gewijzigd:

1. Het is verboden huishoudelijke afvalstoffen ter inzameling aan te bieden aan een ander dan de inzameldienst, andere inzamelaars, de houders van een inzamelvergunning of de personen en instanties die in het kader van producentverantwoordelijkheid bij algemene maatregel van bestuur of ministeriele regeling een inzamelplicht hebben voor categorieën van huishoudelijk afval.

Artikel IV

Artikel 27, wordt als volgt gewijzigd:

1. Voor anderen dan de inzameldienst, andere inzamelaars of houders van een inzamelvergunning, is het verboden afvalstoffen die ter inzameling gereed staan te doorzoeken en verspreiden.
2. Het is verboden tegen afvalstoffen of inzamelmiddelen, die ter inzameling gereed staan, te stoten, te schoppen, deze omver te werpen of anderszins te behandelen waardoor zwerfafval ontstaat.

Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de afvalstoffenverordening en . . .

2

Artikel V

Artikel 32 a, lid 2 wordt als volgt gewijzigd:

3. Het college kan deze bevoegdheid mandateren aan de vakdirecteur Stadsbeheer.

Artikel VI

Artikel 33, wordt als volgt gewijzigd:

Na het woord "artikelen" en voor "12" wordt 11 toegevoegd.

Artikel VII

Deze verordening treedt in werking één dag na bekendmaking.

Gedaan te Groningen in de openbare vergadering van

De griffier,

De voorzitter,

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

dr. R.L. (Ruud) Vreeman.

BESLUIT TOT WIJZIGING VAN DE NADERE REGELS EN BESLUITEN

HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN GRONINGEN;

Gelet op de Afvalstoffenverordening 2005;

Artikel I Wijziging Nadere regels en besluiten

De nadere regels en besluiten worden als volgt gewijzigd.

Artikel 2, leden 2 en 3 komen te vervallen.

Artikel 5, lid 3 onder b komt te luiden:

b. De inhoud van grijze en groene minicontainers mag niet zwaarder zijn dan 60 kilogram.

Per week mag maximaal één minicontainer per perceel volgens het schema genoemd in de afvalwijzer worden aangeboden. Er mag geen minicontainer met ander afval worden aangeboden in die zelfde week.

Artikel 5, lid 3 onder d komt te luiden:

In aantoonbare bijzondere omstandigheden, die leiden tot een niet beïnvloedbare hoeveelheid restafval, mag na toestemming door of namens het college een extra minicontainer of mogen maximaal 20 extra huisvuilzakken per maand worden aangeboden. Indien meer dan gemiddeld 20 huisvuilzakken per maand worden aangeboden, blijkend uit het aantal trommeltikken, kunnen kosten in rekening worden gebracht op grond van de verordening reinigingsheffing.

Indien men, als er geen bijzondere omstandigheden zijn, meer dan één minicontainer met hetzelfde afval volgens het schema in de afvalwijzer wil aanbieden, moet daartoe een verzoek worden gedaan aan het college van burgemeester en wethouders. Er kan dan een extra container worden geleverd tegen het daarvoor geldend tarief.

Artikel 9, lid 2, onder j wordt vervangen door:

j. Indien per perceel grofvuil behorend tot categorie 1 wordt aangeboden aan de inzameldienst kunnen daarvoor kosten worden berekend op grond van de verordening reinigingsheffingen.

Artikel 10, lid 7 komt te luiden:

De openingstijden van het Afvalbrenghstation Vinkhuizen Zuid zijn: maandag tot en met vrijdag van 10.00 uur tot 16.30 uur en zaterdag van 11.00 uur tot 16.00 uur.

Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de afvalstoffenverordening en . . .

Artikel II Inwerkingtreding

Dit besluit treedt inwerking op 1 februari 2014

Gedaan te Groningen in de collegevergadering van .. november 2013.

De burgemeester,

De secretaris,

dr. R. L. (Ruud) Vreeman

drs. M.A. (Maarten) Ruys

Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de afvalstoffenverordening en . . .

Wijzigingen Afvalstoffenverordening en de daarop gebaseerde Nadere regels en besluiten

Toelichting:

Afvalstoffenverordening

In de definities, wordt in *artikel 1* onder i en k verwezen naar de definitie in de Wegenverkeerswet. In de huidige Afvalstoffenverordening is de definitie van de wegenverkeerswet volledig uitgeschreven. Inmiddels is er in de Wegenverkeerswet een verandering gekomen in de definitie van voertuigen, toegevoegd is: 'met uitzondering van fietsen met trapondersteuning.' Door nu onder i en k te verwijzen naar de wegenverkeerswet wordt voorkomen dat als de definities in die wet opnieuw wijzigen we ook de Afvalstoffenverordening op dit punt moeten wijzigen.

In *artikel 7* wordt Milieudienst vervangen door Stadsbeheer.

Artikel 12 wordt in overeenstemming gebracht met de model Afvalstoffen verordening van de VNG (*artikel 9*)

Artikel 27 Hier wordt een tweede lid toegevoegd overeenkomstig *artikel 18* uit de modelverordening. Dit is ook strafbaar gesteld in *artikel 33* van de huidige Afvalstoffen verordening.

Artikel 32 a Hier wordt Milieudienst vervangen door Stadsbeheer.

Artikel 33 Hier wordt *artikel 11* toegevoegd. Dit was eerder vergeten daardoor konden inzamelaars die zonder vergunning op pad gaan niet worden tegen gehouden. Er kon niet op worden gehandhaafd. Deze omissie is hierbij hersteld.

Artikel 1 van de Wegenverkeerswet en de Model afvalstoffenverordening zijn bijgevoegd.

Nadere regels en besluiten

Artikel 2 leden 2 en 3 vervallen. Goud goed en Maatjes hebben een vergunning, hoeven dus niet meer aangewezen te worden. D&S is niet meer actief.

Artikel 5 lid 3 onder b en d. Hier is duidelijker omschreven dat maximaal één minicontainer per week aangeboden mag worden. Voorts wordt omschreven dat men voor een extra

Raadsvoorstel - Verordening tot wijziging van de afvalstoffenverordening en . . .

container, in het geval dat er geen bijzondere omstandigheden zijn, moet betalen. (In geval van bijzondere omstandigheden *kan* het college nl. beslissen of er betaald moet worden)

Artikel 9 lid 2 onder j meldt dat er met ingang van 1 januari 2014 betaald moet worden voor het aanbieden van grofvuil van categorie 1 aan de inzameldienst.

Wel kan nog steeds gratis grofvuil gebracht worden naar de afvalbrengrstations

Artikel 10 lid 7 betreft een aanpassing van de openingstijden van het afvalbrengrstation Vinkhuizen.

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag Basispakket Verkeersmanagement

Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering	29 januari 2014
Raadscommissie	Beheer en Verkeer
Datum raadscommissie	22 januari 2014
Bijlagen	1

Registratienr.	RO13.4054806
Datum B&W besluit	19 december 2013
Portefeuillehouder	Van Keulen
Steller	Jeanet Halsema
Telefoon	367 88 65
E-mail	jeanet.halsema@groningen.nl

Onderwerp

Kredietaanvraag Basispakket Verkeersmanagement

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. in te stemmen met het Basispakket Verkeersmanagement;
- II. het gemeentelijk aandeel in het Basispakket Verkeersmanagement te bepalen op € 2.920.000,-;
- III. de kosten te dekken uit:
 - Voorbeslag middelen extra beleid 2015 – vrijval middelen tram (maatregelenpakket netwerkanalyse Groningen – Assen);
- IV. voor het Basispakket Verkeersmanagement een krediet beschikbaar te stellen van € 2.920.000,-;
- V. specifiek voor het Basispakket Verkeersmanagement aan de voorzitter van de stuurgroep (met macht van substitutie) mandaat te verlenen om alle uitgaven ten laste van het totale budget van € 13,9 miljoen te doen, voor zover passend binnen de begroting die in het Basispakket verkeersmanagement Groningen is opgenomen;
- VI. de gemeentebegroting 2014 te wijzigen.

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag Basispakket Verkeersmanagement

2

(Publieks-)samenvatting

Zoals aangekondigd bij de start van Groningen Bereikbaar vragen wij u met dit voorstel om krediet beschikbaar te stellen voor het Basispakket Verkeersmanagement. Verkeersmanagement is een belangrijke pijler in de bereikbaarheidsstrategie van de regio Groningen-Assen, in het Bereikbaarheidsplan en in het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2014-2017. Verkeersmanagement is nodig om de capaciteit van het bestaande wegennet zo effectief mogelijk te benutten en het verkeer minder gevoelig te maken voor calamiteiten en andere verstoringen. De eerstkomende jaren is verkeersmanagement vooral ook nodig om het verkeer onderweg goed te informeren en om te leiden in verband met de vele (bouw)projecten. Het Basispakket Verkeersmanagement bouwt voort op de goede ervaringen die wij de afgelopen periode hebben opgedaan, onder meer met de nieuwe informatiepanelen langs een aantal toegangswegen naar de stad, maar zorgt er voor dat wij op grotere schaal en veel sneller kunnen inspelen op het variërende verkeersbeeld.

Inleiding

In het raadsvoorstel, waarin wij u vroegen in te stemmen met een bijdrage aan de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar (raad 29 mei 2013, RO 13.3635816), hebben wij aangekondigd dat wij u een apart voorstel voor een Basispakket Verkeersmanagement zouden voorleggen. Verkeersmanagement is een belangrijke pijler in de bereikbaarheidsstrategie van de regio Groningen-Assen. Dit heeft ertoe geleid om de gemeentelijke bijdrage aan het Basispakket Verkeersmanagement onderdeel van het maatregelenpakket netwerkanalyse Groningen-Assen te maken (raad 30 oktober 2013, RO 13.3879710). Afgesproken met de samenwerkende partijen van Groningen Bereikbaar is dat wij de gemeentelijke bijdrage aan het basispakket in 2015/2016/2017 leveren. De kredietaanvraag ligt nu al voor, omdat de provincie en het Rijk de zekerheid willen hebben over de gemeentelijke bijdrage. Onder die voorwaarde stellen zij hun kredieten in 2013/2014 al beschikbaar.

Het zal zeker tot 2020 duren voordat alle nu voorgenomen maatregelen aan de weginfrastructuur en het openbaar vervoer in Groningen voltooid zijn. Tot die tijd schiet de capaciteit van het wegennet tekort. Bij calamiteiten kunnen weggebruikers maar moeizaam geïnformeerd worden en zoeken mensen op goed geluk andere routes. In het bijzonder tijdens de ombouw van de Ring Zuid tussen 2015 en circa 2020 is verkeersmanagement noodzakelijk als één van de maatregelen om stad en regio bereikbaar te houden. Ook daarna vergroot verkeersmanagement de robuustheid van het hoofdwegennet.

Verkeersmanagement zorgt ervoor dat de capaciteit van het wegennet optimaal benut wordt. Enerzijds door slimme aanpassingen aan het wegennet zelf om zoveel mogelijk wegcapaciteit beschikbaar te krijgen, gegeven de "hoeveelheid asfalt" die er al is. Anderzijds door beïnvloeding van de weggebruikers zodat ze de overbelaste wegen mijden en de onbenutte capaciteit goed gebruiken. Allemaal met het doel weggebruikers in staat te stellen om snel en veilig van a naar b te reizen over wegen die daarvoor het meest geschikt zijn.

Om dat voor elkaar te krijgen zijn instrumenten nodig. De afgelopen jaren is hier al een begin mee gemaakt, in de dagelijkse spits, bij de wegwerkzaamheden op de Europaweg en bij evenementen. Op diverse informatiepanelen wordt reistijd getoond over de Ring. Dit blijkt tot verschuiving van verkeersstromen te leiden. Bij voetbalwedstrijden worden bezoekers naar bepaalde parkeerterreinen gestuurd. En bij de P+R Hoogkerk is het gebruik toegenomen sinds daar een informatiebord langs de A7 staat. Veel maatregelen worden nu nog per keer met de hand aangestuurd.

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag Basispakket Verkeersmanagement

3

Met dit voorstel wordt, gegeven de maatregelen die er al zijn, een "Basispakket Verkeersmanagement" gerealiseerd waarmee wij in staat zijn op belangrijke routes meer verkeerscapaciteit te genereren, het actuele verkeer van minuut tot minuut te volgen en weggebruikers snel te informeren en via de meest geschikte wegen te sturen. Het Basispakket Verkeersmanagement draagt bij aan de doelen in het Bereikbaarheidsplan en het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2014-2017 (raad 18 december 2013, RO 13.3975681).

Dit Basispakket Verkeersmanagement is ontwikkeld door de drie wegbeheerders (provincie Groningen, gemeente Groningen, Rijkswaterstaat Noord-Nederland) in overleg met ProRail en de werkgeversorganisatie VNO-NCW.

Beoogd resultaat

Een door de raad beschikbaar gesteld uitvoeringskrediet voor de gemeentelijke bijdrage aan het Basispakket Verkeersmanagement.

Het doel van verkeersmanagement is het informeren en sturen van het verkeer over het beschikbare wegennetwerk, door het beïnvloeden van de routekeuze en het rijgedrag. Anders gezegd: verkeersmanagement is het optimaal benutten van de beschikbare capaciteit op het wegennet van de gezamenlijke wegbeheerders.

Het hoofdwegennet in en rond de stad Groningen is grofmazig en kwetsbaar. Wij hebben de afgelopen jaren gezien dat een haperende brug of een brandende vrachtwagen op de Ring het verkeer danig in de war kan schoppen. Er ontstaat al snel een chaotische situatie van automobilisten die vastlopen in een snel aangroeiende file, zich vervolgens afvragen wat er aan de hand is en die op goed geluk nabije wegen gaan uitproberen om toch maar hun weg te vervolgen, waarmee de hinder zich als een olievlék over de omgeving verspreidt. Ondertussen proberen de hulpdiensten de plek des onheils te bereiken. Verkeersmanagement bestaat uit maatregelen om bijvoorbeeld:

- Verstoringen en opstoppingen snel waar te nemen (realtime inwinning, camera's).
- Met incident management de weg zo snel als mogelijk weer vrij te krijgen.
- Het achteropkomend verkeer te informeren over vertragingen en alternatieve routes.
- Op geschikte omleidingsroutes zoveel mogelijk capaciteit beschikbaar te krijgen, onder meer door de instelling van verkeerslichten (tijdelijk) te wijzigen.

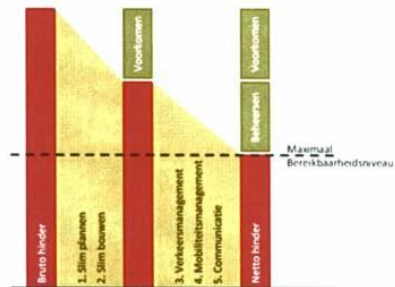
De komende jaren hebben wij niet alleen te maken met dit soort ongeplande verstoringen maar wordt door tal van projecten in wisselende situaties de wegcapaciteit voor kortere (maanden) of langere tijd (jaren) verminderd.

Voor dit soort situaties worden draaiboeken (regelscenario's) gemaakt waarin afspraken worden vastgelegd tussen verkeerscentrale te Wolfheze, wegbeheerders en nood- en hulpdiensten. Dergelijke draaiboeken kunnen ook gemaakt worden voor andere situaties zoals de dagelijkse spitsen, voetbalwedstrijden of de bloemetjesmarkt.

In de aanpak van Groningen Bereikbaar, om stad en regio de komende jaren bereikbaar te houden tijdens alle bouwactiviteiten, heeft verkeersmanagement een belangrijke plaats. In de eerste plaats wordt hinder voorkomen door slim te plannen en slim te bouwen. Als er desondanks toch tijdelijk te weinig capaciteit op de weg is, dan kan hinder alleen beheerst worden doordat mensen hun reisgedrag aanpassen. Verkeersmanagement heeft daarin een grote rol. Het is voor mensen altijd nog gemakkelijker om hun route aan te passen, dan om een ander tijdstip, vervoermiddel of werkpatroon te kiezen.

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag Basispakket Verkeersmanagement

4



Kader

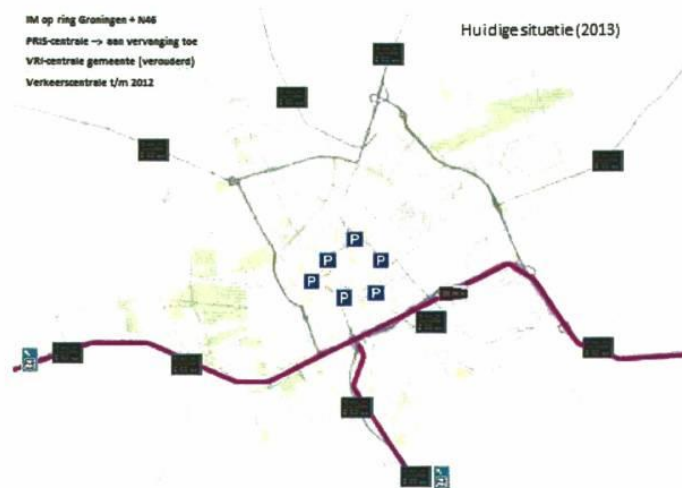
Met het uitvoeren van het Basispakket Verkeersmanagement wordt invulling gegeven aan het gemeentelijke beleid op het gebied van Dynamisch Verkeersmanagement. Dit sluit aan bij ons beleid in de Nota Duurzame Mobiliteit. Ook heeft het een belangrijke plek in de geactualiseerde Netwerkanalyse 2013 (Regio Groningen-Assen), in het Bereikbaarheidsplan en het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2014-2017 gekregen. Voor de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar is het plan van aanpak "Grip op bereikbaarheid" het belangrijkste kader.

Argumenten/afwegingen

Rijk, provincie en gemeente zijn feitelijk al begonnen met de inzet op verkeersmanagement. De afgelopen jaren is gezamenlijk geïnvesteerd in de realisatie van een aantal informatiepanelen en camera's langs de A28 en A7. De verkeerscentrale van Rijkswaterstaat in Wolfheze gebruikt de camera's om dagelijks het verkeer op de Ring Zuid te volgen en stuurt de informatiepanelen langs de A7 en de A28 aan.

Op de provinciale invalswegen voor de Ring Groningen staan ook informatiepanelen, maar die zijn nog niet op de verkeerscentrale van Rijkswaterstaat aangesloten.

In het kader van Groningen Bereikbaar stellen wij voor de bestaande maatregelen met de volgende instrumenten aan te vullen tot een Basispakket Verkeersmanagement. Wij volgen hierbij de indeling uit hoofdstuk 4 van de rapportage Basispakket Verkeersmanagement die op 28 september 2012 is vastgesteld door de stuurgroep Groningen Bereikbaar (zie bijlage).



1. Infrastructuur.

Om het beschikbare infrastructurele netwerk goed te kunnen benutten moet een aantal knelpunten worden opgelost. Dat is nodig om de robuustheid van het netwerk, dat wil zeggen de mogelijkheden om incidenten en calamiteiten te kunnen opvangen, te vergroten en omleiden mogelijk te maken. De meeste knelpunten op potentiële omleidingsroutes zitten al in een ander bestaand maatregelenpakket en worden al opgelost. Twee maatregelen zijn opgenomen in het Basispakket Verkeersmanagement, te weten:

- Aanpassing indeling rotondes Hoogkerk
- Uitbreiding capaciteit verbindingbogen noordelijke-oostelijke ringweg (*dit punt is inmiddels inhoudelijk en financieel geregeld met het raadsvoorstel Project Oostelijke Ringweg Groningen: sanering vuilstort Beijum noord en Groningen Bereikbaar! Uitvoering verdubbeling verbindingbogen tussen Oostelijke Ringweg en Noordelijke Ringweg (raad 25 september 2013, RO 13.3744059)*)

2. Verkeerscentrale.

Aansturing van maatregelen en mensen zal gebeuren vanuit de verkeerscentrale Noord- en Oost-Nederland van Rijkswaterstaat in Wolfheze, van waaruit bijvoorbeeld ook Zwolle wordt aangestuurd. Deze verkeerscentrale is hiervoor de afgelopen periode toegerust met een aparte regiodesk waarmee ook provinciale en gemeentelijke wegen aangestuurd kunnen worden. De wegverkeersleiders worden bij aanstelling ingewerkt in de lokale situatie zodat ze goed thuis zijn in het gebied dat ze bedienen. Het inrichten van een nieuwe verkeerscentrale dicht bij huis is niet efficiënt ten aanzien van apparatuur en bemensing. Daarom houden wij er in het Basispakket Verkeersmanagement rekening mee dat de samenwerking met de verkeerscentrale Noord- en Oost-Nederland voortgezet wordt. Onder het kopje organisatie zijn de (personele) kosten van inzet van de verkeerscentrale opgenomen.

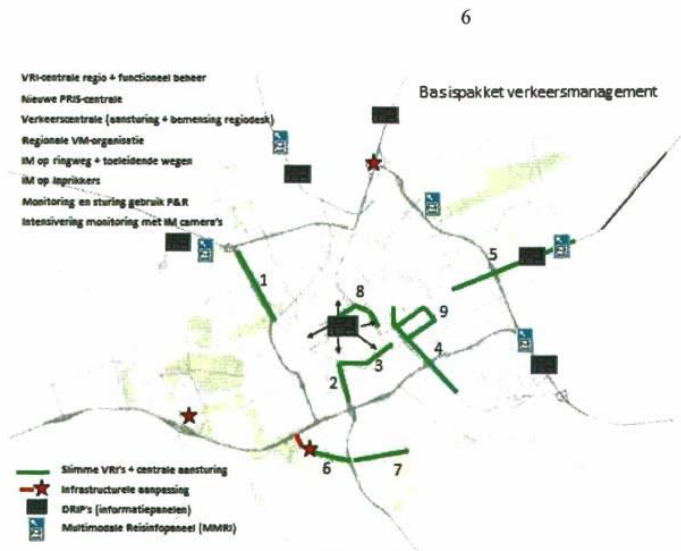
3. Data en informatie.

Goede gegevens van minuut tot minuut zijn nodig om de situatie op de weg goed in te schatten, maatregelen te treffen, hun effectiviteit te bewaken en zo nodig te corrigeren en om daarmee weggebruikers adequaat te kunnen informeren, geleiden en sturen. Die gegevens zijn nu alleen beschikbaar van de rijkswegen. Het Basispakket Verkeersmanagement voorziet in maatregelen om die gegevens ook van belangrijke provinciale en gemeentelijke in en nabij de stad te krijgen. Dan gaat het om:

- Inwinpunten (intensiteit, snelheid, doorstroming).
- Camera's voor incident management op het provinciaal deel van de Ring.

Ongeacht hoe de data-inwinning precies wordt georganiseerd is uitgangspunt dat wij aansluiten bij het Nationaal Databestand Wegverkeersgegevens (NDW). Hiermee is een uniforme uitwisseling van actuele data tussen wegbeheerders geborgd en kunnen de gegevens ook gebruikt worden door serviceproviders en voor individuele multimodale reisinformatie, bijvoorbeeld via de smartphone. Daarnaast is bij aansluiten op NDW sturen en geleiden van verkeer op gemeentelijke en provinciale wegen op basis van realtime reisinfo vanuit verkeerscentrale te Wolfheze mogelijk.

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag Basispakket Verkeersmanagement



4. Maatregelen.

Onder maatregelen verstaan wij met name de instrumenten waarmee weggebruikers geïnformeerd en geleid/gestuurd kunnen worden. Het gaat om de volgende maatregelen:

- Provinciale Dynamische Route Informatie Panelen (DRIP) koppelen aan verkeerscentrale.
- Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS) vervangen, uitbreiden tot op de Ring en koppelen met de overige systemen.
- Uitbreiden van het aantal informatiepanelen op invalswegen en bij P+R's en koppelen aan verkeerscentrale.
- Monitoring gebruik P+R-terreinen (vol/vrij).
- Aanpassingen van circa 30 verkeerslichten en koppelen aan verkeerslichtencentrale voor een dynamische aansturing van deze verkeerslichten en ten behoeve van efficiënter uitvoeren van technisch en functioneel beheer.

Met deze instrumenten dekken wij de belangrijkste wegen naar, in en rond de stad. Het biedt de mogelijkheid om automobilisten te informeren over reistijden, de snelste route naar bepaalde parkeerbestemmingen of de snelste route daar vandaan de stad weer uit. En wij kunnen aangeven of er bijzondere situaties of calamiteiten zijn en wat dan de omleidingsroute is. Een voorbeeld hiervan, nu nog met beperkte middelen, waren de omleidingsroutes die zijn ingesteld vanwege de aanleg van de busbaan Europaweg. Dit alles wordt nu nog lokaal ingesteld, maar kan met de genoemde maatregelen vanaf de verkeerscentrale gebeuren en kan dus ook op basis van vooraf gemaakte draaiboeken snel worden aangepast als dat nodig is.

Groningen kent momenteel langs de Diepenring een elektronisch verwijssysteem voor de parkeergarages. Dit systeem wordt vernieuwd en aanzienlijk uitgebreid. Er komen ook verwijssborden langs de ringweg en de hoofdinvallswegen in alle windstreken. Ook deze borden worden gekoppeld aan de verkeerscentrale, zodat ze steeds actueel kunnen worden gehouden. Nieuw is dat er ook borden komen die gebruikers van parkeergarages de weg wijzen naar de wegen die de stad uit voeren.

Het gebruik van de P+R-terreinen wordt in de toekomst tijdens grote evenementen gevolgd door de verkeerscentrale. Er komen extra borden die weggebruikers verwijzen naar de P+R-terreinen, mede op basis van actuele informatie over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen. Dit naar analogie van de borden die het afgelopen jaar zijn geplaatst langs de A7 bij Hoogkerk en de A28 bij Haren.

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag Basispakket Verkeersmanagement

7



Voorts wordt het mogelijk vanuit de verkeerscentrale verkeerslichten aan te passen, zodat bijvoorbeeld op een omleidingsroute het verkeer bij alle verkeerslichten extra groen krijgt. Dat maakt de door ons in te stellen omleidingsroutes aantrekkelijker en voorkomt dat mensen op eigen inzicht sluiproutes gaan zoeken. De circa dertig belangrijkste verkeerslichten kunnen in de toekomst worden bediend vanuit een verkeerscentrale, mede aan de hand van informatie die wordt geleverd door een groot aantal nieuwe camera's langs de drukste routes. Het gaat om de verkeerslichten op de westelijke ringweg, Emmasingel, Stationsweg, Europaweg en Hanzeplein, N360, Laan Corpus den Hoorn, Van Ketwich Verschuurlaan, Noordelijke Diepenring en het carré Europaweg-Sontweg-Berlagebrug-Damsterdiep. Deze verkeerslichten kunnen momenteel nog niet van afstand worden ingesteld. Dit vergt investeringen in apparatuur en verbindingen.

Daarnaast heeft de ervaring met het landelijke Groene Golf Team aangetoond dat de instellingen van verkeerslichten sowieso regelmatig geactualiseerd moeten worden aan de wijzigende verkeersstromen. Zeker de komende jaren, als door werkzaamheden de verkeersstromen steeds verschuiven, is voortdurende aanpassing van de verkeerslichten geboden. Dit betekent actief functioneel beheer van de verkeerslichten.

5. Sturingsprincipes.

Onder de noemer sturingsprincipes worden draaiboeken (regelsscenario's) opgesteld waarin wordt vastgelegd welke acties er wel of juist niet worden ondernomen in bepaalde situaties. Draaiboeken worden opgesteld voor voorzienbare situaties, bijvoorbeeld de reguliere spitsituaties, evenementensituaties (zoals bij de Landelijke Intocht Sinterklaas) en pech- en ongevallen. Als basis daarvoor wordt op kaart vastgelegd welke wegen in welke mate gebruikt mogen worden als omleidingsroute en welke wegen/straten juist ontzien moeten worden.

Het in actie zetten van zo'n draaiboek en vervolgens het aansturen van de actoren op basis van het draaiboek, gebeurt vanuit de verkeerscentrale te Wolfheze.

De draaiboeken worden frequent geëvalueerd op hun effectiviteit en aangepast. Ontwikkelen, implementeren, evalueren en aanpassen van de draaiboeken gebeurt door een zogeheten Regionaal Tactisch Team verkeersmanagement (tactisch) en het Scenario Coördinatie Overleg (operationeel).

6. Organisatie.

Voor het implementeren en uitvoeren van verkeersmanagement zijn mensen nodig. In de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar is reeds een verkeersmanager (0,4 fte) opgenomen. In deze voordracht zijn kosten opgenomen voor de uitwerking en realisatie van het gehele Basispakket Verkeersmanagement, zoals in deze voordracht beschreven. Aanvullend voorziet deze voordracht in een zogeheten Infraprovider om alle onder punt 3 en 4 beschreven technische voorzieningen aan te sluiten op de verkeerscentrale en te zorgen dat ze functioneren en dat vooral ook blijven doen.

Specifiek voor de verkeerslichten is bij punt 5 beschreven dat frequente actualisatie van de instellingen nodig is om de verkeerslichten optimaal te laten aansluiten bij de zich steeds wijzigende verkeersstromen. De ervaring elders leert dat daarvoor 1 fte moet worden gereserveerd.

Daarnaast zijn er kosten voor incident management en voor de inzet van de verkeerscentrale.

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag Basispakket Verkeersmanagement

8

Noodzaak.

Het Basispakket Verkeersmanagement levert na slim plannen en slim bouwen de grootste bijdrage aan het centrale doel van Groningen Bereikbaar. Met de uitvoering ervan wordt onmiddellijk begonnen. Nog in 2013 zullen de eerste effecten zichtbaar worden. Het Basispakket Verkeersmanagement is meteen na invoering van waarde en houdt zijn waarde ook na 2020, als de nu geplande werkzaamheden naar verwachting zijn afgerond. Voor tijdelijke extra verkeersdrukte door pieken in de werkzaamheden kunnen tot 2020 af en toe nog extra maatregelen bovenop dit Basispakket Verkeersmanagement nodig zijn. Uitgangspunt is dat die tijdelijke extra maatregelen voor rekening komen van het betreffende project.

Samenvattend is de waarde van de maatregelen uit het basispakket verkeersmanagement:

- Reiziger voorzien van betrouwbare en realtime reisinformatie (ook over gemeentelijke en provinciale wegen). De verkeersdata kunnen ook gebruikt worden voor individuele reisadviezen via bijvoorbeeld de smartphone.
- Informeren, geleiden en sturen van verkeer tijdens Werk in Uitvoering, evenementen en calamiteiten over routes die geschikt zijn voor extra verkeer.
- Efficiënt uitvoeren van verkeerskundig en technisch beheer van verkeerslichten.
- Informeren, geleiden en sturen van verkeer van en naar beschikbare parkeergarages.
- Optimaal benutten van P+R locaties met bijbehorende OV-verbindingen.
- Voorbereid zijn op project Aanpak Ring Zuid en overige grote projecten.

Maatschappelijk draagvlak/participatie

Toepasselijke instanties zoals wegbeheerders, nood- en hulpdiensten en het openbaar vervoer worden uiteraard bij de implementatie van het Basispakket Verkeersmanagement betrokken. Voor zover dat niet al rechtstreeks gebeurt wordt het bedrijfsleven betrokken via de Adviescommissie Bedrijfsleven van Groningen Bereikbaar.

Financiële consequenties

Kosten.

Het Basispakket Verkeersmanagement behelst een investering van circa €13,9 miljoen, waarvan de helft van het bedrag bestaat uit eenmalige investeringsbedragen voor instrumenten, zoals PRIS en informatiepanelen, en de andere helft aan jaarlijks terugkerende kosten voor geleverde diensten, waaronder personeelskosten en de inzet van de verkeerscentrale in Wolfheze. Deze beide zijn met dit bedrag tot en met 2020 gedekt, waarmee de bijdrage aan de doelen van Groningen Bereikbaar is veilig gesteld. Dit is de investering tot en met 2020 voor uitvoering van ons verkeersmanagementbeleid. Indien er bij uitvoering van een project extra verkeersmanagementmaatregelen nodig zijn, zijn deze voor kosten van het project.

In de komende jaren moet worden afgewogen op welke manier de maatregelen/diensten na 2020 worden voortgezet en op welke manier de dan actuele kosten opgenomen kunnen worden in de managementcontracten van de betreffende wegbeheerders.

Dekking.

Van het totaalbedrag van circa € 13,9 miljoen is inmiddels € 2,25 miljoen gedekt vanuit het Rijksprogramma Beter Benutten. Alle bedragen zijn exclusief BTW en prijspeil 2012. Verder zijn de kosten van € 950.000,- voor het onderdeel Uitbreiding capaciteit Noordelijke-Oostelijke Ringweg reeds geregeld met raadsvoorstel Project Oostelijke Ringweg Groningen: sanering vuilstort Beijum noord en Groningen Bereikbaar! Uitvoering verdubbeling verbindingbogen tussen Oostelijke Ringweg en Noordelijke Ringweg (raad 25 september 2013, RO 13.3744059).

Dit betekent dat voor de overige deel de dekking door de provincie en gemeente Groningen beschikbaar gesteld moet worden. In de stuurgroep Groningen Bereikbaar is afgesproken om voor de

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag Basispakket Verkeersmanagement

9

regionale bijdrage door provincie Groningen en gemeente Groningen, de verdeelsleutel te hanteren zoals deze ook wordt toegepast bij het spaarfonds voor de ringweg Groningen, respectievelijk 5/7 en 2/7. Dit betekent dat de provincie Groningen een bijdrage levert van € 7,7 miljoen en de gemeente Groningen een bijdrage van € 2,92 miljoen. De provincie heeft haar krediet reeds beschikbaar gesteld (besluit PS 6 november 2013).

Dekking gemeentelijk aandeel.

Het aanvullende maatregelenpakket van provincie en gemeente Groningen geeft uitvoering aan de ambities uit de geactualiseerde Netwerkanalyse 2013. Deze aanvullende maatregelen bedragen in totaal 95 miljoen euro: 75 miljoen euro van de provincie Groningen en 20 miljoen euro van de gemeente Groningen. De 20 miljoen van de gemeente draagt bij aan het deelpakket HOV-busmaatregelen (10 miljoen euro) en aan het deelpakket auto en fietsmaatregelen (10 miljoen euro). Voor het pakket van de HOV-busmaatregelen is reeds krediet aangevraagd (raad 27 november, kredietaanvraag HOV-maatregelen netwerkanalyse Groningen – Assen (€19.189.000, waarvan €9.689.000 gemeentelijke bijdrage), RO13.3977088). De gemeentelijke bijdrage voor het basispakket verkeersmanagement maakt onderdeel uit van het pakket auto en fietsmaatregelen, waarvoor nog een krediet moet worden aangevraagd.

Op 27 november 2013 bij de kredietaanvraag van de HOV-busmaatregelen heeft voor de gemeentelijke investeringsruimte van 20 miljoen besloten dat er sprake is van een gesloten financieringssysteem, waarbij eventuele overschotten / tekorten worden verrekend binnen het totale maatregelenpakket netwerkanalyse Groningen – Assen. Meer over dit maatregelenpakket en het financieringssysteem hiervan, kunt u ook vinden in het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2014-2017 (raad 18 december 2013, RO13.3975681).

Wij stellen u voor een krediet van € 2.920.000,- voor het Basispakket Verkeersmanagement ter beschikking te stellen uit het deelpakket auto- en fietsmaatregelen van de gemeentelijke bijdrage aan het totale aanvullende maatregelenpakket netwerkanalyse Groningen - Assen. Dit bedrag kan gedekt worden uit een voorbeslag op de nieuw beleidsmiddelen 2015.

In de meerjarenbegroting 2015 is de vrijval voor het niet doorgaan van de Regiotram opgenomen in deze nieuw beleidsmiddelen. Er wordt voorgesteld om een voorbeslag te doen. Conform de financiële verordening zou dit krediet niet ineens, maar gefaseerd worden verstrekt (boven de 2,5 mln). Echter in dit geval stellen we voor het krediet voor de totale bijdrage te verstrekken. Reden is dat de bijdrage van de gemeente Groningen op deze manier zeker is gesteld voor de andere partners in Groningen Bereikbaar. Onder voorwaarde van deze zekerheid worden de kosten, die in 2013 en 2014 zijn/worden gemaakt voor het Basispakket Verkeersmanagement, betaald uit de beschikbaar gestelde financiering vanuit het Rijk (Beter Benutten) en de provincie Groningen. In de begroting van Groningen Bereikbaar (vastgesteld door stuurgroep 5 december 2013) is rekening gehouden met een gemeentelijke bijdrage in de jaren 2015, 2016 en 2017. Voorfinanciering van de gemeentelijke bijdrage is daarom niet nodig.

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag Basispakket Verkeersmanagement

10

Begrotingswijziging.

Begrotingswijziging voor investeringskrediet

Basispakket verkeersmanagement

Betrokken dienst(en)	RO/EZ
Soort wijziging	uitrekken investeringskrediet
Tijdsplanning krediet	2014 t/m 2017

Financiële begrotingswijziging	Uitgaven	Inkomsten	Saldo
7.3 Openbaar Vervoer	2.920	2.920	0
Totale begrotingswijziging	2.920	2.920	0

De in Groningen Bereikbaar samenwerkende partijen zijn gezamenlijk opdrachtgever voor het Basispakket Verkeersmanagement. Uitwerking en realisatie van het Basispakket Verkeersmanagement berust bij Groningen Bereikbaar, de stuurgroep Groningen Bereikbaar ziet daarop toe. Vanuit de gemeente Groningen hebben de wethouders verkeer en ruimtelijke ordening zitting in de Stuurgroep. Op grond van de af te sluiten Bestuursovereenkomst Groningen Bereikbaar verlenen de deelnemende partijen volmacht "met de macht van substitutie, aan de voorzitter van de Stuurgroep om navolgende handelingen te verrichten:

- *het verrichten van (privaatrechtelijke) (rechts)handelingen, die nodig en wenselijk zijn voor de uitvoering van besluiten van de Stuurgroep, zoals het aangaan van overeenkomsten en het ondertekenen daarvan, het verlenen van opdrachten tot maximaal € 100.000,-, onder de voorwaarde dat de eventuele kosten, die met de rechtshandeling zijn gemoeid, zijn opgenomen in de begroting."*


In dit voorstel wordt voorgesteld specifiek voor het Basispakket Verkeersmanagement aan de voorzitter van de stuurgroep (met macht van substitutie) mandaat te verlenen om alle uitgaven ten laste van het totale budget van € 13,9 miljoen te doen.


Realisering en evaluatie

De realisatie van het Basispakket Verkeersmanagement ligt bij Groningen Bereikbaar. De verschillende deelprojecten zijn bij de wegbeheerders uitgezet. De gemeente Groningen verzorgt in opdracht van Groningen Bereikbaar de projectleiding, uitwerking en realisatie van het nieuwe PRIS, de verkeerslichten en de DRIP's.

De voorbereidingen voor realisatie van de verschillende instrumenten uit het Basispakket Verkeersmanagement zijn al gestart. De planning is deze eind 2014 te hebben gerealiseerd, zodat deze in 2015 ingezet kunnen worden.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,


de burgemeester,
dr. R.L. (Ruud) Vreeman


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

DUPLICATE

Uitwerking onderdeel verkeersmanagement
Groningen Bereikbaar

Basispakket verkeersmanagement Groningen

Samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar

(Vastgesteld in stuurgroep Groningen Bereikbaar september 2012)

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag Basispakket Verkeersmanagement

Samenvatting

Verkeersmanagement is het informeren en geleiden van weggebruikers, ter bevordering van de doorstroming van het verkeer.

Het basispakket Verkeersmanagement is ontwikkeld in het kader van de omvangrijke en complexe werkzaamheden die tot 2020 in en om de stad Groningen plaatsvinden. Zonder gecoördineerde sturing daarvan zouden die leiden tot een ernstige stagnatie van het verkeer en daarmee tot een groot bereikbaarheidsprobleem voor stad en ommeland. Het verkeersmanagement bouwt voort op beleid dat eerder is ingezet door de afzonderlijke wegbeheerders: Rijkswaterstaat, gemeente en provincie. Het basispakket Verkeersmanagement is ontwikkeld door de drie wegbeheerders, ProRail en werkgeversorganisatie VNO-NCW. Deze vijf organisaties hebben de handen ineen geslagen voor de aanpak van de bereikbaarheid van Groningen in de komende jaren.

Verkeersmanagement is één van de pijlers van het beleid van Groningen Bereikbaar. De andere pijlers zijn planning en afstemming van werkzaamheden, mobiliteitsmanagement en communicatie.

Het basispakket Verkeersmanagement behelst het voorstel eenmalig 6 miljoen te investeren in verkeersmaatregelen. Daarnaast is jaarlijks een kleine miljoen euro nodig voor organisatiekosten, verkeersmonitoring en maatregelen bij verkeersincidenten (incidentmanagement). De totale investering in verkeersmanagement voor de periode tot 2020 bedraagt circa € 13,9 miljoen.

Verkeersmanagement zorgt ervoor dat de capaciteit van de weg optimaal benut wordt. Dat gebeurt door aanpassingen op het wegennet en door weggebruikers te informeren over mogelijke vertragingen en te sturen via alternatieve routes. Allemaal met het doel weggebruikers in staat te stellen snel en veilig van a naar b te reizen.

Deze investeringen leggen de noodzakelijke basis voor verkeersmanagement de komende jaren, maar zijn ook van waarde als de grote projecten zijn afgerond. Kosten voor tijdelijke extra maatregelen tijdens intensieve werkzaamheden in het kader van specifieke projecten komen ten laste van deze projecten.

De investeringen zorgen voor een betere doorstroming van het verkeer tijdens de werkzaamheden in de periode 2012 - 2020. Ze leiden ook tot minder luchtvervuiling en geluidsoverlast en daardoor tot verbetering van de leefbaarheid, doordat ze bijdragen aan het beperken van files, met verkeer dat voortdurend stilstaat en weer optrekt.

De belangrijkste eenmalige investeringen zijn:

- oplossen infrastructurele knelpunten: rotonde Hoogkerk en aansluiting noordelijke en oostelijke ringweg (€ 1.035.000);
- vervanging en uitbreiding parkeerroute informatie systeem stad Groningen (€ 2.222.000);
- uitbreiding aantal informatiepanelen langs de weg (€ 902.000);
- centrale aansturing van de ca. 30 belangrijkste verkeerslichten (€ 1.535.000);
- installeren van 25 verkeerscamera's langs de ringweg (€ 536.000).

De belangrijkste jaarlijkse kosten zijn:

- monitoring wegen en gebruik P&R (€ 180.000);
- organisatiekosten (€ 480.000);
- incidentmanagement (€ 220.000).

Inhoudsopgave

SAMENVATTING	2
1 INLEIDING.....	4
1.1 AANLEIDING	4
1.2 VERKEERSMANAGEMENT ALS ONDERDEEL VAN GRONINGEN BEREIKBAAR	4
1.3 LEESWIJZER	5
2 BELEIDSMATIGE CONTEXT EN ACHTERGROND.....	6
3 BOUWSTENEN VERKEERSMANAGEMENT.....	7
3.1 WEGGEBRUIKER VRIJWAREN VAN HINDER.....	7
3.2 MAATREGELEN OM WEGGEBRUIKER VAN DIENST TE ZIJN	7
3.3 VERKEERSCENTRALE: DICHTBIJ EN GEÏNTEGREERD OF VER WEG?	7
3.4 STURINGSPRINCIPES: BASEREN OP REGIONALE NETWERKANALYSE	8
3.5 ORGANISATIE: DRIE ROLLEN	9
3.6 VOERTUIGEN WORDEN ACTIEVE COMPONENTEN IN VERKEERSMANAGEMENT	10
3.7 INFRASTRUCTUUR: KWETSBAARHEID VERMINDEREN, ROBUUSTHEID VERGROTEN	10
3.8 DATA EN INFORMATIE: INWINNING UITBREIDEN	10
4. BASISPAKKET VERKEERSMANAGEMENT	12
4.1 WAT IS HET BASISPAKKET VERKEERSMANAGEMENT?	12
4.1.1 Basispakket punt 1: Zorgen voor goede infrastructuur.....	13
4.1.2 Basispakket punt 2: Inzet van verkeerscentrale	14
4.1.3 Basispakket punt 3: Verzamelen verkeersdata en informatie.....	14
4.1.4 Basispakket punt 4: Zorgen voor maatregelen om weggebruiker te informeren en te sturen.....	15
4.1.5 Basispakket punt 5: Afspreken duidelijke sturingsprincipes.....	17
4.1.6 Basispakket punt 6: Een organisatie die coördineert en beheert.....	18
4.2 TE VERWACHTEN BAIEN.....	20
4.3 OVERZICHT INVESTERINGEN BASISPAKKET VERKEERSMANAGEMENT	21
BIJLAGE A: WEGENSTRUCTUURKAART	XXII
BIJLAGE B: KNELPUNTENKAART.....	XXIII
COLOFON	XXIV

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Groningen is de economische motor van het Noorden en een prima plek om te wonen en te werken. Om de positie van Groningen sterk te houden, is een goede bereikbaarheid nodig. De (auto)mobiliteit in de regio groeit. Steeds vaker ontstaan er files op het regionale wegennet. Dat maakt de bereikbaarheid van (de regio) Groningen kwetsbaar en kan op termijn afbreuk doen aan de concurrentiepositie van de regio. Ambities om die positie te versterken staan dan door slechte bereikbaarheid op de tocht.

In en rond de stad Groningen staan de komende jaren grote en langdurige werkzaamheden gepland aan wegen en rails. Andere werkzaamheden leiden in dezelfde periode tot extra belasting voor de verbindingen in en rond de stad. Voorbeelden van de laatste categorie zijn de omvangrijke nieuwbouw van het UMCG en die voor de oostzijde van de Grote Markt en het Forum. De aanpak van de oostelijke en de zuidelijke ringweg, de aanleg van de Sontbrug en de Noordzebrug, de aanleg van een vierde spoor tussen Groningen en station Europapark, de aanleg van nieuwe busbanen, werkzaamheden aan de Knoop Groningen en nieuwe fietsverbindingen met Winsum en Ten Boer hebben betrekking op de wegen en railverbindingen zelf. Daarmee komt de bereikbaarheid van Groningen extra onder druk te staan gedurende de bouwperiodes.

Om de bereikbaarheid te waarborgen, ook tijdens de bouwperiodes, is het nodig om een robuust wegennet te hebben. De gemeentelijke en provinciale hoofdwegen komen samen op de A7, de A28 en de Ring Groningen. De bereikbaarheid van Groningen staat of valt met een goede doorstroming op die paar wegen. Een ongeluk of ander incident kan dus al gauw grote gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van de regio.

Dat geldt ook voor de situatie in 2020 als de kwaliteit van het vervoersnetwerk is verbeterd. Daarom is behoefte aan vergroting van de robuustheid van het netwerk. Dat is het vermogen van het infrastructuurele netwerk om variaties in verkeersaanbod, bijvoorbeeld door ongelukken of evenementen, op te kunnen vangen, ofwel: verkeersmanagement.

Verkeersmanagement is het optimaal benutten van de beschikbare capaciteit op het wegennet van de gezamenlijke wegbeheerders. Dit wegennet kan optimaal benut worden door:

- De weggebruiker te informeren over de toestand op de weg (is er een file, ongeval, vertraging etc.) zodat hij/zij een keuze kan maken;
- De weggebruiker te geleiden door de weggebruiker een alternatief te bieden (andere geschikte route) of
- De weggebruiker te sturen (over een alternatief) door het onmogelijk maken van een keuze (je kan niet linksaf of je kan alleen rechtdoor).

Het doel ervan is om uiteindelijk vlot, veilig en betrouwbaar te kunnen reizen van A naar B.

1.2 Verkeersmanagement als onderdeel van Groningen Bereikbaar

Dit voorjaar is gestart met de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar. Het doel is om tijdens en na de ingrijpende bouwprojecten die in de periode 2012 tot circa 2020 in uitvoering zijn, de regio bereikbaar te houden. Groningen Bereikbaar richt zich op vier elementen die in de komende jaren van belang zijn om de regio bereikbaar te houden:

- Afstemming van bouwplanningen en –faseringen binnen en tussen grote projecten (ombouw Ring Zuid, Forum, Noordzebrug, Herewegbrug, Emmaviaduct, oostelijke ringweg etc.);
- Mobiliteitsmanagement;
- Verkeersmanagement;
- Communicatie.

Deze notitie geeft de uitwerking van het onderdeel verkeersmanagement en sluit aan op het projectplan "Grip op bereikbaarheid", dat de basis is voor de organisatie Groningen Bereikbaar. Dit projectplan is op 19 april 2012 in de stuurgroep vastgesteld. Als eerste deeluitwerking van dit projectplan, ligt nu een voorstel voor het basispakket verkeersmanagement voor.

Dit basispakket verkeersmanagement, bevat de basis die nodig is om het verkeer in de regio vlotter, veiliger en betrouwbaarder over het regionale wegennet te geleiden. Daarnaast biedt dit pakket de basis voor de diverse projecten om tijdens werkzaamheden de bestaande en eventueel specifiek voor de projecten noodzakelijke aanvullende maatregelen gecoördineerd in te kunnen zetten.

Het is van belang om de hinder te beperken om Groningen bereikbaar te houden. Daarvoor is het nodig dat er op korte termijn een basispakket verkeersmanagement wordt gerealiseerd. In dit basispakket zitten maatregelen die ook zonder deze projecten nodig en effectief zijn voor de bereikbaarheid van Groningen. Op korte termijn is behoefte aan:

- Een overeengekomen basispakket van verkeersmanagementmaatregelen;
- Realisatiebesluiten voor deze maatregelen;
- Een organisatie voor realisatie en beheer en onderhoud van de systemen en voor het dagelijkse managen van het verkeer over het regionale netwerk met behulp van de systemen (het dagelijkse verkeersmanagement).

Dit betekent dat flink vaart moet worden gemaakt. Zonder de verkeersmanagementmaatregelen kan de bereikbaarheidsorganisatie weggebruikers niet goed informeren, geleiden of sturen over het beschikbare wegennet. Daardoor ondervinden weggebruikers onnodig veel hinder van de bouwwerkzaamheden of andere incidenten, zoals voetbalwedstrijden in Euroborg of ongelukken op de ring. Dan loopt het verkeer vast. Dit brengt hoge directe en indirecte maatschappelijke kosten met zich mee en ondergraaft de positie van Groningen als centrum van het Noorden.

Ambitie is om in 2015 verkeersmanagement in de regio operationeel te hebben. Dan moet Groningen Bereikbaar klaar staan om de weggebruiker vlot, veilig en betrouwbaar over het regionale wegennet te geleiden en voorkomen dat het verkeer vastloopt door omvangrijke bouwwerkzaamheden.

Bij de totstandkoming van dit basispakket zijn vertegenwoordigers van de drie wegbeheerders betrokken. De inhoud van dit document is het resultaat van samenwerking met, input van en afstemming met hen.

Uitwerking van aanvullende specifieke maatregelen op het basispakket vindt binnen de scope van de individuele projecten, zoals Aanpak Ring Zuid, plaats. Daarbij kunnen de individuele projecten gebruik maken van de basisvoorzieningen die geboden worden in het basispakket.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de beleidsmatige context en de achtergronden rondom verkeersmanagement in de regio Groningen. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 een uitgebreide uitleg en toelichting gegeven op de benodigde bouwstenen voor effectief verkeersmanagement. Tot slot wordt in hoofdstuk 4 op basis van deze bouwstenen een investeringsvoorstel gedaan voor het basispakket verkeersmanagement, inclusief de verwachte effecten.

2 Beleidsmatige context en achtergrond

Aandacht Rijk verschuift naar regionale samenwerking

De Rijksoverheid zet al jaren in op verkeersmanagement om het reizen over haar wegen vlot, veilig en vooral betrouwbaar te kunnen laten plaatsvinden. Het Rijk concentreerde zich aanvankelijk primair op het landelijk hoofdwegennet. Maar in de afgelopen jaren is duidelijk geworden dat verkeersmanagement effectiever kan worden ingezet door regionale samenwerking van verschillende wegbeheerders. In de regio Groningen is al sprake van een dergelijke samenwerking. Onlangs investeerde het Rijk al in real time monitoring op de rijkswegen, camera's langs de weg en de uitbreiding van de verkeerscentrale Noord Oost Nederland waardoor de regio vanaf deze centrale bediend kan worden.

Provincie Groningen heeft verkeersmanagement opgenomen in MIT

De provincie Groningen pleit in het Provinciaal Omgevingsplan voor een betere benutting van de verkeersinfrastructuur door inzet van verkeersmanagement. In het provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (2008 – 2020) is vastgesteld dat maatregelen in het kader van verkeersmanagement met partners moeten worden uitgewerkt. Er is door de provincie een investeringsbedrag van € 11,5 miljoen vrijgemaakt voor verkeersmanagement.

Gemeente Groningen wil verkeersmanagement voor betere benutting

en verhoging van de verkeersveiligheid

In de nota Duurzame Mobiliteit 2010 – 2020 stelt de gemeente Groningen eveneens dat verkeersmanagement nodig is om verkeersstromen beter te geleiden en te sturen. Vooral tijdens de aanstaande bouwperiode rond de Zuidelijke Ring. De gemeente Groningen stelt dat verkeersmanagement een belangrijk thema is binnen verkeer en vervoer. Het is een belangrijk instrument om de infrastructuur beter te kunnen benutten, verkeersveiligheid te verbeteren en service richting weggebruikers te kunnen verhogen. Er is in de afgelopen jaren door de regio en rijk dan ook al het nodige geïnvesteerd in verkeersmanagementmaatregelen. Vanaf 2000 is

daar circa € 5 miljoen mee gemeoid. Hiervan is ruim € 4 miljoen geïnvesteerd in het zogenaamde Pakket 13: realisatie van zogenaamde bermdrips (figuur 1) en multimodale reisinformatiepanelen (MMRI's) gerealiseerd, extra camera's geplaatst en verkeersregelinstallaties geoptimaliseerd.



Figuur 1: Voorbeeld van een bermdrip

Daarnaast heeft de gemeente Groningen een besluit genomen over de aanpak van rotonde Laan Corpus den Hoorn – Boerhavelaan (kosten € 550.000,-). Hier doen zich momenteel ontwikkelingsproblemen voor met terugslag op de A7. Deze route is tevens aangemerkt als omleidingsroute (U-route).

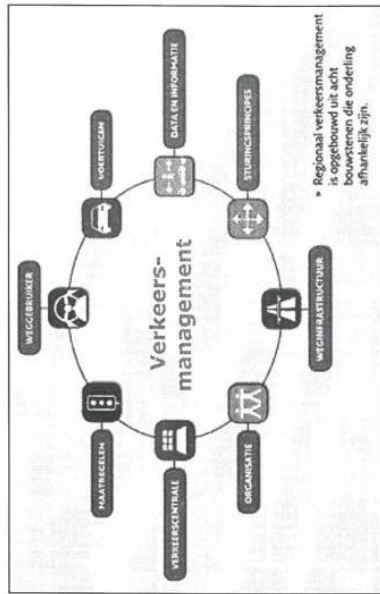
Verkeersmanagement onderdeel van bereikbaarheidsstrategie van de Regio Groningen-Assen

In de bereikbaarheidsstrategie van de Regio Groningen-Assen is verkeersmanagement aangemerkt als een onmisbaar onderdeel. Verkeersmanagement is noodzakelijk om de kwetsbaarheid van het vervoersnetwerk te verminderen en het netwerk robuuster te maken.

Kortom: Rijk, provincie, gemeente en Regio Groningen-Assen omarmen verkeersmanagement als een belangrijk instrument om de verkeersafwikkeling in de regio te optimaliseren.

3 Bouwstenen verkeersmanagement

De ontwikkeling en aanpak van verkeersmanagement vraagt een integrale aanpak. Daarom zijn acht samenhangende bouwstenen van verkeersmanagement gedefinieerd:



Figuur 2: Bouwstenen verkeersmanagement

3.1 Weggebruiker vrijwaren van hinder

De weggebruiker staat centraal in verkeersmanagement. Alle diensten en acties binnen het verkeersmanagement moeten ertoe leiden dat de weggebruiker vlot, veilig en betrouwbaar¹ over het wegennet wordt geleid.

De weggebruiker in de regio Groningen krijgt in de periode 2012 – 2020, als gevolg van verschillende projecten, te maken met hinder. Het doel is om hinder voor de weggebruiker te beperken. En ook na

¹ Betrouwbaarheid in de zin van betrouwbare en voorspelbare reistijden

de bouwperiode kan de weggebruiker vlot, veilig en betrouwbaar over het regionale wegennet geleid worden. Een goede bereikbaarheid van Groningen kan dan benut worden als concurrentievoordeel voor de regio.

3.2 Maatregelen om weggebruiker van dienst te zijn

Verkeersmanagementmaatregelen zijn ervoor om de weggebruiker te informeren, te adviseren, te geleiden en soms te sturen over bepaalde routes over het regionale wegennet.

In de regio Groningen is via investeringen uit onder andere Pakket 13 al een impuls gegeven aan verkeersmanagement. Er is een aantal informatiepanelen geplaatst om de weggebruiker te informeren. Daarnaast zijn incidentmanagement-camera's geplaatst op de ring en multimodale reisinformatiesystemen bij P+R voorzieningen. Tenslotte is een aantal verkeersregelinstanties geoptimaliseerd. Deze maatregelen concentreren zich op het hoofdwegennet.

Voor de bereikbaarheid van de dynamo² is het nodig het maatregelenpakket aan te vullen en te verfijnen naar het onderliggende wegennet. De gemeente heeft in haar structuurvisie de volgende dynamo's benoemd:

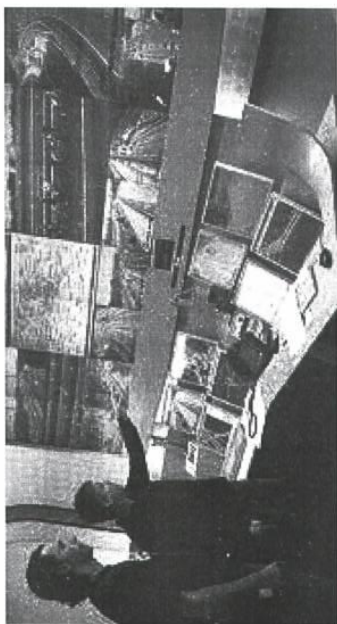
- Stationsgebied;
- Binnenstad;
- UMCG;
- Zernike sciencepark;
- Bedrijventerreinen Groningen- Zuidoost;
- Europapark/Kempkensberg;
- Martiniziekenthuis.

3.3 Verkeerscentrale: dichtbij en geïntegreerd of ver weg?

Aansturing van de maatregelen gebeurt vanuit een verkeerscentrale die overzicht heeft en houdt over de actuele en de te verwachten verkeerssituatie. In de regio Groningen is dat ook zo. Deze verkeerscentrale staat niet in de regio Groningen.

² Dynamo's zijn de generatoren van de stedelijke en regionale economie

De verkeerscentrale Noord en Oost Nederland van Rijkswaterstaat (VCNON) in Wolfheze zorgt nu voor de aansturing van maatregelen in de regio Groningen.



Figuur 3: Verkeerscentrale Noord Oost Nederland in Wolfheze

3.4 Sturingsprincipes: baseren op regionale netwerkanalyse

De (gecoördineerde) inzet van de maatregelen door de verkeerscentrale gebeurt op basis van vooraf gemaakte afspraken tussen de wegbeheerders. Deze afspraken gaan over vooraf bepaalde situaties (files, incidenten, calamiteiten, wegwerkzaamheden en evenementen) en worden door de gezamenlijke wegbeheerders vastgelegd en vastgesteld in draaiboeken of sturingsprincipes. In deze draaiboeken staat welke acties de wegverkeersleider op de verkeerscentrale moet nemen indien de vooraf gedefinieerde situatie zich voordoet. Wie moet hij bellen (brandweer, provincie, kantonnier)? Welke maatregelen zet hij in (informatiepanelen, internet, verkeerslichten)? Hoe zet hij deze maatregelen in (extra groen op de ringweg, weg afsluiten, etc)?



Figuur 4: De prioriteitstelling van wegen uit de netwerkanalyse Regio Groningen-Aspen (2006)

Onderdeel van de sturingsprincipes is de gezamenlijke regelstrategie. Voor de regio Groningen-Aspen ligt de basis hiervoor in de netwerkanalyse³. Deze wordt nu gebruikt als praktisch handvat waarop wordt voortgebouwd. In het kort houdt de regelstrategie in dat de zuidelijke ringweg Groningen de hoogste prioriteit krijgt qua doorstroming, daarna de A7 en de A28 en de doorstroming op de rest van de ringweg krijgt de derde prioriteit. Om de doorstroming op een wegvak te garanderen zijn er twee opties: instroom beperken en de uitstroom bevorderen. Bij een wegvak met een hoge prioriteit kan dat ten koste gaan van de doorstroming op een wegvak met een lagere prioriteit.

³ Zie: Netwerkanalyse Regio Groningen – Assen 2030 (2006).

Een voorbeeld:

Als de doorstroming op de zuidelijke ringweg Groningen gegarandeerd moet worden en het is nodig de instroom te beperken, dan kan dat betekenen dat verkeer wordt gebufferd op de A28. De doorstroming op de zuidelijke ringweg Groningen gaat dan ten koste van de doorstroming op de A28.

De principes laten zich als volgt concreet vertalen:

- Capaciteit op A7, A28 en ring vergroten door knelpunten, zoals gelijkvloerse kruisingen, zo veel mogelijk weg te nemen;
- Ring laten draaien, door niet meer verkeer op de ring toe te laten dan de ring kan verwerken;
- Verstoringen zoveel mogelijk voorkomen. En als zich toch verstoringen voordoen, deze zo snel mogelijk "opruimen" met behulp van incidentmanagement.

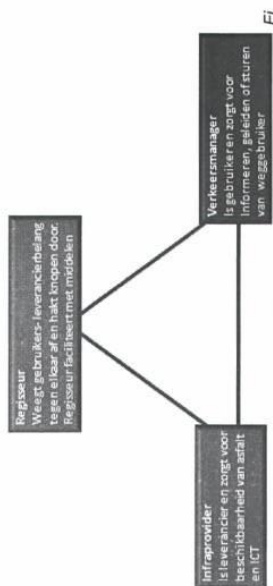
Voor het onderliggend gemeentelijke wegennet is een functionele indeling gemaakt. Dit is gedaan in relatie tot het ParkeerRouteInformatieSysteem (PRIS) maar ook in relatie tot de vraag waar extra verkeer acceptabel en mogelijk is als omleidingsroutes moeten worden ingesteld. Belangrijk uitgangspunt daarbij is de bereikbaarheid van de dynamo's. Dit zijn de locaties in de stad die in de structuurvisie zijn benoemd als economische generatoren van de stad en de regio.

De vertaling van deze principes worden in zogenaamde regelscenario's opgeschreven. Een regelscenario is voor de verkeerskundige op de verkeerscentrale een draaiboek waarin staat wat hij/zij precies moet doen in een vooraf bepaalde situatie. Wie moet er gebeld worden, welke maatregelen moeten ingezet worden en hoe moeten deze maatregelen worden ingezet? Het op basis van de regelscenario's ontwikkelde regelscenario's (hoe te handelen in welke situatie, bijvoorbeeld bij calamiteiten), behoort tot het basispakket verkeersmanagement.

3.5 Organisatie: drie rollen

In de organisatie van verkeersmanagement worden vaak drie verschillende rollen⁴ onderscheiden:

- De *regisseur* is gericht op beheersing van kwaliteit, inzet van menskracht en geld. Hij bewaakt de kwaliteit van de "output" en faciliteert door al dan niet middelen (personele capaciteit en geld) beschikbaar te stellen;
- De *infraprovider* zorgt voor beschikbaarheid van het instrumentarium: het asfalt en de ICT apparatuur. De infraprovider is ervoor verantwoordelijk dat deze ook beschikbaar blijven. De infraprovider zorgt dus ook voor (functioneel en technisch) beheer. De infraprovider werkt vanuit een leveranciersperspectief;
- De *netwerkmanager* of *verkeersmanager* is verantwoordelijk voor het dagelijkse informeren, geleiden of sturen van de weggebruiker. Hij gebruikt daarvoor de instrumenten (infrastructuur en ICT apparatuur) die de infraprovider beschikbaar stelt. De verkeersmanager is ten opzichte van de infraprovider een afnemer. Voor de verkeersmanager staat de weggebruiker centraal.



guur 5. Drie rollen in verkeersmanagement

⁴ Handboek Verkeersmanagement CROW

3.6 Voertuigen worden actieve componenten in verkeersmanagement

De mogelijkheden van communicatie met de weggebruiker nemen toe. Nog niet zo lang geleden was communicatie via wegkantsystemen zoals verkeerssignalering of dynamische route informatie panelen (DRIP's) dominant. Met de toegenomen technische mogelijkheden is het nu ook mogelijk via systemen in voertuigen te communiceren met de weggebruiker via navigatieapparatuur, smartphones en andere mobiele apparaten. De mogelijkheden om direct in te grijpen op het verkeersgedrag nemen verder toe.

Voertuigen zijn steeds vaker uitgerust met GPS en andere systemen die zelf signalen zenden. Daardoor worden voertuigen steeds meer als sensoren in het verkeersmanagementsysteem, om data te genereren.

Voor effectief verkeersmanagement is het nodig te investeren in technologie om communicatie, direct, in het voertuig mogelijk te maken. Overigens is het zo dat service providers hierbij al een grote rol spelen. Investeren in deze ontwikkelingen wordt, aansluitend bij de landelijke ontwikkelingen, overgelaten aan de marktpartijen. Dit valt dus buiten het basispakket verkeersmanagement Groningen.

3.7 Infrastructuur: kwetsbaarheid verminderen, robuustheid vergroten

Infrastructuur is de zevende bouwsteen. De infrastructuur moet op orde zijn om het verkeer dat er over voert goed te kunnen managen. Dat wil zeggen dat zwakke schakels in het netwerk opgelost moeten worden. Anders kan er geen gebruik van worden gemaakt voor bijvoorbeeld het omleiden van verkeer.

Het hoofwegennet van de regio is grofmazig. Omleiden via het hoofwegennet bij calamiteiten op de A28, A7 of de ring is niet of nauwelijks mogelijk. Dat maakt het wegennet en de bereikbaarheid van de regio kwetsbaar.

Ondanks flinke investeringen in de verbetering van de infrastructuur blijft de grofmazigheid van het wegennet bestaan.

Overigens zal het in situaties nodig zijn om verkeersstromen om te leiden via alternatieve routes, deels via het onderliggende wegennet. Daar zijn nu nog enkele knelpunten waar te nemen. Een voorbeeld is de rotonde in de Laan Corpus den Hoorn of de rotonde in de Zuideinweg, bij de afdruk Hoogkerk langs de A7. Dergelijk knelpunten moeten worden verholpen om het bestaande infrastructurele netwerk goed te kunnen benutten. Deze verbeteringen van het onderliggende wegennet horen bij het basispakket.

3.8 Data en informatie: inwinning uitbreiden

De achtste bouwsteen is data en informatie. Om verkeer te managen is inzicht nodig in de historische, huidige en te verwachten verkeerssituatie(s). Dat inzicht wordt verkregen via data en informatie. Die moeten worden ingewonnen. Dat kan op verschillende manieren zoals lusdetectie en inwinnen van GPS, bluetooth of GSM signalen.

Voor de regio Groningen geldt dat nu op slechts een beperkt deel van het wegennet verkeersgegevens worden ingewonnen (A7, A28 en ring). Voor adequaat verkeersmanagement is inwinnen op een groter deel van het wegennet nodig.

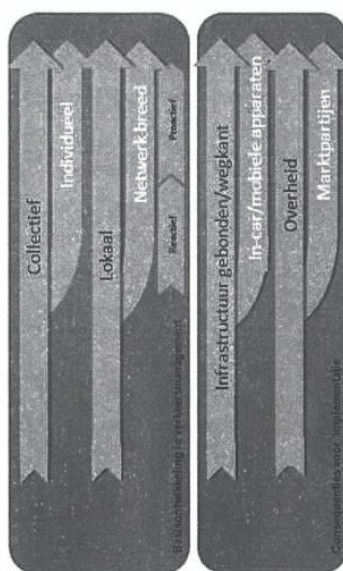
Dat kan overigens geregeld worden via serviceproviders zoals de Verkeersinformatiedienst (VID) of de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW). De investeringen die hiermee zijn gemoed vallen onder het basispakket.

Er is momenteel een aantal ontwikkelingen gaande in verkeersmanagement. In de eerste plaats vindt een verschuiving plaats van collectieve maatregelen gericht op het gedrag van groepen naar maatregelen gericht op het individu. Hierdoor vindt ook een verschuiving plaats van wegkantcommunicatie, via DRIP's of verkeerssignalering naar maatregelen waarbij direct, in de auto, met de weggebruiker wordt gecommuniceerd via de radio, smartphones of navigatiesystemen.

Ten tweede vindt een verschuiving plaats van lokale maatregelen, gericht op het oplossen van een lokaal probleem, naar netwerk brede maatregelen, gericht op het optimaliseren van verkeersontwikkeling in een totaal (regionaal) netwerk.

Daarbij spelen marktpartijen steeds vaker een rol bij de inwinning van verkeersgegevens en de distributie van verkeersinformatie naar de weggebruiker. De dominante positie van de overheid neemt daardoor af. Figuur 6 geeft de belangrijkste ontwikkelingen schematisch weer.

Het is verstandig te anticiperen op deze ontwikkelingen en er rekening mee te houden bij investeringsbeslissingen. Zo is het bijvoorbeeld niet raadzaam zwaar te investeren in inwinnen van data via lussen in de weg. Marktpartijen zijn in staat via verwerking van GPS, GSM of bluetoothsignalen verkeersdata aan te leveren. En doorgaans is dat goedkoper dan data-inwinning via lusedetectie, omdat deze vorm vrij hoge onderhoudskosten met zich meebrengt.



Figuur 6: Belangrijke ontwikkelingen in verkeersmanagement

4. Basispakket verkeersmanagement

4.1 Wat is het basispakket verkeersmanagement?

Dit document geeft een uitwerking van het basispakket voor verkeersmanagement in de regio Groningen. Dit is het pakket verkeersmanagementmaatregelen dat in de regio gewenst is. Als er geen aanpassingen aan het verkeersnetwerk zouden plaatsvinden, dan zou de regio toch dit pakket maatregelen moeten nemen, om reiziger vlot, veilig en betrouwbaar over het regionale wegennet te kunnen laten reizen. Het legt de noodzakelijke basis voor goed verkeersmanagement in de regio.

De aanstaande periode van grote infrastructurele projecten levert hinder op. Daarmee ontstaat urgentie om op korte termijn het weggebruikers te kunnen informeren, geleiden of te sturen. Het basispakket biedt die mogelijkheden.

Bepaalde infrastructurele projecten die in de komende jaren van start gaan kunnen flinke verkeershinder veroorzaken. Een voorbeeld is Aanpak Ring Zuid. De omvang van de verwachte hinder kan zo groot zijn dat het noodzakelijk is om, aanvullend op het basispakket, maatregelen te nemen. Dat zijn dan specifieke maatregelenpakketten waarvan de kosten op het betreffende projectbudget drukken.

Er zijn afgelopen jaren al investeringen gedaan in verkeersmanagementmaatregelen. Om verkeersmanagement te kunnen toepassen op het hele netwerk van Groningen is een basispakket verkeersmanagement nodig. Daarbij gaat het om de volgende zes in hoofdstuk 3 behandelde bouwstenen van verkeersmanagement:

1. **Zorgen voor goede infrastructuur**
Het opheffen van knelpunten in het netwerk van infrastructuur om dit netwerk op orde te brengen en te optimaliseren;
2. **Inzet van verkeerscentrale**
Daarnaast is een verkeerscentrale nodig, voor beoordeling van de actuele verkeerssituatie en gecoördineerde aansturing van de

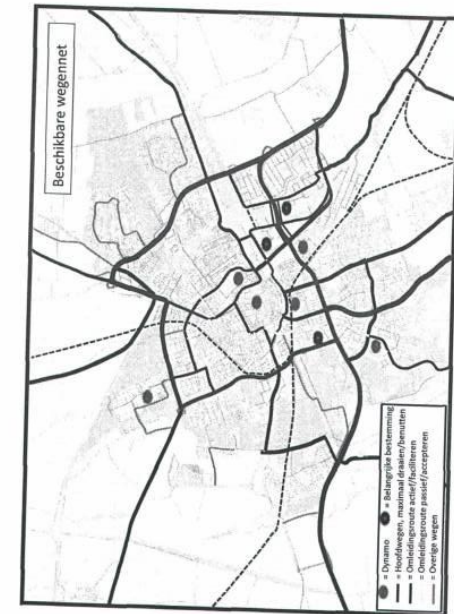
maatregelen zoals de dynamische route informatiepanelen, de verkeersregelininstallaties, verkeerssignaling maar bijvoorbeeld ook de berichten die worden verzonden naar navigatiesystemen in de auto;

3. **Verzamelen verkeersdata en informatie**
Investeren in de uitbreiding van inwinning van actuele verkeersdata en informatie;
4. **Zorgen voor maatregelen om weggebruiker te informeren en te sturen**
Er zijn maatregelen op en langs de weg nodig om het verkeer te kunnen informeren, geleiden en sturen, bijvoorbeeld verkeerslichten en informatiepanelen;
5. **Afspreken van duidelijke sturingsprincipes**
Uitwerking van sturingsprincipes.
6. **Een organisatie die coördineert en beheert**
Een organisatie voor het bepalen van de inzet van maatregelen en voor de realisatie en het beheer en onderhoud ervan.

Invulling van deze bouwstenen is nodig als basis om effectief de weggebruiker op het regionale wegennet te kunnen informeren, geleiden en eventueel te sturen. Daarom behoort invulling van deze bouwstenen tot het basispakket verkeersmanagement.

Werkwijze invulling bouwstenen

Om te bepalen op welke wegen maatregelen, infrastructurele aanpassingen en real time monitoring nodig zijn, is eerst gezamenlijk met de wegbeheerders het zogenaamde beschikbare wegennet bepaald. Deze is afgeleid van de wegenstructuurkaart van de gemeente Groningen (bijlage A).



Figuur 7: Verfijning en vertaling prioriteitsstelling wegen.

In het beschikbare wegennet vormen de rode wegen vormen het hoofdwegennet voor de regio. Dit is de ruggengraat voor de bereikbaarheid van de regio. Hier wordt ingezet op optimaal benutten en doorstromen.

De blauwe wegen zijn de grotere verbindingswegen binnen het onderliggende wegennet. Deze wegen vervullen een functie als omlidingsroute als het verkeer door incidenten of calamiteiten (bijvoorbeeld bij bepaalde bouwwerkzaamheden) niet meer op de rode wegen kan worden afgewikkeld. Omlidingsroutes op de blauwe wegen zullen ook als zodanig worden aangegeven.

De gele wegen zijn belangrijke verbindende wegen in de stad. Maar deze wegen zijn niet geschikt voor afwikkeling van grote

hoeveelheden verkeer, bijvoorbeeld doordat ze door een woonwijk lopen.

De overige wegen (grijs) zijn wijk en erfotsluitingswegen. Deze zijn niet geschikt om extra verkeer op te vangen. Veiligheid en leefbaarheid komen dan al snel onder druk.

In het beschikbare wegennet zijn de wegen opgenomen die een belangrijke rol vervullen in de bereikbaarheid van Groningen. De voorstellen voor maatregelen, infrastructurele aanpassingen en real time monitoring gaat over de rode en blauwe wegen, oftewel de hogere orde wegen.

Eenzijds is het van belang om van deze wegen de actuele toestand te weten. Of er bijvoorbeeld vaak file staat of dat er capaciteit over is. Anderzijds is het van belang om in nader te bepalen afspraken (sturingprincipes) maatregelen in te zetten dan wel de beschikbare capaciteit van deze weg te benutten. Het beschikbare wegennet vormt dus de basis voor het monitoringsprogramma.

Daarnaast is een knelpuntenanalyse gemaakt van de rode en blauwe wegen van het beschikbare wegennet op basis waarvan het voorstel voor de infrastructurele aanpassingen en de maatregelen zijn opgesteld.

4.1.1 Basispakket punt 1: Zorgen voor goede infrastructuur

Om het beschikbare infrastructurele netwerk goed te kunnen benutten moet een aantal knelpunten worden opgelost. Dat is nodig om de robuustheid van het netwerk, de mogelijkheden om calamiteiten te kunnen opvangen, enigszins te vergroten en omleiden mogelijk te maken. Hieronder volgt een opsomming van de belangrijkste knelpunten op het onderliggende wegennet. De knelpuntenkaart in bijlage B geeft een overzicht.

Rotonde bij afrit Hoogkerk van de A7
 De afwikkeling op de noordelijke rotonde is slecht waardoor in de spitsperiodes terugslag plaatsvindt op de A7, zowel richting Groningen als richting Drachten.

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag Basispakket Verkeersmanagement

Dit knelpunt maakt onderdeel uit van de potentiële omleidingroute A7 - J. van Zwedenlaan – Hoendiep – Groningen Centrum.

Voorstel: Indeling van de rotonde aanpassen om de capaciteit te verhogen vooral voor de relatie A7 – J. van Zwedenlaan.

Knoop noordelijke ringweg – oostelijke ringweg

In de bereikbaarheidsstrategie van de regio Groningen - Assen wordt sterk ingezet op een goede verkeersafwikkeling op de ringweg van Groningen. Hiervoor worden onder andere de kruisingen met ringongelijkvloers gemaakt. Daarnaast is de ringweg de belangrijkste omleidingroute als alternatief voor het hoofdwegenet (A7, A28 en de ringweg zelf). De ringweg moet, om goed te kunnen functioneren, over voldoende capaciteit beschikken.

Uit analyse blijkt dat de verbingsboog tussen de noordelijke ringweg en de oostelijke ringweg op termijn het verkeer niet meer goed kan 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.

Momenteel worden de realisatiebesluiten voor de aanpak van de kruisingen oostelijke ringweg – Beijum Noord en oostelijke ringweg – Groningenweg voorbereid. Daarnaast is het nodig om de capaciteit van de verbingsbogen te verruimen. Het is raadzaam deze werkzaamheden mee te nemen in de aanpak van de oostelijke ringweg. Op die manier kan werk met werk worden gemaakt en geld zo efficiënt mogelijk worden besteed.

Voorstel: Uitbreiding capaciteit verbingsbogen knoop noordelijke ringweg – oostelijke ringweg en de realisatie/uitvoering onder brengen bij het project Oostelijke Ringweg.

4.1.2 Basispakket punt 2: Inzet van verkeerscentrale

In het kader van de mobiliteitsaanpak (landelijk programma van het rijk) is onlangs geïnvesteerd in de zogenaamde regiodesk. Dit houdt in

dat vanuit deze verkeerscentrale ook zicht is op de regionale wegen. Tevens kunnen de maatregelen langs zowel provinciale als gemeentelijke wegen aangestuurd worden. Hiervoor zijn technische aanpassingen gedaan (extra schermen, meer ruimte etc) en zijn wegverkeersleiders aangesteld (tot medio 2013 geregeleid vanuit de mobiliteitsaanpak). De inzet van deze verkeerscentrale ook na 2013 continueren is een relatief goedkope manier om de verkeersmanagementmaatregelen centraal en gecoördineerd aan te blijven sturen.

Alleen al het feit dat het opzetten van een eigen regionale verkeerscentrale hoge kosten met zich meebrengt en een lange implementatietijd in beslag neemt, is het advies te kiezen voor handhaving van aansturing van maatregelen vanuit de centrale in Wolfheze (VCNON). Een aandachtspunt daarbij is echter wel dat het gaat om verkeersmanagement "op afstand" waarbij sprake kan zijn van weinig gevoel voor de lokale situatie, met name ten aanzien van effecten op het onderliggende wegennet. Dit aandachtspunt is onderkend en maakt onderdeel uit van de opleiding van de wegverkeersleiders. Bovendien is dit item een speerpunt in de regionale samenwerking.

Het advies is om voortlopij verder te gaan met de samenwerking met VCNON. Op termijn kan een verkeerscentrale voor de regio Groningen of de regio Noord Nederland worden overwogen. Gelet op de aanstaande grote bouwprojecten is het raadzaam te kiezen voor pragmatische en aan te sluiten op de huidige praktijk en vandaar uit een groepspad in te zetten.

Voorstel: Inzet van de VCNON in verband met de kosteneffectiviteit.

4.1.3 Basispakket punt 3: Verzamelen verkeersdata en informatie

Op dit moment worden alleen op de A7, de A28 (de rode wegen in figuur 7) en enkele toeleidende wegen verkeersgegevens ingewonnen. Dat is onvoldoende om weggebruikers adequaat te kunnen informeren, geleiden en te sturen over het regionaal wegennet. Bovendien zijn er onvoldoende gegevens beschikbaar om



Figuur 8: Wegen waarop inwinnen van actuele verkeersgegevens moet plaatsvinden

effectiviteit van maatregelen te meten en eventueel bij te sturen in de maatregelen. Daarom is behoefte aan uitbreiding van de mogelijkheden om actuele verkeersgegevens in te winnen. Op provinciale wegen (groen) wordt uitbreiding van monitoring met 25 inwinningspunten voorzien en op gemeentelijke wegen (blauw) met 43 inwinningspunten. Figuur 8 presenteert de wegen waarop inwinnings van gegevens moet plaatsvinden.

Samenwerking met Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) is aan te bevelen. Daardoor kan koppeling plaatsvinden met gegevens van aanpalende regio's en uitwisseling van gegevens met service providers.

Voorstel: Uitbreiding van de data-inwinning van het beschikbare wagenpark met real time informatie.

Incidentmanagementcamera's
Op het hoofdwegenet in de regio zijn twaalf camera's gericht. Via deze camera's wordt de actuele verkeerssituatie op de belangrijkste wegen in de gaten gehouden. Op die manier kan snel worden gesignaleerd wanneer er opstoppingen, ongelukken of andere incidenten zijn. Het is wenselijk de monitoring met deze camera's uit te breiden op de ringweg van Groningen. Om een dekkend beeld te krijgen is ongeveer één camera per 750 meter weg noodzakelijk.

Voorstel: Plaatsen van 25 camera's op de ringweg voor het efficiënt uitvoeren van verkeersmanagement en incidentmanagement.

4.1.4 Basispakket punt 4: Zorgen voor maatregelen om weggebruiker te informeren en te sturen

Op basis van de knelpuntenanalyse en het overzicht van keuzepunten op het beschikbare wagenpark is een maatregelenpakket samengesteld.

Om het wegverkeer tijdens de reis te informeren over de toestand op de weg, de beschikbare alternatieven, de routes naar de binnenstad en de parkeervoorzieningen, wordt gebruik gemaakt van Dynamische Route Informatie Panelen (DRIP's) en Parkeer Route Informatie Systemen (PRIS).

Dynamische Route Informatie Panelen (DRIP's) koppelen aan verkeerscentrale
Met Pakket 13 van de mobiliteitsaanpak zijn al enkele DRIP's op de inwisselwegen van Groningen gerealiseerd. De DRIP's kunnen nog niet

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag Basispakket Verkeersmanagement

centraal via de verkeerscentrale worden aangestuurd. Om de DRIP's te kunnen benutten voor sturing van verkeer op basis van actuele verkeersgegevens, die bij de verkeerscentrale binnenkomen, is koppeling van de DRIP's met de verkeerscentrale nodig.

Voorstel: Koppelen van de bestaande provinciale informatiepanelen aan de verkeerscentrale.

Vervanging en uitbreiding Parkeer Route Informatie Systeem (PRIS)
De gemeente Groningen beschikt over een PRIS. Dit PRIS zorgt ervoor dat de bezoekers van de binnenstad, geïnformeerd worden over de parkeerroutes naar de parkeergarages en beschikbaarheid daarvan. Met deze service aan weggebruikers wordt er onder andere voor gezorgd dat zoekverkeer vermindert. Overigens moet natuurlijk ook de statische bewegwijzering op orde zijn en blijven en afgestemd worden op de bewegwijzering van andere wegbeheerders. Hiervoor is aandacht bij de nadere uitwerking van het PRIS.

Het huidige PRIS van de gemeente Groningen is aan vervanging en uitbreiding toe. Via het nieuwe PRIS kan meer en betere informatie aan de weggebruiker worden gegeven. Bovendien zal het PRIS gekoppeld worden aan de verkeerscentrale zodat het ook optimaal kan worden benut voor sturing van verkeersstromen.

Voorstel: Vervangen bestaande PRIS-systeem en uitbreiding van de functionaliteit door te koppelen met overige verkeersmanagementsystemen.

Voorstel is om het PRIS uit te breiden naar de ringweg en de hoofdinvalswegen. Nu is alleen sprake van het geleiden van verkeer in de binnenstad op en nabij de binnenring. Door het verkeer al vanaf de ringweg te informeren en geleiden over de meest wenselijke parkeerroute, wordt de binnenstadbezoeker optimaal bediend en wordt het verkeer naar de binnenstad toe goed gespreid. Daarvoor moeten aanvullende PRIS panelen of DRIP's worden geplaatst op de A7 en de A28, de ring, N355, N361, N46 en de N360.

Voorstel: Uitbreiding van het PRIS naar de ringweg.

In het kader van de investeringen in Pakket 13 is al een aantal multimodale reisinformatiepanelen (MMRI's) gerealiseerd op de transferia in Hoogkerk en Haren. Deze panelen geven aan hoe je van de transferia naar de stad kunt reizen. Zij maken een vergelijking mogelijk tussen het reizen per openbaar vervoer en de auto.

Dergelijke informatie is nuttig voor de weggebruiker op het moment dat hij nog een keuze kan maken. Dat wil zeggen dat hij die informatie moet krijgen voordat hij een P+R terrein passeert. Op de A7 en op de A28 zijn al MMRI's geplaatst. Maar op de andere aanrijroutes zoals de ring, de N355 (voor de P+R bij het Zernike complex), N361, N360, N46 en N360 ontbreken zij nog.

Voorstel: Uitbreiding van het aantal informatiepanelen op de toelidende wegen en de ringweg ten behoeve van het parkeerverwijssysteem en de P&R terreinen.

Aanvullend op de geleiding van het verkeer naar de binnenstad toe, is er behoefte aan intensievere geleiding van het verkeer de stad uit. Bijvoorbeeld verkeer uit de Damsterdiepgarage door middel van een informatiepaneel informeren over de beste route naar Assen. Daarvoor moet aanvullend geïnvesteerd worden in eenvoudige informatiepanelen. Deze moeten komen op een aantal locaties in de stad waar weggebruikers keuzemogelijkheden hebben voor hun route de stad uit.

Voorstel: Uitbreiding van het PRIS met stad-uit informatie.

Monitoring gebruik P+R

Rond de stad is er een aantal P+R voorzieningen. Het sturen op het gebruik van deze voorzieningen is een instrument binnen verkeersmanagement. Op termijn is het zinvol om het gebruik van de P+R terreinen actief te monitoren om de Plan-Do-Check-Act-cyclus voortdurend te kunnen voltooien. Op die manier kan doorlopend worden gestuurd op het gebruik van de P+R terreinen zodat zij optimaal bijdragen aan de bereikbaarheid van de regio.

Voorstel: Real time monitoring op de P&R terreinen om de bezettingsgraad te meten.

Verkeersregelinstanties

De provincie en de gemeente Groningen hebben gezamenlijk circa zestig verkeerslichten in en rondom de stad. Deze verkeerslichten worden bij de plaatsing geprogrammeerd en ingesteld en draaien vervolgens jarenlang. Bij wijzigingen in het verkeersaanbod of de samenstelling daarvan voldoet de instelling niet meer en zorgt de VRI voor een suboptimale verkeersafwikkeling.

In de huidige situatie worden de regelingen slechts sporadisch, bijvoorbeeld eens per vijf jaar, aangepast aan de actuele verkeerssituatie. Daarvoor moeten specialisten per verkeerslicht, op locatie, het programma aanpassen. Dat is tijdrovend en duur. Dit wordt nu op incidenteel geregeld.

Op de programma's van de verkeersregelinstanties kan momenteel niet op afstand worden ingegrepen. Voor een goede verkeersafwikkeling is dat echter wel wenselijk. Bij elke wijziging van het verkeersaanbod bij een verkeersregelinstantie kan dan direct worden ingegrepen om de doorstroming te bevorderen. Wijzigingen in het verkeersaanbod kunnen zich voordoen door evenementen, incidenten, (weg)werkzaamheden of veranderende seizoens- en weersomstandigheden.

In Groningen heeft het Groene Golf Team van Rijkswaterstaat afgelopen jaar de verkeerslichten op het Julianaplein enkele malen aangepast. Het resultaat hiervan is een drastische vermindering van het aantal voertuigverliesuren.

Het frequent evalueren van de verkeersregelinstanties en het bijstellen ervan (dit wordt verkeerskundig beheer genoemd) vraagt inzet van een VRI-specialist (zie voorstel paragraaf 4.1.6). Om de instellingen van deze verkeersregelinstanties bij te kunnen stellen en mee te kunnen laten draaien in regelscenario's, dienen deze instanties op afstand aangestuurd te kunnen worden. Dat geeft overigens ook mogelijkheden om (aanvullende) verkeersgegevens af te tappen. Daarvoor is een VRI-centrale en aanpassing en of realisatie van een aantal van de verkeersregelinstanties nodig.

Daarbij gaat het om negen ketens van verkeersregelinstanties:

1. Westelijke ring;
2. Emmasingel;
3. Stationsweg;
4. Europaweg en Hanzesplein;
5. N360;
6. Laan Corpus den Hoorn;
7. Van Ketwich Verschuiflaan;
8. Noordelijke Diepenring;
9. Berlage kwadrant.

Voorstel: Aanpassingen van circa dertig verkeerslichten en de aanschaf van een verkeerslichtencentrale voor de dynamische aansturing van deze verkeerslichten.

4.1.5 Basispakket punt 5: Afspreken duidelijke sturingsprincipes

Op pagina is het beschikbaar wegennet beschreven. In het beschikbare wegennet worden de wegen onderscheiden naar functie en wordt een prioriteitstelling aangegeven van welke wegen in meer of mindere mate ingezet kunnen worden als alternatieve route in afwijkende situaties. Deze is afgeleid van de wegenstructuurkaart van de gemeente Groningen (bijlage A).

De exacte prioriteitsstelling dient nog nader te worden uitgewerkt door het Regionaal Tactisch Team en worden vastgesteld in een regelstrategie en referentiekaders.

Het Regionaal Tactisch Team werkt de sturingsprincipes uit tot regelstrategieën (handelingsperspectieven en -protocollen) voor de verkeersmanager en vooral voor de operators in de verkeerscentrale. Voor een deel is dit "noest handwerk" dat deels zal worden uitbesteed.

Voorstel: Jaarlijks een bedrag van € 50.000,- reserveren voor het uitwerken, implementeren en evalueren van regelscenario's.

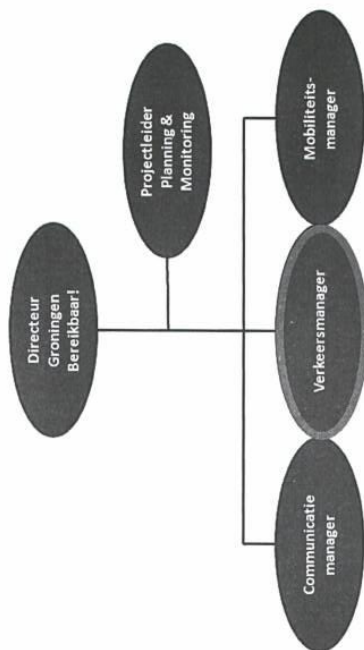
Raadsvoorstel - Kredietaanvraag Basispakket Verkeersmanagement

4.1.6 Basispakket punt 6: Een organisatie die coördineert en beheert

De organisatie van Groningen Bereikbaar heeft vier pijlers: planning en monitoring, communicatie, verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement (figuur 9). In deze paragraaf wordt een voorstel gedaan voor de invulling van de pijler onder de verkeersmanager.

Verkeersmanager:

De verkeersmanager is de schakel tussen de directeur/regisseur en het operationele verkeersmanagement, waarin de verkeerscentrale een belangrijke rol inneemt. De verkeersmanager is aanspreekpunt voor de directeur/regisseur voor wat betreft de situatie op de weg en de effecten van verkeersmanagement. De verkeersmanager heeft daarnaast de opdracht om ervoor te zorgen dat de beschikbare wegcapaciteit optimaal wordt benut en het verkeer vlot, veilig en betrouwbaar kan doorstromen. Daarvoor dient enerzijds de beschikbare infrastructuur en techniek op orde te zijn. Daarbij wordt de verkeersmanager ondersteund door een infraprovider. Anderzijds dienen afspraken gemaakt te worden over de inzet van deze beschikbare capaciteit en moeten deze afspraken uitgevoerd worden door een operationeel team van deskundigen. In het Regionaal Tactisch Team Groningen, worden deze afspraken door de wegbeheerders met elkaar gemaakt en vastgelegd in beleid (strategie) en draaiboeken (regiscenario's). De uitvoering van deze scenario's en strategieën worden uitgevoerd door de verkeerscentrale en de verkeerskundig beheerder van verkeerslichten.



Figuur 9: Basisstructuur Groningen Bereikbaar

Infraprovider:

De infraprovider is verantwoordelijk voor het beschikbaar zijn en blijven van de infrastructuur. Dat wil zeggen: de weginfrastructuur en het instrumentarium om het verkeer daarop te managen. Nu ligt deze rol bij (specialistische) afdelingen van verschillende wegbeheerders. Dat gaat niet rigoureus veranderen. De infraprovider in de organisatie van Groningen Bereikbaar vervult zijn verantwoordelijkheden via coördinatie tussen deze afdelingen en via service level agreements (SLA's) met beheer-, realisatie- en onderhoudsdiensten van wegbeheerders. Het voorbereiden en afsluiten van SLA's vraagt in aanvang vrij veel aandacht. Daarna is vooral sprake van contractbeheer en overleg en afstemming met beheer-, realisatie- en onderhoudsdiensten van wegbeheerders en natuurlijk de verkeersmanager. Inschatting is dat voor invulling van de taken van de infraprovider 2 tot 2,5 dagen per week nodig is.

Voorstel: Aanstellen van een infraprovider in de organisatie van Groningen Bereikbaar voor 2 a 2,5 dag per week.

Tabel 1 geeft een overzicht van de personeelskosten van het basispakket. De kosten voor de verkeersmanager vallen onder de organisatiekosten van Groningen Bereikbaar.

Functie	Schaal	Voltdijskosten	Aantal fte	Jaarlijkse kosten
Infraprovider	10/11	€ 160.000	0,4/0,5	€ 80.000
Verkeerskundig beheer	9/10	€ 130.000	1,0	€ 130.000
Totaal voor basispakket				€ 210.000

Tabel 1: *Personele kosten organisatie op basis van tarieven gemeente Groningen*

4.2 Te verwachten baten

Het is lastig vooraf baten in harde euro's uit te drukken. Daar zijn relatief weinig gegevens van. Maar er zijn indicaties te geven.

Ervaringen van het Groene Golf Team van Rijkswaterstaat, leren dat een frequente aanpassing van de verkeerslichten aan de actuele situatie een gemiddelde winst oplevert van 7500 voertuigverliesuren per jaar per verkeersregelinstallatie. Het Groene Golf Team richt zich vooral op verkeersregelinstallaties op het regionale hoofdwegennet. In Groningen betreft dit ongeveer 25 van de 60 verkeersregelinstallaties. Dat zou betekenen dat in de regio circa 187500 voertuigverliesuren kunnen worden beperkt door één enkele maatregel. De voertuigverliesuren kunnen worden gekapitaliseerd. In de netwerkvisie van Noord Holland gaat men uit van € 12 per voertuigverliesuur, prijspeil 2005. Gerekend naar het gemiddelde prijspeil tussen 2012 en 2020 is dit € 16,80 per uur. De baten voor de regio Groningen komen uit op circa € 3,2 miljoen per jaar. Dit zijn niet de enige baten. De combinatie van maatregelen in de regio Groningen leidt namelijk tot een verdere afname van voertuigverliesuren.

Frequente aanpassing van verkeerslichten aan de actuele verkeerssituatie noemt met ook wel verkeerskundig beheer. Ervaringen in Arnhem – Nijmegen wijzen uit dat met beter

verkeerskundig beheer ook de functionele levensduur van verkeersregelinstallaties kan worden verlengd met 5 tot 7 jaar. De gemiddelde functionele levensduur is nu ongeveer 15 jaar. De mogelijke verlenging is dus substantieel.

Uit onderzoek blijkt dat dynamische route informatiepanelen met aanduidingen over reistijd en of filelengte helpen de filezwaarte te verminderen met 7 tot 30%. Uit een evaluatie van de inzet van bermdrips rondom Amsterdam bleek dat het aantal voertuigverliesuren met 10% afnam.

Koppelingen van verkeersregelinstallaties gecombineerd met een adressenheid blijkt de doorstroming te bevorderen en de uitstoot van het verkeer te verminderen. Een proef op de N279 bij Veghel resulteerde in betere doorstroming gecombineerd met een lagere stikstof uitstoot (ochtendspits -/- 24%, avondspits -/- 14%), een lagere fijnstofconcentratie (gemiddeld -/- 10%) en een lagere CO2 uitstoot (-/- 13%).

Verkeersmanagement is service richting de weggebruiker. Onderzoek leert dat de weggebruiker de maatregelen over het algemeen waardeert en begrijpt.

Voor bestuurders is verkeersmanagement een instrument waarmee zij kunnen aantonen alles in het werk te stellen om bereikbaarheid, doorstroming, veiligheid en betrouwbaarheid te garanderen.

De provincie Groningen heeft in april 2012 een overeenkomst gesloten met Rijkswaterstaat Noord Nederland voor het laten uitvoeren van incidentmanagement op de ringweg en de N46 tot en met 2013. Op basis van berekeningen is de verwachting dat tegenover de jaarlijkse kosten van ca € 100.000,-, maatschappelijke baten staan van € 700.000 - € 1.200.000,- per jaar⁵.

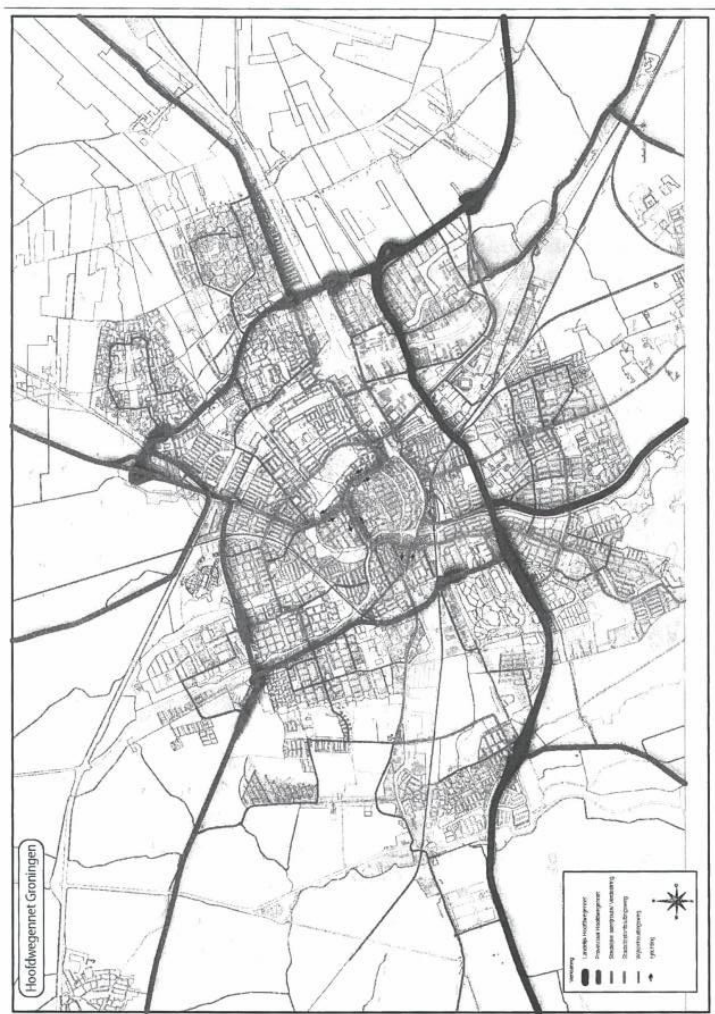
⁵ Bron: Invoering Incident Management op de ringwegen rond de stad Groningen en de Eemshavenweg (December 2011)

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag Basispakket Verkeersmanagement

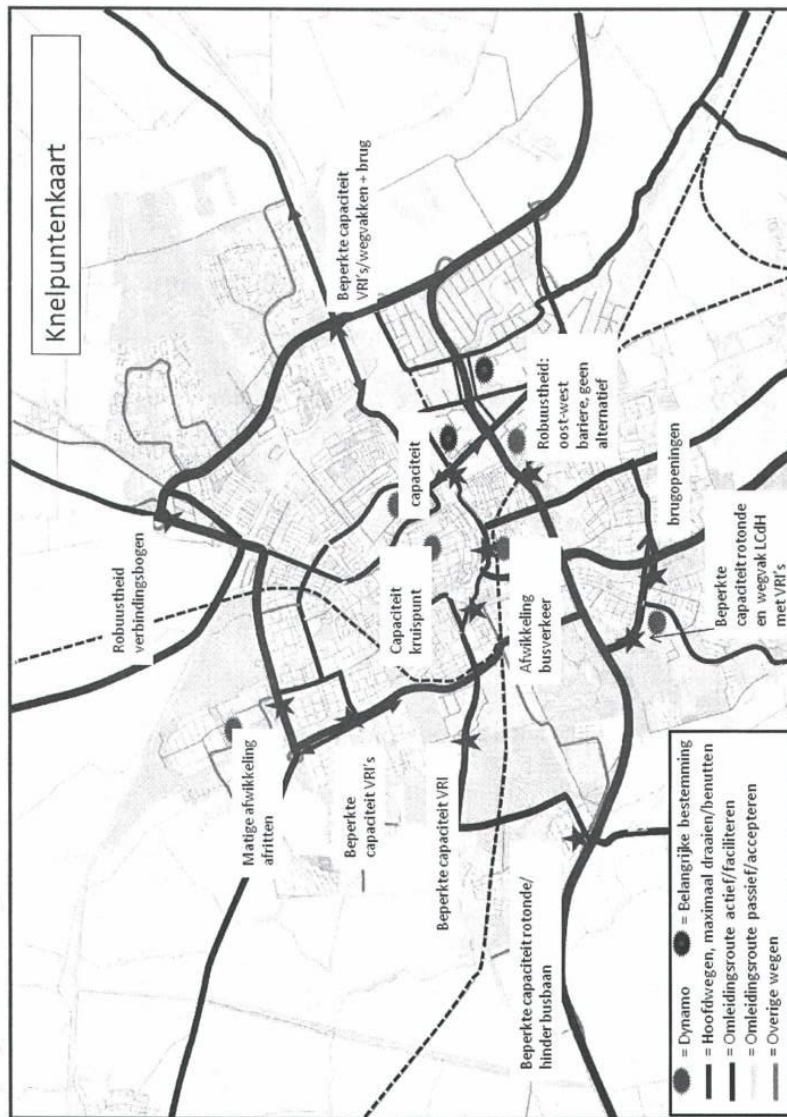
4.3 Overzicht investeringen basispakket verkeersmanagement

	Jaarlijkse kosten (totaal voor de periode 2013 - 2020)	Enmalige investering	Totaal (inclusief 10% onvoorzien)
1. INFRASTRUCTUUR		€1.035.000,00	€1.035.000,00
<i>Aanpassing rotonde Hoogkerk</i>			
<i>Uitbreiden capaciteit knoop nrw/orw</i>			
2. VERKEERSCENTRALE	Onderdeel van organisatiekosten		
3. DATA EN INFORMATIE	€ 1.440.000,00 (€ 180.000,-/jaar)	€ 536.000,00	€ 1.976.000,00
<i>Uitbreiding aantal camera's</i>			
<i>Real time monitoring</i>			
4. MAATREGELEN			
Aanpassingen verkeerslichten		€1.535.000,00	€1.535.000,00
<i>aanpassingen aan de VRI's (34 stuks)</i>			
<i>verkeerslichtencentrale</i>			
Aanleg informatiepanelen langs de weg		€ 902.000,00	€ 902.000,00
<i>Uitbreiding aantal MMRI's</i>			
<i>Koppeling DRIP's op de centrale</i>			
Parkeerroute verwijssysteem		€ 2.222.000,00	€ 2.222.000,00
<i>vervanging PRIS binnenstad</i>			
<i>realisatie van 14 infopanelen "stad uit"</i>			
<i>PRIS op de ringweg</i>			
<i>Uitbreiding aantal DRIP's (evenementen)</i>			
5. STURINGSPRINCIPES	Onderdeel van organisatiekosten		
6. ORGANISATIE			
Organisatorische randvoorwaarden	€ 3.840.000,00 (€ 480.000,-/jaar)		€ 3.840.000,00
<i>Opstellen regelscenario's</i>			
<i>infraprovider</i>			
<i>Verkeerskundig beheer verkeerslichten</i>			
<i>Inzet verkeerscentrale Noord Oost Nederland</i>			
Incidentmanagement	€ 1.760.000,00 (€ 220.000,-/jaar)		€ 1.760.000,00
<i>IM provinciale en gemeentelijke wegen</i>			
Planuitwerking + realisatie		€ 600.000,00	€ 600.000,00
<i>Planuitwerking en realisatiebudget (ca 10% van de investeringen)</i>			
Benodigd budget 2013 - 2020 (8 jaar)	€ 7.040.000,00	€ 6.830.000,00	€ 13.870.000,00

Bijlage A: Wegenstructuurkaart



Bijlage B: Knelpuntenkaart



Colofon

Titel:	Basispakket Verkeersmanagement Groningen
Auteurs:	Jeroen Veltman (provincie Groningen), Machiel Huizenga (Goedwils projectmanagement BV)
Afgestemd met:	Groningen Bereikbaar! Deelnemende organisaties binnen Groningen Bereikbaar!
Opdrachtgever:	Samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar!
Datum:	September 2012

Raadsvoorstel - Onttrekking zuidelijk deel Scandinaviëweg aan het openbaar verkeer

Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering	29-01-2014	Registratienr.	RO 13.4056346
Raadscommissie	Beheer en Verkeer	Datum B&W besluit	19-12-2013
Datum raadscommissie	22-01-2014	Portefeuillehouder	Van Keulen
Bijlagen	2 (situatieschets bekendmaking)	Steller	Pieter van de Sande
		Telefoon	050 - 367 81 05
		E-mail	Pieter.van.de.sande@groningen.nl

Onderwerp

Onttrekking zuidelijk deel Scandinaviëweg aan het openbaar verkeer.

Concept raadsbesluit

De raad besluit het gedeelte van de Scandinaviëweg, gelegen tussen de Kotkastraat en de Lübeckweg, zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende situatieschets, op grond van artikel 9, lid 1, van de Wegenwet te onttrekken aan het openbaar verkeer.

Raadsvoorstel - Onttrekking zuidelijk deel Scandinaviëweg aan het openbaar verkeer

2

(Publieks-)samenvatting

Met het oog op de ontwikkeling van het bouwplan voor een bouw- en tuinmarkt voor Bauhaus dient een gedeelte van de Scandinaviëweg aan het openbaar verkeer te worden onttrokken. Dit gedeelte fungeerde als ontsluitingsweg van de zuivelfabriek, die ter plaatse was gevestigd. Deze functie heeft dit weggedeelte met het verdwijnen van de fabriek verloren. Door dit weggedeelte aan de Bauhauslocatie toe te voegen wordt de ruimtelijke inpasbaarheid van de bouw- en tuinmarkt vergroot.

Inleiding

Door middel van ons voorstel van 26 april 2013, nummer GR 13.3668579, en onze brief van 12 juni 2013, kenmerk RO 13.3734746, informeerden wij u over het bouwplan voor een bouw- en tuinmarkt volgens het Bauhaus-concept op de hoek Lübeckweg/-Bornholmstraat. Ons college heeft inmiddels met toepassing van de gemeentelijke coördinatie-regeling de omgevingsvergunning voor dit project verleend.

Het bouwplan is gesitueerd op het terrein waar voorheen de zuivelfabriek Frico-Domo was gevestigd. De zuivelfabriek werd ontsloten door het zuidelijke deel van de Scandinaviëweg (tussen de Kotkastraat en de Lübeckweg). Voor de ligging van dit weggedeelte wordt verwezen naar de bij dit voorstel behorende situatieschets. De Scandinaviëweg is eigendom van de gemeente en is een openbare weg in de zin van de Wegenwet. Met het verdwijnen van de fabriek verloor dit deel van de Scandinaviëweg de oorspronkelijke functie als ontsluitingsweg en raakte het in ongebruik. Voor de verkeersafwikkeling is het niet langer noodzakelijk dat dit deel van de Scandinaviëweg in gebruik blijft. Dit weggedeelte kan daarom worden toegevoegd aan de bouwlocatie. Hiermee ontstaat een royaal voorterrein, wat ruimtelijk een goede inpasingsmogelijkheid biedt voor de bouw- en tuinmarkt, met voldoende ruimte voor bezoekersparkeren en groenelementen.

Ons college heeft dan ook besloten het weggedeelte met de omliggende percelen aan aanvrager te verkopen. Om de weg te kunnen opheffen is echter tevens een besluit nodig om dit deel van de Scandinaviëweg aan het openbaar verkeer te onttrekken. Op grond van artikel 9, lid 1, van de Wegenwet is uw raad bevoegd een dergelijk besluit te nemen.

Eerder heeft u al het voorstel over de Agunnarydweg behandeld. Deze was met spoed aan u voorgelegd in verband met de onderhandelingen over de grondruil met IKEA.

Beoogd resultaat

Onttrekking van het zuidelijke deel van de Kotkaweg aan het openbaar verkeer.

Kader

Wettelijk kader

Volgens artikel 7, onder II, van de Wegenwet heeft een weg opgehouden openbaar te zijn wanneer hij door het bevoegd gezag aan het openbaar verkeer is onttrokken. Op grond van artikel 9, lid 1, van de Wegenwet kan een gemeentelijke weg aan het openbaar verkeer worden onttrokken bij een besluit van de gemeenteraad.

Op grond van artikel 9, lid 2, van de Wegenwet moet het besluit van de gemeenteraad aan Gedeputeerde Staten worden medegedeeld. Tegen het besluit staat voor een belanghebbende die door de onttrekking rechtstreeks in zijn belang wordt getroffen beroep open bij de rechter.

Criteria

Raadsvoorstel - Onttrekking zuidelijk deel Scandinaviëweg aan het openbaar verkeer

3

De wet zelf bevat geen criteria, aan de hand waarvan een voornemen tot wegentrekking moet worden beoordeeld. Volgens de jurisprudentie kan in het algemeen slechts tot onttrekking worden besloten als dringende redenen aanwezig zijn om tot onttrekking aan de openbaarheid te besluiten, het algemeen belang zich daartegen niet verzet en de belangen van derden daardoor niet te zeer worden geschaad.

Argumenten/afwegingen

Afweging

Zoals in de inleiding werd opgemerkt vervulde het zuidelijke deel van de Scandinaviëweg een functie voor de ontsluiting van de zuivelfabriek Frico-Domo. Dit weggedeelte loopt ter plaatse dood.

De zuivelfabriek is enige jaren geleden gesloten, waarna het fabrieksterrein is verkocht en de bedrijfsgebouwen zijn gesloopt. Daarmee heeft het zuidelijke deel van de Scandinaviëweg zijn oorspronkelijke ontsluitingsfunctie verloren. De nieuwe eigenaar wil op de voormalige zuivelfabriekslocatie een bouw- en tuinmarkt bouwen voor Bauhaus. De bouw- en tuinmarkt krijgt een uitweg op de Kotkastraat. Met het oog op de bouwplanontwikkeling is het dus niet noodzakelijk om het zuidelijke weggedeelte als ontsluitingsweg te handhaven. Voor de ontsluiting van andere bedrijven heeft dit weggedeelte geen betekenis. Zij worden ontsloten via andere (openbare) wegen in het gebied.

Ook voor de omliggende wegenstructuur heeft het wegdeel geen functie. Zoals opgemerkt is het zuidelijke gedeelte van de Scandinaviëweg een doodlopende weg. Het doortrekken van de weg naar de Lübeckweg levert een aansluiting op die minder verkeersveilig is dan de bestaande ontsluitingsroute Kotkastraat-Bornholmstraat en zou dus geen goed alternatief zijn.

Zoals eerder opgemerkt hecht ons college zeer veel waarde aan de komst van een Bauhausvestiging op deze locatie. Met de vestiging van Bauhaus wordt invulling gegeven aan de doelstellingen van de "Structuurvisie Detailhandel 2011 - 2020" en krijgt het Sontweggebied een belangrijke impuls. De overdracht van de weg (met de omliggende percelen) vergroot de ruimtelijke inpasbaarheid van de bouw- en tuinmarkt. Daarmee is er een voldoende dringende reden aanwezig voor de onttrekking.

Zoals uiteengezet heeft het weggedeelte verkeerskundig geen functie van betekenis meer. Er zijn dus geen zwaarwegende belangen die zich tegen de onttrekking verzetten. Evenmin worden belangen van derden geschaad, nu de weg geen functie vervult voor de ontsluiting van andere percelen.

Zienswijzen

Het ontwerp-besluit (inhoudelijk gelijklopend aan het nu liggende voorstel) heeft van 27 september 2013 tot 7 november 2013 zes weken ter inzage gelegen. Er zijn geen zienswijzen ontvangen.

Maatschappelijk draagvlak/participatie

Het project vloeit voort uit de "Structuurvisie Detailhandel 2011- 2020". In het kader van de totstandkoming van deze structuurvisie heeft een uitgebreid participatieproces plaatsgevonden, waarbij diverse partijen, waaronder het Hoofdbedrijfschap Detailhandel en de Groningen City Club, zijn betrokken.

Raadsvoorstel - Onttrekking zuidelijk deel Scandinaviëweg aan het openbaar verkeer

4

In het kader van de voorbereiding van de omgevingsvergunning en de hiermee samenhangende besluiten zijn deze besluiten in ontwerp gedurende 6 weken ter inzage gelegd, binnen welke termijn een ieder naar keuze schriftelijk of mondeling zijn zienswijze over de ontwerp-besluiten naar voren kon brengen. De besluiten zijn vervolgens, nadat ze door ons college zijn vastgesteld, op de wettelijk voorgeschreven wijze bekendgemaakt en gedurende zes weken ter inzage gelegd, met de mogelijkheid tot het instellen van beroep bij de Raad van State voor belanghebbenden.

Het ontwerp-besluit tot onttrekking van het zuidelijke deel van de Scandinaviëweg aan het openbaar verkeer is eveneens gedurende 6 weken ter inzage gelegd, waarbij aan belanghebbende de mogelijkheid is geboden om binnen deze termijn zienswijzen in te dienen.

Financiële consequenties

Uit het project vloeien geen financiële consequenties voor de gemeente voort (de te maken kosten zullen worden gedekt door de leges, door kostenverhaal op grond van een inmiddels met aanvrager gesloten anterieure overeenkomst en door verkoop van grond).


Realisering en evaluatie

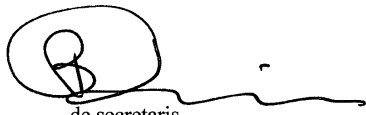
Indien uw raad instemt met het voorstel tot onttrekking zal Provinciale Staten over de onttrekking worden geïnformeerd.

Na een raadsbesluit over de onttrekking van het zuidelijk deel van de Scandinaviëweg kan worden gestart met de uitvoering van de bouw. Er loopt inmiddels een rechtszaak tegen de omgevingsvergunning voor de plannen van Bauhaus.

Tegen de vaststelling kan beroep en later hoger beroep worden ingesteld.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,


de burgemeester,
dr. R.L. (Ruud) Vreeman


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

4. 5.

Raadsvoorstel - Ontrekking zuidelijk deel Scandinaviëweg aan het openbaar verkeer

BIJLAGE

Te plaatsen in de Groninger Gezinsbode rubriek Stadsberichten van donderdag 6 februari 2014

Rubriek: onttrekking a/d openbaarheid (wegenwet)

Onttrekking zuidelijk deel Scandinaviëweg aan het openbaar verkeer.

De raad van Groningen maken bekend dat zij in hun vergadering van 29 januari 2014 onder nummer .. besloten hebben het zuidelijk deel van de Scandinaviëweg (tussen de Kotkastraat en de Lübeckweg) met toepassing van artikel 9, lid 1, van de Wegenwet te onttrekken aan het openbaar verkeer.

Dit deel van de Scandinaviëweg was in gebruik als ontsluitingsweg voor de ter plaatse aanwezige zuivelfabriek. Met de sluiting van deze fabriek heeft dit weggedeelte deze functie verloren. Dit wegdeel kan daarom worden opgeheven en worden betrokken bij de planontwikkeling voor een bouw- en tuinmarkt op de voormalige zuivelfabriekslocatie (hoek Lübeckweg/Bornholmstraat).

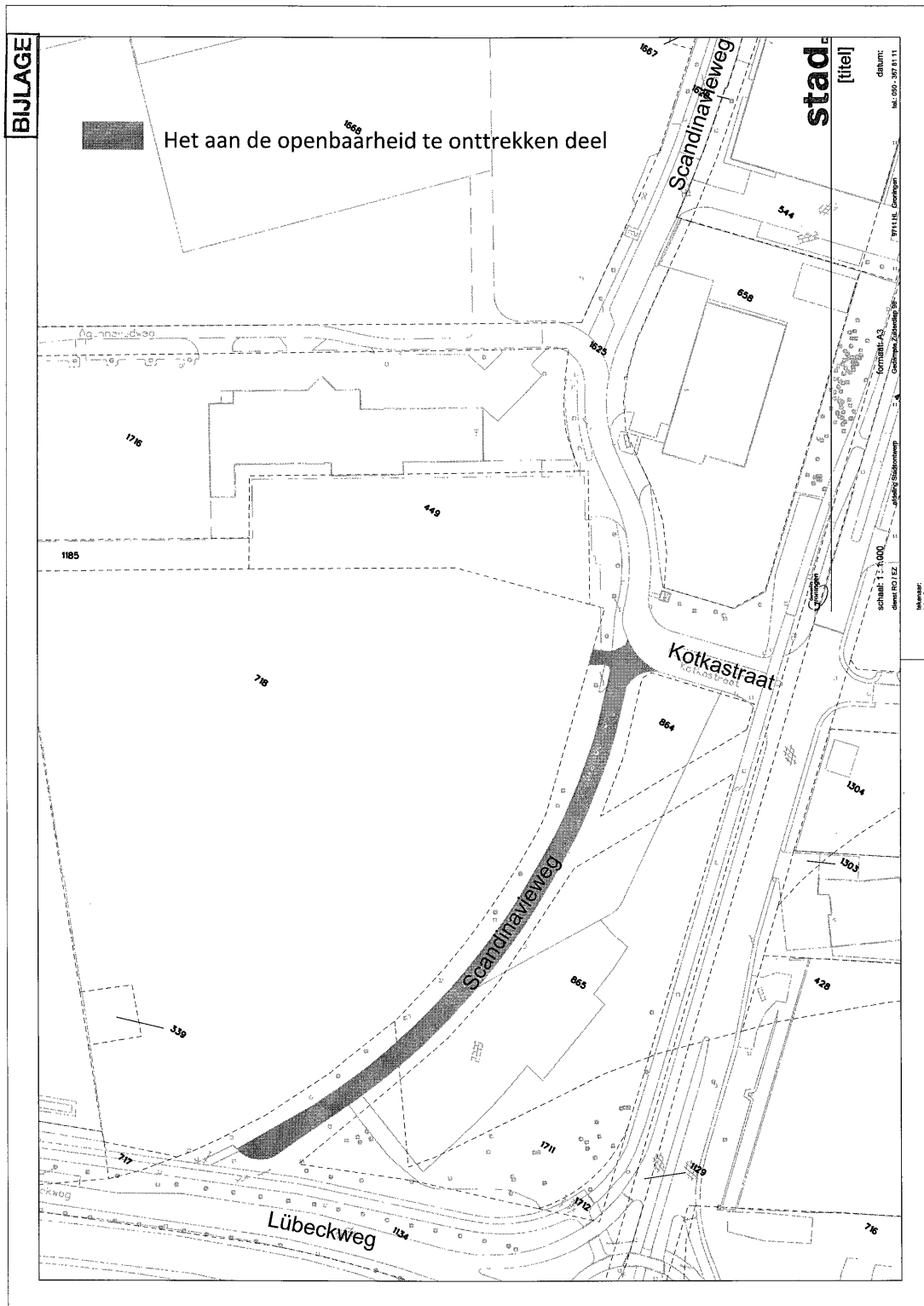
Het besluit tot onttrekking van genoemd weggedeelte aan het openbaar verkeer ligt met bijbehorende situatieschets met ingang van vrijdag 7 februari 2014 gedurende zes weken ter inzage bij het Loket Bouwen en Wonen van de Dienst RO/EZ, Gedempte Zuiderdiep 98 te Groningen, op werkdagen van 09.00 uur tot 13.00 uur en alleen op afspraak van 13.00 uur tot 17.00 uur.

Op het ontwerpbesluit is de Crisis- en herstelwet van toepassing.

Tegen dit besluit kunt u beroep instellen op grond van de Algemene wet bestuursrecht als u wegens een geldige reden geen zienswijzen tegen het ontwerp hebt kunnen indienen. Dat moet dan binnen zes weken na deze bekendmaking. Hoe dit moet, kunt u lezen op Groningen.nl/bezwaar-maken. Een gemotiveerd beroepschrift kunt u sturen aan de Rechtbank Noord Nederland, afdeling Bestuursrecht, locatie Groningen, postbus 150, 9700 AD Groningen. Beroep leidt niet automatisch tot uitstel van de gevolgen van een besluit. U kunt daarom naast beroep ook een verzoek om een voorlopige voorziening doen.

Groningen, 6 februari 2014

Raadsvoorstel - Ontrekking zuidelijk deel Scandinaviëweg aan het openbaar verkeer



Collegebrief - Uitgangspunten strategisch evenementenbeleid en toekomstvisie ...

.
. .
Bestuursdienst



Afdeling Strategie en Ontwikkeling/Van der Helm – Visser
Onderwerp Strategisch evenementenbeleid en toekomstvisie op de Drafbaan – bespreking uitgangspunten

Bezoekadres
Waagstraat 1

Postadres
Postbus 20001
9700 PB Groningen

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te GRONINGEN

E-mailadres

Website
www.groningen.nl

Telefoon (050) 367 77 73 Bijlage(n)

Ons kenmerk BD 13.4079736

Datum - 9 JAN 2014 Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Op 25 september jl. hebben wij mede naar aanleiding van uw motie 'Evenementenbeleid en leefbaarheid in balans' opdracht gegeven tot het ontwikkelen van een strategisch evenementenbeleid en een toekomstvisie op de drafbaan als evenementenlocatie. In deze brief schetsen wij u in hoofdlijnen onze visie voor het strategisch evenementenbeleid en de aanscherping van het huidige evenementenbeleid Feesten in Balans II. Om u onze visie duidelijk te presenteren, hebben wij deze vertaald in concrete maatregelen. Graag gaan wij met u hierover in gesprek en horen wij uw zienswijze hierover. Wij willen u voor de zomer van 2014 een uitgewerkt evenementenbeleid voorleggen.

Uw raad heeft – op grond van de ervaringen in de laatste jaren – gevraagd om snelle maatregelen, vooruitlopend op het vast te stellen strategisch evenementenbeleid, waarmee al in 2014 stappen vooruit worden gezet. Het betreft hier maatregelen waarmee een beter evenwicht wordt bereikt tussen een bruisende en een leefbare stad, waarmee een concentratie van ervaren overlast zoveel mogelijk wordt tegen gegaan.

In deze brief besteden we achtereenvolgens aandacht aan:

- De genomen maatregelen en de effecten voor 2014
- Uitgangspunten voor een te formuleren strategisch evenementenbeleid als basis voor aanscherping van het vergunningenbeleid Feesten in Balans II.
- Uitgangspunten voor een visie op de toekomst van de Drafbaan als evenementenlocatie.

Bladzijde 2
Onderwerp Strategisch evenementenbeleid en toekomstvisie
op de Drafbaan – bespreking uitgangspunten



1. Maatregelen voor 2014

In onze brief van 17 oktober 2013 (SB13.3951251) hebben wij u geïnformeerd over een verbeterde werkwijze van de gemeentelijke evenementenorganisatie. Een professionele, servicegerichte en faciliterende evenementenorganisatie zien wij als een belangrijke voorwaarde voor de profilering van onze bruisende stad. Eén van de belangrijkste elementen van deze werkwijze is het vroegtijdig overleg met evenementenorganisatoren, nog voordat de vergunningenprocedure wordt gestart. Onderstaand informeren wij u over de eerste resultaten die voortkomen uit dit traject.

Vroegtijdig overleg Jaarkalender grote evenementen 2014

Wij hebben een *procesmanager evenementen* benoemd, die samen met de *accountmanager grote evenementen* vroegtijdig in overleg is getreden met evenementenorganisatoren over de Jaarkalender grote evenementen 2014. Voor 1 november van ieder jaar kunnen evenementenorganisatoren zich aanmelden voor de jaarkalender grote evenementen van het daarop volgende jaar. Met de jaarkalender krijgen we vroegtijdig in beeld welke plannen evenementenorganisatoren hebben in het nieuwe jaar. Dat geeft de gemeente de mogelijkheid om te sturen op het aanbod en ook alvast een inschatting te kunnen maken van benodigde capaciteit van parate diensten.

Met de vermelding op de jaarkalender heeft het evenement voorrang op het reserveren van een locatie ten opzichte van andere evenementen die in een later stadium worden aangevraagd. Uit de aanmeldingen voor de Jaarkalender 2014 kwamen meerdere situaties van 'samenloop' naar voren: evenementen die werden aangevraagd voor dezelfde datum en locatie. Ook stelden we na de aanmelding voor de jaarkalender vast dat zich op een aantal locaties een ongewenste concentratie van evenementen zou voordoen die een onevenredige overlast voor de omgeving met zich zou kunnen meebringen. Het gaat hierbij om de locatie Stadspark/Drafbaan, Kardinges en Ebbingekwartier.

Om ongewenste samenloop en concentratie in tijd van m.n. dance- en housefeesten te voorkomen zijn we vroegtijdig in overleg getreden met de betreffende evenementenorganisatoren. Om een betere spreiding te realiseren zijn actief alternatieve tijden en locaties aangedragen, waaronder een nieuwe locatie bij Roodehaan. Met evenementenorganisatoren hebben we ons – meer dan in andere jaren - gericht op het realiseren van een evenwichtige Jaarkalender grote evenementen 2014. In goede samenwerking zijn een aantal problemen opgelost. Om de nog resterende situaties van ongewenste samenloop op te lossen, heeft de burgemeester op 19 december 2013 een aanwijzingsbesluit vastgesteld waarmee wordt voorkomen dat een bovenmatige belasting op de omgeving van de evenementenlocaties Drafbaan / Stadspark, Kardinges en Ebbingekwartier

Bladzijde 3
Onderwerp Strategisch evenementenbeleid en toekomstvisie
op de Drafbaan – bespreking uitgangspunten



ontstaat. In dit aanwijzingsbesluit wordt het aantal dance-events voor deze locaties gemaximeerd.

Wij gebruiken deze ervaringen om in 2014 verder vorm te geven aan de nieuwe werkwijze en aan de invulling van de taken van proces- en accountmanager.

Betere communicatie met partners Koningsdag 2014

Jaarlijks worden voor de viering van Koningsdag (voorheen Koninginnedag) kaders opgesteld. De kaders zijn bedoeld om vroegtijdig duidelijkheid te geven aan organisatoren en horecaondernemers over de mogelijkheden en onmogelijkheden voor het organiseren van evenementen op Koningsdag en –nacht. Daarmee zetten wij maximaal in op een ordelijk en veilig verloop van dit evenement. In voorgaande jaren werden de kaders in het voorjaar voorafgaand aan het evenement bekend gemaakt. Dit jaar hebben wij de start van de voorbereidingen voor Koningsdag 2014 vervroegd en hebben wij de kaders voor Koningsdag 2014 reeds op 9 oktober jl. aan belanghebbenden bekend gemaakt (brief d.d. 14 oktober 2013, BD 13.3955018). Tevens hebben wij de regierol van de Oranjevereniging versterkt, waardoor meer samenhang in het programma wordt verkregen en het ongewenste effect van zogenaamde free-riders, die meeliften op de inspanningen en investeringen van andere organisatoren, wordt terug gedrongen.

Projectmatig vormgeven aan Sinterklaas en The Passion

Onderdeel van de nieuwe werkwijze van de gemeentelijke evenementenorganisatie is tevens om op projectmatige wijze vorm te geven aan evenementen waarbij de gemeente zelf opdrachtgever is of waarbij er veel organiserende werkzaamheden voor de gemeente zijn. Vaak zijn dit grotere evenementen die ook landelijk in het oog springen. Daartoe hebben wij een projectleider benoemd uit de staande organisatie, die vorm geeft aan het evenement. Tevens benoemen wij één van de leden van ons college tot bestuurlijk vertegenwoordiger voor het betreffende evenement.

U weet dat wij met succes een gemeentelijke projectleider hebben ingezet om de landelijke intocht van Sinterklaas in Groningen in goede banen te leiden. Deze heeft de samenwerking van de evenementenorganisator (KVvV) en de verschillende betrokken gemeentelijke onderdelen georganiseerd in verschillende werkgroepen. Wij kijken terug op een zeer geslaagde intocht van Sinterklaas in Groningen waar vele kinderen én volwassenen in het land van hebben genoten. Ook voor The Passion zetten wij een gemeentelijk projectleider in.

2. Uitgangspunten strategische evenementenbeleid

Groningen is een levendige stad. Een bruisende stad met spraakmakende evenementen. Uniek door de ligging in het Noorden. Met de intocht van Sinterklaas



hebben we dit jaar aan heel Nederland kunnen laten zien wat voor prachtige stad Groningen is. En we zijn trots dat in april 2014 Groningen het decor vormt voor The Passion. Bovenal hebben wij de jaarlijks terugkerende evenementen die Groningen steeds weer op de kaart zetten, zoals: Noorderzon, de KEI-week, de 4- Mijl van Groningen en Eurosonic-Noorderslag. Deze en vele andere evenementen zijn van grote waarde voor het vestigingsklimaat, de economische en culturele ontwikkeling en de positionering van onze stad.

Wij willen dat Groningen de positie in de top 10 van evenementensteden in Nederland versterkt. Evenementen dragen bij aan de aantrekkingskracht van Groningen voor haar bewoners, voor buitenstaanders en voor bedrijven. Met spraakmakende evenementen kunnen we het profiel van onze stad versterken: “Er gaat niets boven Groningen”.

Wij menen dat een bruisende stad ook een leefbare stad kan zijn, oftewel dat onze positie als evenementenstad goed samen kan gaan met de ambitie om hier prettig te kunnen wonen. De afgelopen periode is het draagvlak voor evenementen op bepaalde locaties afgenomen, met name in de omgeving van de drafbaan/stadspark en Kardingerplas. Er waren te veel klachten: “te vaak, te lang en te hard”. Geluid hoort bij muziekevenementen en wij beseffen dan ook dat evenementen vormen van overlast kunnen veroorzaken. Wij moeten bijdragen aan een goede balans tussen rustige dagen en dagen waarop wellicht geluidsoverlast wordt ervaren. Het nieuw te formuleren evenementenbeleid zal aan levendigheid en leefbaarheid aandacht moeten schenken. We zoeken naar evenwicht en dat vereist – meer dan tot nu toe - regie.

We willen ruimte blijven geven aan de markt, aan partijen die evenementen in de stad willen organiseren. Maar we willen daarnaast stimuleren dat er meer evenementen komen die bijdragen aan het specifieke gezicht van Groningen. Daarbij hebben we partners in de stad nodig: Marketing Groningen (die al veel doet op dit terrein), de evenementenorganisatoren, de grote bedrijven en kennisinstellingen, de culturele instellingen, de horeca, de sportwereld, enzovoort. Met hen gaan we in gesprek over het Groningse profiel in het aanbod aan evenementen en de rol die zij daarin kunnen spelen. We zijn van mening dat evenementen meer dan tot nu toe kunnen bijdragen aan de inhoudelijke (economische) profilering van Groningen (energie, healthy aging, etc).

Kortom: sturen op kwaliteit en profilering, een betere spreiding en goed gebruik van de prachtige evenementenlocaties die we in onze stad hebben. Dat betekent dat er keuzes moeten worden gemaakt. Waar tot op heden in Groningen de evenementenkalender zich vulde met evenementen voornamelijk op initiatief van evenementenorganisatoren, willen wij nadrukkelijker in overleg over de

Bladzijde 5
Onderwerp Strategisch evenementenbeleid en toekomstvisie
op de Drafbaan – bespreking uitgangspunten



programmering van evenementen. Daarvoor stellen wij u verderop in de brief een aantal maatregelen voor.

Het feit dat we nu veel ruimte geven voor allerlei initiatief kan er toe leiden dat de kalender in bepaalde weekenden zo vol zit, dat evenementen elkaar nauwelijks meer versterken, maar elkaar eerder in de weg zitten. Ook daarin is meer regie nodig. Dus ook nee durven zeggen tegen evenementen die minder bijdragen aan een gevarieerd aanbod. Als voorbeeld kunnen we noemen het grote aantal evenementen in het weekend van 31 augustus en 1 september 2013 met het Grachtenfestijn, de Modeparade, de boekenmarkt, Proeven in Groningen, FC Groningen – Ajax, koopzondag, de Zomerjazzfietstoer, het Bernouillifestival en veel andere evenementen in de wijken. Stuk voor stuk prachtige evenementen, die we graag in Groningen zien, maar die door het grote aanbod niet alle tot hun recht zijn gekomen. Dat vraagt om meer spreiding in locatie en seizoen, met een blik niet alleen op de stad maar ook op de regio.

Het huidige evenementenbeleid Feesten in Balans is gericht op de vergunningsvoorwaarden die gesteld kunnen worden aan het houden van een specifiek evenement. Dat is nodig, maar te eenzijdig. Om naast vergunningsvoorwaarden ook in het algemeen te kunnen sturen op kwaliteit en profilering van de stad, zullen wij in het nieuw te formuleren evenementenbeleid een heldere visie moeten neerleggen.

Een versterking van de regie vanuit het strategisch evenementenbeleid richt zich dus op:

- Sturing op ongewenste samenloop en concentratie van evenementen
- Samenwerking met partners in de stad om te komen tot meer evenementen die het profiel en de uitstraling van Groningen (nationaal en internationaal) versterken.
- Het bewaken van de balans tussen een leefbare en bruisende stad.

Om een dergelijke regierol vorm te geven werken wij aan een verdere professionalisering van de gemeentelijke evenementenorganisatie en meer samenwerking met partners in de stad.

In de uitwerking van ons evenementenbeleid denken we aan de volgende maatregelen:

A. Categorisering van evenementen

De huidige categorisering van evenementen – groot, middelgroot, klein – is gekoppeld aan leges en vergunningsvoorwaarden. Om straks meer vanuit een visie te kunnen sturen is een aanvullende type-aanduiding wenselijk,



waarbij aan de hand van de aanduiding een betere afweging kan worden gemaakt welke betekenis een evenement kan hebben voor de stad.

- **Categorie A:** Typisch Groningse, beeldbepalend voor het Noorden, veelal jaarlijks terugkerende evenementen. Denk aan het culturele festival Noorderzon, popfestival Eurosonic-Noorderslag, sportevenement de 4 Mijl van Groningen, de KEI-week en de Nacht van de Kunst en de Wetenschap. Deze evenementen geven Groningen een eigen gezicht en ze onderscheiden zich doordat ze uniek aan de stad zijn verbonden en tegelijkertijd een groot publiek trekken, ook van buiten de regio.
- **Categorie B:** Volksfeesten. De viering van Koningsnacht en Koningsdag, Bevrijdingsfestival, Gronings Ontzet en de jaarlijkse intocht van Sinterklaas.
- **Categorie C:** Speciale, incidentele evenementen met een grote bovenstedelijke, nationale of internationale uitstraling. Denk hierbij aan de Landelijke Intocht van Sinterklaas, het bezoek van Koning Willem Alexander en Koningin Maxima aan Groningen en langer geleden de start van de Giro d' Italia en het concert van The Rolling Stones. Evenementen die voor 2014 op de kalender staan in deze categorie zijn The Passion en de viering van het 400-jarig bestaan van de Rijksuniversiteit.
- **Categorie D:** Overige evenementen. Dit zijn evenementen die niet vallen onder categorie A, B of C. Evenementen in categorie D kunnen wel voor veel bezoekers en mensen in de stad interessant zijn en deze evenementen dragen veel bij aan de bruisende stad, maar zijn (vooralsnog) niet sterk verbonden aan het profiel van Groningen.

In het beleid werken we uit hoe we evenementen in categorie A, B en C kunnen stimuleren, faciliteren en optimaal kunnen inpassen in de kalender en op de beschikbare locaties. Deze categorie aanduiding staat dus naast de categorieën die bij vergunningsaanvragen worden gebruikt: groot – middelgroot - klein.

B. Evenementenlocaties op de kaart

Voor grote en middelgrote evenementen benoemen we vaste evenementenlocaties. Momenteel kennen we een grote keuzevrijheid: een buitenevenement kan op vrijwel iedere plaats in de stad worden aangevraagd. Dat leidt soms tot evenementen met weinig uitstraling op de Grote Markt of onvoldoende spreiding van evenementen over de beschikbare locaties (te veel op de ene en te weinig op de andere locatie).

Bladzijde 7
Onderwerp Strategisch evenementenbeleid en toekomstvisie
op de Drafbaan – bespreking uitgangspunten



Door met vaste locaties te werken gaan we met de organisator op zoek naar de best beschikbare plek voor het evenement. Hiermee kiezen wij ervoor om kwalitatief hoogwaardige evenementen duidelijk en meer te positioneren in de stad en we bereiken dat omwonenden van een bepaalde evenementenlocatie van tevoren duidelijk hebben wat zij qua evenementen kunnen verwachten. Dit sluit aan de in uw raad van 25 september 2013 aangenomen motie 'evenementen en leefbaarheid in balans'.

We presenteren een kaart waarop voor organisatoren de locaties (met de mogelijkheden en beperkingen) in beeld zijn gebracht. Voor grote en middelgrote evenementen kunnen we denken aan locaties als de Grote Markt, Drafbaan/Stadspark, Kardingerplas, Ebbingekwartier, Damsterplein, Noorderplantsoen, Suikerunie, Europapark, parkeerplaats P2, Westerhaven, Westpoort en Roodchaan. Elke locatie heeft eigen kwaliteiten en is meer of minder geschikt voor bepaalde activiteiten.

In het te formuleren evenementenbeleid bepalen we de locaties en werken we uit hoe de toewijzing van locaties gaat plaatsvinden, rekening houdend met de categorie (A, B, C of D) waartoe het evenement behoort.

C. Toetsingskader vergunningen

In Feesten in Balans II wordt een uitgebreid toetsingskader beschreven voor het verlenen van vergunningen voor evenementen. Een belangrijk deel van dit toetsingskader voldoet, maar op een aantal punten vraagt het om aanscherping.

Zoals eerder gezegd: om te komen tot een betere spreiding van met name muziek-evenementen met een flinke productie van geluid zullen we aanvullende regelingen opnemen. Het is niet onze bedoeling om te komen tot minder van dergelijke evenementen in de stad, maar om de mogelijke overlast die ermee gepaard gaat beter over de stad te verspreiden en beheersbaar te maken. We bekijken of het zinvol is om daarbij onderscheid te maken in de mate van geluidsbelasting van het muziek-evenement voor de omgeving: dancefeesten leiden tot meer klachten dan een klassiek concert.

We zullen onderzoeken of door middel van betere toepassing van techniek of opstelling van installaties de ervaren overlast kan worden beperkt. Ook nemen we maatregelen om de communicatie over evenementen te verbeteren, zodat aanwonenden weten wat ze kunnen verwachten, bijvoorbeeld m.b.t. de eindtijd van een evenement en de kalender voor de betreffende locatie.

Wij zien op dit moment geen reden om te komen tot aanpassing van het toetsingskader in Feesten in Balans II op het punt van geluidsnormen in dB(A) en dB(C), eindtijden per locatie en maximum aantal evenementen per jaar. Alleen voor

Bladzijde 8
Onderwerp Strategisch evenementenbeleid en toekomstvisie op de Drafbaan – bespreking uitgangspunten



specifieke evenementen waarvan is gebleken dat ze leiden tot meer klachten overwegen we een lager maximum aantal per locatie vast te stellen om te komen tot betere spreiding. Ook overwegen we om in het toetsingskader bepalingen op te nemen over een minimum aantal rustdagen tussen evenementen per locatie, pauzes (qua geluidsproductie) in het programma en eventueel een maximum duur van het programma.

Het proces van vergunningverlening zal extra aandacht vragen wanneer we meer regie en spreiding willen. Goed en vroegtijdig overleg met organisatoren moet er toe leiden dat Groningen een bruisende en leefbare stad is en blijft.

In ons strategisch evenementenbeleid schenken we ook aandacht aan duurzaamheid. We stellen vast dat ook organisatoren van evenementen hier oog voor hebben. We wijzen op mogelijkheden voor afvalpreventie en –inzameling, bescherming van groen, verminderen van gebruik energie en water en terugdringen autogebruik en waar nodig stellen we voorwaarden. We onderzoeken hoe we het gebruik van duurzame plastics en statiegeldbepalers kunnen faciliteren. Het uitbreiden van het aantal instellingen en organisatoren met het certificaat Green Key zullen wij stimuleren.

Met organisatoren zijn wij in gesprek over de mogelijkheden om gezondheidsrisico's te beperken. Daarbij gaat het om gehoorschade als gevolg van hard geluid en risico's van alcohol en andere middelen. We richten ons daarbij op preventie door voorlichting en bewustwording, maar ook door het actief aanbieden van bijv. gehoorbeschermers. Het onderwerp gezondheid zal ook in het evenementenbeleid verder worden uitgewerkt.

Bij de laatste intocht van Sinterklaas hebben we positieve ervaringen opgedaan met sponsoring. In het strategisch evenementenbeleid zullen we omschrijven hoe we het bedrijfsleven meer bij de organisatie van evenementen kunnen betrekken.

3 Toekomstvisie Drafbaan.

Met de Drafbaan in het Stadspark beschikt Groningen over een geweldige locatie voor evenementen. Met een oppervlakte van ongeveer 100.000 m² en een middenterrein van 44.400 m² is er ruimte voor een zeer divers aanbod aan activiteiten in de open lucht. De Drafbaan ligt gunstig ten opzichte van de stad en is op verschillende manieren goed bereikbaar. De potentie van deze locatie blijft voor een groot deel onbenut en de Drafbaan zou een belangrijke rol kunnen spelen bij onze wens om meer spraakmakende evenementen in de stad te organiseren.

We formuleerden eerder de ambitie om de Drafbaan te ontwikkelen tot een top evenementenlocatie. Ook stelden we een bezuinigingstaakstelling vast voor de Drafbaan en de camping Stadspark van 500.000 euro. We hebben met verschillende

Bladzijde 9
Onderwerp Strategisch evenementenbeleid en toekomstvisie op de Drafbaan – bespreking uitgangspunten



scenario's onderzocht of er een sluitende businesscase mogelijk was voor de Drafbaan, inclusief de gewenste bezuiniging. Daarin zijn we niet geslaagd. Beide ambities realiseren lijkt vooralsnog een onmogelijke opgave. Dat betekent niet dat er geen bezuinigingen op de exploitatie van de Drafbaan mogelijk zijn, of dat er geen beter verdienmodel voor de Drafbaan kan worden ontwikkeld.

Momenteel is de Drafbaan in beheer bij de werkmaatschappij Sport en Recreatie. We willen een verkenning uitvoeren naar een nieuw exploitatiemodel voor de Drafbaan met externe partijen. We onderzoeken of er in de markt, bij organisatoren van evenementen of in de sector van podiumkunsten een partij (of een samenwerking van partijen) is die – al dan niet samen met de gemeente – het beheer en onderhoud, maar vooral ook de ontwikkeling en de programmering van de Drafbaan voor zijn rekening kan nemen. Het gaat daarbij om partijen die inhoud kunnen geven aan de inhoudelijke ambitie m.b.t. evenementen in de stad. De werkmaatschappij Schouwburg – Oosterpoort kan hierbij een rol spelen.

Om de verkenning naar een top evenementenlocatie in Nederland meer kansrijk te maken moeten we een aantal belemmeringen wegnemen. We willen zo goed mogelijk de voorwaarden creëren waaronder een ontwikkeling van de Drafbaan mogelijk wordt en waarmee ook een betere financiële exploitatie van de Drafbaan wordt bereikt. Hiervoor is tijd en samenwerking met externe partijen noodzakelijk. Er is geen geld om als gemeente eenzijdig te investeren in een toplocatie.

We hanteren de volgende uitgangspunten.

- De Drafbaan krijgt een belangrijke plaats in de realisatie van onze ambitie als evenementenstad.
- In de ontwikkelopgave wordt gezocht naar bezuinigingen op beheer en onderhoud. Tegelijkertijd gaan we in gesprek met externe partijen naar een gunstiger verdienmodel op activiteiten op de Drafbaan en het Stadspark als geheel. We zijn met de exploitant van de camping in gesprek over de toekomstontwikkeling.
- Het verstrekking van vergunningen voor evenementen op de Drafbaan (Milieuvergunning) wordt in lijn gebracht met het (nieuwe) evenementenbeleid voor de stad. De Drafbaan en (de rest van) het Stadspark worden beschouwd als één evenementenlocatie.
- De draf sport kan blijven als met de Koninklijke Harddraverij en Renvereniging Groningen (KHRV) overeenstemming wordt bereikt over het terugdringen van de kosten voor de instandhouding van de drafbaan tot nul (dat betekent o.a. dat de reservering voor een voorziene renovatie van de draf- en jurybaan stopt en de renovatie niet wordt uitgevoerd). Eventuele risico's die hieruit voortkomen zullen door de KNRV moeten worden gedekt. Verder worden draverijen zo ingepast in

Collegedebrief - Uitgangspunten strategisch evenementenbeleid en toekomstvisie ...

Bladzijde 10
Onderwerp Strategisch evenementenbeleid en toekomstvisie op de Drafbaan – bespreking uitgangspunten



- de agenda dat er ze geen belemmering vormen voor grote en middelgrote evenementen (of evenementen in de categorie A, B of C).
- De verhuur van de stallen en de contracten met de trainers worden heroverwogen.
 - Het contract met Van Gelder Catering, dat loopt tot 15 maart 2015, wordt niet verlengd. Van Gelder krijgt, zoals dat ook voor andere betrokkenen geldt, de gelegenheid om mee te denken over de ontwikkelopgave voor de Drafbaan. De huidige contractvoorwaarden zijn daarbij niet maatgevend.
 - Het contract met het Samponhuis (waar tien muziekkorpsen repeteren) dat loopt tot 2019 wordt uitgediend.
 - Het terrein blijft beschikbaar voor de festiviteiten op 28 augustus en 5 mei (Bevrijdingsfestival).

Wij streven ernaar om u voor de zomer in 2014 een nieuwe exploitatieopzet voor de Drafbaan aan uw raad voor te leggen.

Tot slot

Graag gaan we met u in gesprek over de in deze brief geformuleerde uitgangspunten en ideeën. Uw gezichtspunten zullen we verwerken in de nadere uitwerking van het strategisch evenementenbeleid en de toekomstvisie op de Drafbaan die wij voor de zomer van 2014 aan u zullen voorleggen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. R.L. (Ruud) Vreeman

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

Collegedebrief - Jaarkalender grote evenementen 2014



Onderwerp Ter informatie: Jaarkalender grote evenementen 2014

Steller F. Moene

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 62 73 Bijlage(n) 1

Ons kenmerk SB13.4055123

Datum 31 DEC 2013 Uw brief van

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Graag informeren wij u over de Jaarkalender grote evenementen in 2014. Zoals gebruikelijk hebben wij hierin vastgelegd welke grote evenementen in het komende jaar kunnen plaatsvinden, althans onder voorbehoud van verlening van de vergunning. De jaarkalender is als bijlage bij deze brief gevoegd. In aansluiting op deze kalender hebben wij, zoals gebruikelijk, de collectieve festiviteitendagen voor horeca-, sport- en recreatie-inrichtingen in 2014 aangewezen en de evenementendagen voor het Poeleplein en de Ellebogenbuurt.

Groningen: bruisend en leefbaar

De jaarkalender en de aangewezen festiviteiten- en evenementendagen dragen bij aan onze ambitie om Groningen een bruisende en leefbare stad te laten zijn. Een stad met een gevarieerd en een kwalitatief hoogwaardig programma, waar een hoop te beleven valt. En een stad waar het prettig en – voor Stadlers die daarvan houden – rustig wonen is. Voor deze uiteenlopende voorkeuren zoeken wij, zoals u weet, naar een evenwicht.

De jaarkalender helpt daarbij doordat we hiermee tijdig in beeld hebben welke plannen organisatoren hebben voor het houden van grote evenementen in het nieuwe jaar. Gevallen van 'samenloop', waarbij twee of meer evenementen op dezelfde dag en locatie gepland zijn, kunnen we vervolgens oplossen in overleg met organisatoren of, wanneer dat niet lukt, door de nieuwe regels toe te passen die hiervoor in dit najaar zijn vastgesteld (SB 13.3854366). Ook bieden de aanmeldingen zicht op de drukte die in bepaalde perioden en op bepaalde plekken dreigt te ontstaan. Over de mogelijkheden om evenementen te spreiden gaan wij hieronder verder in.

Met de vastgestelde kalender hebben alle betrokken partijen tijdig duidelijkheid over de planning. Dat is van belang voor de organisatoren die

Collegiebrief - Jaarkalender grote evenementen 2014

Bladzijde
Onderwerp

2
Ter informatie: jaarkalender grote evenementen 2014

daarmee hun voorbereidingen kunnen treffen, voor horeca-, markt- en andere ondernemers die daarbij willen aansluiten, voor de parate diensten en ook de gemeente zodat zij de benodigde inzet kunnen plannen, voor omwonenden van evenementenlocaties die graag willen weten wat zij kunnen verwachten, en voor bezoekers die zo plannen kunnen maken om aan evenementen deel te nemen.

Van belang om te noemen is dat na plaatsing op de jaarkalender het reguliere vergunningverleningstraject, waarin onder andere veiligheidsaspecten uitgebreid worden beoordeeld, wordt doorlopen. Dan kan dus in bepaalde gevallen betekenen dat er in verband met de openbare orde en veiligheid gaandeweg het vergunningverleningstraject blijkt dat er geen evenementenvergunning kan worden verleend.

Meer evenementen in 2014, meer spreiding nodig

Uit de aanmeldingen voor de jaarkalender is gebleken dat organisatoren in 2014 meer grote evenementen willen houden dan in voorgaande jaren, waaronder meer dance- en housefeesten. Dat leverde in eerste instantie een concentratie van evenementen op in enkele weekenden in de zomerperiode. Hoewel het maximum aantal evenementen per locatie, dat in het beleid Feesten in Balans II is vastgelegd, nergens werd gehaald, dreigde er op de omgeving van sommige locaties toch onevenredig veel druk te ontstaan, vooral wat betreft geluidshinder. In de raadsvergadering van september 2013 is dit onderwerp uitgebreid aan de orde geweest. Ook in de vergadering van de raadscommissie Onderwijs en Welzijn op 4 december jl. is dit tijdens de rondvraag besproken.

Mede op grond van de ervaringen met dance- en housefeesten in 2013 hebben wij alles in het werk gesteld om de evenementen met een aanzienlijke geluidsproductie te spreiden, zowel qua datum als locatie, en zo de ervaren overlast terug te dringen. Wij zijn ook hierover eerst in overleg gegaan met organisatoren. Dat heeft op vrijwillige basis tot diverse verschuivingen geleid, met bijgevoegde kalender als resultaat. De bereidheid van organisatoren om mee te werken aan een evenwichtige planning, passend bij een bruisende en leefbare stad, stellen wij zeer op prijs.

In de loop van het komende jaar, als er nieuwe evenementenvergunningen aangevraagd worden, kan er behoefte bestaan aan meer sturingsmogelijkheden. Daarom heeft de Burgemeester, vooruitlopend op het nieuwe strategisch evenementenbeleid, een Aanwijzingsbesluit dance- en housefeesten vastgesteld voor het seizoen 2014.

Moties en strategisch evenementenbeleid

In twee moties hebt u dit jaar gewezen op het belang van evenwicht tussen een bruisende en een leefbare stad. Het gaat om de motie *Overleg met evenementenorganisatoren* d.d. 30 januari jl. en de motie *Evenementenbeleid en leefbaarheid in balans* d.d. 25 september jl. De beantwoording van beide moties betrekken we bij de ontwikkeling van

Collegiebrief - Jaarkalender grote evenementen 2014

Bladzijde 3
Onderwerp Ter informatie: jaarkalender grote evenementen 2014

een strategisch beleidskader voor evenementen. We beogen hiermee dat voor alle betrokkenen op hoofdlijnen duidelijk is hoe de stad Groningen omgaat met evenementen. Daarmee kunnen we ook nadrukkelijk sturen op het – nader in overleg met u te bepalen – gewenste evenwicht. In een separate brief gaan wij uitgebreid in op het strategisch evenementen-beleid en de toekomst van de Drafbaan als grootschalig evenemententerrein. Het is onze bedoeling dat het nieuwe strategische beleid in 2015 in werking treedt, en dus bij de opstelling van de jaarkalender 2015 kan worden toegepast.

Collectieve festiviteitendagen en evenementendagen

Voor de horeca zijn dagen waarop evenementen plaatsvinden, eveneens belangrijke dagen. In aansluiting op de jaarkalender grote evenementen wijzen wij daarom elk jaar maximaal tien dagen aan waarop uitbundiger feestgevierd mag worden in de stad: de zogenaamde collectieve festiviteitendagen voor horeca-, sport- en recreatie-inrichtingen. Op deze dagen geldt tot 24.00 uur (buiten de diepenring) of tot 01.00 uur (binnen de diepenring) geen geluidslimiet voor deze inrichtingen. Het gaat hierbij om het geluid dat *binnen* wordt geproduceerd.

Daarnaast wijst de burgemeester jaarlijks maximaal zeven evenementendagen aan voor het Poeleplein en de Ellebogenbuurt. Op deze dagen geldt na 20.00 uur een geluidsnorm van 90 dB(A) in plaats van 85 dB(A). Dit heeft betrekking op de geluidsproductie *buiten*, in de openbare ruimte. Door de geringe afstand tussen het podium en de bebouwing op deze betrekkelijk kleine pleinen fungeert de bebouwing hier als een klankkast.

De aangewezen dagen zijn in onderstaande tabel opgenomen.

Evenement	Data	Collectieve festiviteitendagen voor horeca-, sport- en recreatie-inrichtingen 2014	Evenementendagen voor Poeleplein en Ellebogenbuurt
Eurosonic	16 en 17 januari	X	
Koningsnacht en -dag	25 en 26 april	X*	X
Bevrijdingsdag	5 mei	X	X
Swingin' Groningen	één nader te bepalen dag tijdens Swingin'	X	
	twee nader te bepalen dagen tijdens Swingin'		X
Lustrum RuG	14 juni	X	
Kroegentocht KEI-week	in de periode van 11 t/m 15 augustus**	X	X
Groningens ontzet	28 augustus	X	X
Oudejaarsavond	31 december	X	

* geldt niet voor Gelkingestraat en Peperstraat op grond van Kaders Koningsdag ; vanwege de situering geldt dit ook niet voor de Papengang

** datum te bepalen door het nieuwe KEI-bestuur dat per 1-1-2014 aantreedt

Collegiebrief - Jaarkalender grote evenementen 2014

Bladzijde 4
Onderwerp Ter informatie: jaarkalender grote evenementen 2014

Actuele evenementenkalender op de website

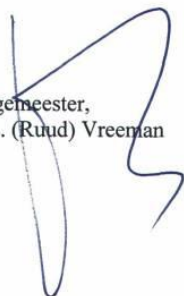
De betrokken organisatoren zijn over de plaatsing van hun evenement op de jaarkalender grote evenementen 2014 geïnformeerd. Voor de evenementen die op de kalender vermeld staan, moet overigens nog wel een vergunning worden aangevraagd. De aanvragen voor kleine en middelgrote evenementen worden behandeld nu de jaarkalender is vastgesteld. Dit geldt ook voor grote evenementen die niet tijdig, dat wil zeggen vóór 1 november 2013, voor de jaarkalender waren aangemeld.

De vastgestelde jaarkalender is op de gemeentelijke website geplaatst. Daar is ook de complete evenementenkalender te vinden: hierop staan alle vergunningaanvragen, met een vermelding van de fase van afhandeling. Dit overzicht wordt wekelijks geactualiseerd.

Wij vertrouwen erop u hiermee over de planning van evenementen in 2014 en aanverwante zaken voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. R.L. (Ruud) Vreeman



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



Collegiebrief - Jaarkalender grote evenementen 2014

BIJLAGE

Jaarkalender grote evenementen 2014 - Gemeente Groningen Vastgestelde versie d.d. 19 december 2013

Dere jaarkalender bevat aanmeldingen van grote evenementen voor de jaarkalender. Het vergunningstraject volgt na vaststelling van de kalender.

Rood: Dagen die geblokkeerd worden voor evenementen.
Blauw: Geen evenement maar wel rekening mee houden, o.a. activiteiten op Drafbaan (Wet milieubeheer)
Groen: Sifredag Maritrinkerk (max. 6 per jaar)

Voorbehalvedisclaimer: De thuiswedstrijden van FC Groningen zijn ingevoegd tot mei. Na mei is er nog geen schema bekend. Tevens dient er rekening gehouden te worden met de WK.

Datum / begin / eind	Locatie	evenement	Organisatie	Soort evenement	Aantal bezoekers	Tijden
januari						
15-jan	Binnenstad/Ebbingwaarder	Roosendaal	Roosendaal	Musikevenement	20000	mtb
23-jan	Euroborg	Swart-Hofstad KNVB beker	St. Noorderdag			mtb
25-jan	Euroborg	FC Groningen - FC Twente				mtb
februari						
2-feb	Euroborg	Roosendaal				mtb
9-feb	Euroborg	FC Groningen - sc Heerenveen				mtb
14-feb	Ebbingwaarterrein	MasterClass	Critenium Productions	Hardy/W/Dance Event	2500	16.00 uur - 24.00 uur
15-feb	Ebbingwaarterrein	Show/Outdoor	Critenium Productions	Top 40 muziek	2500	14.00 uur - 24.00 uur
16-feb	Euroborg	FC Groningen - sp Ahaad Eagles				mtb
maart						
2-mrt	Locatie	evenement	Organisatie	Soort evenement	Aantal bezoekers	Tijden
2-mrt	mtb	Roosendaal				mtb
2-mrt	Euroborg	FC Groningen - sc Cambuur				mtb
3-mrt	Euroborg	FC Groningen - sc Feyenoord				mtb
15-mrt	Binnenstad	SEEN EVENEMENTEN	Intending Martinikerk			12.00-20.00 uur
20-mrt	Seisongebied	SEEN EVENEMENTEN				mtb
23-mrt	Euroborg	FC Groningen - Vitesse				mtb
april						
5-apr	Locatie	evenement	Organisatie	Soort evenement	Aantal bezoekers	Tijden
5-apr	mtb	Roosendaal				mtb
9-apr	Vismarkt	opening expositie	RUIG	opening door schoolleiders	1000	mtb
13-apr	Binnenstad	SEEN EVENEMENTEN	Intending Martinikerk	Mattjaar Faisan		18.00-22.30 uur
13-apr	Euroborg	FC Groningen - NEC Nijmegen				mtb
18-apr	Binnenstad	SEEN EVENEMENTEN	Intending Martinikerk	Stichting Faisan	25000	18.00-22.30 uur
18-apr	Binnenstad	Blarncampmarkt	Blarncamp Markt	Jan. Cultureel Belevingsfeest	25000	mtb
18-apr	Binnenstad	Blarncampmarkt	Blarncamp Markt	blarncampmarkt	25000	08.00-18.30 uur
25-apr	Ebbingwaarterrein/Ossenmarkt, Damsterdijk, Drafbaan, Westhaven,	Koningsdag	Oranjevereniging	Divers	mtb	mtb
25-apr	Peelstraat	Koningsnacht/dag	Reps showproductions	muziek	3000	mtb
26-apr	Damsterplein	Kadepop	Stichting Kadepop	muziekfestival	5000	12.00-02.00 uur
mei						
1-mei	Locatie	evenement	Organisatie	Soort evenement	Aantal bezoekers	Tijden
1-mei	mtb	Roaring (RUIG toont DNA Groningen)	RUIG	Viering van de stad Groningen	mtb	mtb
8-mei	Euroborg	FC Groningen - Heracles				mtb
8-mei	mtb	Roosendaal				mtb

Collegedebrief - Jaarkalender grote evenementen 2014

datum	locatie	evenement	organisatie	soort evenement	aantal bezoekers	tijden
14 mei	Stille nacht door Groningen	Stille nacht door Groningen	Sichting 4 mei Herdenking Groningen	rit	1500	18.00- 21.45 uur
15 mei	Draibaan + Stadspark	Borgerfestival	Sichting van 5 mei/Peter Speelstra Productions	Musiek-evenement	5000	ntb
16 mei	Binnenstad + Dorpsmarkt	Maiderms	Gemeente Groningen	Kerms	ntb	ntb
17 mei	Martiniplaza	Sala	BUG	Gala	ntb	ntb
18 mei	Ronde vanaf het Broerplein naar Martiniplaza	Serasade: Maskerade: Move II	BUG	Ontocht	1000 per	ntb
19 mei	Zemlike Campus	Musiektheaterspektakel: Voor eenwig	RUG	Theaterspektakel	voorstelling	ntb
20 mei	Rapale Zomerfolk Festival	Rapale Zomerfolk Festival	Sichting Rapale Festival	Familie-musiek evenement	6000	13.00-22.30 uur
21 mei	Binnenstad	Giff for infinity event	Sichting Meritmarkt	concert	5000	ntb
22 mei	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
23 mei	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
24 mei	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
25 mei	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
26 mei	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
27 mei	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
28 mei	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
29 mei	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
30 mei	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
31 mei	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
1 juni	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
2 juni	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
3 juni	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
4 juni	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
5 juni	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
6 juni	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
7 juni	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
8 juni	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
9 juni	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
10 juni	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
11 juni	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
12 juni	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
13 juni	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
14 juni	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
15 juni	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
16 juni	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
17 juni	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
18 juni	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
19 juni	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
20 juni	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
21 juni	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
22 juni	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
23 juni	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
24 juni	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
25 juni	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
26 juni	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
27 juni	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
28 juni	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
29 juni	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
30 juni	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
1 juli	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
2 juli	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
3 juli	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
4 juli	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
5 juli	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
6 juli	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
7 juli	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
8 juli	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
9 juli	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
10 juli	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
11 juli	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
12 juli	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
13 juli	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
14 juli	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
15 juli	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
16 juli	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
17 juli	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
18 juli	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
19 juli	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
20 juli	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
21 juli	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
22 juli	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
23 juli	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
24 juli	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
25 juli	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
26 juli	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
27 juli	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
28 juli	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
29 juli	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
30 juli	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
1 augustus	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
2 augustus	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
3 augustus	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
4 augustus	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
5 augustus	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
6 augustus	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
7 augustus	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
8 augustus	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
9 augustus	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
10 augustus	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
11 augustus	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
12 augustus	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
13 augustus	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
14 augustus	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
15 augustus	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
16 augustus	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
17 augustus	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
18 augustus	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
19 augustus	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
20 augustus	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
21 augustus	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
22 augustus	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
23 augustus	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
24 augustus	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
25 augustus	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
26 augustus	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
27 augustus	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
28 augustus	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
29 augustus	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb
30 augustus	Broerplein	SEHEN EREVENEMENTEN	BUG	Ontocht	5000	ntb

Collegebrief - Jaarkalender grote evenementen 2014

Do-zaak	int	Koninkrijks Sluispark	Hardstyle in the Park	Van Gelder Events & Catering	Dance event	3000	intb
Enddatum (indien het gaat om een periode)	locatie	evenement	Organisatie	Soort evenement	Aantal bezoekers	Tijden	
september							
7-sep	Sluispark	Dance in the Park	Van Gelder Events & Catering	Dance event	3000	intb	
13-sep	Orde Markt	Modiparade	ICC	modiparade	10000	06.00-19.00 uur	
13-sep	locatie nader te bepalen	Roospendag	Roospendag	int	int	int	
13-sep	Strand en nabij gelegen veldje nabij Kartrage	Strandfestival	Art of Dance	Dance event	8000	intb	
20-sep	Strand	Strandfestival	Van Gelder Events & Catering	Dance event	2000	intb	
20-sep	Strand	Strandfestival	Van Gelder Events & Catering	concert	2000	18.00-22.30 uur	
oktober							
Enddatum (indien het gaat om een periode)	locatie	evenement	Organisatie	Soort evenement	Aantal bezoekers	Tijden	
11-okt	int	Roospendag	int	int	int	int	
11-okt	Heren / Groningen	4-Milijou	St. Atletiekvereniging/Toppport Noordnederland	loopevenement	2000	intb	
12-okt	Heren / Groningen	4 Milj van Groningen	St. Atletiekvereniging/Toppport Noordnederland	hardloopevenement	70000	intb	
november							
Enddatum (indien het gaat om een periode)	locatie	evenement	Organisatie	Soort evenement	Aantal bezoekers	Tijden	
1-nov	int	Plantenloop	Stichting atletiekverenigingen Groningen	Hardloopevenement	2500	08.00-18.00 uur	
15-nov	Noorderplantsoen en Nasaulham	Roospendag	int	int	int	int	
15-nov	Binnenstad	Roospendag	Peter Spoelstra	intocht Sinterklaas	12000	intb	
20-nov	int	Roospendag	int	int	int	int	
december							
Enddatum (indien het gaat om een periode)	locatie	evenement	Organisatie	Soort evenement	Aantal bezoekers	Tijden	
2-dec	int	Roospendag	int	int	int	int	
11-dec	int	Roospendag	int	int	int	int	
15-dec	int	Roospendag	int	int	int	int	
22-dec	int	Roospendag	int	int	int	int	

Bestuursdocument - burgemeestersbesluit dancefeesten

DE BURGEMEESTER VAN GRONINGEN

Gezien de vele klachten die in voorgaande jaren zijn ontvangen over de overlast veroorzaakt door dance- housefeesten op de locaties Stadspark/Drafbaan, Kardingse en het Ebbingekwartier.

Overwegende

dat Groningen een bruisende stad wil zijn. Jaarlijks worden veel evenementen georganiseerd waarvan mensen van binnen en buiten de stad genieten. Er zijn echter ook evenementen waarbij omwonenden overlast ervaren. In de voorgaande jaren is gebleken dat er veel klachten waren over muziekfeesten waar bastonen sterk vertegenwoordigd zijn, de zgn. dance- en housefeesten¹.

dat het, vooruitlopend op een nieuw strategisch evenementenbeleid, dat in 2015 van kracht zal zijn, daarom noodzakelijk is om voor het jaar 2014 een aantal beperkingen vast te leggen voor de dance- en housefeesten op de locaties Stadspark/Drafbaan, Kardingse en het Ebbingekwartier;

Gelet op

Artikel 2:19 lid 4 Algemene Plaatselijke Verordening Groningen 2009

Besluit

1. Dat in 2014 voor de locatie Stadspark het maximaal aantal te verlenen vergunningen voor dance- housefeesten maximaal 6 minus het aantal dance- en housefeesten op de Drafbaan bedraagt;
2. Dat in 2014 maximaal 4 vergunningen zullen worden verleend voor een dance- of housefeest op de locatie Kardingse;
3. Dat in 2014 maximaal 4 vergunningen zullen worden verleend voor een dance- of housefeest op de locatie Ebbingekwartier;
4. De duur van de dance- en housefeesten, althans de duur van de geluidsproductie, bedraagt voor de feesten op de onder 1, 2 en 3 genoemde locaties maximaal 8 uur;

¹ 'Dance' is een verzamelnaam voor alle soorten elektronische dansmuziek. Het belangrijkste kenmerk is dat de muziek grotendeels gemaakt is met elektronische muziekinstrumenten en meestal niet live gespeeld kan worden. De meeste dancestijlen kenmerken zich doordat de melodie eenvoudig is en in een 4/4-maat wordt gespeeld. Vaak heeft de muziek repeterende melodieën en bevatten de meeste danceplaten een bass drum. Soms worden oude nummers bewerkt en soms worden ook akoestische instrumenten toegevoegd aan de muziek. House is een specifieke stroming binnen de elektronische dansmuziek 'dance'. (Bron: Wikipedia)

Bestuursdocument - burgemeestersbesluit dancefeesten

5. Voor elk van de onder 1, 2 en 3 genoemde locaties geldt dat er maximaal 2 dance- en/of housefeesten in één kalendermaand plaats mogen vinden;
6. Dit besluit is van kracht tot uiterlijk 1 januari 2015;
7. De besluiten onder 1 - 6 bekend te maken door plaatsing in het elektronische gemeentebblad.

Groningen, 17 december 2013

dr. R.L. (Ruud) Vreeman
burgemeester van Groningen

Motie Evenementenbeleid en leefbaarheid in balans



145
GRIFFIE

reg. nr. 5013.3930685
27 SEP 2013

class. -2-07-51

te beh. door: 82

kopie gez. aan:

Motie 'evenementenbeleid en leefbaarheid in balans'

De raad van de gemeente Groningen, in vergadering bijeen op 25 september 2013, besprekende de toekomst van de Drafbaan Stadspark

Constaterende dat:

- Culturele evenementen van waarde zijn voor een bruisende stad en grote aantallen mensen op een positieve manier kunnen verbinden;
- De leefbaarheid in de wijken rondom het stadspark onder druk staat door muziekevenementen waarbij bastonen en hoog aantal beats leidend zijn, zoals trance en dance feesten;
- De wind een factor is die in belangrijke mate medebepalend is voor de reikwijdte en de intensiteit van het geluid;

Overwegende dat:

- De balans tussen een bruisende stad en een leefbare stad in de omgeving van het Stadspark hersteld dient te worden;
- Bewoners uit verschillende omliggende wijken aangeven dat de overlast met name zit in de intensiteit waarmee bepaalde evenementen via bassen en trillingen, huis en lichaam binnendringen;
- Het omlaag brengen van geluidsnormen tot een norm die nog aantrekkelijk is om evenementen aan te trekken, de overlast niet per definitie oplost omdat de factor wind een belangrijke rol speelt (ook bij lagere normen);
- Technische maatregelen zoals het beter afstellen van boxen in belangrijke mate kunnen bijdragen aan het beperken van geluidsoverlast;

Roept het college op de kaderstelling voor de Drafbaan Stadspark te plaatsen in een ontwikkeling waarbij gestreefd wordt naar een meer samenhangend, strategisch evenementenbeleid voor de gehele stad dat gekenmerkt wordt door onder meer:

- beperking van overlast door spreiding van evenementen over de stad ("het juiste evenement op de meest geschikte locatie");
- een financieel model voor de verhuur van openbare ruimtes;

Verzoekt het college, de raad voorafgaand aan definitieve besluitvorming over de toekomst van de Drafbaan te informeren over welke (alternatieve) buiten- en/of indoorlocaties geschikt zijn (te maken) voor welk soort evenement.

en gaat over tot de orde van de dag,

Anne Kuik
CDA

Wim Moes
PvdA

Amrut Sijbolts
Stadspartij

Inge Jongeman
CU

Gerjan Kelder
PvdB

aangenomen

Vraag aan het College - Antwoorden op schriftelijke vragen over beperking en ...

.
. .
Bestuursdienst



Onderwerp Beantwoording vragen ex artikel 42 RvO inzake beperking en verkorting
dance- en housefeesten

Steller M. Visser

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 61 28 Bijlage(n) 1 Ons kenmerk SB14.4113587

Datum **15 JAN 2014** Uw brief van Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij ontvangt u ons antwoord op de door de heer Van Rooij van de fractie van Student en Stad gestelde vragen over de beperking en verkorting dance- en housefeesten.

In de raadsvergadering van 25 september 2013 is door de raad de motie aangenomen om te komen tot een meer samenhangend, strategisch evenementenbeleid. In de motie geeft u aan dat de evenementen enerzijds van waarde zijn voor een bruisende stad, maar ook dat de leefbaarheid in de wijken - met name rondom het Stadspark - onder druk staat door muziekevenementen waarbij bastonen en een hoog aantal beats leidend zijn, zoals bij house- en dancefeesten.

Wij werken momenteel aan een strategisch evenementenbeleid. Op 22 januari gaan wij hierover met u voor het eerst in gesprek. Dit nieuwe beleid zal naar verwachting met ingang van 1 januari 2015 van kracht zijn. Uw raad heeft ons gevraagd om ook reeds voor 2014 tegemoet te komen een aantal knelpunten in het huidige beleid, zoals de concentratie van de ervaren geluidsoverlast op een aantal specifieke locaties.

Jaarlijks stellen wij voor 1 januari de kalender voor grote evenementen vast. In de brief d.d. 31 december 2013 (SB13.4055123) hebben wij u over de Jaarkalender grote evenementen 2014 geïnformeerd. In november 2013 zagen wij bij de aanmeldingen voor 2014 een concentratie van met name dance- en housefeesten. We zijn daarop vroegtijdig in overleg gegaan met organisatoren om te komen tot een betere spreiding in datum en locatie. Daarbij hebben we actief en in overleg met de betreffende organisatoren gekeken naar alternatieve locaties, zoals Roodehaan. In goede samenwerking hebben wij zo een betere spreiding kunnen bewerkstelligen.

Vraag aan het College - Antwoorden op schriftelijke vragen over beperking en ...

Bladzijde

2



Het aanwijfsbesluit van de burgemeester, als tijdelijke maatregel voor 2014, moet dan ook in dit licht worden gezien. Niet zozeer als instrument om het aantal evenementen te beperken, maar om te komen tot een betere spreiding in locatie en tijd van evenementen, waarvan is gebleken dat ze tot een groot aantal klachten leiden.

Wij beantwoorden de vragen van Student en Stad als volgt.

- 1. Op grond waarvan heeft het college besloten het aantal dancefeesten te beperken en de maximale duur van dancefeesten te verkorten? Artikel 2:19 lid 4 van de APVG geeft de burgemeester de mogelijkheid om het aantal evenementen te beperken, maar geeft niet de mogelijkheid om hierbij onderscheid te maken in de muzieksoort, noch de mogelijkheid om de duur van evenementen te verkorten.*

Op grond van artikel 2:19 lid 4 APVG kan de burgemeester gebieden en periodes aanwijzen waarin beperkingen worden gesteld aan het aantal te houden evenementen.

In dit artikel is de term evenementen algemeen geformuleerd. Het aanwijfsbesluit houdt echter geen beperkingen in voor alle evenementen, maar alleen voor de dance- en housefeesten. Verder is het maximaliseren van de tijdsduur een minder vergaande beperking dan een totaal verbod. Er wordt dus in een beperktere mate van de aanwijfsbevoegdheid gebruik gemaakt dan op grond van artikel 2:19 lid 4 APVG mogelijk is.

- 2. Waarom heeft het college er niet voor gekozen de raad te betrekken bij zijn voornemen om dancefeesten te beperken en verkorten op de genoemde locaties?*

Wij menen met een tijdelijke maatregel tegemoet te komen aan de wens van uw raad om, ter overbrugging naar het vast te stellen strategisch evenementenbeleid, al in 2014 aan een aantal knelpunten in het huidige beleid tegemoet te komen. Daarbij is onze inzet er niet zo zeer op gericht om het aantal evenementen te beperken, maar om te komen tot een betere spreiding van dance- en house evenementen in locatie en tijd.

Het aanwijzen van gebieden en periodes is een bevoegdheid van de burgemeester en geen raadsbevoegdheid. Het aanwijfsbesluit werkt direct door in de Jaarkalender grote evenementen 2014, die uiterlijk op 1 januari 2014 door het college moet worden vastgesteld.

- 3. Hoe ziet het college het beperken en verkorten van dancefeesten op de genoemde locaties in het licht van de gemeenteraadsvergadering van 25 september 2013?*



Uit de raadsvergadering van 25 september 2013 hebben wij uitdrukkelijk het signaal van de raad om eventueel tijdelijke maatregelen te nemen meegenomen. Het strategisch evenementenbeleid is in ontwikkeling. Hierover gaan wij op 22 januari 2014 met u in gesprek. De effecten van het strategisch evenementenbeleid kunnen niet eerder dan in 2015 worden verwacht. Daarom hebben we voor 2014 een tijdelijke maatregel geformuleerd om te kunnen sturen op de evenementen in onze Stad en op die manier bij te dragen aan de verlaging van de vele klachten over de ervaren geluidsoverlast die vorig jaar over de dance- en housefeesten zijn geuit.

Evenals uw raad zoeken wij daarbij naar een balans tussen een bruisende en een leefbare stad.

De ervaren overlast wordt bepaald door meerdere factoren. Een belangrijke factor is de duur van het evenement en de frequentie van evenementen. Wij menen met een maximering tot 8 uur geluidsproductie en een beperking van de frequentie bij dancefeesten op de drie genoemde locaties het karakter van de daar geplande dancefeesten niet wezenlijk te hebben aangetast.

4. Welke evenementenlocaties voor dancefeesten heeft het college voor ogen als alternatief voor de genoemde locaties?

Het zoeken van een geschikte locatie willen wij doen in goed overleg met de organisator. Voor 2014 zijn op deze manier twee feesten gepland op een alternatieve locatie Roodehaan. Uiteraard is de geschiktheid van deze locaties afhankelijk van verschillende factoren, waaronder het aantal te verwachten bezoekers.

5. Hoe past het beperken en verkorten van dancefeesten op de genoemde locaties in het streven van het college om van de Drafbaan een evenementenlocatie te maken?

Het Aanwijbsbesluit beperking dance- en housefeesten betreft een tijdelijk – voor 2014 – geldende maatregel. In het in de loop van dit jaar vast te stellen strategisch beleid zal verdere uitwerking plaatsvinden.

Ook bij het streven om van de Drafbaan een evenementenlocatie te maken zullen wij rekening moeten houden met de belasting van de omgeving van het Stadspark.

6. Wat zijn de economische gevolgen voor de stad van deze maatregelen?

Met dit besluit wordt een betere spreiding van dance- en housefeesten beoogd. Het aanwijbsbesluit heeft betrekking op drie locaties Stadspark/Drafbaan, Kardinge en het Ebbingekwartier. Wij verwachten geen economische gevolgen van het aanwijbsbesluit. Wanneer het maximum aantal evenementen op deze locaties is bereikt, gaan wij in overleg met de organisator kijken naar een alternatieve locatie.

Vraag aan het College - Antwoorden op schriftelijke vragen over beperking en ...

Bladzijde 4



7. Hoe wordt bepaald welke dance-evenementen de schaarse vergunningen op de genoemde locaties krijgen?

De op de Jaarkalender grote evenementen 2014 (> 2000 bezoekers en/of grote risico's) vermelde evenementen hebben voorrang op andere evenementenaanvragen. De organisatoren van deze evenementen moeten nog wel het reguliere vergunningentraject doorlopen, maar in de planning wordt rekening gehouden met deze evenementen. Voor andere evenementen, die niet op de Jaarkalender worden vermeld, geldt dat deze op basis van datum van binnenkomst van de aanvraag, worden behandeld.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. R.L. (Ruud) Vreeman

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ruud Vreeman' with a stylized flourish at the end.

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Maarten Ruys' with a long, sweeping flourish extending to the right.

Vraag aan het College - Antwoorden op schriftelijke vragen over beperking en ...

2013
nr. 87

BIJLAGE



MILIEUDIENST
Reg. nr.
Doss.nr.
Ingek. 31 DEC. 2013
Afd.



BESTUURSDIENST
reg.nr. SB13.4097233
Doss.nr. -1.824.511
Ingek. 19 DEC 2013
class. -1.824.511
te beh. door: SB/S12
kopie gez. aan: Moene

Groningen

Aan: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen

Betreft: vragen ex artikel 42 RvO inzake beperking en verkorting dance- en housefeesten

Groningen, 20 december 2013

Ria ~~Staan~~

Geacht college,

Op donderdag 19 december bereikte ons het bericht dat de burgemeester op grond van artikel 2:19 lid 4 van de Algemene Plaatselijke Verordening Groningen 2009 heeft besloten het aantal dancefeesten op de locaties Stadspark/Drafbaan, Kardinge en het Ebbingekwartier te beperken en de duur ervan te verkorten tot maximaal acht uur.


Student en Stad verbaast zich over deze gang van zaken. In de gemeenteraadsvergadering van 25 september 2013 is de geluidsoverlast in met name het Stadspark besproken en heeft de raad in meerderheid aangegeven een samenhangend evenementenbeleid te willen zien. Hierbij vroeg de raad om aandacht voor technische maatregelen en om nadere informatie over alternatieve evenementenlocaties, om tot een beter spreidingsbeleid te komen. Een motie die opriep tot het verkorten van evenementen, werd door het college ontraden en door de raad verworpen.

Het college kiest er nu voor om maatregelen te nemen, zonder deze aan de raad voor te leggen. Temeer daar het hier gaat om een politiek actueel thema, waarover de raad in januari weer spreekt, zorgt deze houding van het college voor onbegrip bij Student en Stad.

Student en Stad stelt daarom de volgende vragen:

1. Op grond waarvan heeft het college besloten het aantal dancefeesten te beperken en de maximale duur van dancefeesten te verkorten? Artikel 2:19 lid 4 van de APVG geeft de burgemeester de mogelijkheid om het aantal evenementen te beperken, maar geeft niet de mogelijkheid om hierbij onderscheid te maken in de muzieksoort, noch de mogelijkheid om de duur van evenementen te verkorten.
2. Waarom heeft het college er niet voor gekozen de raad te betrekken bij zijn voornemen om dancefeesten te beperken en verkorten op de genoemde locaties?
3. Hoe ziet het college het beperken en verkorten van dancefeesten op de genoemde locaties in het licht van de gemeenteraadsvergadering van 25 september 2013?
4. Welke evenementenlocaties voor dancefeesten heeft het college voor ogen als alternatief voor de genoemde locaties?
5. Hoe past het beperken en verkorten van dancefeesten op de genoemde locaties in het streven van het college om van de Drafbaan een evenementenlocatie te maken?
6. Wat zijn de economische gevolgen voor de stad van deze maatregelen?
7. Hoe wordt bepaald welke dance-evenementen de schaarse vergunningen op de genoemde locaties krijgen?

Jos van Rooij
Student en Stad



STADSBEHEER
Reg.nr. SB13.4097233
Doss.nr. -1.824.511
Ingek. 2 JAN. 2014
Afd. SB/S12/Moene
Kopie t.a.v.

Collegedrief - Informeren over de inhoud van het Aanwijzingsbesluit dance- en ...



stad.

Onderwerp Ter informatie: Aanwijzingsbesluit dance- en housefeesten

Steller M. Visser

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 77 73 Bijlage(n) 1 Ons kenmerk SB14.4126320

Datum 16-01-2014 Uw brief van -- Uw kenmerk --

17 JAN 2014

Geachte heer, mevrouw,

Graag informeer ik u over de inhoud van het Aanwijzingsbesluit dance- en housefeesten. Bij brief van 31 december 2013 (SB13.4055123) heeft u informatie ontvangen over de Jaarkalender grote evenementen. In de brief van 9 januari 2014 (BD13.4079736) hebben wij u de uitgangspunten strategisch evenementenbeleid toegestuurd, waarover we op 22 januari 2014 met u in gesprek gaan. In beide brieven bent u al kort geïnformeerd over het Aanwijzingsbesluit dance- en housefeesten.

Ter informatie licht ik in deze brief het aanwijzingsbesluit nog op een aantal punten toe en ontvangt u een afschrift van dit besluit.

Er wordt gewerkt aan een nieuw evenementenbeleid. In 2014 gaan wij daarover met elkaar in gesprek hetgeen uiteindelijk zal leiden tot de vaststelling van nieuw beleid dat in 2015 in werking kan treden. Met dat nieuwe beleid zal beter vorm gegeven kunnen worden aan een goede balans tussen een bruisende stad en een leefbare stad. Daarop vooruitlopend heb ik, mede naar aanleiding van uw verzoek om tijdelijke overlast beperkende maatregelen voor 2014, voor dit jaar een aanwijzingsbesluit dance- en housefeesten vastgesteld.

Mede aanleiding voor het nemen van het aanwijzingsbesluit is geweest dat bij de aanmeldingen voor de Jaarkalender grote evenementen 2014 is gebleken dat er een ongewenste concentratie van grotere dance- en housefeesten dreigde op te treden voor de locaties Drafbaan/Stadspark, Kardinges en Ebbingekwartier. In het aanwijzingsbesluit heb ik daarom voor dance- en housefeesten, waarvan gebleken is dat ze tot veel klachten kunnen leiden, beperkingen gesteld. Deze beperking geldt enkel voor de drie genoemde locaties.

Collegedebrief - Informeren over de inhoud van het Aanwijzingsbesluit dance- en ...

Bladzijde 2



De beperking in 2014 houdt in:

- Een beperking in het aantal vergunningen voor dance- en housefeesten, Drafbaan/Stadspark maximaal 6, Kardingse maximaal 4 en Ebbingekwartier maximaal 4; Ter vergelijking: het vergunningenbeleid Feesten in Balans geeft in het algemeen de mogelijkheid tot 12 evenementen per locatie, in theorie zou het hier om 12 dance- en housefeesten kunnen gaan.
- Spreiding in tijd: per kalendermaand mogen op deze locaties maximaal 2 dance- en housefeesten plaatsvinden;
- De duur van de geluidsproductie bedraagt maximaal 8 uur per evenement.

Mocht een organisator niet meer op deze locaties terecht kunnen omdat het gestelde aantal is bereikt, dan zal in overleg met de gemeente gekeken worden naar een alternatieve locatie. Het aanwijzingsbesluit is daarmee een instrument om te spreiden. Verwachting is dat in veel gevallen in overleg een alternatieve locatie in de stad kan worden gevonden. Ik ga er vanuit dat er niet zozeer minder van dergelijke feesten in onze bruisende stad zullen plaatsvinden, maar dat de organisatoren ook op andere locaties zoals Roode Haan evenementen gaan organiseren.

Met vriendelijke groet,
burgemeester van Groningen,

dr. R.L. (Ruud) Vreeman

BIJLAGE

DE BURGEMEESTER VAN GRONINGEN

Gezien de vele klachten die in voorgaande jaren zijn ontvangen over de overlast veroorzaakt door dance- housefeesten op de locaties Stadspark/Drafbaan, Kardinge en het Ebbingekwartier.

Overwegende

dat Groningen een bruisende stad wil zijn. Jaarlijks worden veel evenementen georganiseerd waarvan mensen van binnen en buiten de stad genieten. Er zijn echter ook evenementen waarbij omwonenden overlast ervaren. In de voorgaande jaren is gebleken dat er veel klachten waren over muziekfeesten waar bastonen sterk vertegenwoordigd zijn, de zgn. dance- en housefeesten¹.

dat het, vooruitlopend op een nieuw strategisch evenementenbeleid, dat in 2015 van kracht zal zijn, daarom noodzakelijk is om voor het jaar 2014 een aantal beperkingen vast te leggen voor de dance- en housefeesten op de locaties Stadspark/Drafbaan, Kardinge en het Ebbingekwartier;

Gelet op

Artikel 2:19 lid 4 Algemene Plaatselijke Verordening Groningen 2009

Besluit

1. Dat in 2014 voor de locatie Stadspark het maximaal aantal te verlenen vergunningen voor dance- housefeesten maximaal 6 minus het aantal dance- en housefeesten op de Drafbaan bedraagt;
2. Dat in 2014 maximaal 4 vergunningen zullen worden verleend voor een dance- of housefeest op de locatie Kardinge;
3. Dat in 2014 maximaal 4 vergunningen zullen worden verleend voor een dance- of housefeest op de locatie Ebbingekwartier;
4. De duur van de dance- en housefeesten, althans de duur van de geluidsproductie, bedraagt voor de feesten op de onder 1, 2 en 3 genoemde locaties maximaal 8 uur;

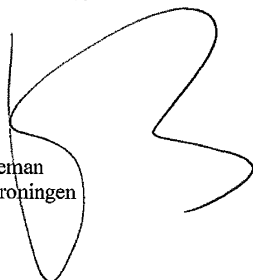
¹ 'Dance' is een verzamelnaam voor alle soorten elektronische dansmuziek. Het belangrijkste kenmerk is dat de muziek grotendeels gemaakt is met elektronische muziekinstrumenten en meestal niet live gespeeld kan worden. De meeste dancestijlen kenmerken zich doordat de melodie eenvoudig is en in een 4/4-maat wordt gespeeld. Vaak heeft de muziek repeterende melodieën en bevatten de meeste danceplaten een bass drum. Soms worden oude nummers bewerkt en soms worden ook akoestische instrumenten toegevoegd aan de muziek. House is een specifieke stroming binnen de elektronische dansmuziek 'dance'. (Bron: Wikipedia)

Collegebrief - Informeren over de inhoud van het Aanwijzingsbesluit dance- en ...

5. Voor elk van de onder 1, 2 en 3 genoemde locaties geldt dat er maximaal 2 dance- en/of housefeesten in één kalendermaand plaats mogen vinden;
6. Dit besluit is van kracht tot uiterlijk 1 januari 2015;
7. De besluiten onder 1 - 6 bekend te maken door plaatsing in het elektronische gemeenteblad.

Groningen, 19 december 2013

dr. R.L. (Ruud) Vreeman
burgemeester van Groningen



Raadsvoorstel - Kredietaanvraag 2014 vervangingsinvesteringen en aanvullende ...

Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering	_____	Registratienr.	SB 13.4038401
Raadscommissie	_____	Datum B&W besluit	17 december 2013
Datum raadscommissie	_____	Portefeuillehouder	Seton
Bijlagen	1	Steller	P.S. Maaskant
		Telefoon	367 85 67
		E-mail	petra.maaskant@groningen.nl

Onderwerp

Kredietaanvraag 2014 vervangingsinvesteringen en aanvullend langcyclisch onderhoud van de openbare ruimte

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. het geactualiseerde meerjarenplan vervangingsinvesteringen en aanvullend langcyclisch onderhoud 2012-2017 vast te stellen en de totale kosten te bepalen op 25,2 miljoen euro;
- II. een aanvullend uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen van 1,5 miljoen euro voor de vervangingsinvesteringen jaarschijf 2014;
- III. de totale kapitaallasten hiervan ad 82,5 duizend euro te dekken uit de in de begroting hiervoor beschikbaar gestelde structurele middelen ad 1.308 miljoen euro;
- IV. de kosten voor aanvullend langcyclisch onderhoud jaarschijf 2014 ad 476 duizend euro incidenteel te dekken uit de nog niet voor kapitaallasten benutte ruimte;
- V. de gemeentebegroting 2014 dienovereenkomstig te wijzigen.

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag 2014 vervangingsinvesteringen en aanvullende ...

2

(Publieks-)samenvatting

Een aantal voorzieningen in de openbare ruimte van de stad is versleten en moet de komende jaren worden vervangen. Het gaat dan bijvoorbeeld om elektriciteitskabels van de openbare verlichting, asfaltwegen en oeverbeschoeiingen. Daarnaast is op een aantal plaatsen in de stad aanvullend onderhoud nodig omdat het reguliere onderhoudsprogramma niet toereikend was om het gewenste onderhoudsniveau te kunnen realiseren. In 2011 is hiervoor een programma voor de komende jaren gemaakt en vanaf 2012 wordt dit programma uitgevoerd. Jaarlijks wordt het programma geactualiseerd en wordt de gemeenteraad voorgesteld hiervoor een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen.

Bij het vaststellen van de begroting 2014 heeft de raad het BORG-niveau verlaagd. Om deze bezuiniging te realiseren wordt in 2014 de meerjareninvestering opgeschort. Alleen de investeringen in de openbare verlichting wordt in 2014 gedaan. Er wordt wel groot onderhoud uitgevoerd zoals in het Meerjarenplan investeringen was opgenomen.

Inleiding

Diverse voorzieningen in de openbare ruimte zijn dermate oud dat deze aan vervanging toe zijn. Daarnaast was het onderhoudsbudget in 2011 niet meer toereikend voor al het benodigde langcyclisch onderhoud. Om dit te kunnen aanpakken heeft uw raad met ingang van 2012 een structureel bedrag in de onderhoudsbegroting opgenomen. Op 25 april 2012 hebt u het *Meerjarenplan vervangingsinvesteringen en aanvullend langcyclisch onderhoud 2012-2016* vastgesteld. In dit voorstel informeren wij u over de voortgang van de uitvoering in 2013, geven we een overzicht van de in 2014 geplande maatregelen en stellen wij u voor om het benodigde uitvoeringskrediet 2014 beschikbaar te stellen.

Beoogd resultaat

Het beschikbaar stellen van een uitvoeringskrediet voor het jaar 2014 voor de uitvoering van het *Meerjarenplan vervangingsinvesteringen en aanvullend langcyclisch onderhoud 2012-2016*. Dit plan stelt ons in staat de door uw raad vastgestelde kwaliteitsdoelen te blijven realiseren én het functioneren van de infrastructurele voorzieningen ook in de komende jaren veilig te stellen.

Kader

Het gewenste BORG-onderhoudsniveau van de stad wordt jaarlijks door uw raad vastgesteld. Daarnaast streven we ernaar dat de Stadlers tevreden blijven over het onderhoud van de dagelijkse leefomgeving. Om deze doelstellingen waar te kunnen maken, is het nodig om de komende jaren een aantal versleten voorzieningen te vervangen en aanvullend langcyclisch onderhoud uit te voeren. Hiervoor heeft u op 25 april 2012 het *Meerjarenplan vervangingsinvesteringen en aanvullend langcyclisch onderhoud 2012-2016* vastgesteld en een uitvoeringskrediet voor de eerste jaarschijf beschikbaar gesteld (RO 12.2927519). Op 19 december 2012 heeft u een deelkrediet voor de investeringen in 2013 beschikbaar gesteld (RO 12.3347893).

Vanwege noodzakelijke bezuinigingen heeft u besloten om het BORG-niveau in de stad te verlagen (vastgesteld in de begroting 2014). Om de bezuiniging te realiseren heeft u besloten om de meerjareninvesteringen met een jaar op te schorten, met uitzondering van de investering voor vervanging van de kabels openbare verlichting. Het groot onderhoud vindt wel volgens het meerjarenplan plaats.

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag 2014 vervangingsinvesteringen en aanvullende ...

3

Argumenten/afwegingen

Vervangingen (investeringen).

In de periode 2012 tot en met 2021 is een aantal vervangingen noodzakelijk waar de reguliere onderhouds-begroting niet toereikend voor is. Het gaat dan vooral om:

- vervangen van elektriciteitskabels van de openbare verlichting in met name de oudere wijken van de stad;
- vervangen van kademuuren en beschoeiingen;
- vervangen van onderdelen en landhoofden van beweegbare bruggen;
- verhardingen. Het gaat hier om het vervangen van de gehele asfaltconstructie en het aanbrengen van fundering onder klinkerverharding op een aantal plaatsen in de stad;
- vervangen van speelvoorzieningen waar het reguliere onderhoudsbudget niet in voorziet.

Aanvullend langcyclisch onderhoud.

Naast vorenstaande investeringsmaatregelen zijn er maatregelen nodig om het achterstallig lang cyclisch onderhoud weg te werken. Om te voorkomen dat in het verleden uitgesteld onderhoud leidt tot een lagere onderhoudskwaliteit is het nodig het huidige onderhoudsprogramma aan te vullen. Het gaat dan met name om aanvullend onderhoud aan asfalt, gevolgen boomwortelproblematiek, bruggen en viaducten.

Uitgevoerd in 2013.

In onderstaand overzicht is de voortgang van de geplande vervangingen en het aanvullend lang-cyclisch onderhoud in 2013 weergegeven.

Voortgang Programma vervangingen en aanvullend lang cyclisch onderhoud 2013

Maatregelen 2013	Locaties	Voortgang per 1 december 2013
Vervangen asfaltconstructie	Europaweg Vondellaan Petrus Campersingel Peizerweg	Gereed.
Klinkerwegen, aanbrengen fundering	Fricsestraatweg	Schuift door naar 2014, in verband met andere werkzaamheden (kabels etc.).
Geluidreducerend asfalt	Europaweg Laan Corpus den Hoorn Rodeweg	Eerste twee zijn gereed, Rodeweg schuift door naar 2014.
Vervangen kademuur	Kleine der A Oude Winschoterdiep	In uitvoering, gereed 2014.
Herstellen kademuur	Oude Winschoterdiep	Uitvoering net gestart, gereed 2014.
Vervangen sluisdeuren	Reitdiep Zuid	Gereed.
Herstellen houten bruggen	Mooiland Waterland	Gereed.
Vervangen houten bruggen	Campinglaan, omg. Vinkenborgh	Gereed.
Vervangen brugdelen	Visserbrug (landhoofd)	Gereed.
Opknappen beweegbare bruggen	Visserbrug Trompbrug Bonteburg	Gereed.
Vervangen OV kabels	Diverse straten in De Wijert Noord, De Hoogte, Korrewegbuurt, Oost Indische buurt, Indische buurt, Oranjewijk, Binnenstad-Oost	Gereed: diverse straten in De Wijert Noord, Oranjewijk en Binnenstad- Oost. Overige straten schuiven door naar volgende jaren (combinatie met rioleringswerkzaamheden). Deze zijn ingeruild voor onder andere Hoendiep en straten in de Rivierenbuurt.

Realisatie uitvoeringsprogramma 2013.

Voor de uitvoering van vervangingen in 2013 was een investeringsbudget beschikbaar van 4,954 miljoen euro. Daarnaast kon voor 942 duizend euro aanvullend onderhoud worden gedekt uit de (nog) niet voor kapitaallasten benutte ruimte.

We hebben dit jaar van de vertraging in de uitvoering gebruik gemaakt om bezuinigingen op het beheer in de openbare ruimte te realiseren. Het gaat dan om 100 duizend euro in 2013. Voor 2014 gaat het om een bedrag van 280 duizend euro.

Geactualiseerd Meerjarenplan 2012-2017.

In totaal is voor de vervangingen en het aanvullende lang cyclisch onderhoud in de jaren 2012 tot en met 2021 een bedrag nodig van ruim 56,5 miljoen euro. In de begroting van 2012 heeft uw raad daarom een structureel budget van 1.335 duizend euro beschikbaar gesteld om een deel van deze maatregelen uit te voeren. Door afroaming in verband met toepassing van langere afschrijvings-termijnen is dit bedrag sinds 2013 1,308 miljoen euro. Voor het realiseren van bezuinigingen heeft u bij de vaststelling van de begroting 2014 besloten om de investeringen met een jaar te vertragen. Dit betekent dat we een jaar langer nodig hebben om alle maatregelen uit het meerjarenplan te realiseren. Met het jaarlijkse bedrag van 1,308 miljoen euro kunnen we maatregelen uitvoeren die in de eerste zes jaar (2012-2017) nodig zijn. Voor het tweede deel (2018-2021) van het meerjarenplan zullen te zijner tijd extra middelen moeten worden gevonden.

Omdat het bij de maatregelen voor vervanging gaat om investeringen met maatschappelijk nut, mag het structurele budget aangewend worden voor de dekking van de kapitaallasten over deze investeringen. Op basis hiervan kunnen we in de jaren 2014-2017 nog 13,5 miljoen euro investeren in vervangingen.

Omdat de investeringen verspreid over een aantal jaren plaatsvinden, blijft een deel van het budget voor kapitaallasten eerst nog onbenut. Het aanvullend langcyclisch onderhoud mag niet als investering worden beschouwd en zal daarom tot en met 2017 worden gedekt uit deze jaarlijkse (nog) niet voor kapitaallasten benutte ruimte.

Na uitvoering van de jaarschijf 2014 resteren in de jaren tot en met 2017 de in de bijlage weer-gegeven investeringen en aanvullend langcyclisch onderhoud. Uitgangspunt voor de verdeling over deze jaren is de urgentie die wij op basis van inspecties hebben bepaald.

Bij het meerjarenplan 2012-2021 is berekend dat we tot en met 2021 56,5 miljoen euro nodig hebben voor noodzakelijke vervangingen en (aanvullend) langcyclisch onderhoud. In de afgelopen maanden zijn de recreatieterreinen Ruskenveen en Karding en een aantal openbare tennisbanen en bomen geïnventariseerd en geïnspecteerd. Uit de inspectie blijkt dat er groot onderhoud nodig is voor een deel van de inrichting. Met deze onderdelen is geen rekening gehouden bij de inventarisatie voor het opstellen van een meerjarenplan groot onderhoud en vervangingen openbare ruimte. Wij hebben hiervan in de risicoparagraaf bij de begroting 2014 melding van gemaakt. Het beschikbare onderhoudsbudget voor deze specifieke onderdelen is niet toereikend voor toekomstig groot onderhoud en vervangingen voor totaal 1,35 miljoen euro. Het totaal dat nodig is voor vervangingen en langcyclisch onderhoud komt hiermee op 57,85 miljoen euro. Met de beschikbaar gestelde middelen kunnen we hiervan voor 25,2 miljoen euro aan maatregelen realiseren tot en met 2017.

Met het verstrijken van de tijd kunnen we beter bepalen welke onderdelen na 2017 toe zijn aan vervanging of aanvullend langcyclisch onderhoud. Inmiddels hebben we daarom ook de projecten geïnventariseerd waarvan uitvoering in 2018 nodig is. Voor die jaarschijf gaat het om een bedrag van ruim 3,9 miljoen euro.

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag 2014 vervangingsinvesteringen en aanvullende ...

5

Voor deze projecten zal te zijner tijd aanvullende dekking moeten worden gezocht. Omdat deze dekking nu nog niet voorhanden is betrekken we deze post bij de risicoparagraaf van de begroting.

Programma 2014.

Zoals gezegd worden de investeringen van 2014 doorgeschoven naar 2015, met uitzondering van de investering voor vervanging van kabels openbare verlichting. Het geplande aanvullend langcyclisch onderhoud wordt wel uitgevoerd. Het uitstellen van de investeringen met een jaar leidt niet tot meer onderhoud aan de vervangingen die gepland stonden. In onderstaande tabel hebben we weergegeven welke vervangingsinvesteringen en aanvullende onderhoudswerkzaamheden we in 2014 uitvoeren.

Programma vervangingen en aanvullend lang cyclisch onderhoud 2014 (bedragen x 1000 euro)

Maatregelen 2014	Locaties	Vervanging (investering)	Aanvullend lang cyclisch onderhoud (exploitatie)
Geluid reducerend asfalt	Helperzoom		66
Herstellen kademuur	Turfsingel		290
Opknappen beweegbare brug	Pleiadenbrug		120
Vervangen OV kabels	Diverse straten in Binnenstad-Noord, Paddepoel Zuid. Ook diverse straten die meeliften met riolering- en bestratingswerkzaamheden.	1.500	
Totaal 2014		1.500	476

Maatschappelijke draagvlak/participatie

De maatregelen uit het meerjarenplan worden - samen met de projecten uit het reguliere onderhoudsprogramma - gepresenteerd op de gemeentelijke website.

Financiële consequenties

Bij de begroting 2012 heeft uw raad 1,335 miljoen euro structureel beschikbaar gesteld voor de financiering van vervangingsinvesteringen en aanvullend groot onderhoud. Door afroming in verband met langere afschrijvingstermijnen is dit bedrag inmiddels 1,308 miljoen euro. Na zes jaar zal dit budget volledig zijn aangewend voor de kapitaallasten (rente en afschrijving) van het totale krediet voor vervangingsinvesteringen van 21,6 miljoen euro. Omdat de investeringen gespreid over zes jaar plaatsvinden, zal er jaarlijks sprake zijn van onbenutte ruimte voor kapitaallasten. Over zes jaar bedraagt deze ruimte in totaal 3,6 miljoen euro. Deze financiële ruimte wordt aangewend voor aanvullend langcyclisch onderhoud. Het totale bedrag aan maatregelen in de periode 2012 tot en met 2017 komt hiermee op 25,2 miljoen euro (21,6 mln. + 3,6 mln.).

Van de totale investering van 21,6 miljoen euro stellen wij voor in 2014 een deelkrediet beschikbaar te stellen van 1,5 miljoen euro. De rente en afschrijving (kapitaallasten) van 82,5 duizend euro over dit deelkrediet worden gedekt uit het structurele budget van 1,308 miljoen euro. Omdat de investeringen gespreid over meerdere jaren plaatsvinden, ontstaat er jaarlijks een niet voor kapitaallasten benutte ruimte die kan worden ingezet voor het aanvullende langcyclisch onderhoud. Voor 2014 is dat bedrag geraamd op 476 duizend euro. Daarnaast valt er 280 duizend euro vrij door het vertragen van 1 jaar van de investeringen. Dit wordt ingezet voor de bezuinigingstaakstelling 2014. Voor een nadere uitwerking over de komende 5 jaar verwijzen wij u naar de bijlage bij dit voorstel.

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag 2014 vervangingsinvesteringen en aanvullende ...

6

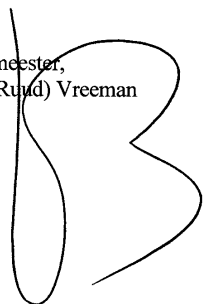
Begrotingswijziging voor investeringskrediet				
Vervangingsinvesteringen openbare ruimte				
Betrokken dienst(en)	Stadsbeheer			
Soort wijziging	krediet tbv vervangingsinvesteringen			
Tijdsplanning krediet	2014-2015			
Financiële begrotingswijziging		Uitgaven	Inkomsten	Saldo
09.1 - kwaliteit leefomgeving		1.500		-1.500
Totale begrotingswijziging		1.500	0	-1.500

Reslisering en evaluatie

De vervangingen waarvoor we nu een deelkrediet vragen, starten we zo spoedig mogelijk. Wij informeren u jaarlijks over de voortgang van de uitvoering van het meerjarenplan en vragen u daarbij een deelkrediet voor het komende jaar beschikbaar te stellen. Nadat het Meerjarenplan 2012-2017 volledig is uitgevoerd, zullen we een nacalculatie hiervan aan u voorleggen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. R.L. (Ruud) Vreeman



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



Raadsvoorstel - Kredietaanvraag 2014 vervangingsinvesteringen en aanvullende ...

BIJLAGE

Bijlage: Geactualiseerd Meerjarenplan Vervangingen en aanvullend langcyclisch onderhoud 2012 – 2017.

Beschikbare middelen: 1.308 structureel
 afschrijving 40 jaar
 afschrijving speelz 10 jaar
 rente 2014 3%

Meerjarenprogramma vervangingsinvesteringen en aanvullend groot onderhoud

Vervangings- cq levensduurverlengende investeringen	2012		2013		2014		2015		2016		2017		Totaal
	Krediet	krediet											
Verharding	629		1.320				988		864		1.001		4.752
Oeverbeschouingen	1.314		1.314				1.999		1.680		1.407		7.714
Houten bruggen	193		70										263
Beweegbare bruggen			750										750
Stalen bruggen													0
Suizen							115						115
Tunnels/viaducten													0
OV kabels	1.500		1.500		1.500		1.500		1.500				7.500
speelvoorzieningen							250		250		300		500
Totaal investeringen	3.636		4.954		1.500		4.802		4.294		2.708		21.594

Lang cyclisch onderhoud (exploitatie)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Totaal
Verharding	580	45	66	0	42	59	792
Oeverbeschouingen	600	600	290	290			1.780
Houten bruggen		100					100
Beweegbare bruggen		158	120	283	260	26	847
Stalen bruggen							0
Suizen	40	39					79
Tunnels/viaducten							0
OV kabels							0
Totaal lang cyclisch onderhoud	1.220	942	476	573	302	85	3.598

Totaal programma vervanging en groot onderhoud	4.856	5.896	1.976	5.375	4.596	2.793	25.192
--	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

1) Het geactualiseerde uitvoeringsprogramma 2012-2017 bedraagt 25,2 miljoen euro. Dit is 0,7 miljoen hoger dan wat vorig jaar door de raad is vastgesteld. Door een lagere rente onslagpercentage, 3% in 2014 versus 3,35 % in 2013, kan er meer worden geïnvesteerd.

Jaarlijkse exploitatielasten

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
A. Totaal kapitaallasten over investeringen	115	266	562	735	1.005	1.223	1.308
B. lang cyclisch onderhoud	1.220	942	476	573	302	85	
C. Bezuinigingsaankstelling incidenteel 2013/2014		100	280				
Totaal beschikbare middelen (A+B+C)	1.335	1.308	1.308	1.308	1.308	1.308	1.308

NB. De besteding van de jaarlijkse investeringskredieten gaat veelal over de jaargrens heen. In dit overzicht is rekening gehouden met de kapitaallasten van de uitgaven die daadwerkelijk binnen het desbetreffende jaar zullen plaatsvinden.

Bijlage - Bespreekpunten Helperlinie

Bespreekpunten m.b.t. schriftelijke vragen en antwoorden college ontsluiting Helperlinie. Voor de Commissie B&V, 22-1-2014

Geachte commissieleden,

Eerst vermeld ik

1. de vragen van de Stadspartij met de antwoorden van het college, met daarna
2. de bespreekpunten met enige toelichting.

Wim Maat

Beantwoording vragen ex art 42 RvO Stadspartij ontsluiting Helperlinie, 27-11-2013

Hierbij doen wij u toekomen ons antwoord op de door de heer W. Maat van de Stadspartij gestelde vragen ex art. 42 RvO over de ontsluiting van de woningen aan de Helperlinie 4-14. De brief is binnen gekomen op 6 november 2013 met nummer 74. (...)

De Stadspartij heeft de volgende vragen gesteld:

1. Is het college op de hoogte van de feiten?

Ja, zij het dat de in het bestemmingsplan aangegeven ontsluiting richting het Engelse Kamp wel degelijk bestaat. Op de plankkaart is indertijd de bestaande situatie (met een niet openbare weg) aangegeven. De ontsluiting is nu het op gemeentegrond gelegen openbare voetpad richting het Engelse Kamp met de straatnaam Helperlinie.

In de koopovereenkomst van 2008 waarin de Van Mesdagkliniek de gronden van Domeinen heeft gekocht, heeft de notaris de bewoordingen 'openbare weg' gebruikt. Ons is niet duidelijk waarom de notaris het woord 'openbare' heeft gebruikt. Er is nooit sprake geweest van een openbare weg, omdat de weg nooit in eigendom en/of beheer bij de gemeente is geweest. Dit wordt ook bevestigd door het feit dat er een erfdienstbaarheid op de grond is gevestigd.

2. Is het college het met de Stadspartij eens dat de gemeente een zorgplicht heeft om woningen in de stad te voorzien van een openbare weg?

Nee, de betreffende woningen hebben nooit aan een openbare weg gelegen. De betreffende eigenaren moeten bij aankoop van de woning hebben geweten dat hun woning niet aan een openbare weg was gelegen.

3. Is het college bereid stappen te ondernemen om de oorspronkelijke ontsluitingsweg vanaf het Engelse Kamp te (laten) herstellen?

Nee, aangezien het hier geen openbare weg betrof en de grond in eigendom is van de Van Mesdagkliniek dienen de eigenaren van de woningen in overleg te gaan met de Van Mesdagkliniek over een eventueel herstel van die ontsluiting.

4. Zo niet, is het college bereid de situatie van de inrit aan de Hereweg zodanig te (laten) inrichten, dat:

- duidelijk is dat het om een weg gaat (en niet om een inrit of parkeerplaats)
- de weg een openbaar karakter krijgt
- duidelijk zichtbaar is dat die ook voor de woningen aan de Helperlinie 4-14 bedoeld is
- gevaarlijke situaties op de ontsluiting worden opgeheven

Nee, ons college heeft reeds de markering aan de Verlengde Hereweg zijde aangepast waardoor de eigenaren van de betreffende woningen veilig de ontsluitingsweg naar hun woningen kunnen bereiken. De situatie is uitgevoerd conform normale richtlijnen op het gebied van doorstroming en veiligheid. Er is geen sprake van gevaarlijke situaties. Bovendien gaat het niet om een openbare weg, maar om een ontsluiting naar de Van Mesdagkliniek en de betreffende woningen aan de Helperlinie.

5. Is het college bereid te bevorderen dat de Mesdag samen met de bewoners in een notariële akte het recht van overpad vastlegt?

Hoewel we ons kunnen voorstellen dat de eigenaren een recht van overpad formeel willen laten vastleggen, zien we hierin geen rol voor ons weggelegd. Het is een kwestie tussen de Van Mesdagkliniek en de eigenaren van de betreffende woningen.

Wij vertrouwen u met deze informatie van dienst te zijn geweest.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen

Bijlage - Bespreekpunten Helperlinie

De bespreekpunten

1. Men zou kunnen stellen dat de gemeente geen rol in deze heeft. Maar gezien de verstregeling van de gemeente met de Rijksgebouwendienst en de Mesdag is dat niet verdedigbaar. De Klankbordgroep die de uitbreiding van de Mesdag begeleidde, bestond uit vertegenwoordigers van het Rijk, de Mesdag, bewoners EN gemeente. Is de commissie het met de Stadspartij eens dat de gemeente zich niet aan zijn verantwoordelijkheid kan onttrekken en er zorg voor moet dragen dat de oude situatie wordt hersteld?
2. Het alternatief van de Mesdag vanaf de Verlengde Hereweg is geen (volwaardig) alternatief. Het heeft volstrekt niet de vorm van een openbare weg. Vindt de commissie met de Stadspartij dat hier een gemeentelijke taak ligt, mocht herstel van de oude situatie op onoverkomelijke bezwaren stuiten?
3. Is de commissie het met de Stadspartij eens dat in ieder geval de Mesdag contractueel met de bewoners van de Helperlinie 4-14 moet overeenkomen dat zij recht van overpad hebben (erfdienstbaarheid) en dat de gemeente dit moet bevorderen?

Vraag aan het College - Ontsluiting Helperlinie 4-14

Bestuursdienst



Onderwerp Beantwoording vragen ex art 42 RvO Stadspartij ontsluiting Helperlinie

Steller Gerd Boerema

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 06-51270136 Bijlage(n) 1 Ons kenmerk RO13.4038768

Datum **27 NOV 2013** Uw brief van - Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij doen wij u toekomen ons antwoord op de door de heer W. Maat van de Stadspartij gestelde vragen ex art. 42 RvO over de ontsluiting van de woningen aan de Helperlinie 4-14. De brief is binnen gekomen op 6 november 2013 met nummer 74. De raadvragen treft u als bijlage aan.

De Stadspartij heeft de volgende vragen gesteld:

1. Is het college op de hoogte van de feiten?

Ja, zij het dat de in het bestemmingsplan aangegeven ontsluiting richting het Engelse Kamp wel degelijk bestaat. Op de plankaart is indertijd de bestaande situatie (met een *niet* openbare weg) aangegeven. De ontsluiting is nu het op gemeentegrond gelegen openbare voetpad richting het Engelse Kamp met de straatnaam Helperlinie.

In de koopovereenkomst van 2008 waarin de Van Mesdagkliniek de gronden van Domeinen heeft gekocht, heeft de notaris de bewoordingen 'openbare weg' gebruikt. Ons is niet duidelijk waarom de notaris het woord 'openbare' heeft gebruikt. Er is nooit sprake geweest van een openbare weg, omdat de weg nooit in eigendom en/of beheer bij de gemeente is geweest. Dit wordt ook bevestigd door het feit dat er een erfdiensbaarheid op de grond is gevestigd.

2. Is het college het met de Stadspartij eens dat de gemeente een zorgplicht heeft om woningen in de stad te voorzien van een openbare weg?

Nee, de betreffende woningen hebben nooit aan een openbare weg gelegen. De betreffende eigenaren moeten bij aankoop van de woning hebben geweten dat hun woning niet aan een openbare weg was gelegen.

3. Is het college bereid stappen te ondernemen om de oorspronkelijke ontsluitingsweg vanaf het Engelse Kamp te (laten) herstellen?

Vraag aan het College - Ontsluiting Helperlinie 4-14

Bledzijde 2
Onderwerp Beantwoording vragen ex art 42 RvO Stadspartij
ontsluiting Helperlinie 4-14

Nee, aangezien het hier geen openbare weg betrof en de grond in eigendom is van de Van Mesdagkliniek dienen de eigenaren van de woningen in overleg te gaan met de Van Mesdagkliniek over een eventueel herstel van die ontsluiting.

4. *Zo niet, is het college bereid de situatie van de inrit aan de Hereweg zodanig te (laten) inrichten, dat:*
- duidelijk is dat het om een weg gaat (en niet om een inrit of parkeerplaats)*
 - de weg een openbaar karakter krijgt*
 - duidelijk zichtbaar is dat die ook voor de woningen aan de Helperlinie 4-14 bedoeld is,*
 - gevaarlijke situaties op de ontsluiting worden opgeheven*

Nee, ons college heeft reeds de markering aan de Verlengde Hereweg zijde aangepast waardoor de eigenaren van de betreffende woningen veilig de ontsluitingsweg naar hun woningen kunnen bereiken. De situatie is uitgevoerd conform normale richtlijnen op het gebied van doorstroming en veiligheid. Er is geen sprake van gevaarlijke situaties. Bovendien gaat het niet om een openbare weg, maar om een ontsluiting naar de Van Mesdagkliniek en de betreffende woningen aan de Helperlinie.

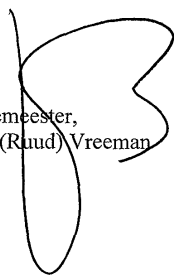
5. *Is het college bereid te bevorderen dat de Mesdag samen met de bewoners in een notariële akte het recht van overpad vastlegt?*

Hoewel we ons kunnen voorstellen dat de eigenaren een recht van overpad formeel willen laten vastleggen, zien we hierin geen rol voor ons weggelegd. Het is een kwestie tussen de Van Mesdagkliniek en de eigenaren van de betreffende woningen.

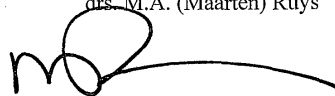
Wij vertrouwen u met deze informatie van dienst te zijn geweest.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. R.L. (Ruud) Vreeman



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



Vraag aan het College - Ontsluiting Helperlinie 4-14

BIJLAGE

Bladzijde 3
Onderwerp Beantwoording vragen ex art 42 RvO Stadspartij
ontsluiting Helperlinie 4-14



Aan het College van B&W,
Grote Markt 1
Groningen.

Groningen, 7 november 2013

Vragen door de leden van de raad ex art. 42 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de raad van de gemeente Groningen

Vragen betreffende ontsluiting Helperlinie 4-14

Geacht College,

Aan de Helperlinie staan zes aan elkaar gebouwde woningen, vroegere "cipierswoningen". Tot 2010 waren deze woningen bereikbaar via het Engelse Kamp. Sinds de uitbreiding van het Forensisch Psychiatrisch Centrum Dr. S. van Mesdag (verder kortweg de Mesdag) in 2010 zijn de woningen te bereiken via de Hereweg.

Eerder heeft de Stadspartij hierover vragen gesteld in de commissie Beheer en Verkeer, maar de problemen voor de bewoners aan de Helperlinie zijn niet afdoende opgelost.

Ten behoeve van genoemde uitbreiding heeft de Mesdag de grond aan het Helperdiep inclusief de weg gekocht van het Rijk. In de leveringsakte staat letterlijk dat de Mesdag daarbij een openbare weg kocht, namelijk de Helperlinie tussen het Engelse Kamp en de zes huizen. Destijds was het zowel de ontsluitingsweg van de Mesdag als van de huizen aan de Helperlinie.

In het bestemmingsplan van oktober 2008 staat:
'Ook de woningen langs de Helperlinie kunnen gebruik maken van deze ontsluiting' (vanaf Engelse Kamp via de Helperlinie). Ook op de Plankaart Kempkensberg/Engelse Kamp staat deze ontsluitingsweg aangegeven.

De Mesdag heeft de weg later weggehaald en er een parkje van gemaakt. Alleen het voetpad is gebleven. De instelling beschikt nu over een ontsluiting over eigen terrein aan de Hereweg, waar ook de bewoners en bezoekers van de zes woningen gebruik van maken. De bewoners hebben geen andere mogelijkheid dan over het terrein van de Mesdag van en naar hun huizen te gaan.

Vraag aan het College - Ontsluiting Helperlinie 4-14

Bladzijde 4
Onderwerp Beantwoording vragen ex art 42 RvO Stadspartij
ontsluiting Helperlinie 4-14

De bewoners zijn ontevreden met deze ontsluiting om meerdere redenen:

- De toegang ziet er uit als een inrit, het heeft het karakter van een parkeerplaats, bestemd voor de Mesdag en niet als een openbare weg. Weliswaar staan er bordjes aan de Hereweg met de aanduiding "Helperlinie 4-14", maar uit niets blijkt dat die betrekking hebben op hun huizen. Het zouden ook de huisnummers van de Mesdag kunnen zijn.
- Bij bezoekers leidt dit vaak tot verwarring. Hulpdiensten en servicebedrijven begrijpen het niet en zoeken hun weg nog altijd via de Engelse Kamp, wat tot aanzienlijk oponthoud leidt.
- De ontsluitingsweg sluit niet logisch aan op de weg voor de huizen, wat een gevaarlijke situatie oplevert. Verkeer komend vanaf de weg voor de huizen kan het verkeer op de weg van de Mesdagkliniek niet zien en vice versa.
- De bewoners hebben geen officieel recht van overpad. Zij willen dit in een notariële akte vastgelegd zien, maar de Mesdag weigert dit.
- De bewoners maken deel uit van de Klankbordgroep Bestemmingsplan Kempkersberg/Engelse Kamp, die de verbouwing van de Mesdag begeleidde. Daarin werd afgesproken dat de ontsluiting het karakter van een openbare weg zou krijgen. Dat is naar hun mening niet gebeurd. Wel stelt de directie, dat de bewoners niks hoeven te vrezen, want: 'het gebruik (door de bewoners) van de nieuw gerealiseerde ontsluiting aan de Hereweg (...) staat niet ter discussie'.
- De huizen aan de Helperlinie zijn moeilijk verkoopbaar zonder contractuele garantie op ontsluiting en zijn daardoor minder waard.
- De bewoners vragen zich af of het oude elektriciteitsgebouw (eigendom van de kliniek) tegenover het kantoorgebouw mogelijk een toekomstige portiersloge is met bijbehorende slagboom. Zij zouden daar dan achter komen te wonen. Deze gedachte is niet irreëel: tussen de inrit van Mesdagkliniek en het gedeelte van de Helperlinie waar de zes huizen staan, heeft de kliniek een zakpaal gezet. Deze is buiten gebruik, omdat geen van de zes bewoners mee wilde werken aan het tekenen van een door de Mesdagkliniek opgesteld contract.

In een brief van 2-4-2012 klaagden de bewoners hun nood bij B&W van Groningen. Zij stellen ondermeer dat ambtenaren, die met de wijziging van het bestemmingsplan te maken hadden, toezeggingen hebben gedaan, maar die niet zijn na gekomen. Zij vinden dat de Mesdag-kliniek de Helperlinie (het gedeelte tussen de Engelse Kamp en hun huizen) op illegale wijze aan de openbaarheid heeft onttrokken. De Mesdag reageerde hierop met een juridisch betoog en beschouwt 'de kwestie definitief afgehandeld' (4-5-2012). Voor zover ons bekend, heeft de gemeente geen stappen ondernomen (behalve het onlangs voorzien van de doorgetrokken streep op de Hereweg voor de inrit, van zwarte stukken).

De Stadspartij heeft de volgende vragen:

Vraag aan het College - Ontsluiting Helperlinie 4-14

Bladzijde 5
Onderwerp Beantwoording vragen ex art 42 RvO Stadspartij
ontsluiting Helperlinie 4-14

1. Is het college op de hoogte van bovengenoemde feiten?
2. Is het college het met de Stadspartij eens dat de gemeente een zorgplicht heeft om woningen in de stad te voorzien van een openbare weg?
3. Is het college bereid stappen te ondernemen om de oorspronkelijke ontsluitingsweg vanaf het Engelse Kamp te (laten) herstellen?
4. Zo niet, is het college bereid de situatie van de inrit aan de Hereweg zodanig te (laten) inrichten, dat:
 - duidelijk is dat het om een weg gaat (en niet om een inrit of parkeerplaats)
 - de weg een openbaar karakter krijgt
 - duidelijk zichtbaar is dat die ook voor de woningen aan de Helperlinie 4-14 bedoeld is,
 - gevaarlijke situaties op de ontsluiting worden opgeheven
5. Is het college bereid te bevorderen dat de Mesdag samen met de bewoners in een notariële akte het recht van overpad vastlegt?

Met vriendelijk groet,
namens de fractie van de Stadspartij,

Wim Maat

Bijlage - Ingekomen collegebrieven B&V januari 2014

Lijst van ingekomen collegebrieven commissie Beheer en Verkeer 22 januari 2014

Nr.	Onderwerp	Ontvangen d.d.	Advies	opmerkingen
1	Beantwoording moties "lijn 4 hoort hier" en Blijf van mijn lijn 5"	29-11-2013	v.k.a.	LTA 2013-483 / meegenomen in expertsessie 17/12/13
2	Stand van zaken duurzaamheid in grote projecten	29-11-2013	v.k.a.	
3	Varianten busbediening voor Ulgersmaborg	29-11-2013	v.k.a.	LTA 2013-482 / meegenomen in expertsessie 17/12/13
4	Leermomenten aanbestedingstraject Regiotram	29-11-2013	v.k.a.	LTA 2013-470
5	Voorkeursalternatieven Fietsroutes Plus Ten Boer en Winsum	29-11-2013	v.k.a.	
6	BEA en groenparagraaf nieuwbouw Patrimonium / ZINN; Selwerd	5-12-2013	v.k.a.	
7	BEA Reitdiepplein tweede fase	5-12-2013	v.k.a.	
8	Opstelsterrein Haren	5-12-2013	t.k.n.	
9	Tarieven busvervoer Dienstregeling 2014	5-12-2013	v.k.a.	
10	Verbetervoorstellen kruising Prinsesseweg - Wilhelminakade	5-12-2013	v.k.a.	
11	Toezeggingen raadscommissie Beheer en Verkeer november 2013	10-12-2013	v.k.a.	Al gepasseerd in cie. 11/12/13
12	Actualisatie nota 'Bladgoud'	19-12-2013	v.k.a.	LTA 2013-375
13	Voortgang motie zelfbeheer (groen in wijken)	19-12-2013	v.k.a.	LTA 2013-443 + 2014-36
14	Informereren over de verdere uitwerking van het project GRONDIG, fase 2	19-12-2013	v.k.a.	
15	Stand van zaken Tunnel Paterswoldseweg	20-12-2013	v.k.a.	LTA 2014-101
16	Jaarkalender grote evenementen 2014	31-12-2013	Op agenda B1	
17	Strategisch evenementenbeleid en toekomstvisie op de Drafbaan - bespreking uitgangspunten	9-1-2014	Op agenda B1	

10-1-2014

Verslag 11 december 2013

VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

Datum: 11 december 2013
Plaats: Oude raadzaal
Tijd: 16.30 - 18.55 uur

Aanwezig: dhr. M.T. Gijsbertsen (voorzitter), dhr. J. Spakman (PvdA), dhr. J.D. Hukema (PvdA), dhr. J.P. Loopstra (PvdA), dhr. J. Evenhuis (VVD), dhr. R.A. Koops (VVD), dhr. K.S.N. van der Veen (GroenLinks), dhr. A. Nolles (GroenLinks), dhr. W.B. Leemhuis (GroenLinks), dhr. A.W. Maat (Stadspartij), dhr. A. Sijbolts (Stadspartij), dhr. J.P. Dijk (SP), dhr. J.H. Luhoff (D66), mw. G.E.J. Copini (D66), mw. A. Kuik (CDA), mw. I.M. Jongman-Mollema (ChristenUnie), mw. S.T. Klein Schaarsberg (Student en Stad), mw. M. Wilschut (PvdD)

De wethouders: dhr. J.M. van Keulen, dhr. J. Seton, dhr. R. van der Schaaf

Afwezig m.k.: dhr. J.P.A. van Rooij (Student en Stad)

Namens de griffie: dhr. P.A. Kommerij (waarnemend commissiegriffier)

Verslag: dhr. Z. Jeuring

Insprekers:

dhr. Koetje, dhr. Van Driel, dhr. Stok bij agendapunt B1, Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar vaarwater 2006.

A1. Opening en mededelingen

De voorzitter

- Opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.
- De voorzitter, de heer Van Rooij, is afwezig. De heer Gijsbertsen vervangt hem vandaag.

Wethouder Seton:

- Inzameling oud papier: omdat de inzamelaar stopt met zijn werkzaamheden, wordt gekeken naar andere manieren om oud papier in te zamelen. De raad wordt op de hoogte gehouden.
- Noordelijke Energieagenda SWITCH: op 19 december 2013 vindt een platformcongres plaats. Energy Valley verzorgt de organisatie en de wethouder stuurt de informatie door.
- De rosse vleermuis: dit dier heeft geen verblijfplaatsen in de woonschepenhaven. De plannen van de gemeente leiden niet tot negatieve gevolgen voor soorten. In 2014 wordt een extra onderzoek gehouden waarna eventueel maatregelen mogelijk zijn. Door de aanleg van de Sontbrug ontstaat een extra ecologische verbinding.
- Partyboten: er wordt gekeken naar een goede regulering en een goede ligplaats. Geprobeerd wordt de ligplaats voor het nieuwe vaarseizoen gereed te hebben.
- Comprimeren van de riolering: geprobeerd wordt de overlast te beperken tot een korte periode met meer overlast dan een langere periode met minder overlast. Dit lukt niet altijd.
- Kastanjebomen aan de singels: bewoners zijn positief over de manier van betrokkenheid bij het herplanten van bomen.

Wethouder Van Keulen:

- Ring Zuid: de stuurgroep heeft nog geen rangorde in de drie optimalisaties aangebracht. De inbreng van de raad wordt verwerkt.
- Ring Zuid, de inspraak: er zijn 52 zienswijzen ingediend bij de omgevingsvergunning Helperzoomtunnel, 291 bij het OTB en 73 bij de ontwerprijrichtingsplannen. Het commentaar op de zienswijzen komt in februari/maart, mogelijk nog later. Doel is voor de zomer 2014 het tracébesluit te publiceren.
- Ring Zuid: de wethouder stuurt een brief over het verloop van het proces.
- Aanbestedingsvoordeel Sontbrug: het college heeft gisteren het aangepaste bestemmingsplan vastgesteld. Het komt in de commissie Ruimte en Wonen.
- Project Optimalisatie P+R Hoogkerk: de provincie trekt het project. Er zijn twee bewonersbijeenvakomen geweest. De optimalisaties hebben betrekking op het rotondecomplex, het P+R-terrein en op een onderdoorgang bij de busbaan Eemsgolaan. De VHW is enthousiast. De raad ontvangt in januari 2014 een brief. Naar aanleiding van een

Verslag 11 december 2013

vraag van **de heer Spakman (PvdA)**: de wethouder zal bij de provincie aandringen op goede communicatie met de bewoners.

A2. Vaststelling agenda

Agendapunt B2 wordt gesplitst in A en B:

Agendapunt B2.A: Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer + Meerjaren Uitvoeringsprogramma Structuurvisie;

Agendapunt B2.B: Resultaten UMCG-bereikbaarheidsstudie + Visserbrug + Onderzoek uitbreiding sectorenmodel.

De collegebrief Financieel perspectief openbaar vervoer per bus in Groningen en Drenthe van 22 november 2013 zal in januari 2014 worden besproken.

De agenda wordt gewijzigd vastgesteld.

A3. Afspraken en planning

a. Besluitenlijst 6 november 2013 (begrotingscommissies)

b. Besluitenlijst 13 november 2013 (begrotingsraad)

c. Besluitenlijst 20 november 2013 (reguliere commissie B&V)

d. Lange Termijn Agenda

e. Lijst initiatiefvoorstellen en moties

De voorzitter:

- De toezeggingen rond de begroting zijn gehonoreerd.
- Enkele toezeggingen van de commissie van 20 november 2013 staan nog open: de regionale vervoerautoriteit en de evaluatie van de slimme fietsroute naar Zernike.

Wethouder Van Keulen:

- Antwoordt dat de beide laatste toezeggingen worden behandeld in een brief die gisteren naar de raad is gestuurd.

Dhr. Maat (Stads partij):

- Verzoekt het onderwerp 'toegang woning Helperlinie', waarover de fractie schriftelijke vragen heeft gesteld, te agenderen voor de volgende commissie.

De voorzitter:

- Stelt vast dat de commissie instemt met de voorstellen voor het afvoeren van items en met de toegestuurde wijzigingen naar aanleiding van het overleg over de LTA met wethouder Van Keulen.
- Zegt dat het punt van de heer Maat voor de volgende keer wordt geagendeerd.

A4. Conformstukken

a. APVG wijziging 'vellen van een houtopstand'

(raadsvoorstel 28 november 2013)

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 18 december 2013.

b. Nacalculaties 2013

(raadsvoorstel 28 november 2013)

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 18 december 2013.

A5. Rondvraag

Dhr. Hukema (PvdA):

- Is al meer bekend over het verbeteren van de invalidensteiger?

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Nieuw asfalt P.C. Hoofdlaan en Bilderdijklaan: waarom is hier nieuw, stil asfalt aangelegd? Welke criteria hanteert de gemeente hierbij?
- Plaats bushalte Elzenlaan: waarom is voor een andere plek gekozen zonder overleg met omwonenden?

Wethouder Van Keulen:

- Bushalte Elzenlaan: de wethouder kent de situatie niet, maar vindt dat overleg met omwonenden in het algemeen goed is.

Verslag 11 december 2013

Wethouder Seton:

- Invalidensteiger: in overleg met de gehandicapten wordt een oplossing gezocht.
- Nieuw asfalt P.C. Hoofflaan en Bilderdijklaan: soms is sprake van onzichtbare verborgen slijtage van het bestaande asfalt. In dit geval gaat het om het aanleggen van stil asfalt. De wethouder zoekt dit geval uit en rapporteert schriftelijk aan de raad.

B1. Verordening tot wijziging van de Verordening openbaar vaarwater 2006

(raadsvoorstel 14 november 2013)

Inspreker dhr. Koetje (oud bestuurslid Woonschepencomité en adviesbureau woonschepen)

vindt dat de regels van de gemeente over de verwaarlozing van schepen tegen de wet ingaan. De kennis van spreker en anderen wordt volkomen genegeerd. Met de bestaande regels kan de gemeente verwaarlozing goed aanpakken. De nieuwe regels zijn discriminerend en de uiterste consequentie ervan is dakloosheid. Spreker vindt dit een schande.

Inspreker dhr. Van Driel (voorzitter Woonschepencomité WCG) zegt dat het raadsvoorstel bizarre criteria voor verwaarlozing bevat. Hierdoor bestaat de mogelijkheid dat de vergunning wordt ingetrokken en de bootbewoner dakloos wordt. Spreker acht het niet mogelijk om eenduidige uitleg aan deze criteria te geven waarmee de handhavers hun werk kunnen doen. Het overleg met ambtenaren verliep niet naar wens en spreker verwijst naar het convenant met bewonersorganisaties. De huidige verordening biedt prima mogelijkheden om verwaarloosde schepen aan te pakken. De gemeente heeft die nooit benut. Het WCG heeft nuttige suggesties gedaan.

Inspreker dhr. Stok (bewoner woonschepenhaven) vindt dat de voorstellen van het college een verruwing en verarming van de pluriforme democratie betekenen. Spreker noemt een voorbeeld waarbij de ligplaatsvergunning zou worden ingetrokken vanwege verwaarlozing. Deze persoon zou dakloos zijn geworden. Het raadsvoorstel leidt tot volledige willekeur.

Dhr. Hukema (PvdA):

- Zegt dat de fractie met het voorstel instemt. Met het voorstel wordt duidelijk wat onder een verwaarloosd schip wordt verstaan. De nieuwe beschrijving is goed. Spreker gaat ervan uit dat een expert beoordeelt of een schip is verwaarloosd.
- Zegt dat het niet de bedoeling is dat bewoners van hun schip worden gehaald. Het voorstel is wel nodig gezien de staat van onderhoud van sommige schepen.
- Vindt dat de criteria goed hanteerbaar zijn.

Dhr. Dijk (SP):

- Begrijpt het commentaar van het Woonschepencomité: de voorgestelde aanpassing van de verordening is niet helder en niet gedetailleerd. Waarom vindt de wijziging plaats? Is wel sprake van een verbetering? Kan het worden vergeleken met welstandshandhaving?
- Zegt dat het niet de bedoeling kan zijn dat een woonschipbewoner dakloos wordt.

Dhr. Van der Veen (GroenLinks):

- Communicatie: heeft de gemeente met de betrokkenen gesproken? Wat heeft het college gedaan met de kritiek?
- Criteria: het is goed dat er criteria komen, echter de voorgestelde criteria zijn te vaag.
- In hoeverre vindt het college dat de criteria objectief kunnen worden nageleefd door handhavers?
- Welke ruimte heeft het college nodig om verwaarloosde schepen aan te pakken?
- Druist het voorstel in tegen de wet zoals de inspreker zegt? Kan het handhaven van de regels leiden tot dakloosheid?
- Is het niet zo dat het college met deze regels achterliggende problemen wil aanpakken?

Dhr. Koops (VVD):

- Vindt handhaving van de regels voor woonschepen belangrijk in verband met de veiligheid en de kwaliteit van de openbare ruimte. Spreker is het eens met de PvdA en vindt het voorstel goed. De formulering moet juridisch kloppen in het belang van een goede handhaving.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Sluit zich aan bij de vragen over de criteria: zijn die voldoende concreet geformuleerd?
- Wacht het antwoord van het college af.

Verslag 11 december 2013

Dhr. Maat (Stadspartij):

- Vindt de nieuwe criteria te subjectief en arbitrair. Wanneer is een schip verwaarloosd? Is het hebben van veel troep aan boord een teken van verwaarlozing?

Mw. Kuik (CDA):

- Is het eens met het voorstel: verwaarloosde schepen moeten worden aangepakt.
- Vindt twee van de vier criteria wat breed geformuleerd. Het voordeel is dat het toepasbaar is op een groter aantal casussen. De normale beginselen van behoorlijk bestuur gelden.

Mw. Klein Schaarsberg (Student en Stad):

- Sluit zich aan bij de vragen van de heer Dijk. Wat waren de problemen?
- Vindt het een goed idee een expert in te schakelen zoals de heer Hukema voorstelt.
- Is het eens met de heer Van der Veen dat ook achterliggende problemen kunnen worden aangepakt, bijvoorbeeld in het geval van verhuur van boten.
- Vindt het goed dat de criteria enige ruimte bevatten zodat de handhaver een afweging kan maken in het belang van de kwaliteit van de openbare ruimte.

Mw. Copini (D66):

- Is positief over de nieuwe verordening. Het gaat niet alleen over verwaarloosde schepen.
- Is de voorgestelde uitbreiding van de verordening nodig? Ontstaat geen onnodige onrust onder de bewoners? Is naar andere gemeenten gekeken?
- Vraagt wat de meerwaarde is van de nieuwe criteria: komen meer woonboten in de gevarenzone?
- Vraagt of met dit voorstel de mate van verwaarlozing zo objectief mogelijk kan worden vastgesteld.

Mw. Wilschut (PvdD):

- Is benieuwd wat het college vindt van de opmerkingen van de sprekers.
- Sluit zich aan bij de vragen van de SP en GroenLinks.

Wethouder Van der Schaaf:

- Legt uit waarom het nodig is de verordening te wijzigen: het wordt nu mogelijk ook de bovenkant van een schip te beoordelen op verwaarlozing. Dit ontbrak tot nu toe.
- Zegt dat het moeilijk is criteria te vinden waarin iedereen zich kan vinden. Er is altijd een spanning tussen de mate van gedetailleerdheid en de ruimte die criteria bieden. De criteria zijn goed te handhaven.
- Zegt dat het niet de bedoeling is dat de gemeente nu stevig gaat handhaven. Het gaat erom bepaalde excessen te kunnen voorkomen. De handhaving vindt altijd plaats in stappen. Alleen in uiterste instantie kan de ligvergunning worden ingetrokken.
- Geeft een schets van de inspraak in 2010 en het gesprek met betrokkenen in september 2013. De mening van hen heeft niet tot wijziging van de criteria geleid.
- Zegt dat de handhaving hier niets met welstand te maken heeft. Het gaat om de staat van het schip.
- Zegt dat niet direct experts worden ingeschakeld. Dit gebeurt wel voor de onderkant van een schip.
- Geeft aan dat naar de gemeente Amsterdam is gekeken. Groningen doet het anders.
- Zegt op een vraag van **de heer Dijk (SP)** toe dat de ervaringen aan de raad worden gestuurd aan de hand waarvan kan worden bepaald of de verordening werkt.

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 18 december 2013.

B2. A. Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2014-2017 (+ Bereikbaarheidsplan “De Bereikbare Stad”)

(raadsvoorstel 22 november 2013)

+

Meerjaren Uitvoeringsprogramma Structuurvisie 2014-2017

(collegebrief 22 november 2013)

Dhr. Spakman (PvdA):

- Vindt het bereikbaarheidsplan als totaalplan er goed uitzien. Wat hebben de adviescommissies ervan gezegd? Wat was het resultaat van het debat in het kader van Let's Gro?

Verslag 11 december 2013

- Waarom blijft de eventuele vrijval aan middelen beschikbaar voor bereikbaarheid? De fractie is het eens met de instelling van een programmabudget.
- Vindt dat de genoemde knelpunten zijn ontstaan door bezuinigingen van de gemeente. Op welke manier wordt geprobeerd die op te lossen?
- Het knelpunt P+R is urgent: er is een tekort van 1 miljoen euro. Er moet snel iets gebeuren.
- Het bereikbaarheidsplan: spreker is blij met de aanpak om als eerst de bestaande infrastructuur te benutten en pas daarna bij te bouwen. De fractie is blij met de grote inzet voor openbaar vervoer en fiets en ziet graag het aandeel auto geringer worden.
- De e-bike: hoe stimuleert het college het gebruik?
- De fractie kan zich goed vinden in de benadering zoals in het bereikbaarheidsplan is gekozen. Spreker geeft complimenten, vooral voor het investeringsplan en de grote aandacht voor de samenhang tussen de projecten.

Dhr. Evenhuis (VVD):

- Geeft complimenten voor de voorliggende stukken.
- Stelt een debat in de raad op prijs. Spreker is het eens met de heer Spakman: de tabel op bladzijde 19 is erg inzichtelijk en is nuttig om te toetsen of projecten worden gehaald.
- HOV-visie: zijn de bedragen een goede inschatting of denkt het college al aan versoering?
- Bustunnel onder hoofdstation: is het plan goed doordacht?
- P+R Haren: ondanks het tekort heeft deze een hoge prioriteit.
- Herewegviaduct: de fractie verzoekt om duidelijkheid.
- Parkeerplan Oosterparkbuurt/Korrewegwijk: graag uitleg, want er is geen dekking voor het plan.
- De fractie vindt dit soort plannen nodig vanwege de vele bezoekers aan de stad.

Mw. Klein Schaarsberg (Student en Stad):

- Vindt het een heldere visie en een goede strategie en sluit zich aan bij de positieve opmerkingen van de heer Spakman.
- Stelt voor een aantal go- en no-gomomenten in de strategie op te nemen voor het Herewegviaduct en de bustunnel.
- Vindt het overzicht met investeringen helder, maar wat is het aandeel van de gemeente in bijvoorbeeld de bustunnel?
- Is blij dat P+R Zernike wordt ontwikkeld en dat het overleg goed verloopt.
- Is tevreden over de 3,2 miljoen euro voor de fiets tijdens de ombouw van de ring Zuid. Spreker is het eens met de PvdA dat de fiets en het openbaar vervoer volwaardige alternatieven moeten zijn.
- Pleit ervoor de knelpunten voor auto en fiets integraal op te pakken.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Vindt dat de stukken te veel 'open deuren' bevatten. De bladzijden 9 en 19 in het bereikbaarheidsplan geven wel een duidelijk beeld van wat de stad wil en wat de stad gaat doen.
- Is het eens met de kernpunten voor de komende vier jaar.
- Stelt vast dat er nog de nodige financiële knelpunten zijn.
- Vindt dat de stad oog moet houden voor de kwaliteit en de kwantiteit van het stedelijk fietsnetwerk.

Dhr. Leemhuis (GroenLinks):

- Kan zich zowel vinden in de complimenten als ook in de kritische opmerking van mevrouw Jongman.
- Zegt dat oplossingen voor de bereikbaarheid in het openbaar vervoer en in de fiets moeten worden gezocht. De HOV-visie zou beter moeten.
- Is blij met de aandacht voor de fiets, maar er zijn meer maatregelen nodig. Spreker noemt enkele maatregelen zoals het instellen van fietsboulevards, het geven van voorrang voor fietsers op de diepenring, het meer inzetten op fietsveiligheid en het beïnvloeden van gedrag.
- Stelt voor de maatregelen in verband met de ombouw van de ring Zuid permanent te maken.
- Is het eens met de opmerking van de heer Spakman over de knelpunten en de vraag van de heer Evenhuis over de bustunnel.

Verslag 11 december 2013

Dhr. Dijk (SP):

- Zegt dat een groot aantal plannen al langer bekend is.
- De knelpunten: hoe staat het ermee en wat is de planning om die aan te pakken?
- Stimuleren fiets en openbaar vervoer: is het college bereid harde afspraken met werkgevers in de binnenstad te maken?

Mw. Kuik (CDA):

- Vindt de stukken realistisch en is het eens met de uitgangspunten.
- Minder goede doorstroming: spreker constateert dat de Verlengde Hereweg niet als knelpunt staat genoemd. Kan dit gezien de dagelijkse drukte worden meegenomen?
- Parkeerplan Oosterpark/Korrewegwijk: als dit plan nodig is, moet de dekking er komen.
- Herewegviaduct: wordt al met ProRail gesproken over hun bijdrage?
- Parkeergarages en P+R: de balans tussen beide is belangrijk. Houdt het college die relatie in de gaten, bijvoorbeeld via een evaluatie?

Mw. Wilschut (PvdD):

- Is tevreden over het feit dat het college streeft naar een duurzame en leefbare stad.
- Merkt op dat bij het onderwerp leefbaarheid de gezondheidsrisico's niet worden meegenomen. Spreker wijst op recente publicaties over de gevaren van fijnstof. Bomen hebben een reinigende werking. Wat vindt de wethouder?
- Knelpunten fietsverkeer: spreker is blij dat er extra aandacht voor komt. Kan het punt wat nadrukkelijker in de actiepunten komen?
- Autoverkeer naar de stad: wat wordt gedaan om meer mensen in het openbaar vervoer en op de fiets te krijgen? De fractie stelt voor bij elke P+R fietskluizen te plaatsen.
- De fractie kan zich niet vinden in de aanpak van meer parkeergarages en minder buslijnen in het centrum. Toch bevat de HOV-visie goede punten op het gebied van het openbaar vervoer.
- De fractie mist in de plannen het elektrisch rijden. Wat doet het college?

Dhr. Maat (Stadspartij):

- Is het eens met de HOV-plannen, maar plaatst vraagtekens bij het voorstel voor minder bussen op de Grote Markt.
- Kan de bustunnel onder het station geheel of gedeeltelijk door het OV-bureau worden betaald?
- Vrijval middelen: doordat die gelden niet terugkomen naar de algemene middelen wordt het budgetrecht van de raad aangetast. Wat vindt het college?

Dhr. Luhoff (D66):

- Geeft complimenten voor de voorliggende stukken.
- Vrijval middelen: spreker stelt voor die gelden te bestemmen voor de kleine verkeersmaatregelen vanaf 2016 en voor maatregelen voor de fiets.
- Uitrust met BDU-middelen: wat is de laatste stand van zaken van de gesprekken? Er is een financiële relatie met de op- en afritten voor bussen bij Hoogkerk en P+R Haren.

Wethouder Van Keulen:

- Geeft uitleg over het meerjarenprogramma en het bereikbaarheidsplan. Het eerste geeft de plannen voor de komende jaren weer en het tweede bevat een visie en een strategische analyse.
- De pakketfinanciering: er is de komende jaren flexibiliteit nodig waarbij voortdurend naar de benodigde middelen wordt gezocht. De raad wordt steeds goed op de hoogte gehouden.
- P+R Haren: in overleg met de gemeente Haren, de provincie en de regio wordt het oplossen van het probleem van het tekort besproken. Dit vergt enige tijd.
- De BDU-ruil is geregeld. Het aanbestedingsvoordeel Sontbrug speelt hierin mee.
- Conclusie van de wethouder: er zijn voldoende middelen om de voorliggende plannen uit te voeren en om de knelpunten op te lossen.
- Mobiliteitsmanagement, overleg met werkgevers en dergelijke: Groningen Bereikbaar verricht veel inspanning om hier invulling aan te geven. Kennis- en onderwijsinstellingen worden nog benaderd. Gedrag speelt een grote rol om mensen vanuit de auto op de fiets te krijgen.
- HOV: op dit moment is er geen enkele sprake van een versobering.

Verslag 11 december 2013

- Bustunnel hoofdstation: de regio heeft 20 miljoen euro beschikbaar gesteld. Bekeken wordt welke invloed er is op de exploitatie van het openbaar vervoer. Afhankelijk daarvan komt er een bijdrage van het OV-bureau. Er zijn nog geen signalen dat het die kant op gaat.
- P+R Zernike: er is goed overleg met de verschillende instellingen.
- Het idee van GroenLinks voor een fietsboulevard: het is te vroeg voor een dergelijke ingrijpende maatregel. Een integrale blik op de grote projecten en de verkeersstromen blijft nodig. Naar aanleiding van een vraag van **de heer Spakman (PvdA)**: als de projecten UMCG en Oosterhamktracé de gewenste resultaten opleveren, is de wethouder bereid met die integrale blik naar een fietsboulevard aan de Korreweg te kijken.
- Groningen Bereikbaar: dit is een van de belangrijkste projecten voor de komende jaren. Meer mensen moeten overstappen van auto naar openbaar vervoer en fiets, vooral mensen die van buiten de stad komen. De wethouder komt erop terug.
- Onderzoek fijnstof: recente publicaties leiden niet tot aanpassing van het beleid.
- Hereweg: bekeken wordt of er echt een knelpunt is. De wethouder verwacht niet dat er maatregelen worden getroffen.
- Kleine verkeersmaatregelen in de wijk: om dit beleid na 2015 te kunnen continueren, moet gezocht worden naar de benodigde middelen.
- Fietskluizen: bij elke P+R komen fietskluizen.
- Elektrisch rijden: er komen meerdere laadpalen in de stad.

Het raadsvoorstel gaat als conformstuk naar de raad van 18 december 2013.

B2. B. Resultaten UMCG-Bereikbaarheidsstudie en het vervolgproces

(collegebrief 18 september 2013)

+

Visserbrug

(collegebrief 17 oktober 2013)

+

Onderzoek uitbreiding sectorenmodel naar ringwegen

(collegebrief 24 oktober 2013)

Dhr. Nolles (GroenLinks):

- Visserbrug en diepenring: de afsluiting van de Visserbrug leidde niet tot problemen. De stad kan daarom volgens spreker aan de gang met de diepenring om voetgangers en fietsers meer ruimte te geven. Is het college bereid een quickscan te maken om inzicht te krijgen in de 'quickwins' voor fietsers en voetgangers?
- UMCG-bereikbaarheidsstudie en sectorenmodel: voorkomen moet worden dat sluipverkeer ontstaat bij het UMCG. Kan het sectorenmodel hiervoor worden benut? Het openbaar vervoer is belangrijk.
- Sectorenmodel: welke onderdelen van de quickscan worden gebruikt bij andere projecten en bij de opstelling van een bereikbaarheidsplan?

Dhr. Evenhuis (VVD):

- UMCG: wanneer komt de vervolgstudie in het kader van de netwerkanalyse?
- Kabelbaan: hoe is de stand van zaken bij de initiatiefnemers?

Dhr. Koops (VVD):

- Visserbrug: de fractie steunt afsluiting voor grote vrachtauto's; wel moet stad bevoorrad kunnen worden. Spreker is benieuwd naar de reactie van de wethouder op de vraag van de heer Nolles over de diepenring. De VVD vindt dat niet bij voorbaat blokkades moeten worden opgelegd.

Dhr. Maat (Stadspartij):

- Bereikbaarheid UMCG: de fractie is voor een aansluiting op de oostelijke ringweg.
- Kabelbaan: spreker is het eens met de vraag van de VVD.
- Visserbrug: het is goed dat de brug is afgesloten voor vrachtauto's. Hoe staat het met de handhaving?
- Sectorenmodel: de fractie ziet er niet veel heil in. Het levert weinig voordelen op.

Dhr. Luhoff (D66):

Verslag 11 december 2013

- Visserbrug en diepenring: het is jammer dat de diepenring niet is aangepakt. Spreker denkt na over 'quickwins' en gaat zelf bekijken wat mogelijk is aan de diepenring.
- UMCG: het is goed te kijken naar de relatie met de Gerrit Krolbrug. Het is logisch dat het project Oosterhamrikkade een belangrijke rol speelt.
- Sectorenmodel: het is goed te kijken naar het nut voor andere projecten.

Mw. Kuik (CDA):

- Visserbrug: het is goed als lange vrachtwagens worden verboden. Een complete afsluiting is geen goede optie. De diepenring heeft een belangrijke functie.
- UMCG: spreker is het eens met de opmerkingen van D66. De extra 300 parkeerplaatsen aan de noordkant: is een deal mogelijk zodat de Boterdiepgarage vol komt?

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Visserbrug, naar aanleiding van de punten van GroenLinks: spreker vreest dat het vrachtverkeer andere straten gaat belasten en is het eens met het college dit te onderzoeken.
- Sectorenmodel: het is goed erover na te denken, maar het biedt geen oplossing.
- UMCG: het is zaak het Oosterhamriktracé nu met alle betrokkenen te bespreken. De gevolgen voor de stad moeten goed worden bekeken.

Dhr. Dijk (SP):

- Sluit zich aan bij de woordvoering van de heer Luhoff en voegt toe dat het college als eerste zou moeten bekijken wat mogelijk is aan de diepenring. Misschien kan de visie Diepenring helpen.

Mw. Klein Schaarsberg (Student en Stad):

- Visserbrug: spreker is het eens met mevrouw Jongman. De quickscan zou moeten bekijken wat de effecten op de bereikbaarheid van de binnenstad zijn.
- UMCG: de fractie kijkt vooral naar de problemen aan de Oostersingel en ziet graag dat een apart fietspad wordt aangelegd. Het trottoir is erg breed en kan smaller.

Mw. Wilschut (PvdD):

- Visserbrug: de fractie is voor een quickscan.
- Sectorenmodel: de toename van het aantal autokilometers is onwenselijk. Het geeft aan dat openbaar vervoer en fiets moeten worden gestimuleerd.
- UMCG: de fractie wacht het vervolg af.

Dhr. Spakman (PvdA):

- Visserbrug: het weren van vrachtverkeer kan goed worden gecombineerd met de plannen voor een betere stadsdistributie. De bevoorrading van de westelijke binnenstad mag niet in gevaar komen.
- Sectorenmodel: de fractie is niet voor verder onderzoek.
- UMCG: het is terecht dat naar het Oosterhamriktracé wordt gekeken. Participatie van de buurt is onontbeerlijk. Graag bekijken of een fiets- en loopbrug aan de busbaan over het kanaal kan worden gehangen.
- Rapport Goudappel Coffeng: het is een uitstekend rapport. De fractie kan zich vinden in de conclusies. Vanwege de ombouw van de zuidelijke ring zijn maatregelen op andere plekken nodig. Die maatregelen moeten duurzaam en robuust zijn.

Wethouder Van Keulen:

- Visserbrug: de tijdelijke afsluiting heeft geen klachten opgeleverd. Langdurige afsluiting voor auto's of kleinere vrachtauto's zal waarschijnlijk tot problemen bij de omwonenden leiden.
- Voorstel van GroenLinks voor een quickscan: de eerste winst is al binnen, namelijk het afsluiten van de brug voor vrachtauto's langer dan 18 m. De wethouder gaat na of de handhaving beter kan.
- De diepenring: de wethouder is niet voor verandering van de huidige situatie. De diepenring is vanwege de verbouwing van de zuidelijke ringweg de komende jaren nodig.
- UMCG: bekeken wordt welke maatregelen op welk moment kunnen worden uitgevoerd. Er is samenhang met de ring Zuid en de HOV-visie. De Oostersingel wordt meegenomen in de quickscan voor de HOV-visie.
- Oosterhamriktracé: de communicatie met de bewoners moet beter. Er zijn al goede stappen gezet. Medio 2015 komt het voorkeursalternatief voor de planstudie Gerrit Krolbrug. De

Verslag 11 december 2013

gemeente is afhankelijk van Rijk en provincie. Binnen dat kader kan worden bekeken of de fietsboulevard Korreweg kan worden meegenomen.

- Kabelbaan: de initiatiefnemers zouden in december 2013 met onderzoeksresultaten komen.

B3. Beantwoording vragen ex. art. 42 RvO verkeerssituatie Winschoterkade

(collegebrief 12 september 2013)

Dhr. Sijbolts (Stadspartij):

- Constateert dat het college de situatie anders beoordeelt dan de Stadspartij. Er zijn veel conflicten tussen auto's en fietsers die vanaf de Winschoterkade komen. Het maken van oogcontact is lang niet altijd mogelijk. Wat vinden de andere fracties?
- Vindt dat er iets moet gebeuren. Het verkeer houdt zich niet aan de 30 km/u. Wat vinden andere fracties.
- Blijft vinden dat de voorgestelde varianten nuttig zijn. Het college vindt aanvullende markering gunstig voor fietsers, maar voert de maatregel niet door. Wat vinden andere fracties? Kan het college dit toelichten?
- Noemt het aan de rechterkant verbreden van de Winschoterkade richting het noorden. Dit biedt fietsers meer ruimte.
- Sluit zich aan bij de vraag van **de heer Hukema (PvdA)** aan het college of aan de hand van cijfers aangegeven kan worden of sprake is van een onveilige situatie.

Dhr. Luhoff (D66):

- Zegt dat het inderdaad een moeilijk kruispunt is voor verkeersdeelnemers. Zijn eenvoudige maatregelen mogelijk, bijvoorbeeld het geven van meer ruimte aan fietsers?

Dhr. Koops (VVD):

- Vindt de kruising complex maar overzichtelijk voor de verkeersdeelnemers. In vgl met bijv. prinsesseweg / wilhelminakade / herman colleniusbrug is wel duidelijk wat de richting oriëntatie voor de weggebruiker is. Er zijn geen maatregelen nodig.

Mw. Wilschut (PvdD):

- Vindt dat sociale regels niet altijd werken.
- Vraagt zich af of de drukte op de kruising het beste middel is om oplettend te zijn, zoals het college beweert.
- Is het aanbrengen van markering een oplossing? Of het verbreden van de weg?

Mw. Kuik (CDA):

- Is het eens met de woordvoering van D66. Markering lijkt een goede optie.

Dhr. Dijk (SP):

- Vindt de kruising niet gemakkelijk maar wel overzichtelijk. Markering is een voor de hand liggende maatregel. Is deze maatregel echt nodig is?

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Sluit zich aan bij de eerder gestelde vragen. Het behoort niet tot de meest gevaarlijke kruisingen van Groningen.

Mw. Klein Schaarsberg (Student en Stad):

- Is het eens met het voorstel om markering aan te brengen.

Wethouder Van Keulen:

- Zegt dat het volgens de ongevallencijfers van de politie geen gevaarlijk kruispunt is. De politie zegt geen enkele aanleiding te zien om in te grijpen in de huidige verkeerssituatie.
- Vreest dat door maatregelen zoals markering een soort schijnveiligheid ontstaat.

Dhr. Sijbolts (Stadspartij):

- Stelt vast dat de cijfers duidelijk zijn. De fractie beraadt zich over hoe nu verder.

C1. Ingekomen stukken

De voorzitter:

- Brief nr. 8, Financieel perspectief openbaar vervoer per bus in Groningen en Drenthe, wordt voor januari 2014 voor de commissie geagendeerd.

C2. Vaststelling verslag 20 november 2013

Verslag 11 december 2013

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering om 18.55 uur.