

Voorlopige agenda van de commissie Beheer en Verkeer van 11 juni 2014

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

Datum: woensdag 11 juni 2014
Aanvang: 20:00 uur
Locatie: Nieuwe raadzaal
Voorzitter: mw. N.G.J. Temmink
Griffier: dhr. W.T. Meijer, 050 367 7726, wolbert.meijer@groningen.nl

Opening

Bijlage - Uitnodigingsbrief (pdf)

A Algemeen deel

A1. Opening en mededelingen

A2. Vaststelling agenda

A3. Afspraken en planning

a. Besluitenlijst 14 mei 2014

Toezeggingen rekeningcommissies 21 mei 2014

Bijlage - Besluitenlijst 14 mei 2014 (pdf)

Collegiebrief - Afhandeling vragen en toezeggingen raadscommissies Rekening 2013 (pdf)

Bijlage - Lijst toezeggingen behandeling Gem.rekening 2013 in cies 21 mei (pdf)

b. Lange Termijn Agenda

Bijlage - LTA (pdf)

c. Lijst initiatiefvoorstellen en moties

Bijlage - IM lijst per juni 2014, niet afgehandeld (pdf)

Bijlage - IM lijst per juni 2014, afgehandeld (pdf)

A4. Conformstukken

a. Actualisatie Stedelijke Ecologische Structuur (SES)

(raadsvoorstel 9 mei 2014)

Raadsvoorstel - Actualisatie Stedelijk Ecologische Structuur(SES) (pdf)

b. Kredietaanvraag parkeerautomaten Oranjebuurt en Noorderplantsoenbuurt

(raadsvoorstel 22 mei 2014)

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag voor nieuwe parkeerautomaten (pdf)

A5. Rondvraag

B Inhoudelijk deel

B1. Tussenstand Tracébesluit, Inrichtingsplannen en omgevingsvergunning Helperzoomtunnel Zuidelijke ringweg

(collegebrief 22 mei 2014)

Hierbij betrekken (op verzoek PvdD) de antwoorden op de schriftelijke vragen van de PvdD en de ingekomen brief van Arthur Kamminga d.d. 2 april over afslag Hereweg

Collegebrief - Tussenstand Tracebesluit Inrichtingsplannen omgevingsvergunning Helperzoomtunnel Zuidelijke ringweg (pdf)

Bijlage - Beantwoording schriftelijke vragen Partij voor de Dieren over Plan van aanpak Ring Zuid (pdf)

Bijlage - Toezending uitkomst onderzoek effecten afslag Hereweg - Dhr. Kamminga (pdf)

BIJLAGE 1 bij brief Kamminga (pdf)

BIJLAGE 2 bij brief Kamminga (pdf)

Bijlage - brief raad intro Ring Zuid - Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen (pdf)

Bijlage - Aangenomen motie A7 geluid-afscherming Buitenhof (pdf)

Bijlage - Aangenomen motie Compacter Ontwerp (pdf)

Bijlage - Aangenomen motie Extra ruimtelijke kwaliteit (pdf)

Bijlage - Aangenomen motie ZRG aansluiting Hereweg (pdf)

Bijlage - Aangenomen motie A7 geluidschermen Stadspark (pdf)

Bijlage - Aangenomen motie Esperantotunnel (pdf)

Bijlage - Aangenomen motie Groen en gezondheid (pdf)

Bijlage - Aangenomen motie Papiermolenbrug (pdf)

Bijlage - Aangenomen motie Helperzoomtunnel (pdf)

Bijlage - Aangenomen motie Onderzoek oplossend vermogen verlagen ontwerp-snelheid (pdf)

Bijlage - Aangenomen motie Sluiten akoestisch gat (pdf)

Ingekomen stukken - 140606 Zuidelijke Ringweg Groningen - Hans Blom (pdf)

Ingekomen stukken - BriefraadoveraanloopTB - stichting Leefomgeving (pdf)

Ingekomen stukken - Mail Sauer inz Zuidelijke Ringweg (pdf)

Ingekomen stukken - Winschoterdaip inz Zuidelijke Ringweg (pdf)

Bijlage - presentatie ARZ gemeenteraad 3 juni 2014 (pdf)

Bijlage - Groningen Verdient Beter GEMEENTERAAD 6 juni 2014 (pdf)

Ingekomen stukken - Kamminga 300514 (pdf)

Ingekomen stukken - Brief Piccardthof (pdf)

commissie Beheer en Verkeer - woensdag 11 juni 2014

Ingekomen stukken - Fietsersbond Inspraak Aanpak Ring Zuid Raadscie BenV punt B1 11-6-2014 (pdf)

Bijlage - Zienswijze Fietsersbond Aanpak Ring Zuid okt 2013 inleiding + 1e deel (pdf)

Ingekomen stukken - Brief Longfonds (pdf)

Fietsersbond bijlage Inspraak Aanpak Ring Zuid Raadscie BenV 11-6-2014 (pdf)

C Huishoudelijk deel

C1. Ingekomen stukken

Ingekomen stukken - Ingekomen collegebrieven B&V juni 2014 (pdf)

C2. Vaststelling verslag 14 mei 2014

Verslag 14 mei 2014 (pdf)

Sluiting

Bij de inhoudelijke agendapunten onder A en B kunnen burgers gebruik maken van het inspreekrecht. Men krijgt daarvoor maximaal drie minuten. De totale inspreek-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 11 juni a.s.

Leden raadscommissie B&V

Telefoon (050) 367 77 26	Bijlage(n)	Ons kenmerk
Datum 2 juni '14	Uw brief van	Uw kenmerk

Geachte commissieleden,

Namens uw voorzitter, mevrouw Temmink, nodig ik u uit voor de vergadering van de raadscommissie Beheer en Verkeer op woensdag 11 juni 2014 om 20.00 uur in de oude Raadzaal op het Stadhuis.

Aanpak Ring Zuid.

Oktober 2013 hebt u bij het OTB, de ontwerp-inrichtingsplannen en de ontwerp-omgevingsvergunning diverse moties aangenomen. Deze heb ik aan de agenda gehangen.

In de stukken wordt nu aangegeven wat de voornemens zijn m.b.t. de verwerking van deze moties (en andere zienswijzen). De stuurgroep zal hierover eind juni een definitief standpunt innemen en dat meegeven aan de minister (voor wat betreft het tracébesluit) en aan het college (voor wat betreft de inrichtingsplannen en de omgevingsvergunning).

Het is nu aan de raad (en de provinciale staten) om op deze voornemens te reageren en desgewenst nog de laatste dingen mee te geven aan college en stuurgroep (via moties).

Het presidium heeft besloten om voor dat laatste gelegenheid te geven in de raadsvergadering van 25 juni a.s. (voorjaarsdebat), die daarvoor een uur eerder begint (14.00 uur).

De Partij voor de Dieren heeft in een eerder stadium aangegeven dat bij de behandeling van dit agendapunt ook de beantwoording van hun schriftelijke vragen hierover moet worden betrokken, alsmede de begin april ontvangen brief van de heer Kamminga. Deze stukken hangen dan ook aan de agenda.

Conformstukken

We hebben ervoor gekozen de beide andere stukken, over de ecologische structuur en over parkeerautomaten op de conformlijst te plaatsen, deels omdat ze een vrij technisch karakter

Bijlage - Uitnodigingsbrief

Bladzijde 2 van 2
Onderwerp



hebben, deels omdat ze in de verdrinking zouden komen als we ze nog na de Zuidelijke Ringweg op de inhoudelijke agenda zouden plaatsen. Mocht u toch bij één van deze stukken een aantal vragen/opmerkingen willen plaatsen, dan wil de voorzitter u daar wat ruimer dan normaal bij het conformdeel gelegenheid toe geven. Wilt u dit wel tijdig aan ons doorgeven?

Met vriendelijke groet,
namens de voorzitter,

Wolbert Meijer,
Raadsadviseur

Bijlage - Besluitenlijst 14 mei 2014

BESLUITENLIJST RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

Datum: 14 mei 2014
Plaats: Nieuwe Raadzaal
Tijd: 16.30 – 18.45 uur

1. AGENDAPUNTEN VOOR DE RAAD

- Raadsvoorstel P+R Reitdiep
 - Conform naar raad van 28 mei a.s.
- Raadsvoorstel Brugtarief hotelschepen
 - Conform naar raad van 28 mei a.s.
- Raadsvoorstel Beheerplannen begraafplaatsen
 - Conform naar raad van 28 mei a.s.
- Raadsvoorstel Krediet HOV-as West 3^e fase
 - Ter discussie naar raad van 28 mei a.s.
 - Heikele punten: participatieproces, integraliteit, haast, alternatieven
- Wellicht: Collegebrief OV-bureau Groningen-Drenthe: jaarverslag & jaarrekening 2013, begroting 2015, actueel financieel perspectief en dienstregeling en tarieven 2015
 - SP-fractie komt mogelijk nog met motie, in dat geval 1-minuutinterventie

2. TOEZEGGINGEN

- Wethouder Van Keulen
 - Voordat overgegaan wordt tot een bussluis in de Bloemsingel zal de huidige situatie (opheffing knip) worden geëvalueerd, in samenhang met de HOV-situatie en –plannen.
 - Geeft wens tot tussenstand Paterswoldsewegtunnel (nog voor de zomer) door aan opvolger (maar er moet wel wat te melden zijn...)
 - Geeft aan opvolger in overweging om door Groningen Bereikbaar de integraliteit en tijdsplanning van de verschillende projecten aan de commissie te laten zien
 - Komt schriftelijk terug op vraag D66 over mogelijk extra groen bij aansluiting HOV-as op Emmaviaduct
 - Zienswijzen van de wijken bij OV-stukken worden gevoegd bij definitieve begroting

3. LTA, MOTIES/TOEZEGGINGEN, INGEKOMEN STUKKEN

- Besluitenlijst 12 februari
 - Toezeggingen Seton gehonoreerd met brief
 - Toezeggingen Van Keulen komen op LTA, eerste toezegging wordt z.s.m. schriftelijk gehonoreerd
- LTA/IM
 - Akkoord met voorstellen in blauw
- Ingekomen stukken
 - Geen agenderingen

4. VERSLAG(EN)

- Verslag 12 februari conform vastgesteld

5. VERGADERINGEN, WERKBEZOEKEN E.D.

- N.v.t.

6. OVERIGE BESLUITEN / AFSPRAKEN

- De door het college voorgesteld zienswijze bij de begroting van de Omgevingsdienst wordt door de griffie namens de raad aan de Omgevingsdienst toegezonden

Collegebrief - Afhandeling vragen en toezeggingen raadscommissies Rekening 2013



Afdeling Concernstaf
Onderwerp Afhandeling vragen en toezeggingen
raadscommissies Rekening 2013

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te Groningen

Telefoon (050) 367 86 03 Bijlage(n) 1 Ons kenmerk 4422076
Datum 27 mei 2014 Uw brief van Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Op 21 en 22 mei 2014 heeft u in verschillende raadscommissies de programma's van de gemeenterekening 2013 besproken. De vragen die u daarbij stelde, beantwoorden wij hieronder, voor zover ze niet al ter vergadering zijn afgehandeld. Bovendien geven wij – per programma – weer welke toezeggingen er voor de Lange Termijn Agenda zijn gedaan.

PROGRAMMA 1 WERK EN INKOMEN

Arbeidspotentieel

Hoe staat het met de uitvoering van de motie “Weten waar de kwaliteiten liggen”, waarin de raad het college vraagt om het arbeidspotentieel in kaart te brengen?

Over de stand van zaken omtrent de afhandeling van de openstaande moties is een brief naar uw raad onderweg, waarin ook dit onderwerp aan bod komt.

Uitstroom na traject

Uit onderzoek blijkt dat de kans om terug te vallen op een uitkering niet afneemt na het doorlopen van een traject. Heeft zo 'n traject dan wel zin?

Ja, inzet van trajecten heeft zeker zin. Behalve dat een deel van deze klanten uitstromen naar regulier werk hebben trajecten ook andere positieve effecten:

- Klanten zijn actief bezig en doen arbeidsritme op.
- Het voorkomt dat ze in een sociaal isolement geraken, omdat ze sociale contacten opdoen.
- Het geeft ze een gevoel van eigenwaarde, omdat ze nuttige activiteiten uitvoeren.

Je mag niet concluderen dat trajecten niet effectief zijn, omdat de terugkeer kans bij klanten met en zonder traject even groot is. Om deze vraag te beantwoorden moet je bijvoorbeeld eerst onderscheid maken in het type trajecten, die we inzetten voor klanten met een grote dan wel kleine afstand tot de arbeidsmarkt. Participatiebanen bijvoorbeeld zijn trajecten, die we inzetten om klanten te activeren. Uitstroombanen

Bladzijde 2 van 10
Onderwerp Afhandeling vragen en toezeggingen
raadscommissies Rekening 2013



zetten we juist in om klanten uiteindelijk te laten uitstromen. In het onderzoek naar terugkeerklanten hebben we gekeken naar ALLE trajecten en niet alleen specifiek naar trajecten die gericht zijn op het laten uitstromen van klanten naar regulier werk.

Collectieve aanvullende ziektekostenverzekering/ jaarrekening 2012 Menzis

Kan er een check worden uitgevoerd op een toezegging door wethouder Isha op dit onderdeel?

Wij citeren uit de notulen van de raadscommissie: 'Collectieve aanvullende ziektekostenverzekering, de jaarrekening 2012 van Menzis: de gemeente ontvangt een bedrag van 500.000 euro terug. 100.000 euro hiervan gaat naar het armoedebeleid ten behoeve van de pilot primaire levensbehoeften voor kinderen. De rest van het bedrag gaat naar de gemeentekas'. Wij komen daarmee tot de conclusie dat er geen toezegging is gedaan op dit punt.

PROGRAMMA 2 ECONOMIE EN WERKGELEGENHEID

Aantal faillissementen

Hoeveel faillissementen zijn er in 2013 uitgesproken?

Volgens de Kamer van Koophandel zijn vorig jaar 1.336 ondernemingen opgeheven; bij 123 was sprake van een faillissement. Het CBS toont de volgende ontwikkeling van het aantal bedrijfsvestigingen dat is opgeheven in onze gemeente:

Jaartal	2010	2011	2012
Aantal opheffingen	980	1.110	1.195

Het aantal opheffingen neemt toe, net als het aantal startende ondernemingen. In totaal schreven 2.665 ondernemers zich vorig jaar in bij de Kamer van Koophandel.

Opgehaalde vacatures

Wat is de precieze oorzaak van het feit dat het beoogde aantal van 650 vacatures niet is gehaald?

De economische crisis zet de werkgelegenheid onder druk en doet het aantal vacatures afnemen. Die landelijke tendens zien we ook in Groningen. In de begroting 2013 zijn we van het Centraal Planbureau scenario uitgegaan, dat voor 2013 een (licht) economisch herstel schetste. In de loop van 2013 echter is de Nederlandse economie in totaal met 0,8 procent gekrompen.

PROGRAMMA 3 JEUGD EN ONDERWIJS

Maatschappelijke opvang

We zeggen u toe eind dit jaar de maatschappelijke opvang te zullen evalueren. Dan zal ook bezien worden of deze opvang vanuit de stad kan worden georganiseerd (nu regionaal vanuit Leek) en zal een eventuele herverdeling van middelen aan de orde kunnen komen.

Bladzijde
Onderwerp

3 van 10
Afhandeling vragen en toezeggingen
raadscommissies Rekening 2013



Leerlingenvervoer

Volgens eerdere toezeggingen zal ook het effect van de bezuinigingen op het leerlingenvervoer worden geëvalueerd (zie ook LTA 2015-2). Omdat deze pas in het schooljaar 2014-2015 geëffectueerd worden, zal een eerste evaluatie pas in de loop van november kunnen plaatsvinden en staat de definitieve evaluatie voor begin 2015 op het programma.

Ontwikkeling maatschappelijke positie Antilliaanse Groningers

Kunt u ons informeren over de ontwikkeling van het aantal voortijdig schoolverlaters onder Antilliaanse Groningers?

Gegevens hieromtrent ontlene wij aan de monitor 'Antilliaanse Nederlanders in Groningen 2013'. De uitkomsten van deze jaarlijkse meting zijn op vrijdag 23 mei jongstleden aangeboden aan de Tweede Kamer. De gegevens voor wat betreft de gemeente Groningen zijn te vinden in een afzonderlijke rapportage, die wij als bijlage bij deze brief bijvoegen.

Uit de monitor blijkt dat het aantal voortijdig schoolverlaters van Antilliaanse herkomst in het schooljaar 2011-2012 iets is afgenomen ten opzichte van het schooljaar daarvoor: een afname van 31 naar 27 voortijdig schoolverlaters. Het percentage voortijdig schoolverlaters komt daarmee uit op 7,8 procent. Dat is twee keer zo hoog als het stedelijk gemiddelde van 3,9 procent. Nog voor de zomer komen wij met een meer uitgebreide reactie op de uitkomsten van de monitor en de betekenis die wij daaraan toekennen.

PROGRAMMA 4 WELZIJN GEZONDHEID EN ZORG

Huishoudelijke hulp

De kwaliteit van de huishoudelijke hulp kunnen wij in stand houden. Omdat er minder geld beschikbaar is, zal er echter een minder groot beroep op kunnen worden gedaan. Binnenkort ontvangt u hierover per brief meer informatie.

PROGRAMMA 5 SPORT EN BEWEGEN

Resultaten Bslim schooljaar 2012-2013

Zoals toegezegd, informeren wij u nader over de resultaten van Bslim2.

Bslim, het sportieve en gezonde leefstijlproject, draait sinds 2006. Deze rapportage geeft een overzicht van de Bslim-activiteiten en resultaten in schooljaar 2012-2013.

In acht aandachtsgebieden zijn Bslim-teams geformeerd met beweegprofessionals uit verschillende organisaties. Dit zijn de brede vakdocenten vanuit het onderwijs, Bslim-verenigingscoaches vanuit het Huis voor de Sport Groningen en de buurtsportwerkers vanuit de MJD. In een aantal wijken worden deze teams aangevuld met studenten van het Hanze Instituut voor Sportstudies en het Alfa

Bladzijde 4 van 10
Onderwerp Afhandeling vragen en toezeggingen raadscommissies Rekening 2013



College. Bslim richt zich op alle kinderen van 4 tot 12 jaar en daarnaast op jongeren tot 15 jaar die op het VMBO zitten.

De acht aandachtsgebieden zijn: Hoogkerk, Selwerd/Paddepoel/Tuinwijk, Vinkhuizen, Zuid, Beijum, Oosterpark, Indische buurt/de Hoogte en Lewenborg. Per wijk zijn op vaste momenten minimaal 3 keer per week laagdrempelige en aantrekkelijke sportmomenten aangeboden, die voor iedereen toegankelijk waren (sportinstuiven).

De Bslimactiviteiten in het schoolseizoen 2012-2013:

- Gemiddeld werden er per wijk wekelijks 6,2 vaste sportmomenten voor diverse leeftijdsgroepen van de basisschooljeugd georganiseerd.
- Voor de oudere leeftijdsgroep, jongeren 10-15 jaar, waren er gemiddeld 2,6 vaste sportactiviteiten per week, vaak gekoppeld aan de VMBO-scholen.
- In totaal heeft Bslim zeker 33.756 keer een kind (8-12 jaar) in beweging gebracht en ruim 10.000 keer een jongere (12-15 jaar).
- Per wijk zijn er gemiddeld zeker 11 verschillende sporten in samenwerking met een sportvereniging aan bod gekomen.
- De Bslim SchoolSportClub is een laagdrempelige manier om kinderen kennis te laten maken met de sportvereniging. Het is een samenwerking tussen de scholen en verschillende sportverenigingen. De sportverenigingen verzorgen trainingen rondom de school, wedstrijden spelen zij op de accommodatie van de vereniging. Er zijn twee schoolsportverenigingen opgezet: in SPT en Indische Buurt/de Hoogte.
- Motorisch Remedial Teaching (MRT) zijn lessen waarin extra aandacht is voor kinderen die in het bewegen niet zo goed meekomen met hun leeftijdsgenoten.
In vijf Bslim-wijken wordt dit aangeboden. Kinderen kunnen worden uitgenodigd voor MRT op basis van een motorische screening. 90% van de kinderen doorloopt het MRT traject met succes. De persoonlijke begeleiding en aantrekkelijkheid van de lessen maken MRT populair.
- In alle Bslim-wijken zijn er in totaal 71 vaste sportmomenten per week georganiseerd (21 voor jongeren, 50 voor basisschooljeugd): sportinstuiven, schoolsportclub-trainingen, MRT-trajecten, voetbal, dans en gymnastiek. Ook waren er diverse éénmalige activiteiten, clinics, wijkcompetities en tijdelijke trainingen als voorbereiding op een evenement.

Een meer uitgebreide rapportage houdt u van ons, volgens eerdere toezeggingen, tegood.

Accommodatiebeleid

Volgens eerdere toezeggingen zal het Accommodatiebeleid en de eigendomssituatie van sportverenigingen dit najaar aan de orde komen (zie ook LTA 2014-34).

Bladzijde
Onderwerp

5 van 10
Afhandeling vragen en toezeggingen
raadscommissies Rekening 2013



PROGRAMMA 6 CULTUUR

Oosterpoort/Stadsschouwburg

U ontvangt binnenkort een brief over de situatie rond vastgoed en huisvesting van Oosterpoort en Stadsschouwburg. In de besprekingen over verzelfstandiging Oosterpoort/Stadsschouwburg wordt het CBK meegenomen.

Kunstraad

In het najaar agenderen wij het rapport van de Kunstraad.

PROGRAMMA 7 VERKEER

Boerhavelaan

Na de zomer ontvangt u van ons een notitie over de rotonde Boerhavelaan.

Verduidelijking doelen en telwijzen

In de begroting voor 2015 maken we doelen en telwijzen (zoals bijvoorbeeld voor het aantal busreizigers) explicieter.

Gerealiseerd versus voorgenomen, resp. aanbesteed

Met ingang van de rekening 2014 wordt duidelijker in de tekst aangegeven of een project al gerealiseerd is of dat de uitvoering nog moet starten.

Registratie verkeersslachtoffers

Zodra ons meer bekend is over (de verantwoordelijkheid voor) de registratie van verkeersslachtoffers, zullen wij u hierover informeren.

Parkeerbedrijf

Uit onderzoek moet blijken of ons beleid voor het Parkeerbedrijf bijgesteld moet worden. Eind dit jaar verwachten wij een onderzoeksrapportage beschikbaar te hebben, die wij ter bespreking aan u zullen voorleggen.

Vechtstraat

De plannen voor herinrichting van de Vechtstraat zullen wij opnieuw bespreken. Wij komen met een voorstel voor een oplossing en zullen uw raad hierover informeren.

PROGRAMMA 8 WONEN

'Zorgen voor Morgen'

Waarom is het convenant "Zorgen voor Morgen" nog niet ondertekend?

Een nieuw convenant Zorgen voor Morgen (ZvM) is nog niet gereed, resp. ondertekend vanwege de grote onduidelijkheid over de definitieve vormgeving van de zorg. Partijen die een convenant tekenen willen zicht hebben op een samenwerkingsvorm en budgetten. Binnen het platform ZvM is daarom het nieuwe convenant nog niet aan de orde geweest. Het oude convenant ZvM van 2007 is daarom nog steeds van kracht.

Bladzijde 6 van 10
Onderwerp Afhandeling vragen en toezeggingen raadscommissies Rekening 2013



Engelse Kamp

Kunt u ons tekst en uitleg geven bij de investering in de Engelse Kamp en de bebouwing daar?

In de Engelse Kamp is nog geen investering gepleegd. Wel zijn we momenteel bezig met planvorming in samenwerking met een ontwikkelcombinatie. Het streven is er op gericht om nog voor het aanstaande zomerreces een intentieovereenkomst af te sluiten over de stedenbouwkundige opzet en de financiële haalbaarheid van het plan. Na de zomervakantie wordt e.e.a. uitgewerkt in een stedenbouwkundig plan met beeldkwaliteitsplan alsmede een samenwerkingsovereenkomst. Deze documenten zullen vervolgens eind dit jaar cq begin 2015 aan de raad ter besluitvorming worden voorgelegd.

'Hervonden stad'

Wie zijn de belangstellenden voor het boekje 'Hervonden Stad' en hoe groot is de afname ervan? Staan kosten en baten in een redelijke verhouding tot elkaar?

De oplage van Hervonden Stad is ongeveer 1000, waarvan er kort na het verschijnen snel 800 tot 900 naar het lezerspubliek stromen. Dat publiek bestaat grotendeels uit betrokken stadjs. De gemeentelijke bijdrage wordt 'terugverdiend' door het geven van transparantie in wat de gemeentelijke erfgoedkant produceert; het vormt met de drie jaarverslagen een ook landelijk, inhoudelijk hoog gewaardeerde verantwoording van de werkzaamheden. Bovendien zijn de onderdelen van Hervonden Stad de input voor de gemeentelijke cultuurhistorische waardenkaart. Hervonden Stad is voor de erfgoed-taak het visitekaartje van de gemeente Groningen.

Wonen op het water

We hebben u toegezegd de beoordelingssystematiek voor de beeldkwaliteit van Wonen op het water op te nemen in de (nog te actualiseren) woonvisie.

PROGRAMMA 9 ONDERHOUD EN BEHEER OPENBARE RUIMTE

Stadsbeheer bij koopzondagen

Wij zegden u toe dat bij een eventuele verruiming van het beleid voor koopzondagen de gevolgen voor Stadsbeheer worden betrokken.

PROGRAMMA 10 VEILIGHEID

Monitoring

Wij zegden u toe na invoering van de nieuwe kadernota Veiligheid jaarlijks te zullen monitoren op tenminste enkele kernfactoren, zoals geweld en inbraken. Ook zullen wij de inzet van instrumenten, zoals huisuitzettingen en het 'damoclesbeleid', kwantitatief verantwoorden.

Overlastmeldingen winkeliers

Verder hebben we u toegezegd na te zullen gaan binnen welke termijn de politie in het algemeen reageert op meldingen van winkeliers over overlast en intimidatie. U ontvangt hierover van ons informatie.



PROGRAMMA 11, STADHUIS EN STADJER

Wachttijden bij balies

Hoe kan het dat de burgers tevredenheid zo hoog scoort, terwijl de wachttijden bij een afspraak langer zijn dan de wachttijden zonder afspraak (meer dan de helft wacht langer dan 5 minuten). Aanvulling: voor de wachttijd op afspraak binnen vijf minuten hebben we als norm of visie een score van 95%. We hebben behaald 57%. Hoe kan het dat we steeds maar niet dat streefcijfer halen? En als daar dan een technische verklaring voor is, waarom hebben we dat dan niet in de rekening uitgelegd? Of ons streefcijfer aangepast?

De klanttevredenheid over de dienstverlening van de gemeente is groot, zelfs hoger dan het landelijk gemiddelde bij gemeenten van vergelijkbare omvang. In deze vraag lijkt een relatie te worden gelegd met onze resultaten rondom wachttijden. We weten echter uit onze jaarlijkse klanttevredenheidsonderzoeken dat niet de wachttijd maar de deskundigheid van de medewerker doorslaggevend is voor de klant (Groningen scoort boven de 8; cijfers 2012/13).

Wat betreft de wachttijden blijven we ruimschoots binnen de norm bij vrije inloop (norm = 80% en we halen 95%). Klanten op afspraak komen vaak (veel) vroeger dan afgesproken. De (geregistreerde) wachttijd begint echter al te lopen als zij bij binnenkomst een ticket uit de automaat halen en is dus geen reële afspiegeling van de werkelijkheid. In de praktijk worden klanten binnen 5 minuten, gerekend vanaf het afgesproken tijdstip, geholpen. We gaan kijken of we het meetsysteem zó aan kunnen passen dat we voortaan de reële tijd meten, dus gerekend vanaf de tijd van de afspraak met de burger.

Beantwoorden brieven en mails

Hoe kan het dat één op de vijf burgers niet binnen 6 weken antwoord krijgt op brieven en mails?

Het in de rekening genoemde aantal (83% antwoord op post en mail binnen 6 weken) behoeft enige precisering:

Inzoomen op poststromen:

Veel van de post die we uitsturen is bulk post, die geautomatiseerd vanuit backoffice-applicaties wordt verzonden. We hebben daar in 2010 zeer uitgebreid onderzoek naar gedaan. Dat proces loopt prima wat betreft het op tijd beantwoorden van de post.

Daarnaast hebben we een relatief klein percentage 'burgerpost', waarvan 80% binnen zes weken wordt afgehandeld. De afzenders van de overige 20% ontvangen informatie over de verlengde afhandelingstermijn.

Inzoomen op mail:

Het streven bij mail is om 80% binnen een werkdag af te handelen. Dat lukt volgens het laatste onderzoek (uit 2011) voor 70%. Het Klant Contact Centrum (KCC) voert de regie op het centrale mailadres (info @groningen.nl).

Bladzijde 8 van 10
Onderwerp Afhandeling vragen en toezeggingen
raadscommissies Rekening 2013



Kwaliteit telefonische beantwoording

Hoe kan het dat slechts 51% van de bellers bij het eerste telefoontje een kwalitatief goed antwoord krijgt zonder doorverbonden te worden?

Het cijfer van 51% (oude situatie uit 2010) antwoorden in één keer goed heeft betrekking op de situatie van vóór de vorming van het KCC. In deze situatie werd veel telefoonverkeer vanuit de frontoffices doorgezet naar een backoffice. In de backoffice werd vervolgens de beller te woord gestaan en kreeg hij of zij antwoord. Groningen kende in deze situatie een goede bereikbaarheid, alleen kreeg de burger door de grote verscheidenheid aan verschillende toegangen (of frontoffices) niet altijd in een keer het goede antwoord. En omdat er zoveel verschillende toegangen waren, leidde dat voor de burger ook nog al eens tot zwerf- en herhaal verkeer. Groningen had een uitzonderlijk hoog volume aan telefonie (in relatie tot vergelijkbare gemeenten).

In 2009 heeft uw raad de visie op dienstverlening vastgesteld. Sinds die tijd werken we aan de vorming van een KCC, dus één entree voor de gemeente. We kozen toen nadrukkelijk voor reductie van het aantal frontoffices en voor het concept van één telefoonnummer en in één keer antwoord op de vraag.

Waar staan we nu:

Alle eerstelijns telefoonnummers, die vroeger afzonderlijk bereikbaar waren voor de burger, zijn ondergebracht in het KCC onder het zogenaamde 14 050 nummer. Het KCC is een aparte organisatie unit van 30 fte. Het uiteindelijke doel is wat betreft telefonie om in 80% van de gevallen in één keer antwoord geven op de vraag en 20% van de vragen door te zetten naar een relevante backoffice. De norm voor het KCC in opbouw is 50% (Ontwikkelplan KCC 2012) Op dit moment handelen we al zo'n 60% van de vragen direct af.

PROGRAMMA 12 BEDRIJFSVOERING

Inkoopbeleid

Wij zeggen u toe het Inkoopbeleid voor komende jaren nog dit jaar te agenderen, inclusief de mogelijkheden om de lokale economie te versterken.

HRM

Verder is u door ons toegezegd om:

- In de HR presentatie voor de raadscommissie in september 2014 in te gaan op:
 - ziekteverzuimduur (kort, middellang, lang verzuim)
 - stand van zaken werkbegeleidingscyclus (functioneringsgesprekken)
 - cijfers jonge instroom (generatiepact)
 - reductie autokilometers personeel
- Aandacht te zullen schenken aan medewerkersparticipatie bij organisatieontwikkelingen gericht op efficiencyverbetering.

Bladzijde 9 van 10
Onderwerp Afhandeling vragen en toezeggingen raadscommissies Rekening 2013



Stresstest

Bij gebrek aan personele capaciteit wordt afgezien van een stresstest in 2014. Voor 2015 staat deze echter in een uitgebreide versie op de agenda.

Bezuinigingen

Binnenkort ontvangt u van ons een tussenrapportage over de bezuinigingen, ook voor wat betreft de formatie.

PROGRAMMA 14, LOKALE BELASTINGEN EN HEFFINGEN

Subsidieregister

Zoals in uw commissie Financiën en Veiligheid van 4 december 2013 gemeld, publiceren wij met ingang van 1-1-2014 een specifiek deel van de verstrekte subsidies op de website van de gemeente Groningen. In dit openbare subsidieregister wordt gerangschikt naar deelprogramma het subsidiebedrag, de ontvangende instelling en de activiteit waarvoor de subsidie wordt verstrekt, gepubliceerd. Hiermee geven wij uitvoer aan de motie die uw raad bij de Gemeenterekening 2012 heeft aangenomen. Wij zullen dit openbare subsidieregister verder uitbreiden en qua presentatie aantrekkelijker maken.

Tarieven

Wij hebben met uw raad afgesproken iedere vier jaar een onderzoek te doen naar de kostendekkendheid van de publiek- en privaatrechtelijke tarieven. Dit is vastgelegd in de Financiële verordening. Net als in 2010 heeft Deloitte dit jaar het tarievenonderzoek uitgevoerd. Bij brief van 23 mei 2014 hebben we uw raad geïnformeerd over de resultaten van dit onderzoek.

PARAGRAAF FINANCIERING

Korte en lange financiering

Kunnen we als gemeente voldoende flexibel schakelen tussen korte financiering en lange financiering zonder risico's te lopen in het resultaat?

Bij de verhouding tussen lange en korte financiering laten wij ons leiden door onze rentevisie. Deze rentevisie is afgeleid van de renteverwachtingen van een aantal (groot)banken. Op basis van deze verwachtingen bepalen wij ook ons rente omslagpercentage (ROP). De effecten hiervan worden altijd verwerkt in het meerjarenbeeld. Wij monitoren de daadwerkelijke renteontwikkelingen gedurende het jaar. Op grond daarvan zorgen wij doorlopend voor een optimale mix tussen onze lange en korte financiering. Wij zullen in het auditcomité uitgebreider de hierboven geschetste systematiek toelichten.

Boeken interne verrekeningen

Waarom worden de interne verrekeningen niet volgens afspraak geboekt?

Het betreft vooral de interne rente over het vierde kwartaal. Voor de berekening en de boeking maken wij gebruik van rekeningen bij de BNG bank. De renteboeking vindt plaats per 1 januari van het nieuwe jaar. Bij het opmaken van de jaarrekening wordt dit nog gecorrigeerd in het oude jaar. Met ingang van 2014 zullen we dit op de administratief juiste wijze verwerken. Ook deze systematiek zullen wij in het auditcomité uitgebreider toelichten.

Bladzijde 10 van 10
Onderwerp Afhandeling vragen en toezeggingen
raadscommissies Rekening 2013



Verkoop aandelen Enexis

Enexis is bezig met een waardebeoordeling. U ontvangt van ons informatie, zodra daarover duidelijkheid bestaat.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'R.V.', written in a cursive style.

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

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'P.T.', written in a cursive style.

de secretaris,
drs. P.J.L.M. (Peter) Teesink

BIJLAGE

Antilliaanse Nederlanders in Groningen 2013

**De positie op de terreinen van onderwijs, arbeid en uitkering
en criminaliteit (meting 4)**

J. de Boom

P. van Wensveen

P. Hermus

A. Weltevrede

M. van San

Collegebrief - Afhandeling vragen en toezeggingen raadscommissies Rekening 2013

Antilliaanse Nederlanders in Groningen 2013
De positie op de terreinen van onderwijs, arbeid en uitkering en
criminaliteit (meting 4)

Auteurs: J. de Boom, P. van Wensveen, P. Hermus, A. Weltevrede
en M. van San
Rotterdam: Risbo, Erasmus Universiteit.

April 2014

Secretariaat Risbo
Erasmus Universiteit Rotterdam
Postbus 1738
3000 DR Rotterdam
tel.: 010-4082124
fax: 010-4081141

© Copyright Risbo. Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze
uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt
door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke wijze dan
ook zonder voorafgaande toestemming van de Directie van het
Instituut.

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	5
1.1	Inleiding	5
1.2	Methode	6
1.3	Leeswijzer	7
1.4	Opbouw van het rapport	8
Hoofdstuk 2	Demografie en Migratie	9
2.1	Inleiding	9
2.2	Bevolkingssamenstelling	9
2.3	Geslacht	11
2.4	Generatie	12
2.5	Leeftijd	13
2.6	Burgerlijke staat	15
2.7	Buitenlandse migratie	16
Hoofdstuk 3	Onderwijs	17
3.1	Inleiding	17
3.2	Gebruikte begrippen en databron	17
3.3	Leerlingen en deelnemers	19
3.4	Nieuwe voortijdig schoolverlaters	22
Hoofdstuk 4	Arbeid en Uitkering	27
4.1	Inleiding	27
4.2	Gebruikte begrippen en databronnen	27
4.3	Werkzoekenden	28
4.4	Uitkeringen	34
Hoofdstuk 5	Criminaliteit	39
5.1	Inleiding	39
5.2	Gebruikte begrippen en databron	39
5.3	Verdachten 2012	41
5.4	Verdachten 2008-2012	47
5.5	Pleegcarrière	48
5.6	Aard van de criminaliteit	49

Collegebrief - Afhandeling vragen en toezeggingen raadscommissies Rekening 2013

Inhoudsopgave

Bijlage bij hoofdstuk 2	51
Bijlage bij hoofdstuk 3	55
Bijlage bij hoofdstuk 4	63
Bijlage bij hoofdstuk 5	77
Begrippenlijst	87
Technische toelichting	93

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Inleiding

Met een groot deel van de Antilliaans-Nederlandse jongeren gaat het goed, zij boeken goede resultaten in het hoger en wetenschappelijk onderwijs en doen het goed op de arbeidsmarkt. Een ander deel van deze jongeren heeft echter nog steeds met achterstanden te maken. Zij zijn oververtegenwoordigd in de registratie van voortijdig schoolverlaters, werkzoekenden, uitkeringsontvangers en verdachten. In een samenwerkingsverband werken Rijk en gemeenten¹ samen om de problemen aan te pakken en oververtegenwoordiging van Antilliaans-Nederlandse jongeren op deze aspecten te reduceren.

Voor de betrokken gemeenten en het Rijk is het belangrijk dat de ontwikkelingen in hun gemeenten kunnen worden gevolgd, onderling vergeleken en gerelateerd aan de gekozen aanpak. Daarom is besloten om de positie van Antilliaans-Nederlandse jongeren op de terreinen van onderwijs, arbeid en uitkering en criminaliteit, jaarlijks in kaart te brengen zodat alle gemeenten over actuele en gelijksoortige cijfers beschikken.

In 2010 heeft Risbo een nulmeting (over het jaar 2009) uitgevoerd voor de gemeenten die zijn aangesloten bij de Aanpak Antilliaans-Nederlandse risicojongeren. De meting is in de jaren daarna herhaald. In de voorliggende rapportage worden de resultaten van de vierde meting beschreven. Geprobeerd is om over zo actueel mogelijke gegevens te rapporteren. Concreet betekent dit dat de gepresenteerde cijfers over bevolking (hoofdstuk 2) en werk en uitkering (hoofdstuk 4) betrekking hebben op de peildatum 1 januari 2013. Gegevens over onderwijs (hoofdstuk 3) hebben betrekking op schooljaar 2011/2012 en cijfers over verdachten (hoofdstuk 5) op het jaar 2012. Voor de kernaspecten voortijdig schoolverlaten, werkloosheid, uitkeringsafhankelijkheid en criminaliteit wordt er tevens ingegaan op de ontwikkeling van deze aspecten ten opzichte van de situatie in 2009.

De monitor geeft een cijfermatig beeld van de positie van Antilliaanse Nederlanders op bovengenoemde aspecten. Om de resultaten in perspectief te kunnen plaatsen wordt er daarnaast ook gerapporteerd over andere grote bevolkingsgroepen.

In dit rapport worden geen verklaringen gegeven voor de vaak achtergestelde positie van Antilliaans-Nederlandse jongeren. Interpretatie van de cijfers vergt

¹ Het betreft de gemeenten: Almere, Amersfoort, Amsterdam, Breda, Capelle a/d IJssel, Den Haag, Den Helder, Dordrecht, Eindhoven, Groningen, Hellevoetsluis, Leeuwarden, Lelystad, Nijmegen, Rotterdam, Schiedam, Spijkenisse, Tilburg, Vlaardingen, Vlissingen, Zoetermeer en Zwolle. Hellevoetsluis heeft dit jaar niet aan het onderzoek kunnen meewerken.

Hoofdstuk 1

echter enige nuance. Zo moet gerealiseerd worden dat de sociaal economische uitgangspositie van Antilliaanse (en andere niet-westerse) migranten en hun kinderen vaak minder gunstig is dan die van westerse migranten en autochtonen. In combinatie met verschillen in de gezinssituatie, opvoeding en taalbeheersing van de ouders kan dit er voor zorgen dat Antilliaans-Nederlandse kinderen ten opzichte van autochtone kinderen met een achterstand in het basisonderwijs instromen en hier ook in het vervolg van de schoolloopbaan hinder van ondervinden. Ook voor de oververtegenwoordiging van Antilliaanse Nederlanders in de verdachtenregistraties worden in dit rapport geen verklaringen geboden. In diverse onderzoeken is echter aangetoond dat voor criminaliteit onder etnische minderheden (groten)deels algemene verklaringen van toepassing zijn.² Zo zijn zowel voor Antilliaanse Nederlanders als voor autochtone Nederlanders sociaaleconomische factoren, opvoeding en gebrek aan sociale controle belangrijke verklarende factoren voor crimineel gedrag. Doordat deze factoren vaker voorkomen bij Antilliaanse Nederlanders dan bij autochtone Nederlanders, komt ook crimineel gedrag bij deze groep vaker voor. Kortom dit rapport laat alleen de cijfers zien maar gaat niet in op mogelijke interpretaties en verklaringen van de resultaten.

1.2 Methode

Het achterliggende doel van het monitorsysteem is betrouwbare en actuele informatie op te leveren over de maatschappelijke positie van Antilliaanse Nederlanders in de betrokken gemeenten om zo de voortgang van de verschillende aanpakken te kunnen monitoren.

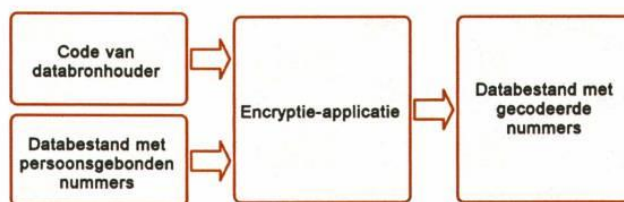
De monitor is gebaseerd op informatie uit bestaande registratiesystemen zoals de Gemeentelijke Basisadministratie (GBA) en het Herkenningsdienstsysteem (HKS) van de politie. De gegevens zijn opgevraagd bij de bronnen die uit het oogpunt van uniformiteit van de gegevens en haalbaarheid het meest geschikt waren. Essentieel in de monitor is dat de gegevens op persoonsniveau zijn opgevraagd en gekoppeld. Dit maakt het onderzoek flexibel en geeft de mogelijkheid dwarsverbanden te leggen tussen de informatie uit de diverse bronnen.

De monitor sluit qua methodiek aan bij de werkwijze die sinds 2007 in Rotterdam wordt gevolgd en bij de werkwijze van de voorgaande metingen. Met het oog op de privacy van de betrokkenen zijn de persoonsgebonden nummers met behulp van een encryptieprogramma en een unieke code aan de bron versleuteld zodat ze niet meer terug te herleiden zijn naar personen (zie

² Zie bijvoorbeeld SCP (2009). *Jaarrapport integratie 2009*.

Inleiding

figuur 1.1). Pas na versleuteling van de identificerende persoonsnummers werden de bestanden met persoonsgegevens geleverd aan Risbo. Risbo heeft vervolgens de uit de diverse bronnen afkomstige gegevens op basis van het versleutelde persoonsnummer aan elkaar gekoppeld. Deze gegevens zijn ten slotte omgewerkt tot een voor onderzoeksdoeleinden geschikt onderzoeksbestand waarop de benodigde analyses zijn uitgevoerd.



Figuur 1.1: Versleutelingproces persoonsgebonden nummers

1.3 Leeswijzer

In het rapport gebruiken we in navolging van het Sociaal Cultureel Planbureau (SCP) zoveel mogelijk de term Antilliaanse Nederlanders in plaats van Antillianen. De definitie van Antilliaanse Nederlander sluit echter naadloos aan bij de door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) gehanteerde definitie voor Antilliaan. Een Antilliaanse Nederlander is een op de (voormalige) Nederlandse Antillen of Aruba geboren persoon van wie ten minste één ouder in het buitenland geboren is (eerste generatie) of een in Nederland geboren persoon van wie de moeder op de (voormalige) Nederlandse Antillen of Aruba is geboren of, in het geval de moeder in Nederland is geboren, de vader op de (voormalige) Nederlandse Antillen of Aruba is geboren (de tweede generatie).³ In de tabellen en figuren worden Antilliaanse Nederlanders om praktische reden met de kortere term 'Antilliaans' aangeduid. Dit geldt eveneens voor de overige onderscheiden groepen.

In het rapport wordt nog een groot aantal andere begrippen gebruikt. Voor een volledig overzicht van de in dit rapport gehanteerde begrippen en definities verwijzen we naar de begrippenlijst.

In de figuren in deze rapportage worden niet alleen de resultaten voor de Antilliaanse Nederlanders gepresenteerd maar, om de resultaten in perspectief te kunnen plaatsen, ook van andere herkomstgroepen en de totale bevolking

³ Voor uitzonderingen en specificaties zie: <http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/methoden/begrippen/default.htm?ConceptID=315>

Hoofdstuk 1

van de gemeente. Naast Antilliaanse Nederlanders onderscheiden we Surinaamse, Marokkaanse en Turkse Nederlanders. De overige migranten en hun nakomelingen worden samengenomen in twee categorieën te weten: 'overig niet-westers' voor migranten (en hun nakomelingen) uit de niet-westerse landen en 'westers' voor migranten (en hun nakomelingen) uit de westerse landen. Ten slotte onderscheiden we autochtone Nederlanders. In de meeste figuren worden percentages weergegeven en beschreven. Deze moeten echter met de nodige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd, aangezien ze soms gebaseerd zijn op een klein aantal personen. Dit geldt met name wanneer er voor een kleine gemeente uitgesplitst wordt naar herkomstgroep en verdere achtergrondkenmerken. In de tekst worden op diverse plaatsen ook aantallen genoemd. Voor een volledig overzicht van absolute aantallen, de populatieomvang, verdere uitsplitsingen et cetera wordt verwezen naar de tabellen in de bijlagen bij de hoofdstukken. Aantallen en percentages worden alleen gepresenteerd als de populatie groter is dan 5 personen.

1.4 Opbouw van het rapport

In deze monitor wordt informatie gepresenteerd over migratie en demografische kenmerken (hoofdstuk 2), onderwijspositie en voortijdig schoolverlaten (hoofdstuk 3), arbeid en uitkeringen (hoofdstuk 4) en criminaliteit (hoofdstuk 5). In hoofdstuk 5 wordt tevens ingegaan op de vraag of en in welke mate factoren zoals voortijdig schoolverlaten en uitkeringsafhankelijkheid, samenhangen met criminaliteit.

Deze monitor gaat in op de situatie van de Antilliaans-Nederlandse bevolking. Samen met voorliggende rapportage verschijnt er een overkoepelende rapportage waarin de gegevens van de betrokken gemeenten zijn samengevoegd.

Hoofdstuk 2 **Demografie en Migratie**

2.1 **Inleiding**

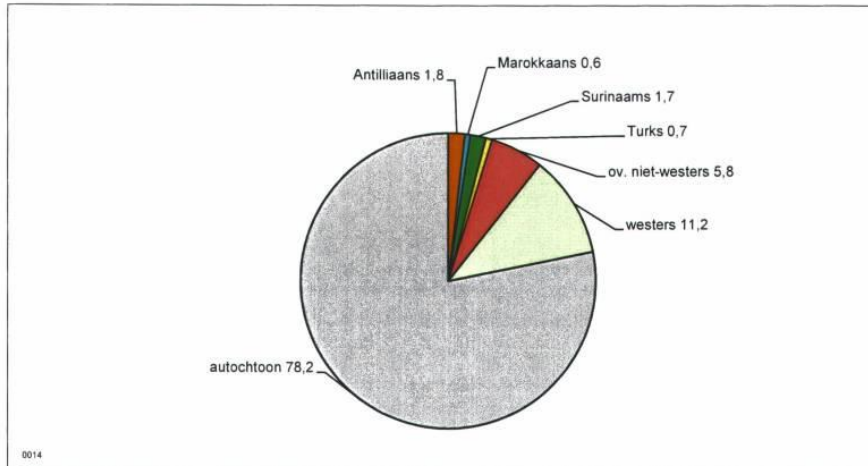
Om inzicht te krijgen in de omvang en samenstelling van de Antilliaans-Nederlandse bevolking in de gemeente Groningen zetten we in dit hoofdstuk hun demografische kenmerken en hun migratiegeschiedenis uiteen. Achtereenvolgens gaan we in op de volgende kenmerken: bevolkingssamenstelling (paragraaf 2.2), geslacht (paragraaf 2.3), generatie (paragraaf 2.4), leeftijd (paragraaf 2.5), burgerlijke staat (paragraaf 2.6) en buitenlandse migratie (paragraaf 2.7).

2.2 **Bevolkingssamenstelling**

Per 1 januari 2013 telt Groningen in totaal 195.382 inwoners (zie tabel b2.1 in de bijlage). Hiervan zijn 3.522 inwoners (1,8 procent) van Antilliaanse herkomst. Van de bevolking in Groningen is 1,7 procent van Surinaamse afkomst, 0,6 procent van Marokkaanse herkomst en 0,7 procent is van Turkse herkomst. Het aandeel westerse en overig niet-westerse allochtonen is respectievelijk 11,2 en 5,8 procent. Het aandeel autochtone bewoners in Groningen is 78,2 procent. Nederland heeft per 1 januari 2013 bijna 16,8 miljoen inwoners. Hiervan zijn er ruim 145.000 (0,9 procent) van Antilliaanse herkomst.

Collegebrief - Afhandeling vragen en toezeggingen raadscommissies Rekening 2013

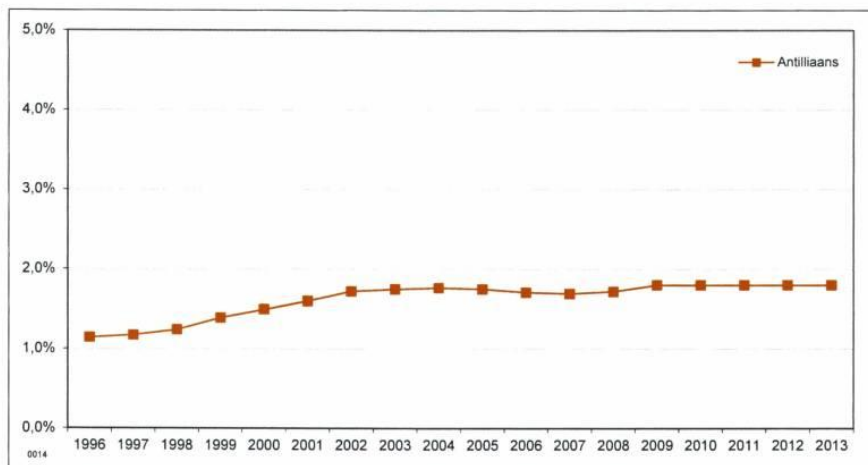
Hoofdstuk 2



0014
Figuur 2.1: Bevolking naar herkomstgroep, 1 januari 2013 (in procenten van de totale bevolking)

Bron: GBA, bewerking Risbo

Het aandeel Antilliaanse Nederlanders neemt tussen 1996 en 2013 toe van 1,1 procent naar 1,8 procent. Sinds 2003 is het aandeel Antilliaanse Nederlanders vrijwel gelijk gebleven.



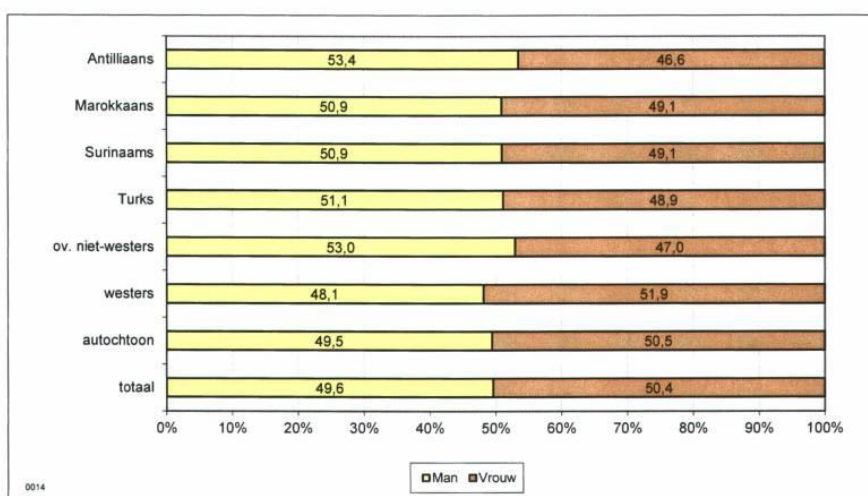
0014
Figuur 2.2: Aandeel Antilliaanse Nederlanders, 1996-2013 (in procenten van de totale bevolking)

Bron: CBS, StatLine en GBA, bewerking Risbo

Demografie en Migratie

2.3 Geslacht

Van de Antilliaans-Nederlandse bevolking in Groningen is 46,6 procent vrouw en 53,4 procent man (zie figuur 2.3). In de totale bevolking van Groningen is 50,4 procent vrouw en 49,6 procent man.



Figuur 2.3: Bevolking naar geslacht, 1 januari 2013 (in procenten van de betreffende bevolkingsgroep)

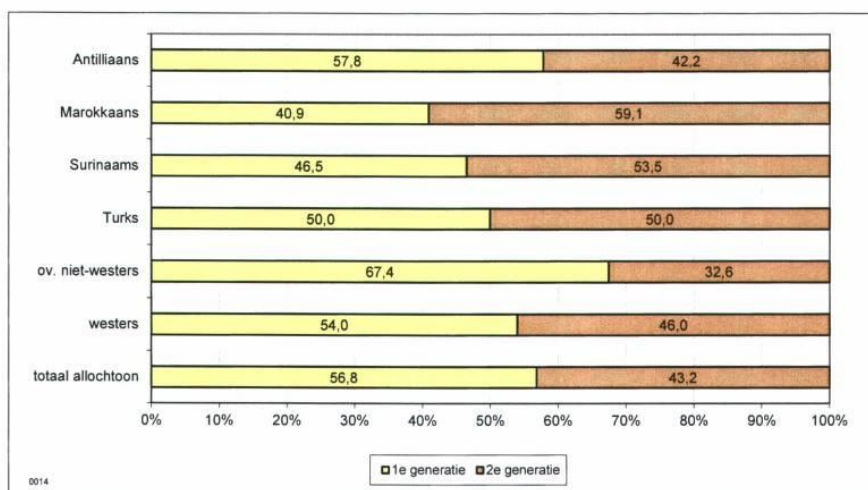
Bron: GBA, bewerking Risbo

Hoofdstuk 2

2.4 Generatie

In figuur 2.4 worden de verschillende herkomstgroepen uitgesplitst naar eerste en tweede generatie. Personen die niet in Nederland, maar in het herkomstland geboren zijn, worden tot de eerste generatie gerekend. In Nederland geboren personen met één of twee in het herkomstland geboren ouders worden tot de tweede generatie gerekend. Voor een toelichting op de definities verwijzen we naar de begrippenlijst en technische toelichting in de bijlagen.

Van de Antilliaans-Nederlandse inwoners van Groningen is 42,2 procent in Nederland geboren. De tweede generatie Antilliaanse Nederlanders is in relatieve zin de kleinste van de vier grootste herkomstgroepen.



Figuur 2.4: Allochtone bevolking naar generatie, 1 januari 2013 (in procenten van de betreffende bevolkingsgroep)

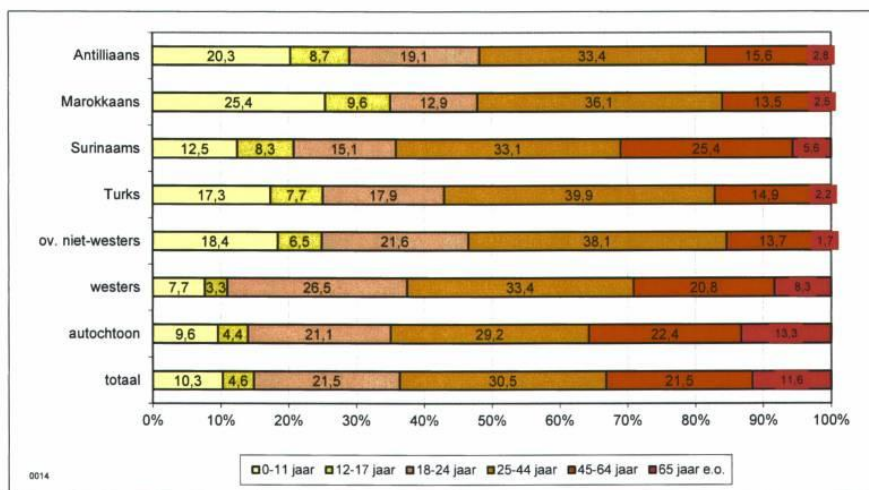
Bron: GBA, bewerking Risbo

Demografie en Migratie

2.5 Leeftijd

In figuur 2.5 wordt de leeftijdsopbouw van Antilliaans-Nederlandse inwoners van Groningen vergeleken met andere herkomstgroepen en de totale bevolking in Groningen. De Antilliaans-Nederlandse bevolking is in vergelijking met de totale bevolking relatief jong.

Van de Antilliaans-Nederlandse bevolking is 48,2 procent jonger dan 25 jaar, tegenover 36,4 procent in de hele bevolking van Groningen. Slechts een klein deel van de Antilliaans-Nederlandse bevolking is 65 jaar of ouder (2,8 procent). Dit verschilt sterk van de totale bevolking van Groningen waarvan 11,6 procent 65 jaar of ouder is.

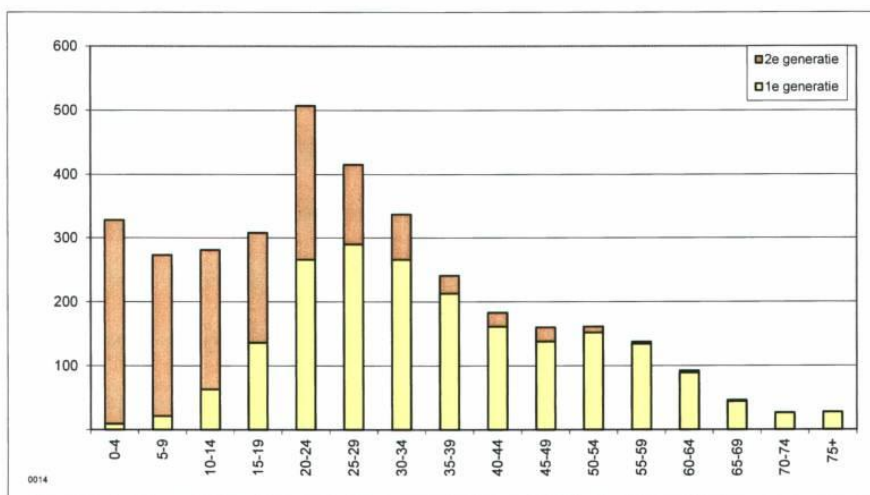


0014
 Figuur 2.5: Bevolking naar leeftijd, 1 januari 2013 (in procenten van de betreffende bevolkingsgroep)

Bron: GBA, bewerking Risbo

Hoofdstuk 2

Figuur 2.6 laat zien dat er een samenhang is tussen leeftijd en generatie; hoe hoger de leeftijd, hoe groter het aandeel eerste generatie migranten. Het grootste deel van de Antilliaanse Nederlanders onder de 20 jaar is in Nederland geboren. Vanaf de leeftijdsgroep 20-24 jaar is de eerste generatie Antilliaanse Nederlanders in Groningen groter dan de tweede generatie. Er zijn nauwelijks Antilliaanse Nederlanders van 50 jaar of ouder die tot de tweede generatie migranten behoren.



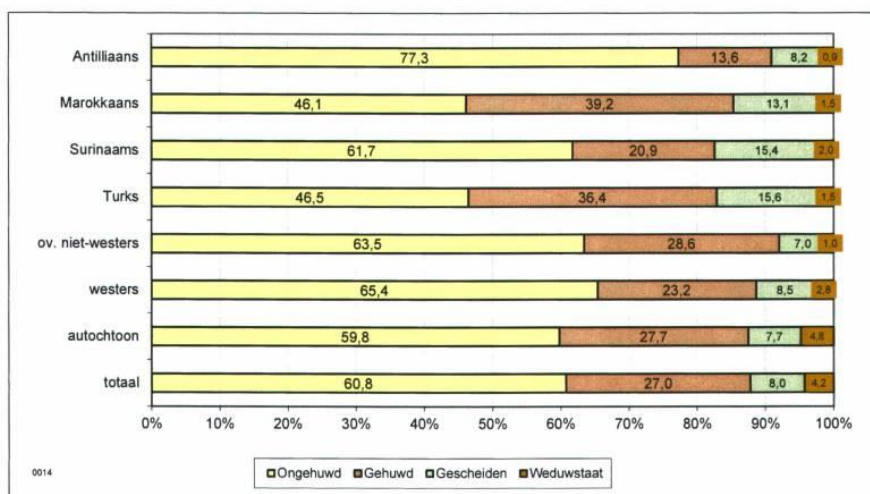
Figuur 2.6: Antilliaanse Nederlanders naar leeftijd en generatie, 1 januari 2013 (in absolute aantallen)

Bron: GBA, bewerking Risbo

2.6 Burgerlijke staat

Van alle inwoners van Groningen van 16 jaar en ouder is 60,8 procent ongehuwd, 27,0 procent is gehuwd en de rest gescheiden (8,0 procent) of weduwe/weduwnaar (4,2 procent).

Bij de Antilliaans-Nederlandse bevolking zien we een heel ander beeld. Het aandeel ongehuwden onder Antilliaanse Nederlanders is veel groter dan gemiddeld, namelijk 77,3 procent. Het aandeel gehuwden is veel kleiner dan gemiddeld in Groningen (13,6 procent) en van 0,9 procent is de partner overleden (zie figuur 2.7). Het aandeel personen dat is gescheiden (8,2 procent) is vergelijkbaar met het gemiddelde onder alle inwoners van Groningen. Het aandeel weduwen en weduwnaren is lager dan gemiddeld, dit komt voornamelijk door de leeftijdsopbouw bij de migrantengroepen (zie figuur 2.5). Aangezien de migrantengroepen relatief minder ouderen kennen dan gemiddeld, is het aandeel weduwen/weduwnaren logischerwijze ook kleiner dan gemiddeld.



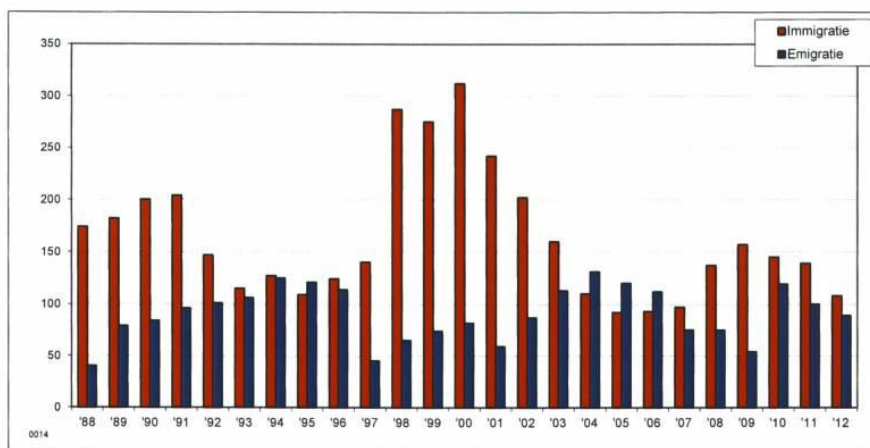
Figuur 2.7: Bevolking (16 jaar en ouder) naar burgerlijke staat, 1 januari 2013 (in procenten van de betreffende bevolkingsgroep)

Bron: GBA, bewerking Risbo

Hoofdstuk 2

2.7 Buitenlandse migratie

In figuur 2.8 wordt de immigratie en emigratie van Antillianen in de afgelopen 25 jaar weergegeven. Met immigratie bedoelen we hier de vestiging van Antillianen vanuit het buitenland in Groningen, met emigratie het vertrek van Antillianen vanuit Groningen naar het buitenland. We zien dat het aantal Antillianen dat vanuit het buitenland naar Groningen migreert de afgelopen 25 jaar sterk fluctueert. In de periode 1988-1991 komen jaarlijks gemiddeld 190 Antillianen vanuit het buitenland naar Groningen. Na deze jaren is er een relatieve luwte, maar vanaf 1998 stijgt de immigratie explosief. Het jaar 2000 kent het hoogste aantal, namelijk 312 migranten. In de jaren erna neemt de immigratie af tot 92 in 2005, gevolgd door een lichte opleving in 2008 en 2009, de afgelopen vier jaar neemt de immigratie weer af. De emigratie stijgt langzaam van 1988 tot 125 personen in 1994, maar daalt in 1997 naar 45 personen. Een langzame groei zet zich door tot 2004 waarin 131 Antillianen vertrokken. Van 2004 tot 2009 daalt het aantal emigranten jaarlijks. In 2009 vertrekken er 54 Antillianen naar het buitenland, in 2010 neemt de emigratie toe tot 119 personen. De afgelopen drie jaar is het aantal emigranten weer gedaald. In 2012 is er sprake van 108 immigranten en 89 emigranten.



Figuur 2.8: Buitenlandse migratie van Antillianen, 1988-2012 (in absolute aantallen)

Bron: CBS, Statline

Hoofdstuk 3 **Onderwijs**

3.1 **Inleiding**

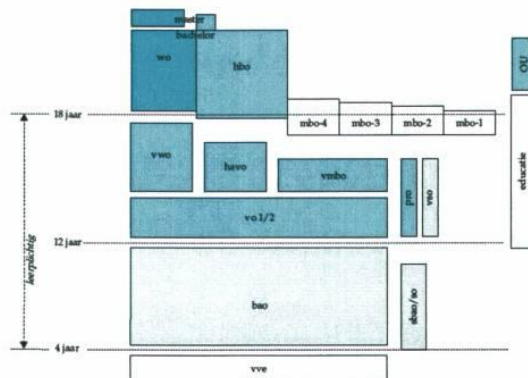
Een goede opleiding is belangrijk voor de latere positie op de arbeidsmarkt. Een laag opleidingsniveau leidt in het algemeen tot geringere arbeidsmarktkansen, zowel in termen van participatie als het niveau waarop men gaat werken. In paragraaf 3.2 wordt eerst kort ingegaan op de gebruikte begrippen en de databron. Vervolgens staan we in paragraaf 3.3 stil bij de positie van jongeren in de leeftijd 12 t/m 22 jaar in het voortgezet onderwijs en het middelbaar beroepsonderwijs. Een van de hoofddoelstellingen van het beleid is het terugdringen van voortijdig schoolverlaten onder Antilliaanse Nederlanders. In paragraaf 3.4 presenteren we cijfers over nieuwe voortijdig schoolverlaters in het schooljaar 2011/2012. We bekijken of (en zo ja in welke mate) er een oververtegenwoordiging is van Antilliaans-Nederlandse nieuwe voortijdig schoolverlaters ten opzichte van de totale bevolking van de gemeente en of zich hierin ten opzichte van het schooljaar 2008/2009 veranderingen hebben voorgedaan.

3.2 **Gebruikte begrippen en databron**

Leerlingen, deelnemers en voortijdig schoolverlaters

In deze paragraaf gaan we kort in op de gebruikte begrippen. In paragraaf 3.3 rapporteren we over jongeren in de leeftijd van 12 t/m 22 jaar in het voortgezet onderwijs (vo), middelbaar beroepsonderwijs (mbo) en hoger onderwijs (ho). De cijfers hebben uitsluitend betrekking op het bekostigde onderwijs. Jongeren die particulier onderwijs volgen blijven buiten beschouwing. In dit hoofdstuk gebruiken we voor jongeren die onderwijs volgen in het algemeen de term leerlingen. Leerlingen die een mbo-opleiding volgen worden ook wel aangeduid als deelnemers. In schema 3.1 is, ter verduidelijking van de gebruikte termen en de niveaus, het Nederlandse onderwijsstelsel schematisch weergegeven.

Hoofdstuk 3



Bron: OCW.

baso	basisonderwijs	so	speciaal onderwijs
bbl	beroepsbegeleidende leerweg	vmbo	voorbereidend middelbaar beroeps- onderwijs
bol	beroepsopleidende leerweg	vo	voortgezet onderwijs
havo	hoger algemeen voortgezet onderwijs	vso	voortgezet speciaal onderwijs
hbo	hoger beroepsonderwijs	vve	voor- en vroegschoolse educatie
mbo	middelbaar beroepsonderwijs	vwo	voorbereidend wetenschappelijk onderwijs
OU	Open Universiteit	wo	wetenschappelijk onderwijs
pro	praktijkonderwijs		
sbao	speciaal basisonderwijs		

Schema 3.1: Het Nederlandse onderwijsstelsel

Bron: CBS

In paragraaf 3.4 gaan we in op nieuwe voortijdig schoolverlaters (vsv-ers). Onder de nieuwe vsv-ers worden alle leerlingen van 12 t/m 22 jaar verstaan, die in een schooljaar zonder startkwalificatie (diploma van havo, vwo of mbo met minimaal niveau 2) het onderwijs verlaten. Voor de berekening van het percentage nieuwe vsv-ers is het aantal nieuwe vsv-ers in het schooljaar 2011/2012 gedeeld door het totaal aantal leerlingen in het voortgezet onderwijs en het middelbaar beroepsonderwijs in de leeftijd van 12 t/m 22 jaar in de gemeente per 1 januari 2012 en vermenigvuldigd met 100%.

Data

De in dit hoofdstuk gepresenteerde onderwijsgegevens zijn gebaseerd op registraties in de Basisregistratie Onderwijs (BRON) en aangeleverd door de Dienst Uitvoering Onderwijs (DUO). Alle leerlingen in het bekostigd voortgezet en middelbaar beroepsonderwijs staan in BRON geregistreerd.

Onderwijs

Voorlopige cijfers

In maart is het aantal voortijdig schoolverlaters van voorgaand schooljaar bekend. Deze gegevens hebben de status 'voorlopig' omdat het gaat om gegevens die zijn aangeleverd door de onderwijsinstellingen, maar nog niet zijn gecontroleerd door een accountant. Door de accountantscontrole en door inschrijfmutaties die met terugwerkende kracht worden verwerkt, kunnen er verschillen ontstaan tussen de voorlopige en definitieve cijfers. De definitieve cijfers zijn steeds in oktober bekend. Een voorbeeld: de voorlopige vsv-cijfers van schooljaar 2011/2012 zijn in maart 2013 bekend en worden in oktober 2013 definitief vastgesteld.⁴ In deze rapportage presenteren we de voorlopige cijfers omdat dit de meest actuele gegevens zijn. We gebruiken de voorlopige cijfers van het schooljaar 2011/2012 en de voorgaande schooljaren.

Koppeling

De nieuwe voortijdig schoolverlaters zijn per schooljaar op basis van het versleutelde burgerservicenummer (BSN) gekoppeld aan het bevolkingsbestand per 1 januari. Indien het nummer in een van de bestanden niet bekend is, kan er geen koppeling worden gemaakt. Jongeren waarvan geen nummer bekend is, zijn in onderstaande tabellen dus niet opgenomen. Ook jongeren die in de loop van 2012 vanuit een niet in het onderzoek betrokken gemeente in een van de betrokken gemeenten zijn komen wonen, vallen buiten onderstaande analyses. De in dit hoofdstuk gepresenteerde cijfers kunnen daardoor licht afwijken van eerder door DUO gepresenteerde cijfers.

3.3 Leerlingen en deelnemers

Figuur 3.1 gaat in op de positie van 12 t/m 22-jarige jongeren in het bekostigde onderwijs. We zien dat 22,3 procent van de jongeren van 12 t/m 22 jaar uit Groningen voortgezet onderwijs volgt, 11,5 procent volgt middelbaar beroepsonderwijs en de resterende 66,3 procent hoger beroepsonderwijs of wetenschappelijk onderwijs.⁵

Het aandeel Antilliaans-Nederlandse jongeren van 12 t/m 22 jaar dat voortgezet onderwijs volgt (33,3 procent) is veel groter dan in de totale groep leerlingen. Van de Antilliaans-Nederlandse leerlingen volgt een bovengemiddeld groot deel een mbo-opleiding (31,1 procent).

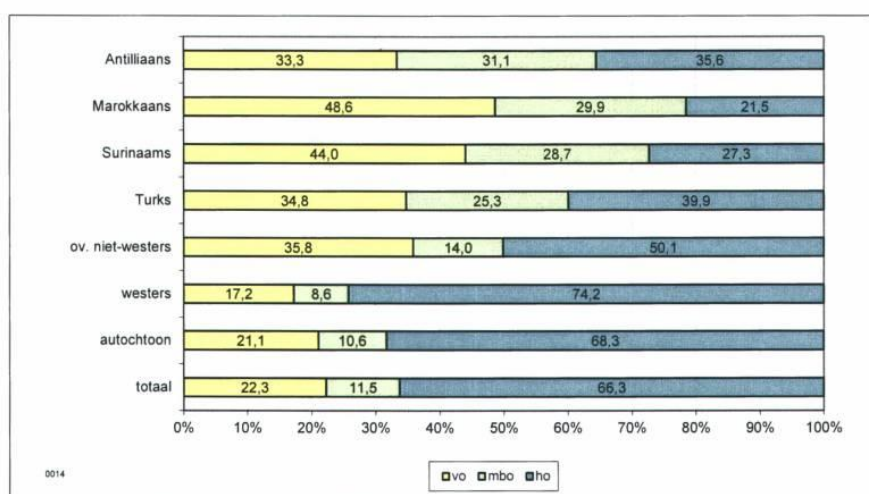
⁴ OCW (2010). *Handleiding vsv-cijferproducten*, p. 17

⁵ Een deel van de 12-jarigen (en ook 13-jarigen) volgt nog basisonderwijs. Hierover is in de monitor geen informatie beschikbaar.

Hoofdstuk 3

De deelname van Antilliaans-Nederlandse leerlingen aan het hoger onderwijs is veel lager dan gemiddeld in Groningen (35,6 procent).

Bij deze figuur past een kanttekening. De cijfers worden beïnvloed door de instroom van jongeren die naar Groningen verhuizen om hoger onderwijs te volgen. Onder deze jongeren bevinden zich relatief veel autochtone jongeren.



0014
 Figuur 3.1: Leerlingen in het voortgezet onderwijs, mbo en hoger onderwijs naar etnische herkomst, 1 januari 2012 (in procenten van de betreffende bevolkingsgroep)

Bron: BRON, DUO, bewerking Risbo

3.3.1 Antilliaans-Nederlandse leerlingen in het voortgezet onderwijs

In figuur 3.2 wordt per herkomstgroep aangegeven welk deel van de 12 t/m 22-jarige leerlingen praktijkonderwijs, vmbo, havo en vwo volgt.⁶

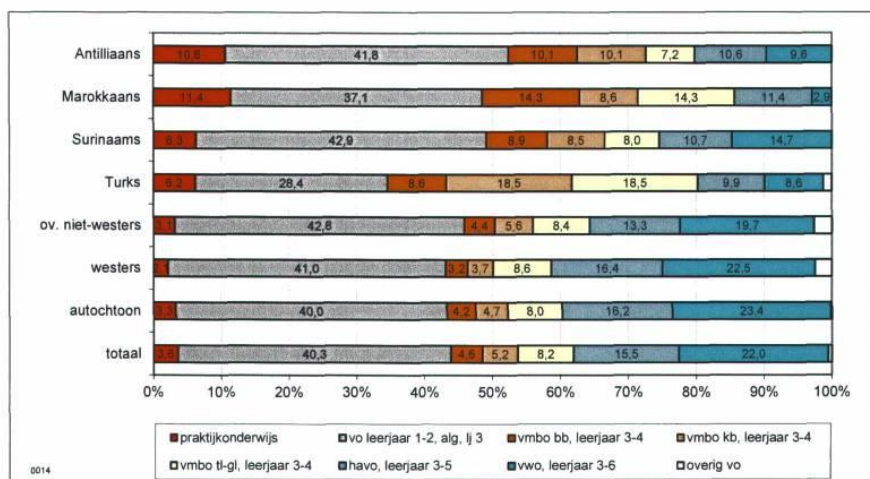
Van de Antilliaans-Nederlandse jongeren in Groningen volgt een bovengemiddeld groot deel (10,6 procent) praktijkonderwijs. Het praktijkonderwijs is bestemd voor leerlingen die niet in staat zijn om een diploma te behalen in het vmbo. Het beoogt de leerlingen op te leiden voor zeer eenvoudig werk op de arbeidsmarkt. Stages zijn daarbij een essentieel onderdeel.

⁶ Leerlingen in het speciaal onderwijs zijn in deze figuur buiten beschouwing gelaten. Het speciaal onderwijs is voor leerlingen met een functiebeperking (zie schema 3.1). Hierover is in de monitor geen informatie beschikbaar.

Onderwijs

Binnen het vmbo volgen Antilliaans-Nederlandse jongeren vaker dan gemiddeld de laagste leerweg (de basisberoepsgerichte leerweg). Van alle leerlingen volgt 4,6 procent deze leerweg. Bij de Antilliaans-Nederlandse jongeren is dat 10,1 procent.

We zien verder dat van de totale groep leerlingen van 12 t/m 22 jaar uit Groningen 15,5 procent in de bovenbouw van de havo zit en 22,0 procent in de bovenbouw van het vwo. Bij de Antilliaans-Nederlandse jongeren liggen deze percentages lager. Van de Antilliaans-Nederlandse jongeren volgt 10,6 procent de havo en 9,6 procent zit in de bovenbouw van het vwo.



Figuur 3.2: Leerlingen in het voortgezet onderwijs naar onderwijsniveau en etnische herkomst, 1 januari 2012 (in procenten van de betreffende bevolkingsgroep)

Bron: BRON, DUO, bewerking Risbo

3.3.2 Antilliaans-Nederlandse deelnemers in het mbo

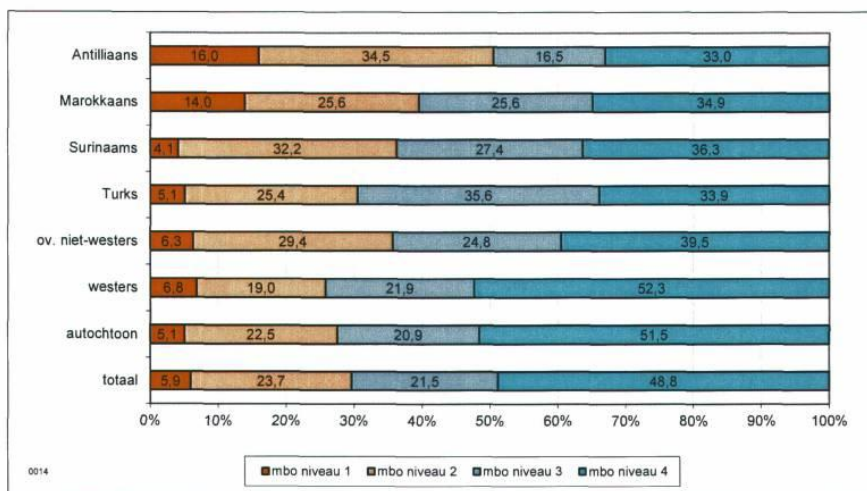
Figuur 3.3 heeft betrekking op de 12 t/m 22-jarige schoolgaande jongeren in het mbo. Het mbo kent met name in de beroepsbegeleidende leerweg een aanzienlijk aantal leerlingen dat ouder is dan 22 jaar. Deze blijven hier buiten beschouwing omdat er geen gegevens over beschikbaar zijn.

Het mbo kent vier niveaus. In Groningen volgt 5,9 procent van alle deelnemers een assistent-opleiding (niveau 1). Verder zien we dat 23,7 procent van de deelnemers de basisberoepsopleiding (niveau 2) en 21,5 procent de

Hoofdstuk 3

vakopleiding (niveau 3) volgt. Het aandeel deelnemers dat een middenkader- of specialistenopleiding (niveau 4) volgt is het grootst, 48,8 procent.

Bij de Antilliaans-Nederlandse deelnemers zien we een ander beeld. Het aandeel deelnemers op niveau 1 is duidelijk groter dan gemiddeld (16,0 procent). Het deel dat een opleiding op niveau 2 volgt, is veel groter dan het gemiddelde (34,5 procent). Een vakopleiding wordt gevolgd door een lager percentage dan in de hele groep in Groningen (16,5 procent). Vooral op niveau 4 is het percentage Antilliaanse Nederlanders lager dan het gemiddelde (33,0 procent).



Figuur 3.3: Leerlingen (12-22 jaar) aan het mbo naar niveau en etnische herkomstgroep, 1 januari 2012 (in procenten van de betreffende bevolkingsgroep)

Bron: BRON, DUO, bewerking Risbo

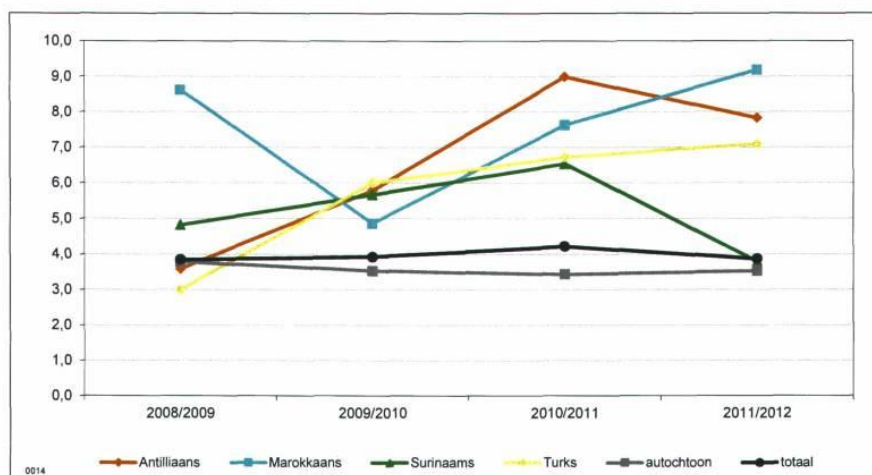
3.4 Nieuwe voortijdig schoolverlaters

In deze paragraaf gaan we in op nieuwe voortijdig schoolverlaters (vsv-ers). We bekijken het aandeel nieuwe voortijdig schoolverlaters onder Antilliaans-Nederlandse jongeren en relateren dit aan het aandeel nieuwe voortijdig schoolverlaters onder alle jongeren in Groningen. We kijken daarbij tevens naar de ontwikkeling van het aandeel nieuwe voortijdig schoolverlaters sinds het schooljaar 2008/2009. In figuur 3.4 is het aandeel nieuwe voortijdig schoolverlaters in de leeftijd van 12 t/m 22 jaar per schooljaar opgenomen.

Onderwijs

Per 1 januari 2012 wonen er in Groningen 10.274 jongeren van 12 t/m 22 jaar die voortgezet onderwijs of middelbaar beroepsonderwijs volgen (zie tabel 3.1). In het schooljaar 2011/2012 hebben er hiervan 397 (3,9 procent) de school voortijdig verlaten. Het aandeel nieuwe voortijdig schoolverlaters is vergelijkbaar met het schooljaar 2008/2009 toen 3,8 procent van de jongeren zonder startkwalificatie uitstroomde.

Van de 345 Antilliaans-Nederlandse jongeren die voortgezet onderwijs of middelbaar beroepsonderwijs volgen hebben er 27 (7,8 procent) de school voortijdig verlaten. Het aandeel Antilliaans-Nederlandse jongeren dat de school voortijdig verlaat, is veel hoger dan in het schooljaar 2008/2009 toen 3,6 procent de school voortijdig verliet. Het afgelopen jaar is het percentage vsv-ers gedaald.



Figuur 3.4: Nieuwe voortijdig schoolverlaters (12-22 jaar) naar etnische herkomst, schooljaar 08/09 tot en met 11/12 (in procenten van de betreffende deelpopulatie)

Bron: BRON, DUO, bewerking Risbo, voorlopige cijfers

Oververtegenwoordiging

Een belangrijke doelstelling van het beleid is het terugdringen van de oververtegenwoordiging van Antilliaans-Nederlandse voortijdig schoolverlaters. De oververtegenwoordiging wordt berekend door het verschil tussen het aandeel nieuwe voortijdig schoolverlaters in de totale groep en de groep van

Collegebrief - Afhandeling vragen en toezeggingen raadscommissies Rekening 2013

Hoofdstuk 3

Antilliaanse Nederlanders te delen door het aandeel in de totale groep.⁷ In tabel 3.1 is per herkomstgroep het aantal en aandeel nieuwe voortijdig schoolverlaters en de oververtegenwoordiging weergegeven.

Van alle jongeren die voortgezet of middelbaar beroepsonderwijs volgen is 3,9 procent een nieuwe voortijdig schoolverlater.

Van de Antilliaans-Nederlandse jongeren heeft 7,8 procent de school voortijdig verlaten. De oververtegenwoordiging van de Antilliaans-Nederlandse nieuwe voortijdig schoolverlaters komt daarmee uit op 103 procent. Dat is 110 procentpunten hoger dan de oververtegenwoordiging van -7 procent in het schooljaar 2008/2009. Het afgelopen jaar is de oververtegenwoordiging iets gedaald. Onder Antilliaans-Nederlandse schoolverlaters gaat het om een toename van 15 personen. Onder de totale groep schoolverlaters gaat het om een afname van 1 persoon.

Tabel 3.1: Nieuwe voortijdig schoolverlaters (12-22 jaar) naar etnische herkomst, schooljaar 08/09 tot en met 11/12

Groningen	Antilliaans					totaal				
	08/09	09/10	10/11	11/12	verschil 09-12	08/09	09/10	10/11	11/12	verschil 09-12
l'en vo/mbo 12 t/m 22 jaar	335	380	345	345		10.367	10.524	10.134	10.274	
nw. v. schoolverlaten (N)	12	22	31	27	15	398	413	427	397	-1
nw. v. schoolverlaten (%)	3,6	5,8	9,0	7,8	4,2	3,8	3,9	4,2	3,9	0,1
oververtegenwoordiging (%)	-7	48	113	103	110	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt

Bron: BRON, DUO, bewerking Risbo, voorlopige cijfers

In de tabellen b3.3 en b3.3a in de bijlage wordt het aantal, het percentage nieuwe voortijdig schoolverlaters en de oververtegenwoordiging gepresenteerd voor alle 21 gemeenten. Daarbij is ook de ontwikkeling sinds 2008/2009 opgenomen.

3.4.1 Antilliaans-Nederlandse nieuwe voortijdig schoolverlaters naar achtergrondkenmerken

In figuur 3.5 splitsen we de vsv-cijfers uit naar geslacht, generatie en leeftijd.

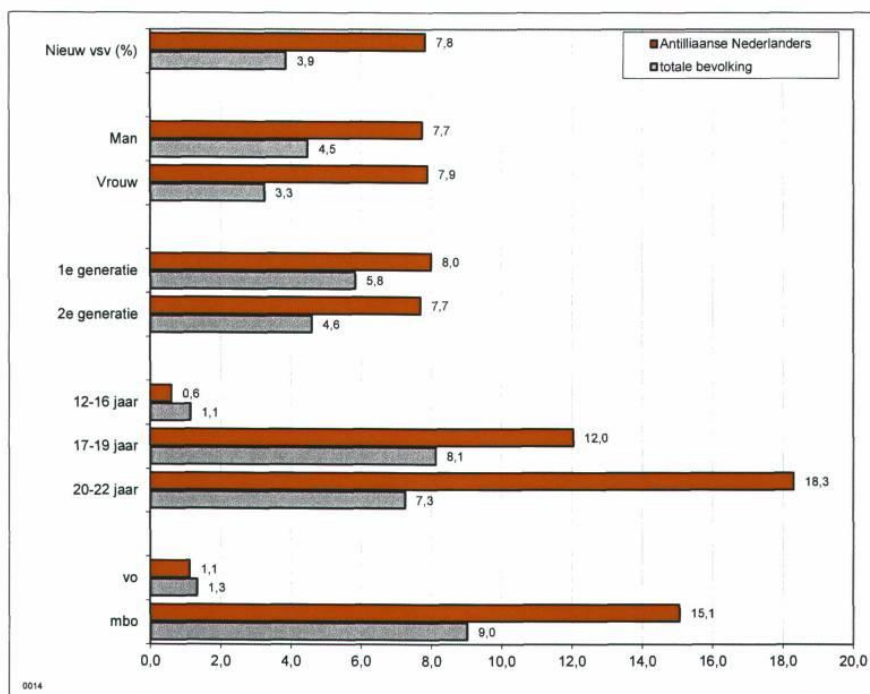
Doorgaans is het aandeel voortijdig schoolverlaters onder jongens groter dan onder meisjes. Bij de jongeren van Antilliaanse herkomst in Groningen is dat niet het geval en is het aandeel vergelijkbaar. Onder Antilliaans-Nederlandse meisjes is het aandeel voortijdig schoolverlaters 7,9 procent, onder de

⁷ Een rekenvoorbeeld: als van alle jongeren in de gemeente 5% de school voortijdig verlaat en van de jongeren in de herkomstgroep 7,5% dan is de oververtegenwoordiging: $((7,5 - 5)/5) * 100 = 50\%$. Het percentage oververtegenwoordiging is berekend op basis van de niet-afgeronde percentages.

Collegebrief - Afhandeling vragen en toezeggingen raadscommissies Rekening 2013

Onderwijs

Antilliaans-Nederlandse jongens 7,7 procent. Van de eerste generatie Antilliaanse Nederlanders is 8,0 procent voortijdig schoolverlater, van de tweede generatie 7,7 procent. We zien dat voortijdig schoolverlaten minder voorkomt bij jongeren van 12 t/m 16 jaar (0,6 procent). Van de 17 t/m 19-jarigen is 12,0 procent vsv-er. Van de jongeren van 20 t/m 22 jaar is 18,3 procent schoolverlater. Voortijdig schoolverlaten komt in het mbo vaker voor dan in het vo, dat geldt ook voor Antilliaans-Nederlandse jongeren (respectievelijk 15,1 en 1,1 procent).



Figuur 3.5 Aandeel nieuwe vsv-ers (12-22 jaar) onder Antilliaanse Nederlanders naar achtergrondkenmerken, in schooljaar 2011/2012 (in procenten van de betreffende deelpopulatie)

Bron: BRON, DUO, bewerking Risbo, voorlopige cijfers

Hoofdstuk 4 **Arbeid en Uitkering**

4.1 **Inleiding**

In dit hoofdstuk gaan we in op de arbeids- en uitkeringsituatie van de Antilliaans-Nederlandse bevolking. In paragraaf 4.2 wordt allereerst kort ingegaan op de gebruikte begrippen en databronnen. Vervolgens wordt in paragraaf 4.3 gerapporteerd over het aandeel niet-werkende werkzoekenden. Het aandeel werkzoekenden onder Antilliaanse Nederlanders is landelijk gezien hoger dan in de totale bevolking. Het reduceren van de oververtegenwoordiging van Antilliaanse Nederlanders op dit terrein is een belangrijke doelstelling van het beleid gericht op Antilliaanse Nederlanders. We bekijken of er ten opzichte van de totale bevolking van de gemeente een oververtegenwoordiging is van Antilliaans-Nederlandse werkzoekenden en of zich hierin ten opzichte van 2009 veranderingen hebben voorgedaan. In paragraaf 4.4 doen we een soortgelijke analyse voor het aandeel uitkeringsontvangers onder Antilliaanse Nederlanders.

4.2 **Gebruikte begrippen en databronnen**

Niet-werkende werkzoekenden en uitkeringsontvangers

In deze paragraaf gaan we kort in op de gebruikte begrippen. In paragraaf 4.3 rapporteren we over niet-werkende werkzoekenden (NWW) in de leeftijd van 15 t/m 64 jaar. Een niet-werkende werkzoekende is gedefinieerd als een persoon die bij een vestiging van het UWV WERKbedrijf is ingeschreven als een werkzoekende zonder werk of als werkzoekende die minder dan twaalf uur per week werkt met een inschrijfdatum en geen uitschrijfdatum. In paragraaf 4.4 gaan we in op personen die een uitkering ontvangen in het kader van de Wet werk en bijstand (WWB), de Wet investeren in jongeren (WIJ) en/of de Wet inkomensvoorziening oudere en gedeeltelijk arbeidsongeschikte werkloze werknemers, respectievelijk arbeidsongeschikte zelfstandigen (IOAW en IOAZ).⁸

Veelal wordt gerapporteerd over het percentage niet-werkende werkzoekenden en uitkeringsontvangers. Deze percentages zijn berekend door het aantal NWW-ers (respectievelijk het aantal uitkeringsontvangers) te delen door het

⁸ Per 1 januari 2012 is de WIJ afgeschaft. Jongeren kunnen vanaf die datum een WWB uitkering aanvragen. In een paar gemeenten zijn ook enkele personen die een uitkering ontvangen in het kader van de Wet inkomensvoorziening kunstenaars (WIK) in het bestand opgenomen. Deze blijven in de navolgende analyses buiten beschouwing.

Hoofdstuk 4

aantal personen in de leeftijd van 15 t/m 64 jaar (de potentiële beroepsbevolking) en te vermenigvuldigen met 100%.

Data

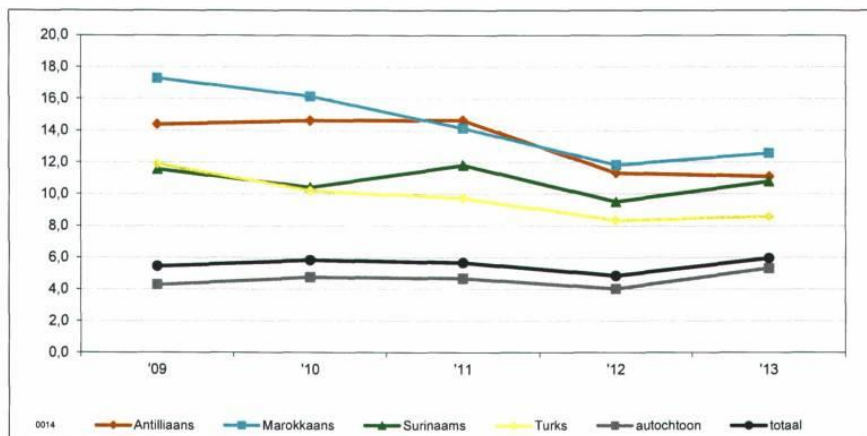
De in dit hoofdstuk gepresenteerde gegevens over niet-werkende werkzoekenden zijn gebaseerd op registraties afkomstig van het UWV WERKbedrijf. Het UWV WERKbedrijf levert aan veel gemeenten jaarlijks een databestand met niet-werkende werkzoekenden per 31 december. Dit databestand is, met toestemming van UWV WERKbedrijf, door de gemeenten aan Risbo doorgeleverd. Voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van het bestand met werkzoekenden die per 31-12-2012 bij het UWV WERKbedrijf stonden ingeschreven. De cijfers over uitkeringen zijn afkomstig van de gemeentelijke of regionale uitkeringsinstanties. De cijfers hebben 1-1-2013 als peildatum.

4.3 Werkzoekenden

In figuur 4.1 is het aandeel werkzoekenden in de leeftijd van 15 t/m 64 jaar van 2009 tot en met 2013 opgenomen. Per 1 januari 2013 wonen in Groningen 148.157 personen van 15 t/m 64 jaar. Daarvan staan er 8.812 (5,9 procent) als niet-werkende werkzoekende bij het UWV WERKbedrijf ingeschreven (zie ook tabel 4.1). Het aandeel niet-werkende werkzoekenden is iets toegenomen ten opzichte van 2009. Toen stond 5,4 procent van de 15-64-jarigen als niet-werkende werkzoekende ingeschreven.

Van de 2.541 Antilliaanse Nederlanders van 15 t/m 64 jaar zijn er 282 (11,1 procent) als niet-werkende werkzoekende geregistreerd. Het aandeel Antilliaans-Nederlandse werkzoekenden is lager dan in 2009, toen 14,4 procent als niet-werkende werkzoekende stond ingeschreven. Het afgelopen jaar is het percentage werkzoekenden nagenoeg gelijk gebleven.

Arbeid en Uitkering



Figuur 4.1: Werkzoekenden (15-64 jaar) naar etnische herkomst, per 1 januari 2009 tot en met 2013 (in procenten van de betreffende bevolkingsgroep)

Bron: UWV WERKbedrijf, bewerking Risbo

Oververtegenwoordiging

Het aandeel niet-werkende werkzoekenden onder Antilliaanse Nederlanders is hoger dan in de totale bevolking van Groningen. Een doelstelling van het beleid is het terugdringen van de oververtegenwoordiging van Antilliaans-Nederlandse niet-werkende werkzoekenden. De oververtegenwoordiging geeft aan in hoeverre het percentage werkzoekenden onder Antilliaanse Nederlanders afwijkt van dat onder de hele bevolking in de gemeente. De oververtegenwoordiging wordt berekend door het verschil tussen het aandeel werkzoekenden in de totale groep en de groep Antilliaanse Nederlanders te delen door het aandeel in de totale groep.⁹ In tabel 4.1 is per herkomstgroep het aantal en aandeel werkzoekenden onder 15 t/m 64-jarigen en het percentage oververtegenwoordiging weergegeven sinds 2009.

Van alle 15 t/m 64-jarigen is 5,9 procent werkzoekend. Van de Antilliaanse Nederlanders in de leeftijd van 15 t/m 64 jaar is 11,1 procent werkzoekend. De oververtegenwoordiging van de Antilliaans-Nederlandse werkzoekenden ten opzichte van de totale bevolking is 87 procent. Dat is 77 procentpunten lager dan de oververtegenwoordiging van 164 procent in 2009. Onder Antilliaans-Nederlandse werkzoekenden gaat het om een afname van 58 personen. Onder de totale groep werkzoekenden gaat het om een toename van 1.206 personen.

⁹ Een rekenvoorbeeld: als van alle 15-64-jarigen in de gemeente 8% als werkzoekende staat ingeschreven en van de 15-64-jarigen in de herkomstgroep 10% dan is de oververtegenwoordiging: $((10-8)/8) \cdot 100 = 25\%$. Het percentage oververtegenwoordiging is berekend op basis van de niet-afgeronde percentages.

Collegebrief - Afhandeling vragen en toezeggingen raadscommissies Rekening 2013

Hoofdstuk 4

Tabel 4.1: Werkzoekenden (15-64 jaar) naar etnische herkomst, per 1 januari 2009 tot en met 1 januari 2013

Groningen	Antilliaans					verschil '13 09-13	totaal					verschil '13 09-13
	'09	'10	'11	'12	'13		'09	'10	'11	'12	'13	
bevolking van 15 t/m 64 jaar	2.363	2.482	2.499	2.503	2.541		139.817	142.694	144.860	146.664	148.157	
werkzoekenden	340	363	366	283	282	-58	7.606	8.318	8.209	7.089	8.812	1.206
% werkzoekenden	14,4	14,6	14,6	11,3	11,1	-3,3	5,4	5,8	5,7	4,8	5,9	0,5
oververtegenwoordiging (%)	164	151	158	134	87	-77	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt

Bron: UWV WERKbedrijf, bewerking Risbo

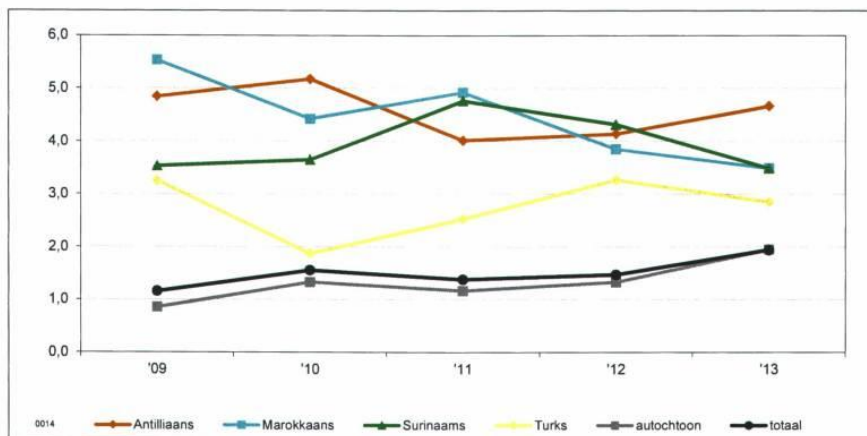
Jongeren

In deze paragraaf kijken we naar het aandeel werkzoekenden onder Antilliaans-Nederlandse jongeren in vergelijking met het aandeel werkzoekenden onder alle jongeren in Groningen. Als we figuur 4.1 vergelijken met figuur 4.2 zien we dat het aandeel werkzoekenden onder jongeren van 15 t/m 24 jaar lager is dan onder ouderen.

Er wonen 46.538 jongeren van 15 t/m 24 jaar in Groningen (zie ook tabel 4.2). Daarvan staan er 903 (1,9 procent) als werkzoekende geregistreerd. Het aandeel werkzoekende jongeren is iets toegenomen ten opzichte van 2009. Toen was 1,2 procent als werkzoekende ingeschreven.

Van de 815 Antilliaans-Nederlandse jongeren zijn er 38 (4,7 procent) werkzoekend. In 2009 was het percentage werkzoekenden vergelijkbaar, namelijk 4,8 procent.

Arbeid en Uitkering



Figuur 4.2: Werkzoekenden (15-24 jaar) naar etnische herkomst, per 1 januari 2009 tot en met 2013 (in procenten van de betreffende bevolkingsgroep)

Bron: UWV WERKbedrijf, bewerking Risbo

Oververtegenwoordiging

In tabel 4.2 is per herkomstgroep het aantal en aandeel werkzoekenden onder 15 t/m 24-jarigen en het oververtegenwoordigingpercentage weergegeven voor de afgelopen vijf jaar. Van alle 15 t/m 24-jarigen is 1,9 procent werkzoekend.

Van de Antilliaanse Nederlanders in de leeftijd van 15 t/m 24 jaar is 4,7 procent werkzoekend. De oververtegenwoordiging van de Antilliaans-Nederlandse werkzoekende jongeren is 140 procent. Dit is 180 procentpunten lager dan de oververtegenwoordiging van 320 procent in 2009. Onder Antilliaans-Nederlandse werkzoekenden gaat het om een toename van 1 persoon. Onder de totale groep werkzoekenden gaat het om een toename van 420 personen.

Tabel 4.2: Werkzoekenden (15-24 jaar) naar etnische herkomst, per 1 januari 2009 tot en met 2013

Groningen	Antilliaans					verschil 09-13	totaal					verschil 09-13
	'09	'10	'11	'12	'13		'09	'10	'11	'12	'13	
bevolking van 15 t/m 24 jaar	764	812	797	797	815		41.877	43.501	44.449	45.633	46.538	
werkzoekenden	37	42	32	33	38	1	483	676	614	671	903	420
% werkzoekenden	4,8	5,2	4,0	4,1	4,7	-0,1	1,2	1,6	1,4	1,5	1,9	0,7
oververtegenwoordiging	320	233	191	182	140	-180	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt

Bron: UWV WERKbedrijf, bewerking Risbo

In de tabellen b4.5 en b4.5a in de bijlage wordt het aantal, het percentage werkzoekenden en de oververtegenwoordiging gepresenteerd voor alle 21

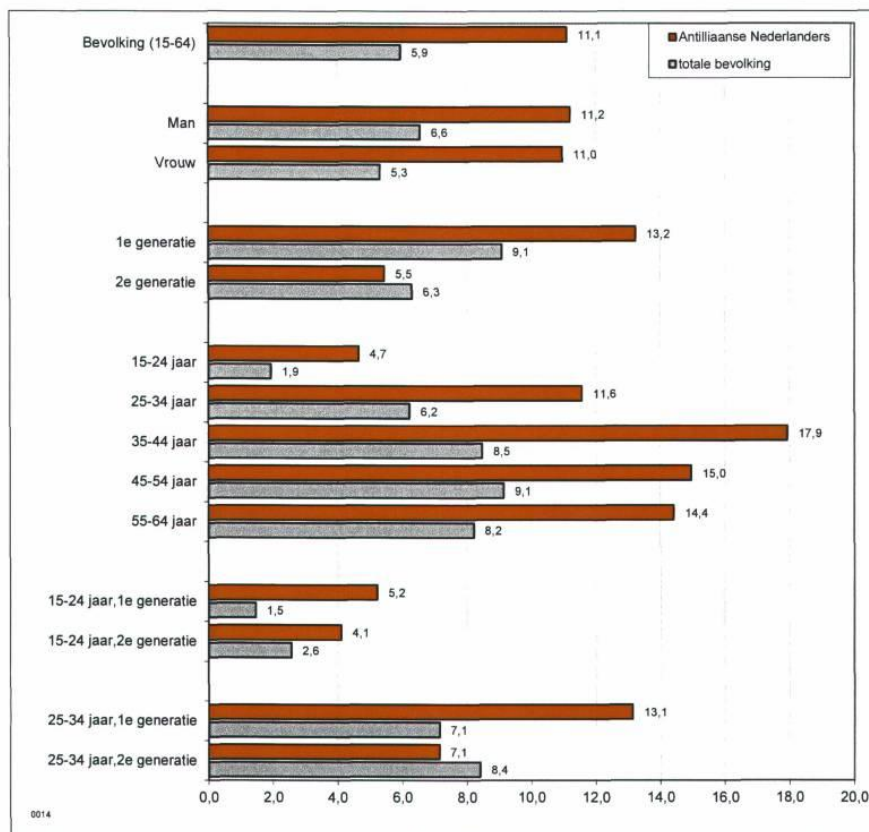
Hoofdstuk 4

gemeenten. Daarbij is ook de ontwikkeling voor de periode 2009 tot en met 2013 opgenomen.

4.3.1 Antilliaans-Nederlandse werkzoekenden naar achtergrondkenmerken

In figuur 4.3 wordt het aandeel werkzoekenden uitgesplitst naar geslacht, leeftijd en generatie. Het percentage werkzoekenden onder de eerste generatie Antilliaanse Nederlanders is met 13,2 procent veel hoger dan onder de tweede generatie (5,5 procent). Dit kan deels het gevolg zijn van het verschil in de leeftijdsopbouw tussen de eerste en tweede generatie. De tweede generatie Antilliaanse Nederlanders is gemiddeld genomen jonger (zie figuur 2.6) en het aandeel werkzoekenden onder jongeren is veel kleiner dan onder ouderen. Ook als we hiervoor corrigeren door generaties te vergelijken binnen de onderscheiden leeftijdsgroepen is het aandeel werkzoekenden onder de eerste generatie Antilliaanse Nederlanders hoger dan onder de tweede generatie Antilliaanse Nederlanders. In figuur 4.3 zien we dat van de Antilliaans-Nederlandse mannen een vergelijkbaar deel (11,2 procent) werkzoekend is als van de Antilliaans-Nederlandse vrouwen (11,0 procent). Van alle jongeren in de leeftijd van 15 t/m 24 jaar is 1,9 procent als werkzoekende ingeschreven bij UWV WERKbedrijf (zie ook b4.1 in de bijlage). Het aandeel werkzoekenden onder Antilliaans-Nederlandse jongeren in deze leeftijdsgroep is met 4,7 procent veel hoger. Verder geldt dat onder ouderen het percentage werkzoekenden hoger is. Van de 45-54-jarige Antilliaanse Nederlanders is 15,0 procent werkzoekend, in de totale groep 45-54-jarigen in Groningen is 9,1 procent werkzoekend.

Arbeid en Uitkering



Figuur 4.3 : Aandeel Antilliaans-Nederlandse werkzoekenden (15-64 jaar) naar achtergrondkenmerken, per 1 januari 2013 (in procenten van de betreffende deelpopulatie)

Bron: UWV WERKbedrijf, bewerking Risbo

Kenmerken van werkzoekenden

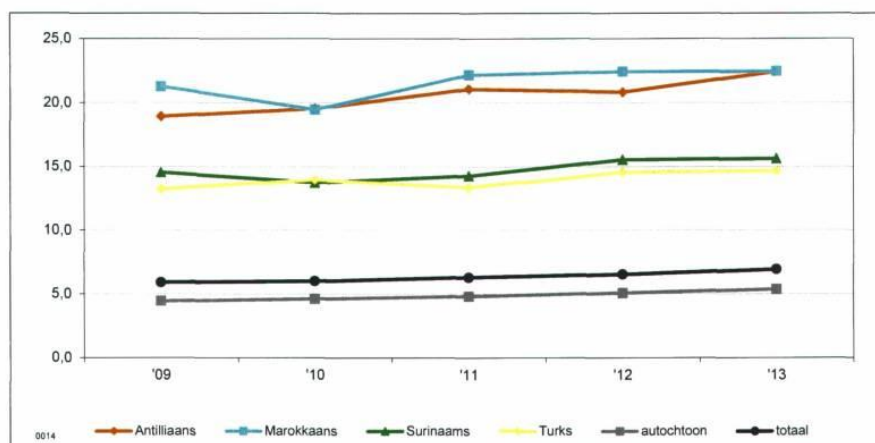
In tabel b4.3 in de bijlage wordt stilgestaan bij enkele andere kenmerken van de werkzoekenden, namelijk: duur, opleidingsniveau en beroepsniveau. Van de Antilliaans-Nederlandse werkzoekenden is 50,0 procent 6 maanden of korter werkzoekend. Dit is hoger dan het gemiddelde van de totale groep werkzoekenden in Groningen (47,1 procent). Van de Antilliaans-Nederlandse werkzoekenden heeft 21,6 procent een vmbo opleiding. Het deel dat een baan zoekt op elementair niveau is 24,8 procent in de hele groep werkzoekenden in Groningen is dat 16,0 procent.

Hoofdstuk 4

4.4 Uitkeringen

In deze paragraaf staan personen die afhankelijk zijn van een uitkering centraal. Van de 148.157 inwoners in Groningen in de leeftijd van 15 t/m 64 jaar zijn er 10.233 (6,9 procent) afhankelijk van een uitkering in het kader van de WWB of de IOA (zie figuur 4.4 en tabel 4.3). In 2009 was 5,9 procent van de 15 t/m 64-jarigen afhankelijk van een uitkering. Het aandeel personen dat afhankelijk is van een uitkering is iets hoger dan in 2009.

Van de 2.541 Antilliaanse Nederlanders van 15 t/m 64 jaar ontvangen er 570 (22,4 procent) een uitkering. Het aandeel uitkeringsafhankelijke Antilliaanse Nederlanders is hoger dan in 2009. Toen was 18,9 procent van de 15 t/m 64-jarige Antilliaanse Nederlanders afhankelijk van een uitkering.



Figuur 4.4: Personen (15-64 jaar) met een WWB, IOA (of WIJ) uitkering naar etnische herkomst, per 1 januari 2009 tot en met 2013 (in procenten van de betreffende bevolkingsgroep)

Bron: gemeentelijke of regionale uitkeringsinstantie, bewerking Risbo

Oververtegenwoordiging

Het aandeel Antilliaanse Nederlanders dat afhankelijk is van een uitkering is groter dan het aandeel uitkeringsafhankelijken in de totale bevolking van Groningen. Een doelstelling van het beleid is om deze oververtegenwoordiging te verminderen.

De oververtegenwoordiging geeft aan in hoeverre het percentage Antilliaanse Nederlanders met een uitkering afwijkt van dat onder de hele bevolking in de gemeente. De oververtegenwoordiging wordt berekend door het verschil tussen

Collegebrief - Afhandeling vragen en toezeggingen raadscommissies Rekening 2013

Arbeid en Uitkering

het aandeel uitkeringsontvangers in de totale groep en de groep Antilliaanse Nederlanders te delen door het aandeel in de totale groep.¹⁰ In tabel 4.3 is per herkomstgroep het aantal en aandeel uitkeringsontvangers onder 15 t/m 64-jarigen en de oververtegenwoordiging weergegeven.

Van alle 15 t/m 64-jarigen ontvangt 6,9 procent een uitkering. Onder Antilliaanse Nederlanders in deze leeftijdscategorie is de uitkeringsafhankelijkheid 22,4 procent. De oververtegenwoordiging van de Antilliaans-Nederlandse uitkeringsontvangers bedraagt 225 procent. Dat is 4 procentpunten hoger dan de oververtegenwoordiging van 221 procent in 2009. Onder Antilliaans-Nederlandse uitkeringsontvangers gaat het om een toename van 123 personen. Onder de totale groep uitkeringsontvangers gaat het om een toename van 1.992 personen.

Tabel 4.3: Personen (15-64 jaar) met een WWB, IOA (of WIJ) uitkering naar etnische herkomst, per 1 januari 2009 tot en met 1 januari 2013

Groningen	Antilliaans					verschil '13 09-13	totaal					verschil '13 09-13
	'09	'10	'11	'12	'13		'09	'10	'11	'12	'13	
bevolking van 15 t/m 64 jaar	2.363	2.482	2.499	2.503	2.541		139.817	142.694	144.860	146.664	148.157	
uitkeringen (N)	447	485	526	521	570	123	8.241	8.538	9.109	9.557	10.233	1.992
uitkeringen (%)	18,9	19,5	21,0	20,8	22,4	3,5	5,9	6,0	6,3	6,5	6,9	1,0
oververtegenwoordiging (%)	221	227	235	219	225	4	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt

Bron: gemeentelijke of regionale uitkeringsinstantie, bewerking Risbo

Jongeren

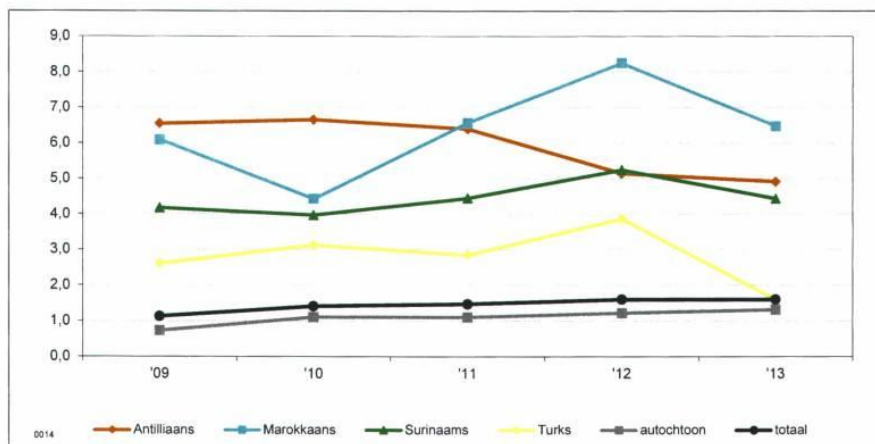
In deze paragraaf kijken we naar de mate van uitkeringsafhankelijkheid van Antilliaans-Nederlandse jongeren in vergelijking met de uitkeringsafhankelijkheid van alle jongeren in Groningen.

Als we figuur 4.4 vergelijken met figuur 4.5, blijkt dat de uitkeringsafhankelijkheid van 15 t/m 24-jarige jongeren veel kleiner is die dan van 15 t/m 64-jarigen.

Er wonen in Groningen 46.538 jongeren. Daarvan ontvangen er 742 (1,6 procent) een uitkering. Dat is een toename in vergelijking met 2009, toen 1,1 procent van de jongeren een uitkering ontving. Van de 815 Antilliaans-Nederlandse jongeren zijn 40 (4,9 procent) afhankelijk van een uitkering. Dat was in 2009 hoger, namelijk 6,5 procent.

¹⁰ Een rekenvoorbeeld: als van alle 15-64-jarigen in de gemeente 6% afhankelijk is van een uitkering en van de 15-64-jarigen in de herkomstgroep 12% dan is de oververtegenwoordiging: $((12-6)/6)*100=100\%$. Het percentage oververtegenwoordiging is berekend op basis van de niet-afgeronde percentages.

Hoofdstuk 4



Figuur 4.5: Personen (15-24 jaar) met een WWB, IOA (of WIJ) uitkering naar etnische herkomst, per 1 januari 2009 tot en met 2013 (In procenten van de betreffende bevolkingsgroep)

Bron: gemeentelijke of regionale uitkeringsinstantie, bewerking Risbo

Oververtegenwoordiging

In tabel 4.4 is het aantal en aandeel uitkeringsontvangers en het oververtegenwoordigingspercentage onder 15 t/m 24-jarigen weergegeven.

De oververtegenwoordiging van de 15 t/m 24-jarige Antilliaans-Nederlandse uitkeringsontvangers komt voor 2013 uit op 208 procent. Dit is 274 procentpunten lager dan de oververtegenwoordiging van 482 procent in 2009. Onder Antilliaans-Nederlandse uitkeringsontvangers gaat het om een afname van 10 personen. Onder de totale groep uitkeringsontvangers gaat het om een toename van 271 personen.

Tabel 4.4: Personen (15-24 jaar) met een WWB, IOA (of WIJ) uitkering naar etnische herkomst, per 1 januari 2009 tot en met 2013

Groningen	Antilliaans					verschil 09-13	totaal					verschil 09-13
	'09	'10	'11	'12	'13		'09	'10	'11	'12	'13	
bevolking van 15 t/m 24 jaar	764	812	797	797	815		41.877	43.501	44.449	45.633	46.538	
uitkeringen (N)	50	54	51	41	40	-10	471	612	653	728	742	271
uitkeringen (%)	6,5	6,7	6,4	5,1	4,9	-1,6	1,1	1,4	1,5	1,6	1,6	0,5
oververtegenwoordiging (%)	482	373	336	222	208	-274	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt

Bron: gemeentelijke of regionale uitkeringsinstantie, bewerking Risbo

In de tabellen b4.6 en b4.6a in de bijlage wordt het aantal, het percentage uitkeringsontvangers en de oververtegenwoordiging gepresenteerd voor alle

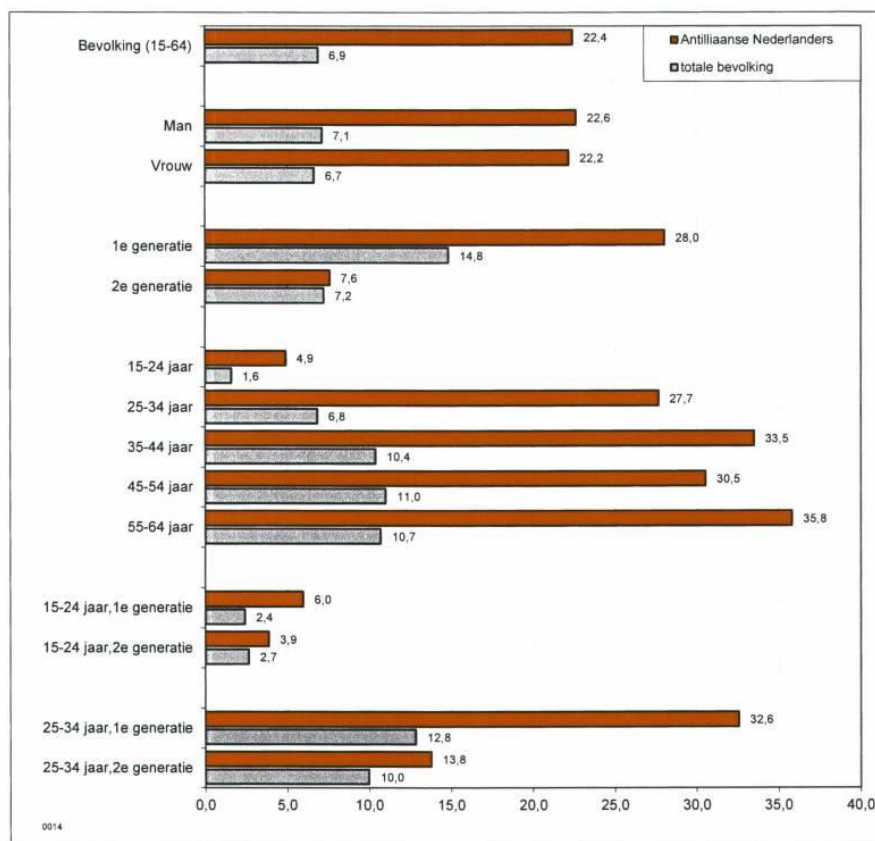
Arbeid en Uitkering

Antillianengemeenten. Daarbij is ook de ontwikkeling voor de periode 2009 tot en met 2013 opgenomen.

4.4.1 Antilliaans-Nederlandse uitkeringsontvangers naar achtergrondkenmerken

In figuur 4.6 wordt het aandeel uitkeringsontvangers uitgesplitst naar geslacht, leeftijd en generatie. Het aantal Antilliaans-Nederlandse uitkeringsontvangers is in diverse subgroepen (zeer) beperkt. De resultaten van deze analyses waarin wordt uitgesplitst naar subgroepen moeten daarom voorzichtig worden geïnterpreteerd. Voor absolute aantallen wordt verwezen naar tabel b4.2 in de bijlage. In figuur 4.6 zien we dat Antilliaans-Nederlandse vrouwen en mannen ongeveer even vaak afhankelijk zijn van een uitkering en dat de uitkeringsafhankelijkheid onder ouderen veel groter is dan onder jongeren. Verder zien we dat de tweede generatie veel minder vaak afhankelijk is van een uitkering dan de eerste generatie. Als we voor leeftijd corrigeren zien we dat bij jongeren er minder verschil is tussen de eerste en tweede generatie. Bij de leeftijdsgroep van 25 tot en met 34 jaar is het aandeel uitkeringsontvangers onder de eerste generatie Antilliaanse Nederlanders nog steeds hoger dan onder de tweede generatie Antilliaanse Nederlanders.

Hoofdstuk 4



Figuur 4.6: Aandeel Antilliaans-Nederlandse uitkeringsontvangers (15-64 jaar) met een WWB, IOA uitkering naar achtergrondkenmerken, per 1 januari 2013 (in procenten van de betreffende deelpopulatie)

Bron: gemeentelijke of regionale uitkeringsinstanties

Kenmerken van uitkeringsontvangers

In tabel b4.4 in de bijlage worden cijfers gepresenteerd over de uitkeringsduur. Van de Antilliaans-Nederlandse uitkeringsontvangers is een groot deel al langdurig afhankelijk van een uitkering. Dit geldt overigens ook voor de totale groep uitkeringsontvangers in Groningen. Van de Antilliaans-Nederlandse uitkeringsontvangers heeft 32,1 procent al meer dan 5 jaar een uitkering. Van alle uitkeringsontvangers van Groningen is een veel groter deel (40,0 procent) al 5 jaar of langer afhankelijk van een uitkering.

Hoofdstuk 5 **Criminaliteit**

5.1 **Inleiding**

Het beleid richt zich tevens op het verminderen van criminaliteit. In dit hoofdstuk wordt stilgestaan bij de omvang en aard van criminaliteit onder de Antilliaans-Nederlandse bevolking in Groningen. Daarbij wordt een vergelijking gemaakt met het aandeel verdachten onder andere grote herkomstgroepen en onder de totale bevolking van Groningen.

In paragraaf 5.2 wordt kort ingegaan op de gebruikte begrippen en de databron. In paragraaf 5.3 wordt aandacht geschonken aan de omvang van de criminaliteit onder de Antilliaans-Nederlandse bevolking in het jaar 2012. We bekijken of er ten opzichte van de totale bevolking van de gemeente een oververtegenwoordiging is van Antilliaans-Nederlandse verdachten en of zich hierin ten opzichte van 2009 veranderingen hebben voorgedaan. Vervolgens gaan we in op de achtergrondkenmerken en de oververtegenwoordiging van Antilliaans-Nederlandse verdachten in de bevolking van Groningen. In paragraaf 5.4 worden verdachtencijfers gepresenteerd voor de periode 2008-2012. Het gaat hier om welk deel van de per 1 januari 2012 in Groningen ingeschreven bevolking op enig moment in de periode 2008-2012 minimaal één keer in aanraking met de politie is gekomen op verdenking van betrokkenheid bij een misdrijf. Vervolgens komt in paragraaf 5.5 de pleegcarrière aan de orde en wordt in paragraaf 5.6 ingegaan op het type misdrijven waar Antilliaanse Nederlanders van verdacht worden.

5.2 **Gebruikte begrippen en databron**

Verdachten, antecedenten en misdrijven

In deze paragraaf gaan we kort in op de gebruikte begrippen. We maken onderscheid tussen verdachten, antecedenten en misdrijven. Er wordt eerst gerapporteerd over (het percentage) verdachten. Een persoon staat als verdachte geregistreerd indien tegen hem proces-verbaal is opgemaakt ter zake van één of meer misdrijven/delicten. Zo'n proces-verbaal wordt een antecedent genoemd. In een proces-verbaal of antecedent kunnen meerdere misdrijven worden geregistreerd. Men kan hierbij denken aan een winkeldiefstal waarbij ook mishandeling heeft plaatsgevonden. Indien van deze gebeurtenis proces-verbaal wordt opgemaakt, zullen hierin meerdere wetsartikelen worden

Hoofdstuk 5

vermeld. Uiteraard komt het ook voor dat in een bepaald jaar een persoon meer dan één keer met de politie in aanraking komt op verdenking van een misdrijf. Van een persoon die in een bepaald jaar drie keer is opgepakt door de politie voor een misdrijf en waartegen evenzoveel keer proces-verbaal is opgemaakt staan dan drie antecedenten geregistreerd. Het totaal aantal geregistreerde antecedenten en misdrijven in een bepaalde periode is dus bijna per definitie groter dan het totaal aantal geregistreerde verdachten. In paragraaf 5.5 wordt nagegaan of een verdachte eenmalig of vaker verdacht is geweest van een misdrijf. Hiervoor wordt de term pleegcarrière gebruikt. Verdachten worden onderscheiden naar beginners, meerplegers en veelplegers. Voor verdere uitleg zie paragraaf 5.5 en de begrippenlijst en technische toelichting in de bijlagen.

Databron

Voor dit hoofdstuk maken we gebruik van verdachtenregistraties uit het zogenaamde Herkenningsdienstsysteem (HKS). De gegevens zijn afkomstig van de Dienst IPOL van het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD). De Dienst IPOL verzamelt jaarlijks data vanuit het HKS. In het HKS worden verdachten geregistreerd tegen wie een proces-verbaal is opgemaakt wegens een misdrijf. Het is de overtuiging van de politie dat het daders zijn. Voor deze personen is proces-verbaal van opsporing gemaakt en verstuurd naar het Openbaar Ministerie. De rechter moet zich er nog over uitspreken. We rapporteren dus over verdachten en niet over veroordeelden.

Cijfers 2012

De cijfers over het meest recente jaar (hier dus 2012) zijn altijd voorlopige cijfers. Deze cijfers worden in het eerste kwartaal van het komende jaar (2014) pas definitief. De daderaantallen lopen in vrijwel alle korpsen sinds 2008 terug. Dit wordt mogelijk mede veroorzaakt door de invoering van het nieuwe bedrijfsprocessensysteem BVH (Basisvoorziening Handhaving). De invoering van dit systeem heeft de administratieve druk bij de korpsen opgevoerd waardoor in sommige regio's ook de registratie in HKS onder tijdsdruk kwam te staan met als gevolg registratieachterstanden in HKS. In de technische toelichting is hier nader op ingegaan. Dit geldt echter voor alle bevolkingsgroepen zodat het vergelijken van percentages wel mogelijk is.

Criminaliteit

Koppeling

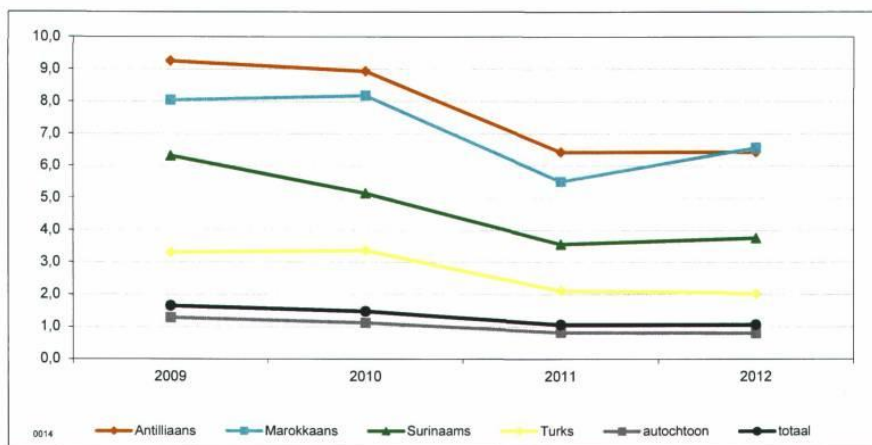
Geregistreerde verdachten in 2012 zijn op basis van het versleutelde persoonsnummer gekoppeld aan het bevolkingsbestand per 1 januari 2012. Indien het persoonsnummer in de verdachtenregistratie niet bekend is, kan er per definitie geen koppeling worden gemaakt met het bevolkingsbestand. Verdachten zonder valide persoonsnummer zijn in onderstaande tabellen dus niet opgenomen. Ook verdachten die in de loop van 2012 in de gemeente zijn komen wonen, vallen buiten onderstaande analyses. De gepresenteerde verdachtenpercentages en aantallen kunnen daardoor verschillen van de door de Dienst IPOL gepresenteerde cijfers. Voor meer informatie over het HKS verwijzen we naar de begrippenlijst en technische toelichting in de bijlagen.

5.3 Verdachten 2012

In deze paragraaf gaan we in op verdachten van 12 jaar en ouder. Per 1 januari 2012 telt Groningen 173.153 inwoners van 12 jaar of ouder. In het jaar 2012 komen er hiervan 1.843 (1,1 procent) in aanraking met de politie op verdenking van een misdrijf en worden als verdachte in het HKS geregistreerd (zie figuur 5.1 en tabel 5.1). Het percentage verdachten is ten opzichte van 2009 (1,6 procent) gedaald.

Van de 2.754 Antilliaanse Nederlanders van 12 jaar of ouder worden er 177 (6,4 procent) verdacht van een misdrijf. Dit is minder dan in 2009. Toen werd 9,3 procent verdacht van een misdrijf. Het afgelopen jaar is het percentage verdachten gelijk gebleven.

Hoofdstuk 5



0014
 Figuur 5.1: Verdachten (12 jaar en ouder), 2009 tot en met 2012 (in procenten van de betreffende bevolkingsgroep per 1 januari)

Bron: HKS, bewerking Risbo, voorlopige cijfers

Oververtegenwoordiging

De oververtegenwoordiging geeft aan in welke mate het verdachtenpercentage van Antilliaanse Nederlanders afwijkt van dat van de hele bevolking in de gemeente. De oververtegenwoordiging wordt berekend door het verschil tussen het aandeel verdachten in de totale groep en de groep van Antilliaanse Nederlanders te delen door het aandeel in de totale groep.¹¹ In tabel 5.1 is per herkomstgroep het aantal en aandeel verdachten van 12 jaar en ouder en het percentage oververtegenwoordiging weergegeven. Van alle personen van 12 jaar en ouder is in 2012 1,1 procent geregistreerd als verdachte.

Van de Antilliaanse Nederlanders van 12 jaar en ouder is 6,4 procent verdacht. De oververtegenwoordiging van Antilliaans-Nederlandse verdachten van 12 jaar en ouder komt uit op 504 procent. Dat is 42 procentpunten hoger dan de oververtegenwoordiging van 462 procent in 2009. Onder Antilliaans-Nederlandse verdachten gaat het om een afname van 61 personen. Onder de totale groep verdachten gaat het om een afname van 870 personen.

¹¹ Een rekenvoorbeeld: als van alle personen van 12 jaar en ouder in de gemeente 3% wordt verdacht en van de personen van 12 jaar en ouder in de herkomstgroep 6% dan is de oververtegenwoordiging: $((6-3)/3) * 100 = 100\%$. Het percentage oververtegenwoordiging is berekend op basis van de niet-afgeronde percentages.

Criminaliteit

Tabel 5.1: Personen (12 jaar en ouder) verdacht van een misdrijf, naar etnische herkomst, 2009 tot en met 2012

Groningen	Antilliaans				verschil 09-12	totaal				verschil 09-12
	'09	'10	'11	'12		'09	'10	'11	'12	
bevolking 12 jaar en ouder	2.572	2.698	2.723	2.754		164.811	168.011	170.580	173.153	
verdacht (N)	238	241	175	177	-61	2.713	2.473	1.810	1.843	-870
verdacht (%)	9,3	8,9	6,4	6,4	-2,9	1,6	1,5	1,1	1,1	-0,5
oververtegenwoordiging (%)	462	507	506	504	42	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt

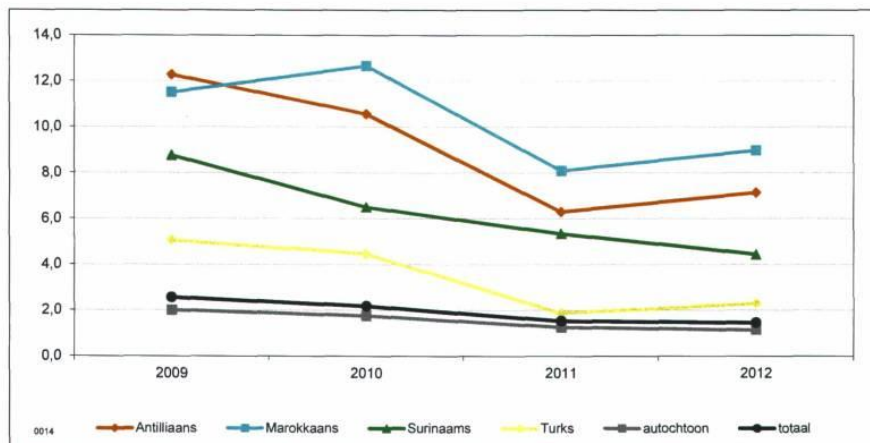
Bron: HKS, bewerking Risbo, voorlopige cijfers

Jongeren

In figuur 5.2 is het percentage verdachten onder jongeren opgenomen. Als we deze figuur vergelijken met figuur 5.1 zien we dat het percentage verdachten onder jongeren in het algemeen groter is dan onder ouderen.

Er wonen in Groningen 50.140 jongeren in de leeftijd van 12 t/m 24 jaar (zie ook tabel 5.2). In 2012 worden er daarvan 730 verdacht, dat is 1,5 procent. Het aandeel verdachte jongeren is lager dan in 2009. Toen werd 2,6 procent van alle 12 t/m 24-jarige jongeren verdacht van een misdrijf.

Van de 953 Antilliaans-Nederlandse 12 t/m 24-jarige jongeren worden er 68 (7,1 procent) verdacht. Dat is duidelijk minder dan de 12,3 procent in 2009.



Figuur 5.2: Verdachten (12-24 jaar), 2009 tot en met 2012 (in procenten van de betreffende bevolkingsgroep per 1 januari)

Bron: HKS, bewerking Risbo, voorlopige cijfers

Hoofdstuk 5

Oververtegenwoordiging

In tabel 5.2 is per herkomstgroep het aantal en aandeel verdachten onder 12 t/m 24-jarigen en het oververtegenwoordigingpercentage weergegeven voor 2009 tot en met 2012.

De oververtegenwoordiging van Antilliaans-Nederlandse verdachten van 12 t/m 24 jaar komt in 2012 uit op 390 procent. Dit is 9 procentpunten hoger dan de oververtegenwoordiging van 381 procent in 2009. Onder Antilliaans-Nederlandse verdachten gaat het om een afname van 43 personen. Onder de totale groep verdachten gaat het om een afname van 445 personen.

Tabel 5.2: Personen (12-24 jaar) verdacht van een misdrijf, naar etnische herkomst, 2009 tot en met 2012

Groningen	Antilliaans				verschil 09-12	totaal				verschil 09-12
	'09	'10	'11	'12		'09	'10	'11	'12	
bevolking 12 t/m 24 jaar	904	956	938	953		45.981	47.738	48.803	50.140	
verdacht (N)	111	101	59	68	-43	1.175	1.039	748	730	-445
verdacht (%)	12,3	10,6	6,3	7,1	-5,2	2,6	2,2	1,5	1,5	-1,1
oververtegenwoordiging (%)	381	385	310	390	9	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt

Bron: HKS, bewerking Risbo, voorlopige cijfers

In de tabellen b5.4 en b5.4a in de bijlage wordt het aantal, het percentage verdachten en de oververtegenwoordiging gepresenteerd voor alle 21 gemeenten. Daarbij is ook de ontwikkeling voor de periode 2009 tot en met 2012 opgenomen.

5.3.1 Antilliaans-Nederlandse verdachten naar achtergrondkenmerken

In figuur 5.3 wordt het aandeel verdachten uitgesplitst naar geslacht, leeftijd en generatie. Vervolgens kijken we naar het aandeel jonge verdachten in de verschillende onderwijsniveaus en bekijken we of er een verschil is in het verdachtenpercentage tussen voortijdig schoolverlaters en niet voortijdig schoolverlaters. Tot slot bekijken we of -en in welke mate werkzoekenden en uitkeringsontvangers vaker verdacht worden.

Verdachten naar geslacht

Van de mannen wordt een veel groter deel verdacht dan van de vrouwen. Van alle vrouwen van 12 jaar en ouder in Groningen wordt in 2012 0,4 procent verdacht. Van de mannen wordt 1,8 procent verdacht van een misdrijf. In 2012 wordt 2,5 procent van de Antilliaans-Nederlandse vrouwen verdacht van een misdrijf, van de Antilliaans-Nederlandse mannen is 9,8 procent verdacht. Zowel

Criminaliteit

voor vrouwen als voor mannen is het aandeel verdachten veel hoger dan in de totale bevolking van Groningen.

Verdachten naar leeftijd en generatie

Leeftijd is een belangrijke indicator voor crimineel gedrag. Het is een bekend gegeven dat de kans op crimineel gedrag vanaf het 12^e tot (ongeveer) het 18^e levensjaar sterk toeneemt, dan stabiliseert om vervolgens vanaf ongeveer het 20^e levensjaar af te nemen.¹² We zien dit beeld ook onder de Antilliaanse Nederlanders in Groningen. Van de minderjarige Antilliaanse Nederlanders wordt 9,0 procent verdacht, van de jongvolwassenen 6,2 procent en van de 25-44-jarigen 7,3 procent (zie figuur 5.3). Onder Antilliaanse Nederlanders van de eerste generatie is het aandeel verdachten met 6,8 procent hoger dan onder de tweede generatie (5,4 procent).

Verdachten naar onderwijsniveau en voortijdig schoolverlaten

Schoolgaande jongeren die onderwijs volgen op een laag niveau hebben een grotere kans om in aanraking te komen met de politie op verdenking van een misdrijf dan jongeren die onderwijs volgen op een hoog niveau.¹³ Deze samenhang zien we zowel bij de totale groep als bij Antilliaans-Nederlandse jongeren in de leeftijd van 12 t/m 22 jaar.

Van de nieuwe voortijdig schoolverlaters wordt een groter deel verdacht dan van de niet voortijdig schoolverlaters. Van de voortijdig schoolverlaters wordt 10,1 procent verdacht en van de niet voortijdig schoolverlaters 1,5 procent. Ook bij de Antilliaans-Nederlandse jongeren zien we dit beeld. Van de Antilliaans-Nederlandse niet voortijdig schoolverlaters wordt 7,0 procent verdacht, van de Antilliaans-Nederlandse voortijdig schoolverlaters 18,5 procent.

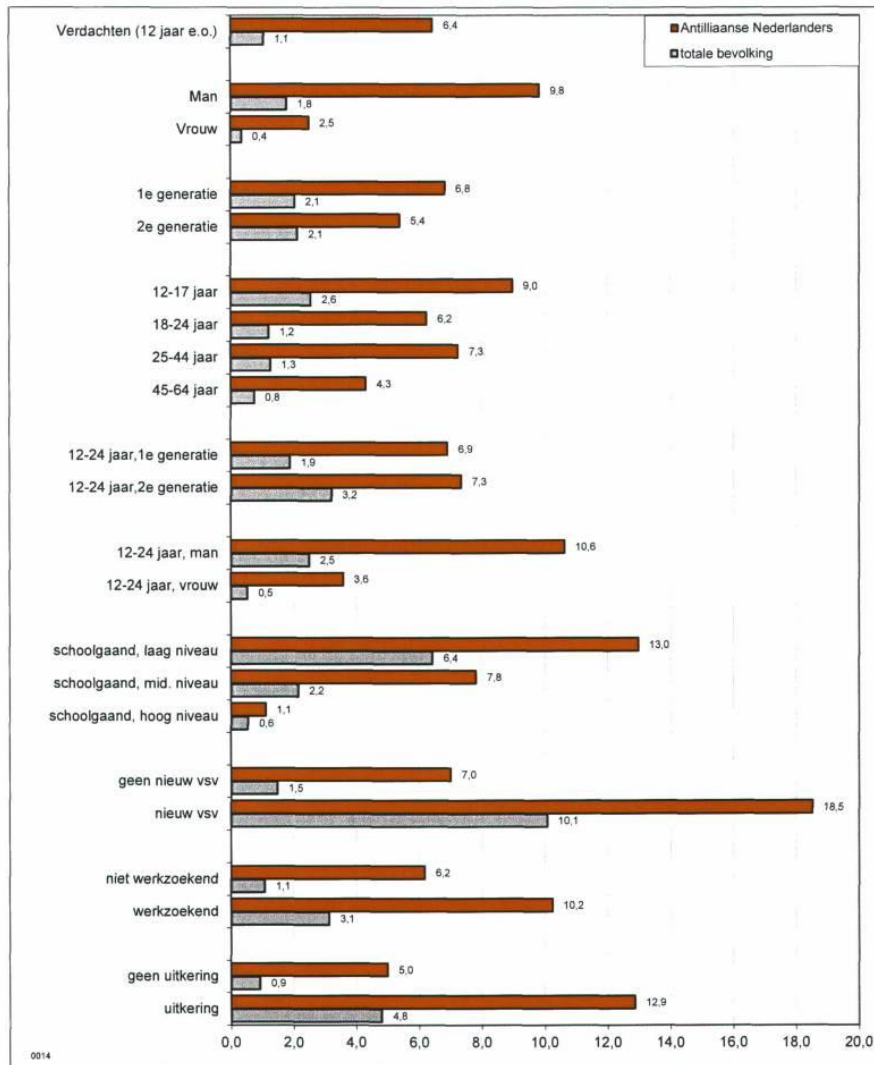
Verdachten naar werk en uitkeringsafhankelijkheid

Onder de totale bevolking in Groningen zien we dat werkzoekenden vaker worden verdacht dan niet werkzoekenden. Ook bij de Antilliaans-Nederlandse bevolking is dit verschil zichtbaar, van de werkzoekenden is 10,2 procent verdacht, van de Antilliaans-Nederlandse niet werkzoekenden 6,2 procent. Personen met een uitkering worden vaker verdacht dan personen zonder uitkering. Ook bij de Antilliaans-Nederlandse bevolking zien we dit beeld. Van de Antilliaanse Nederlanders met een uitkering wordt 12,9 procent verdacht. Van de Antilliaanse Nederlanders zonder uitkering wordt 5,0 procent verdacht.

¹² Zie bijvoorbeeld Hirschi, T. en M. Gottfredson (1993). 'Age and the explanation of crime'. In: *The American Journal of Sociology*, jg. 89, nr. 3, p. 552-584.

¹³ De opleidingen zijn gecodeerd in drie onderwijsniveaus. Praktijkonderwijs, vmbo bb, vmbo kb, mbo 1 en mbo 2 zijn gecategoriseerd als laag niveau; onderbouw vo, vmbo-tl, vmbo gl, mbo 3 en mbo 4 als middelbaar niveau; havo, vwo, hbo en wo als hoog niveau.

Hoofdstuk 5



0014
 Figuur 5.3: Aandeel Antilliaans-Nederlandse verdachten (12 jaar e.o.) naar achtergrondkenmerken, in 2012 (in procenten van de betreffende deelpopulatie)

Bron: HKS, bewerking Risbo, voorlopige cijfers

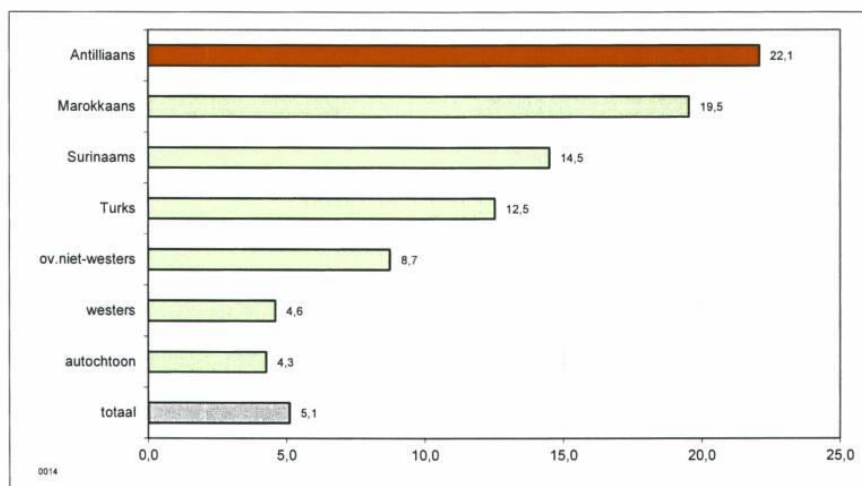
Criminaliteit

5.4 Verdachten 2008-2012

Tot op heden is ingegaan op de betrokkenheid bij criminaliteit in een specifiek onderzoeksjaar. Er is dus gekeken naar welk deel van de bevolking van Groningen in 2012 werd verdacht van een delict. In deze paragraaf gaan we na welk deel van de per 1 januari 2012 ingeschreven bevolking op enig moment in de gehele periode 2008-2012 minimaal één keer in aanraking met de politie is gekomen op verdenking van een misdrijf.

Van de gehele bevolking van twaalf jaar en ouder die per 1 januari 2012 in Groningen woont, is in de periode 2008-2012 5,1 procent minimaal één keer in aanraking gekomen met de politie op verdenking van een misdrijf. In figuur 5.4 zien we dat het percentage onder de Antilliaanse Nederlanders veel hoger ligt dan dit gemiddelde. Van de Antilliaanse Nederlanders van twaalf jaar en ouder die per 1 januari 2012 in Groningen wonen, is in de periode 2008-2012 22,1 procent minimaal één keer in aanraking gekomen met de politie op verdenking van een misdrijf. Uitsplitsing van dit gegeven naar leeftijd en geslacht laat zien dat voor bepaalde subgroepen dit cijfer nog aanzienlijk hoger ligt. Van de 12-24-jarige Antilliaans-Nederlandse mannen is in de periode 2008-2012 28,3 procent één keer of meer in aanraking gekomen met de politie. Van alle 12-24-jarige mannen in Groningen is in de periode 2008-2012 11,5 procent in aanraking gekomen met de politie (zie tabel b5.2 in de bijlage).

Hoofdstuk 5



Figuur 5.4: Verdachten 12 jaar en ouder in de periode 2008-2012 (in procenten van de betreffende bevolkingsgroep per 1 januari 2012)

Bron: HKS, bewerking Risbo, voorlopige cijfers

5.5 Pleegcarrière

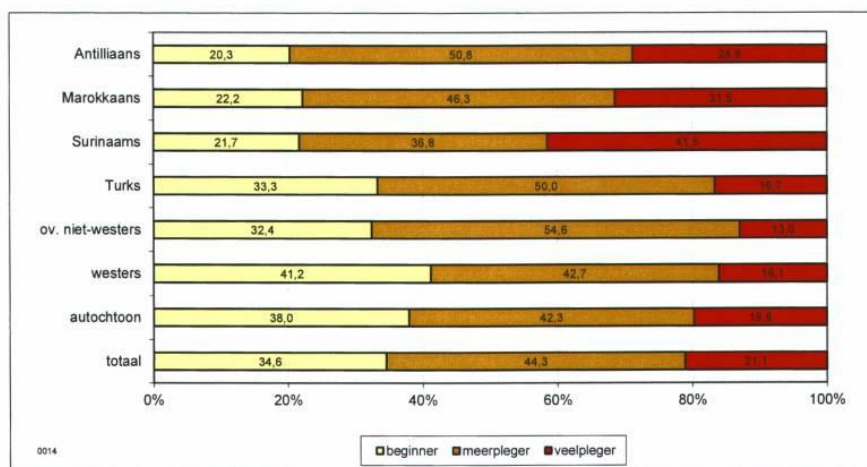
In deze paragraaf wordt stilgestaan bij de pleegcarrière van verdachten. Hierbij gaat het erom of een verdachte eenmalig of vaker verdacht is geweest van een misdrijf. Verdachten worden onderscheiden naar beginners, meerplegers en veelplegers. Het indelen van verdachten in deze categorieën gebeurt aan de hand van het aantal processen-verbaal van aanhouding dat tegen hen is opgemaakt. Een beginner is een verdachte tegen wie niet eerder een proces-verbaal van aanhouding is opgemaakt.¹⁴ Een meerpleger is een verdachte tegen wie 2-5 processen-verbaal (voor strafrechtelijk minderjarigen) of 2-10 processen-verbaal (voor strafrechtelijk meerderjarigen) zijn opgemaakt en een veelpleger is een verdachte tegen wie meer dan 5 processen-verbaal (voor strafrechtelijk minderjarigen) of meer dan 10 processen-verbaal (voor strafrechtelijk meerderjarigen) zijn opgemaakt.

Wanneer we in figuur 5.5 de pleegcarrière van alle verdachten uit Groningen bekijken blijkt dat 34,6 procent beginner is en een groter deel meerpleger (44,3 procent). Een kleiner deel is veelpleger, namelijk 21,1 procent. Voor de

¹⁴ Wanneer iemand in een bepaald kalenderjaar voor het eerst als verdachte wordt aangehouden en in hetzelfde jaar nogmaals, dan wordt hij in de jaarcijfers als meerpleger gecategoriseerd.

Criminaliteit

Antilliaans-Nederlandse verdachten zien we een ander beeld. Van deze groep is 20,3 procent beginner, 50,8 procent is meerpleger en 28,8 procent van de Antilliaans-Nederlandse verdachten is veelpleger.



0014
 Figuur 5.5: Verdachten (12 jaar e.o.) naar pleegcarrière, in 2012 (in procenten van de betreffende deelpopulatie)

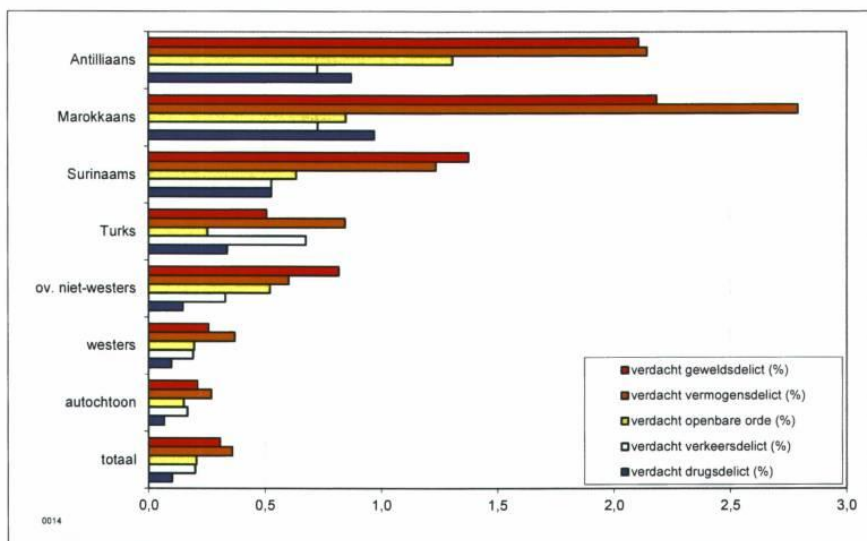
Bron: HKS, bewerking Risbo, voorlopige cijfers

5.6 Aard van de criminaliteit

Hiervoor is ingegaan op de vraag of en in welke mate personen worden verdacht van criminaliteit. In paragraaf 5.1 is het verschil uitgelegd tussen verdachten, antecedenten en misdrijven. Het gegeven dat van één verdachte meerdere misdrijven kunnen worden geregistreerd, maakt de analyse en de interpretatie van de aard van de criminaliteit aanzienlijk complexer dan de analyse van de omvang van de criminaliteit. Er zijn verschillende mogelijkheden om de aard van de criminaliteit in kaart te brengen. Vaak wordt dit gedaan op het niveau van het delict. Daarbij wordt de omvang van een bepaald type delict gerelateerd aan het totale aantal gepleegde delicten. Omdat een dergelijke analyse op het niveau van het delict uitsluitend ingaat op de door de verdachten gepleegde delicten raakt de relatie met de relatieve omvang van de criminaliteit uit beeld. We presenteren daarom een analyse van de aard van de criminaliteit waarin ook deze relatieve omvang van de criminaliteit is verdisconteerd. In deze analyse wordt het aantal verdachten van een bepaald type delict gerelateerd aan de bevolking. Daarbij wordt een uitsplitsing gemaakt naar herkomstgroep.

Hoofdstuk 5

In figuur 5.6 is deze analyse grafisch weergegeven. Ten opzichte van de totale bevolking zijn Antilliaanse Nederlanders oververtegenwoordigd op nagenoeg elke onderscheiden delictcategorie. Bij de Antilliaans-Nederlandse bevolking komen vooral vermogensdelicten en geweldsdelicten veel voor.



0014
 Figuur 5.6: Verdachten (12 jaar e.o.) en delicttype, in 2012 (in procenten van de betreffende deelpopulatie)

Bron: HKS, bewerking Risbo, voorlopige cijfers

Bijlage bij hoofdstuk 2

Tabel b2.1: Demografische kerncijfers bevolking, 1 januari 2013 (in procenten van de betreffende bevolkingsgroep en absolute aantallen)

Groenings	Antilliaans aantal %	Marokkaans aantal %	Surinaams aantal %	Turks aantal %	ov niet-westers aantal %	westers aantal %	audichtoon aantal %	totaal aantal %
Bevolkingsomvang (N)	3.522	1.167	3.278	1.447	11.340	21.812	152.816	195.382
Aandeel in de bevolking (%)	1,8	0,6	1,7	0,7	5,8	11,2	78,2	100
Geslacht								
Man	1.882	594	1.670	740	6.005	10.500	75.573	96.564
Vrouw	1.640	573	1.608	707	5.335	11.312	77.243	98.818
Generatie								
1e generatie	2.035	578	1.524	723	7.645	11.779	-	24.183
2e generatie	1.487	422	1.754	724	3.695	10.033	-	18.383
Leeftijd								
0-11 jaar	715	203	297	251	2.088	1.670	14.642	20.072
12-17 jaar	308	87	112	112	739	725	6.769	9.037
18-24 jaar	674	191	150	259	2.451	2.578	32.211	42.028
25-44 jaar	1.176	334	1.086	577	3.911	7.280	44.688	59.545
45-64 jaar	550	156	831	216	1.548	4.531	34.240	42.074
65 jaar e.o.	99	28	185	32	197	1.818	20.266	22.626
Leeftijd, generatie								
0-11 jaar, 1e generatie	51	7,1	4	1,2	10	189	-	541
0-11 jaar, 2e generatie	664	92,9	293	96,8	1.899	1.388	-	4.869
12-17 jaar, 1e generatie	99	32,1	4	5,1	17	15,2	-	520
12-17 jaar, 2e generatie	209	67,9	108	96,4	258	94,9	-	1.748
18-24 jaar, 1e generatie	345	51,2	20	13,3	50	10,1	-	6.205
18-24 jaar, 2e generatie	329	48,8	130	86,7	445	89,9	-	3.612
25-44 jaar, 1e generatie	930	79,1	262	62,2	486	44,8	-	10.069
25-44 jaar, 2e generatie	246	20,9	159	37,8	600	55,2	-	4.788
45-64 jaar, 1e generatie	513	93,3	158	100,0	789	94,9	-	5.382
45-64 jaar, 2e generatie	37	6,7	0	0,0	42	5,1	-	2.452
65 jaar e.o., 1e generatie	97	98,0	29	100,0	181	91,9	-	1.466
65 jaar e.o., 2e generatie	2	2,0	0	0,0	5	2,7	-	894
Burgerlijke staat (16 jaar eo)								
Ongetrouwd	2.002	77,3	365	46,1	1.659	61,7	79.937	102.899
Getrouwd	353	13,6	310	38,2	561	20,9	37.009	45.705
Gescheiden	212	8,2	104	13,1	413	15,4	10.331	13.522
Wd/wdstaaf	23	0,8	12	1,5	55	2,0	6.409	7.155

Bron: GBA, bewerking Ruibo

Tabel b2.1a: Demografische kerncijfers bevolking, per 1 januari 2009 tot en met 2013 (in procenten van de betreffende bevolkingsgroep)

Groenningen	Antilliaans					Marokkaans					Surinaams					Turks					ov. niet-westers					westers					autochtoon					totaal												
	'09	'10	'11	'12	'13	'09	'10	'11	'12	'13	'09	'10	'11	'12	'13	'09	'10	'11	'12	'13	'09	'10	'11	'12	'13	'09	'10	'11	'12	'13	'09	'10	'11	'12	'13	'09	'10	'11	'12	'13								
Aandiel in de bevolking (%)	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	1,7	1,7	1,7	1,7	1,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	5,0	5,2	5,4	5,6	5,8	10,0	10,3	10,6	10,9	11,2	80,3	79,8	79,2	78,7	78,2	100	100	100	100	100								
Geslacht																																																
Man	53,6	53,1	53,2	53,0	53,4	52,6	52,7	51,7	52,0	50,9	51,0	51,1	50,9	51,1	50,9	52,3	51,6	51,1	50,9	51,1	54,2	54,3	54,0	53,4	53,0	47,9	47,6	47,3	47,7	48,1	49,1	49,3	49,4	49,3	49,5	49,4	49,5	49,5	49,5	49,6								
Vrouw	46,4	46,9	46,8	47,0	46,6	47,4	47,3	48,3	48,0	49,1	49,0	48,9	49,1	48,9	49,1	47,7	48,4	48,9	49,1	48,9	45,8	45,7	46,0	46,6	47,0	52,1	52,4	52,7	52,3	51,9	50,9	50,7	50,6	50,7	50,5	50,6	50,5	50,5	50,5	50,4								
Generatie																																																
1e generatie	62,9	62,1	60,7	59,3	57,8	44,4	43,6	42,4	41,8	40,9	49,2	48,5	48,5	47,1	46,5	53,1	52,2	52,1	50,3	50,0	67,8	67,9	68,4	67,5	67,4	47,2	48,8	51,0	52,8	54,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
2e generatie	37,1	37,9	39,3	40,7	42,2	55,6	56,4	57,6	58,2	59,1	50,8	51,5	51,5	52,9	53,5	46,9	47,8	47,9	49,7	49,7	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	52,8	51,2	49,0	47,2	46,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Leeftijd																																																
0-1 jaar	20,5	20,8	20,7	20,5	20,3	25,7	25,8	26,1	26,0	25,4	15,3	14,7	13,7	13,2	12,5	18,9	18,3	17,8	17,7	17,3	20,1	19,3	18,6	18,7	18,4	8,1	8,0	7,9	7,6	7,7	9,7	9,7	9,7	9,7	9,6	10,5	10,4	10,4	10,3	10,3								
12-17 jaar	8,6	8,6	8,4	9,0	8,7	8,3	8,8	9,0	8,6	9,6	8,6	8,8	8,6	8,5	8,3	8,6	9,0	8,1	7,9	7,7	6,9	6,7	6,6	6,8	6,5	3,8	3,7	3,6	3,3	3,3	4,4	4,4	4,4	4,4	4,4	4,7	4,6	4,6	4,6	4,6								
18-24 jaar	19,4	19,4	18,9	18,5	19,1	12,4	12,6	12,8	12,4	12,9	15,4	15,3	15,4	15,6	15,1	18,6	18,5	18,8	19,5	17,9	19,7	20,4	20,9	21,2	21,6	21,4	23,0	24,3	26,1	26,5	20,4	20,8	20,8	21,0	21,1	20,3	20,8	21,0	21,3	21,5								
25-44 jaar	34,4	33,5	34,1	33,8	33,4	38,9	39,1	37,5	37,8	36,1	33,1	32,2	32,7	32,2	33,1	38,6	38,7	38,9	38,6	39,9	39,3	39,2	39,2	39,2	38,3	38,1	35,4	34,4	34,2	33,4	33,0	29,6	29,4	29,4	29,2	31,2	30,5	30,7	30,6	30,5								
45-64 jaar	15,0	15,6	15,5	15,4	15,6	11,6	11,7	12,3	12,7	13,5	23,9	24,7	25,0	25,3	25,4	13,1	13,3	14,1	14,9	12,7	12,9	13,1	13,4	13,7	22,2	22,6	21,9	21,4	20,8	22,7	22,8	22,9	22,6	22,4	21,9	22,0	22,0	21,7	21,5									
65 jaar e.o.	2,1	2,1	2,4	2,7	2,8	2,0	2,1	2,4	2,4	2,5	3,8	4,3	4,7	5,2	5,6	2,2	2,4	2,2	2,3	2,2	1,4	1,4	1,7	1,7	8,6	8,3	8,1	8,1	8,3	12,8	12,7	12,8	13,0	13,3	11,3	11,2	11,2	11,4	11,6									
Leeftijd, generatie																																																
0-11 jaar, 1e generatie	12,5	11,6	10,8	8,5	7,1	1,9	1,8	1,1	1,0	1,3	1,9	1,5	2,3	1,2	1,2	7,3	7,5	5,2	4,7	4,0	8,9	8,5	7,9	8,9	9,1	12,9	12,4	15,0	15,5	16,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
0-11 jaar, 2e generatie	87,5	88,4	89,2	91,5	92,9	98,1	98,2	98,9	99,0	98,7	98,1	98,5	97,7	98,8	98,8	92,7	92,5	94,8	95,3	96,0	91,1	91,5	92,1	91,1	90,9	87,1	87,6	85,0	84,5	83,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
12-17 jaar, 1e generatie	40,4	40,8	39,1	39,5	32,1	2,1	3,2	4,1	4,2	3,6	5,9	5,7	4,7	5,0	5,1	12,4	12,0	12,4	13,3	15,2	37,2	36,3	33,7	30,2	27,3	24,6	25,7	26,7	26,4	25,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
12-17 jaar, 2e generatie	59,6	59,2	60,9	61,5	67,9	97,9	96,8	95,9	95,8	96,4	94,1	94,3	95,3	95,0	94,9	89,0	88,0	87,6	88,7	84,8	82,5	82,5	82,7	82,5	82,3	82,5	82,3	82,7	82,5	82,3	75,4	74,3	73,3	73,6	74,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
18-24 jaar, 1e generatie	61,9	60,3	55,6	51,3	51,2	17,1	15,6	12,3	13,8	13,3	13,6	12,7	13,0	10,6	10,1	31,1	29,6	29,8	25,7	25,5	69,7	68,9	70,2	68,6	68,1	54,0	58,1	63,0	67,2	70,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
18-24 jaar, 2e generatie	38,1	39,7	44,4	48,7	48,8	82,9	84,4	87,7	86,2	86,7	86,4	87,3	87,0	89,4	89,9	70,4	70,2	74,3	74,5	30,3	31,1	29,8	31,4	31,9	46,0	41,9	37,0	32,8	30,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
25-44 jaar, 1e generatie	82,6	81,9	80,8	80,9	79,1	71,8	69,5	68,0	64,4	62,2	58,8	55,2	53,1	49,0	44,8	76,8	74,6	73,2	70,4	66,4	91,7	91,3	91,1	90,3	90,0	50,2	52,1	54,3	55,2	56,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
25-44 jaar, 2e generatie	17,4	18,1	19,2	19,1	20,9	29,2	30,5	32,0	35,6	37,6	41,2	44,8	46,9	51,0	55,2	23,2	25,4	26,8	29,6	33,6	8,3	8,7	8,9	9,7	10,0	49,8	47,9	45,7	44,8	43,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
45-64 jaar, 1e generatie	95,9	95,0	95,3	94,0	93,3	100	100	100	100	100	97,1	96,6	96,0	95,4	94,9	99,5	99,5	99,5	99,5	99,5	97,5	97,9	98,0	98,1	98,1	49,6	49,3	49,0	48,0	48,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
45-64 jaar, 2e generatie	4,1	4,0	4,7	6,0	6,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,9	3,4	4,0	4,6	5,1	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	2,1	2,0	1,9	1,9	1,9	50,4	50,7	51,0	51,0	51,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
65 jaar e.o., 1e generatie	100	100	100	99,9	99,0	100	100	100	100	100	96,8	96,4	96,6	96,5	97,3	100	100	100	100	100	100	100	100	99,3	99,9	99,6	91,1	91,9	53,6	53,4	52,7	52,1	52,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
65 jaar e.o., 2e generatie	0,0	0,0	0,0	1,1	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,2	3,6	3,4	3,5	2,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	9,7	10,1	9,4	8,9	8,1	46,4	46,6	47,3	47,9	47,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Burgerlijke staat (16 jaar eo)																																																
Ongehuwd	76,1	76,3	76,4	76,1	77,3	43,5	44,1	45,0	45,4	46,1	60,2	60,5	60,4	60,8	61,7	43,9	46,1	46,6	46,5	46,5	61,2	62,9	63,5	62,9	63,5	60,7	62,6	63,8	64,8	65,4	57,2	58,3	58,7	59,2	59,8	57,9	59,1	59,6	60,2	60,8								
Getrouwd	14,0	14,1	14,3	14,7	13,6	41,5	41,6	40,9	40,7	39,2	21,2	21,3	21,6	20,9	20,9	39,9	37,9	38,0	37,0	36,4	30,1	29,2	28,4	29,0	28,6	26,1	24,9	24,1	23,6	23,2	29,1	28,6	28,3	28,1	27,7	28,6	28,0	27,7	27,5	27,0								
Gescheiden	8,9	8,6	8,3	8,3	8,2	13,8	12,5	13,1	12,8	12,5	13,1	16,6	16,2	15,9	15,6	15,4	14,9	14,8	14,1	15,1	15,6	7,6	7,0	7,1	7,0	9,8	9,4	9,1	8,7	8,5	8,0	7,9	7,8	7,8	7,7	8,4	8,2	8,1	8,1	8,0								
Wd/wdstaaf	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	1,3	1,2	1,4	1,5	1,5	2,0	2,0	2,1	2,0	2,0	1,2	1,4	1,4	1,5	1,5	1,1	0,9	1,0	1,0	1,0	3,4	3,1	3,0	2,9	2,8	5,6	5,3	5,1	4,9	4,8	5,0	4,7	4,5	4,3	4,2								

Bron: GBA, bewerking Ritbo

Bijlage bij hoofdstuk 3

Tabel b3.1: Leerlingen (12-22 jaar) in het voortgezet onderwijs, mbo en hoger onderwijs naar etnische herkomst, 1 januari 2012 (in procenten)

Groenningen	Antilliaans		Marokkaans		Surinaams		Turks		ov niet-westers		westers		autochtoon		totaal	
	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%
Schoolsoort																
vo	208	33,3	70	48,6	224	44,0	81	34,8	608	35,6	561	17,2	5.475	21,1	7.227	22,3
mbo	184	31,1	43	28,9	146	28,7	59	25,3	238	14,0	279	8,6	2.755	10,6	3.714	11,5
ho	222	35,6	31	21,5	139	27,3	93	39,9	850	50,1	2.418	74,2	17.740	68,3	21.693	66,3
Voortgezet onderwijs																
praktijkonderwijs	22	10,6	8	11,4	14	6,3	5	6,2	19	3,1	12	2,1	180	3,3	260	3,6
vo leerjaar 1-2, alg. 3	87	41,8	26	37,1	96	42,9	23	28,4	260	42,8	230	41,0	2.191	40,0	2.913	40,3
vmbo bb, leerjaar 3-4	21	10,1	10	14,3	20	8,9	7	8,6	27	4,4	18	3,2	231	4,2	334	4,6
vmbo kb, leerjaar 3-4	21	10,1	6	8,6	19	8,5	15	18,5	34	5,6	21	3,7	259	4,7	374	5,2
vmbo tl-gt, leerjaar 3-4	15	7,2	10	14,3	18	8,0	15	18,5	51	8,4	48	8,6	439	8,0	596	8,2
havo, leerjaar 3-5	22	10,6	8	11,4	24	10,7	8	9,9	81	13,3	92	16,4	888	16,2	1.123	15,5
vwo, leerjaar 3-6	20	9,6	2	2,9	33	14,7	7	8,6	120	19,7	126	22,5	1.280	23,4	1.588	22,0
overig vo	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	1,2	16	2,6	14	2,5	8	0,1	39	0,5
Mbo																
mbo niveau 1	31	16,0	6	14,0	6	4,1	3	5,1	15	6,3	19	6,8	140	5,1	220	5,9
mbo niveau 2	67	34,5	11	25,6	47	32,2	15	25,4	70	29,4	53	19,0	619	22,5	882	23,7
mbo niveau 3	32	16,5	11	25,6	40	27,4	21	35,6	59	24,8	61	21,9	576	20,9	800	21,5
mbo niveau 4	64	33,0	15	34,9	53	36,3	20	33,9	94	39,5	146	52,3	1.420	51,5	1.812	48,8
Hoger onderwijs																
hbo	107	48,2	15	48,4	65	48,8	46	49,5	369	43,4	900	37,2	7.229	40,7	8.731	40,6
wo	115	51,8	16	51,6	74	53,2	47	50,5	481	56,6	1.518	62,8	10.511	59,3	12.762	59,4

Bron: BRON DUO, bewerking Rabo

Tabel b3.1a: Leerlingen (12-22 jaar) in het voortgezet onderwijs, mbo en hoger onderwijs naar etnische herkomst, per 1 januari 2009 tot en met 2012 (in procenten van de betreffende bevolkingsgroep)

Groeningen	Antilliaans			Marokkaans			Sunniaans			Turks			ov. niet-westers			westers			autochtoon			totaal					
	'09	'10	'11	'09	'10	'11	'09	'10	'11	'09	'10	'11	'09	'10	'11	'09	'10	'11	'09	'10	'11	'09	'10	'11			
Schoolsoort																											
vo	36,4	35,6	33,5	49,6	51,1	46,9	42,8	40,9	43,4	44,0	40,6	38,6	38,6	34,4	34,1	35,6	21,9	19,7	18,0	17,2	21,2	21,4	21,0	21,1	22,9	22,7	22,2
mbo	29,2	31,4	31,2	31,1	36,2	32,6	35,2	29,9	30,3	30,9	30,7	28,7	25,8	24,8	24,2	25,3	18,5	19,5	16,9	14,0	11,7	10,5	9,6	8,6	11,1	10,8	10,7
ho	34,4	33,0	35,3	35,6	14,2	16,3	17,9	21,5	26,9	28,1	25,9	27,3	33,6	36,6	37,2	39,9	44,7	46,1	49,0	50,1	66,4	69,8	72,4	74,2	67,7	67,8	68,3
Voortgezet onderwijs																											
praktijkonderwijs	12,4	13,0	10,8	10,6	8,6	11,6	14,7	11,4	6,1	5,8	7,4	6,3	8,0	6,3	4,7	6,2	2,9	2,7	3,5	3,1	1,6	2,7	2,3	2,1	3,9	4,0	3,5
vo leerjaar 1-2, alg. l. 3	41,1	38,4	37,4	41,8	35,7	50,7	41,2	37,1	35,2	43,3	40,9	42,9	34,1	48,4	38,4	28,4	37,7	38,8	42,0	42,8	36,1	38,1	40,6	41,0	37,4	37,9	39,6
vo leerjaar 3-4	10,9	9,3	9,9	10,1	17,1	8,7	8,8	14,3	9,9	7,2	7,9	8,9	12,5	6,3	7,0	8,6	5,8	5,8	5,0	4,4	4,9	3,2	3,2	3,2	5,1	4,3	3,9
mbo kb, leerjaar 3-4	7,4	9,3	8,9	10,1	12,9	10,1	7,4	8,6	9,4	10,6	9,3	8,5	11,4	12,6	12,8	18,5	6,2	5,2	5,0	5,6	7,2	5,0	3,9	3,7	4,5	4,6	4,4
mbo h-g, leerjaar 3-4	9,9	7,9	9,4	7,2	7,1	5,8	11,8	14,3	12,7	9,1	8,8	8,0	4,5	6,3	15,1	18,5	9,9	8,5	8,4	8,4	6,7	8,5	8,7	8,6	8,8	8,7	8,0
havo, leerjaar 3-5	6,4	6,9	10,3	10,6	7,1	7,2	10,3	11,4	13,6	12,0	13,0	10,7	9,1	7,4	9,3	9,9	14,6	14,0	16,7	13,3	17,4	16,2	15,8	16,4	14,9	14,9	16,6
vwo, leerjaar 3-6	7,4	9,7	12,8	9,6	8,6	5,8	5,9	2,9	10,8	10,1	12,6	14,7	13,6	8,4	11,6	8,6	16,3	17,7	18,2	19,7	21,1	19,4	21,9	22,5	22,6	24,0	23,4
overig vo	4,5	5,6	0,5	0,0	2,9	0,0	0,0	0,0	2,3	1,9	0,0	0,0	6,8	4,2	1,2	1,2	6,6	7,2	1,3	2,6	4,9	6,9	3,6	2,5	2,7	3,0	
Mbo																											
mbo niveau 1	11,7	11,1	13,8	16,0	5,9	9,1	15,7	14,0	7,9	8,9	5,9	4,1	5,4	4,9	7,4	5,1	9,7	9,2	9,2	6,3	3,0	3,7	5,4	6,8	5,1	5,2	
mbo niveau 2	39,5	36,8	33,3	34,5	29,4	31,8	23,5	25,6	33,1	32,5	28,9	32,2	25,0	27,9	27,8	25,4	30,9	30,7	25,8	29,4	24,2	26,7	23,8	19,0	23,8	22,7	
mbo niveau 3	14,2	16,3	19,6	16,5	27,5	31,8	27,5	25,6	19,9	23,6	28,3	27,4	28,6	24,6	29,6	35,6	20,1	22,2	22,5	24,8	23,8	19,7	20,8	21,9	20,0		
mbo niveau 4	34,6	35,8	33,3	33,0	37,3	27,3	33,3	34,9	39,1	35,0	36,8	36,3	41,1	42,6	35,2	33,9	39,4	37,9	42,4	39,5	49,0	50,0	52,3	51,1	52,0		
Hoger onderwijs																											
hbo	46,6	43,5	50,5	48,2	40,0	59,1	46,2	48,4	55,2	48,3	48,4	46,8	26,0	38,9	34,9	49,5	41,1	38,2	41,8	43,4	41,3	38,1	36,4	37,2	41,6	40,6	
wo	53,4	56,5	49,5	51,8	60,0	40,9	53,8	51,6	44,8	51,7	51,6	53,2	74,0	61,1	65,1	50,5	59,9	61,8	58,2	56,6	58,7	61,9	63,6	62,8	58,4		

Bron: BRON DUO, bewerking Rijso

Tabel b3.2: Nieuwe vsv-ers (12-22 jaar) naar achtergrondkenmerken, in schooljaar 2011/2012 (absolute aantallen en in procenten van de betreffende deelpopulatie)

	Antilliaans		Marokkaans		Surinaams		Turks		ov niet-westers		westers		autochtoon		totaal											
	pop.	%	pop.	%	pop.	%	pop.	%	pop.	%	pop.	%	pop.	%	pop.	%										
Groningen	345	27	7,8	88	9	9,2	343	13	3,8	127	9	7,1	787	31	3,9	782	33	4,2	7.792	275	3,5	10.274	397	3,9		
Leerlingen vormbo																										
Geslacht																										
Man	155	12	7,7	44	7	15,9	149	5	3,4	59	8	13,6	370	20	5,4	388	24	6,0	3.931	153	3,9	5.106	229	4,5		
Vrouw	190	15	7,9	54	2	3,7	194	8	4,1	68	1	1,5	417	11	2,6	384	9	2,3	3.861	122	3,2	5.168	168	3,3		
Generatie																										
1e generatie	150	12	8,0	-	-	-	16	1	6,3	13	1	7,7	279	13	4,7	176	10	5,7	-	-	-	-	634	37	5,8	
2e generatie	195	15	7,7	-	-	-	327	12	3,7	114	8	7,0	806	27	4,5	606	23	3,8	-	-	-	-	1.848	85	4,6	
Leeftijd																										
12-16 jaar	166	1	0,6	62	3	4,8	188	2	1,0	68	4	5,8	476	9	1,9	467	5	1,1	4.682	46	1,0	6.120	70	1,1		
17-19 jaar	108	13	12,0	23	5	21,7	105	8	7,6	49	4	8,2	226	20	8,8	215	20	9,3	2.229	170	7,6	2.955	240	8,1		
20-22 jaar	71	13	18,3	13	1	7,7	40	3	7,5	9	1	11,1	85	2	2,4	100	8	8,0	881	59	6,7	1.199	87	7,3		
Schoolsoort																										
vo	179	2	1,1	62	3	4,8	210	2	1,0	75	3	4,0	572	11	1,9	523	9	1,7	5.281	62	1,2	6.902	92	1,3		
mbbo	166	25	15,1	38	6	16,7	133	11	8,3	213	19	8,9	259	24	9,3	2.510	213	8,5	2.510	213	8,5	3.369	304	9,0		

Bron: BRON, DUO, bewerking Riabo, voorlopige cijfers

Tabel b3.2a: Nieuwe vsv-ers (12-22 jaar) naar achtergrondkenmerken, schooljaren 08/09 tot en met 11/12 (in procenten van de betreffende diepbevolking)

	Antilliaans		Marokkaans		Surinaams		Turks		ov niet-westers		westers		autochtoon		totaal																			
	08/09	10/11	08/09	10/11	08/09	10/11	08/09	10/11	08/09	10/11	08/09	10/11	08/09	10/11	08/09	10/11																		
Groningen	3,6	5,8	9,0	7,8	8,6	4,9	7,6	9,2	4,8	5,7	6,5	3,8	3,0	6,0	6,7	7,1	3,3	4,3	6,4	3,9	4,0	5,2	5,8	4,2	3,8	3,9	4,2	3,9						
Leerlingen volmbo	5,4	7,8	14,8	7,7	9,4	7,7	10,4	15,9	5,3	7,8	7,1	3,4	6,1	6,9	10,9	13,6	2,9	5,3	8,4	5,4	4,8	7,0	8,0	6,0	4,3	4,4	3,8	3,9	4,4	4,9	5,0	4,5		
Gelacht	2,2	4,2	4,2	7,9	7,7	2,0	5,3	3,7	4,4	3,8	6,0	4,1	0,0	5,1	2,9	1,5	3,7	3,3	4,5	2,6	3,4	3,4	3,6	2,3	3,3	2,7	3,1	3,2	3,3	2,9	3,4	3,3		
Vrouw	5,4	6,9	9,6	8,0	-	-	-	-	0,0	8,0	13,0	6,3	5,0	0,0	6,3	7,7	3,3	4,3	9,5	4,7	4,4	4,1	6,2	5,7	-	-	-	-	-	4,0	4,8	8,7	5,8	
Generatie	2,2	4,9	6,5	7,7	-	-	-	-	5,2	5,5	6,1	3,7	2,6	6,9	6,8	7,0	4,4	4,4	5,0	4,5	3,9	5,6	5,7	3,8	-	-	-	-	-	4,0	5,2	5,9	4,6	
2e generatie	1,2	1,7	1,2	0,6	1,9	1,7	1,7	4,8	0,0	2,1	0,5	1,0	1,4	2,4	4,2	5,8	1,0	0,7	2,0	1,9	2,6	2,4	1,1	1,1	0,7	0,9	0,9	1,0	0,9	1,1	1,0	1,1	1,0	1,1
12-16 jaar	4,8	5,9	13,9	12,0	14,3	6,3	13,3	21,7	7,5	8,8	10,7	7,6	6,8	15,6	6,4	8,2	6,2	8,1	10,8	8,8	7,1	8,6	11,1	9,3	8,4	7,8	7,1	7,6	8,0	7,9	8,1	8,1	8,1	8,1
17-19 jaar	7,4	14,1	20,0	18,3	15,0	16,7	17,6	7,7	15,3	11,3	19,2	7,5	0,0	0,0	18,8	11,1	5,9	8,7	18,2	2,4	3,1	8,7	15,4	8,0	6,4	5,5	7,2	6,7	6,5	6,7	10,2	7,3	7,3	7,3
20-22 jaar	2,3	1,1	1,1	1,1	1,6	3,3	1,7	4,8	0,0	0,5	1,0	1,0	1,3	2,2	3,7	4,0	1,0	1,0	2,4	1,9	1,8	1,6	1,3	1,7	0,7	0,9	1,0	1,2	0,9	1,0	1,2	1,3	1,3	
vo	5,1	9,5	17,3	15,1	14,0	4,8	14,8	16,7	8,7	11,0	14,3	8,3	5,6	10,0	11,3	11,5	5,9	9,8	15,0	8,9	6,3	9,5	14,4	9,3	8,3	7,6	8,4	8,5	7,9	8,1	10,2	9,0	9,0	
Jmbo																																		

Bron: BRON DUO, bewerking Ribo, voorlopige cijfers

Tabel b3.3: Oververtegenwoordiging van Antillaans-Nederlandse voortijdig schoolverlaters (12-22 jaar) in de 21 gemeenten, schooljaar 2011/2012 (absolute aantallen, in procenten van betreffende bevolkingsgroep en oververtegenwoordiging (ovvvt))

	12 (m 22) jaar												
	populatie				voortijdig schoolverlaters				Antillaans voortijdig schoolverlaters				ovvvt
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
Rotterdam	42.855	5,2	2.249	5,2	2.552	8,9	227	7,8	70				
Amsterdam	44.364	4,6	2.049	4,6	1.985	7,8	77	7,8	69				
Den Haag	32.566	4,9	1.588	4,9	1.128	9,2	104	9,2	89				
Almere	17.681	3,4	593	3,4	466	4,7	23	4,7	41				
Tilburg	14.722	4,0	589	4,0	478	6,9	33	6,9	73				
Groningen	10.274	3,9	397	3,9	345	7,8	27	7,8	103				
Dordrecht	9.495	4,3	407	4,3	384	9,6	37	9,6	125				
Zoetermeer	10.153	3,9	393	3,9	320	7,8	25	7,8	102				
Eindhoven	13.690	4,2	574	4,2	245	11,8	29	11,8	162				
Breda	12.596	3,7	464	3,7	241	4,6	11	4,6	24				
Nijmegen	10.205	3,9	400	3,9	204	7,4	15	7,4	88				
Capelle a/d IJssel	5.217	4,2	221	4,2	277	9,4	26	9,4	122				
Spijkensse	5.793	4,3	247	4,3	252	7,5	19	7,5	77				
Lelystad	5.909	4,1	242	4,1	216	5,6	12	5,6	36				
Schiedam	5.767	4,8	276	4,8	226	8,4	19	8,4	76				
Amerstfoort	11.975	3,4	403	3,4	176	8,5	15	8,5	153				
Zwolle	8.984	3,9	347	3,9	173	7,5	13	7,5	95				
Vlaardingen	5.201	3,6	188	3,6	147	8,8	13	8,8	145				
Den Helder	4.396	3,8	168	3,8	149	9,4	14	9,4	146				
Leeuwarden	6.882	3,6	248	3,6	106	9,4	10	9,4	162				
Vlissingen	3.237	3,2	103	3,2	102	3,9	4	3,9	23				
Hilvorst/Bus	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Totaal 21 AG	282.031	4,3	12.146	4,3	9.192	8,2	753	8,2	90				

Bron: BRON, DUO, bewerking Ritabo, voorlopige cijfers

Tabel b3.3a: Oververtegenwoordiging van Antillaans-Nederlandse voortijdig schoolverlaters (12-22 jaar) in de 21 gemeenten, schooljaar 2008/2009, 2009/2010, 2010/2011 en 2011/2012
(in procenten van betreffende bevolkingsgroep en oververtegenwoordiging)

	totaal				12 t/m 22 jaar				verschil				
	Antillaans				Antillaans				Antillaans				
	08/09	09/10	10/11	11/12	08/09	09/10	10/11	11/12	08/09	09/10	10/11	11/12	08/09-11/12
Rotterdam	5,6	5,4	6,0	5,2	9,1	9,2	10,5	8,9	58	68	75	70	12
Amsterdam	4,7	5,3	4,8	4,6	7,0	7,8	6,9	7,8	47	48	41	69	22
Den Haag	4,8	4,3	5,0	4,9	7,8	6,5	8,9	9,2	61	52	80	89	28
Almere	4,6	4,4	4,1	3,4	5,6	6,9	7,2	4,7	23	59	75	41	18
Tilburg	5,1	4,1	4,2	4,0	9,6	8,7	7,3	6,9	90	111	74	73	-17
Groningen	3,8	3,9	4,2	3,9	3,6	5,8	9,0	7,8	-7	48	113	103	110
Dordrecht	5,2	5,0	4,4	4,3	8,6	9,8	9,0	9,6	65	97	105	125	60
Zoetermeer	3,6	4,5	3,6	3,9	5,6	6,8	5,5	7,8	54	51	52	102	48
Eindhoven	4,0	4,5	4,5	4,2	5,8	8,5	9,2	11,8	44	89	106	162	138
Breda	4,1	3,5	3,8	3,7	8,0	8,0	7,1	4,6	92	132	88	24	-68
Nijmegen	4,1	4,0	4,0	3,9	8,3	4,6	8,9	7,4	102	14	122	88	-14
Capelle a/d IJssel	4,1	3,7	3,9	4,2	9,3	7,5	6,4	9,4	126	103	64	122	4
Spakenisse	4,6	4,5	3,8	4,3	8,3	7,4	6,4	7,5	80	66	66	77	3
Lelystad	5,1	5,2	4,6	4,1	7,8	6,5	6,3	5,6	53	24	38	56	17
Schiedam	4,5	4,2	3,6	4,0	5,5	5,8	8,6	8,4	23	36	124	76	53
Amerstfoort	3,4	3,5	3,4	3,4	4,7	6,8	7,8	8,5	40	97	126	153	113
Zwolle	3,3	3,5	3,7	3,9	6,3	11,9	11,1	7,5	91	240	203	95	4
Vlaardingen	3,8	3,6	3,6	3,6	9,4	5,7	8,2	8,8	149	58	130	145	4
Den Helder	4,8	4,1	4,4	3,8	7,3	6,8	8,8	9,4	53	66	101	146	93
Leuwarden	3,7	4,3	4,3	3,6	8,7	9,4	11,9	9,4	137	122	178	162	25
Vissagen	4,3	3,4	4,3	3,2	10,6	4,8	8,8	3,9	146	41	104	23	-123
Hilversum													
Totaal 21 AG	4,6	4,5	4,6	4,3	7,7	7,8	8,6	8,2	68	73	89	90	22

Bron: BRON, DUO, bewerking Rabo, voorlopige cijfers

Bijlage bij hoofdstuk 4

Tabel b4.1: Personen (15-64 jaar), die per 1 januari 2013 in de gemeente wonen en als werkzame staan geregistreerd (absolute aantallen en in procenten van de betreffende deelpopulatie)

Groeningen	Ariëllaans			Meroklaans			Surnaams			Turks			ov/miet-westers			westers			autochtone			totaal			
	pop.	N	%	pop.	N	%	pop.	N	%	pop.	N	%	pop.	N	%	pop.	N	%	pop.	N	%	pop.	N	%	
Totale bevolging (15-64)	2.541	262	11,1	780	98	12,6	2.549	275	10,8	1.109	95	8,6	8.660	936	10,8	17.973	1.044	5,8	114.545	6.082	5,3	148.157	8.612	5,9	
Geslacht																									
Man	1.302	156	11,2	416	65	15,6	1.317	156	11,8	580	53	9,1	4.659	542	11,6	8.690	525	6,0	57.635	3.408	5,9	74.689	4.905	6,6	
Vrouw	1.149	126	11,0	364	33	9,1	1.232	119	9,7	529	42	7,9	4.001	384	9,8	9.283	519	5,6	56.910	2.674	4,7	73.468	3.907	5,3	
Generatie																									
1e generatie	1.845	244	13,2	441	76	17,2	1.334	175	13,1	672	70	10,4	7.200	891	12,4	10.475	540	5,2	-	-	-	21.967	1.996	9,1	
2e generatie	696	38	5,5	339	22	6,5	1.215	100	8,2	437	25	5,7	1.460	45	3,1	7.498	504	6,7	-	-	-	11.645	734	6,3	
Leeftijd																									
15-24 jaar	815	38	4,7	201	7	3,5	632	22	3,5	316	9	2,8	2.795	62	2,2	6.162	70	1,1	35.617	695	2,0	46.538	903	1,9	
25-34 jaar	752	87	11,6	225	27	12,0	600	75	12,5	348	31	8,9	2.815	245	8,7	4.613	243	5,3	26.461	1.525	5,8	35.614	2.233	6,2	
35-44 jaar	424	76	17,9	196	31	15,8	486	67	13,8	229	34	14,8	1.502	269	17,9	2.667	234	8,8	18.227	1.301	7,1	23.731	2.012	8,5	
45-54 jaar	321	48	15,0	103	21	20,4	475	65	13,7	155	16	10,3	1.047	243	23,2	2.305	250	10,8	17.866	1.393	7,8	22.272	2.036	9,1	
55-64 jaar	229	33	14,4	55	12	21,8	356	46	12,9	61	5	8,2	501	117	23,4	2.226	247	11,1	16.374	1.168	7,1	19.802	1.628	8,2	
Leeftijd, generatie																									
15-24 jaar, 1e generatie	402	21	5,2	21	1	4,8	59	1	1,7	74	2	2,7	1.797	47	2,6	4.163	23	0,6	-	-	-	6.516	95	1,5	
15-24 jaar, 2e generatie	413	17	4,1	180	6	3,3	573	21	3,7	242	7	2,9	988	15	1,5	1.999	47	2,4	-	-	-	4.405	113	2,6	
25-34 jaar, 1e generatie	556	73	13,1	100	15	15,0	152	13	8,6	185	15	8,1	2.451	220	9,0	2.794	110	3,9	-	-	-	6.238	446	7,1	
25-34 jaar, 2e generatie	196	14	7,1	125	12	9,6	448	62	13,8	163	16	9,8	364	25	6,9	1.819	133	7,3	-	-	-	3.115	262	8,4	
35-44 jaar, 1e generatie	374	73	19,5	162	27	16,7	334	53	15,9	198	32	16,2	1.434	267	18,6	1.329	123	9,3	-	-	-	3.831	575	15,0	
35-44 jaar, 2e generatie	50	3	6,0	34	4	11,8	152	14	9,2	31	2	6,5	68	2	2,9	1.338	111	8,3	-	-	-	1.673	136	8,1	

Bron: UWV WERKbedrijf, bewerking Riabo

Tabel b4.1a: Personen (15-64 jaar) die als werkzoekende staan geregistreerd, per 1 januari 2009 tot en met 2013 (in procenten van de betreffende deelpopulatie)

Categorie	Antillaans					Marokkaans					Surinaams					Turks					ov niet-westers					westers					autochtoon					totaal				
	'09	'10	'11	'12	'13	'09	'10	'11	'12	'13	'09	'10	'11	'12	'13	'09	'10	'11	'12	'13	'09	'10	'11	'12	'13	'09	'10	'11	'12	'13	'09	'10	'11	'12	'13	'09	'10	'11	'12	'13
Grondigen	14,4	14,6	14,6	11,3	11,1	17,3	16,1	14,1	11,8	12,6	11,5	10,4	11,8	9,5	10,8	11,9	10,2	9,7	8,3	8,6	16,4	15,5	13,9	11,8	10,6	5,8	6,2	5,7	4,8	5,6	4,3	4,7	4,7	4,0	5,3	5,4	5,8	5,7	4,8	5,9
Totale bevolking (15-64)																																								
Geslacht																																								
Man	15,1	15,4	15,1	11,8	11,2	16,2	15,7	13,6	11,9	15,6	12,3	11,4	12,6	9,6	11,8	9,4	8,9	8,8	8,1	9,1	17,2	16,9	15,2	12,9	11,6	6,0	6,9	6,3	5,2	6,0	4,6	5,3	5,2	4,6	5,9	5,8	6,5	6,3	5,4	6,6
Vrouw	13,5	13,7	14,1	10,7	11,0	18,8	16,7	14,7	11,7	9,1	10,7	9,3	10,9	9,4	9,7	14,8	11,7	10,7	8,6	7,9	15,4	13,6	12,3	10,6	9,8	5,6	5,7	5,2	4,5	5,6	4,0	4,2	4,1	3,4	4,7	5,1	5,1	5,0	4,2	5,3
Generatie																																								
1e generatie	16,8	17,5	17,4	13,2	13,2	23,0	20,5	17,6	15,2	17,2	15,5	13,2	14,2	11,5	13,1	15,1	12,6	12,1	9,4	10,4	19,0	17,9	16,0	13,6	12,4	6,9	6,8	5,7	4,7	5,2	-	-	-	-	-	13,3	12,5	11,2	9,2	9,1
2e generatie	6,2	5,2	6,4	6,1	5,5	8,1	9,4	9,2	7,1	6,5	5,9	6,8	8,7	7,1	8,2	6,8	5,9	5,5	6,6	5,7	1,9	2,7	2,7	2,9	3,1	4,6	5,7	5,7	4,9	6,7	-	-	-	-	-	4,7	5,5	5,8	5,1	6,3
Leeftijd																																								
15-24 jaar	4,8	5,2	4,0	4,1	4,7	5,5	4,4	4,9	3,8	3,5	3,5	3,6	4,8	4,3	3,5	3,2	1,9	2,5	3,3	2,8	3,8	3,7	3,0	2,6	2,2	0,9	1,1	1,0	1,1	1,0	0,9	1,3	1,2	1,3	2,0	1,2	1,6	1,4	1,5	1,9
25-34 jaar	17,6	17,9	17,0	12,8	11,6	17,1	17,5	15,1	11,5	12,0	11,4	9,8	11,8	10,5	12,5	15,1	15,0	11,2	11,7	8,9	13,7	12,4	11,3	9,1	8,7	4,4	5,3	4,7	3,6	5,3	3,4	4,9	4,8	3,9	5,8	4,9	6,0	5,7	4,7	6,2
35-44 jaar	18,1	20,1	24,3	15,7	17,9	24,7	20,4	17,6	15,5	15,8	14,1	13,1	15,5	11,1	13,8	18,9	12,9	15,1	10,1	14,8	28,4	27,0	24,4	19,8	17,9	8,5	10,5	9,1	8,3	8,8	6,2	7,0	7,1	5,5	7,1	8,3	9,0	9,0	7,1	8,5
45-54 jaar	22,0	22,3	20,6	18,1	15,0	28,2	27,7	22,1	19,6	20,4	18,4	15,9	18,3	13,2	13,7	15,3	14,4	14,4	10,2	10,3	30,3	27,4	25,5	23,2	8,7	10,9	10,9	8,5	10,8	7,9	7,7	7,5	6,4	7,8	9,5	8,4	9,2	7,9	9,1	
55-64 jaar	20,9	18,7	18,2	13,9	14,4	16,3	16,7	17,0	14,0	21,8	13,9	12,7	10,3	10,4	12,9	7,5	9,3	8,5	7,3	8,2	28,7	27,6	26,5	25,3	23,4	11,2	9,5	9,5	11,1	6,4	5,9	6,0	5,7	7,1	7,6	7,0	7,0	6,7	8,2	8,2
Leeftijd, generatie																																								
15-24 jaar, 1e generatie	6,3	7,6	4,5	4,5	5,2	8,7	13,0	0,0	0,0	4,8	6,7	4,3	5,8	6,5	1,7	3,6	2,4	1,2	1,3	2,7	5,4	4,9	3,7	3,2	2,6	1,1	0,9	0,7	0,6	0,6	-	-	-	-	-	3,2	2,9	2,0	1,7	1,5
15-24 jaar, 2e generatie	2,8	2,0	3,5	3,8	4,1	5,1	3,2	5,5	4,3	3,3	3,1	3,6	4,6	4,1	3,7	3,1	1,7	3,0	3,9	2,9	0,7	1,5	1,6	1,5	1,5	0,7	1,5	1,6	1,7	2,4	-	-	-	-	-	1,5	1,9	2,4	2,4	2,6
25-34 jaar, 1e generatie	19,6	20,7	19,9	14,3	13,1	21,2	17,4	15,9	12,1	15,0	14,4	10,6	12,1	7,7	8,6	17,2	15,4	12,1	11,7	8,1	15,0	13,4	12,4	9,5	9,0	4,6	4,8	3,9	2,9	3,9	-	-	-	-	-	11,4	10,6	9,5	7,1	7,1
25-34 jaar, 2e generatie	9,4	6,8	6,6	7,6	7,1	12,5	17,7	14,2	10,8	9,6	8,6	9,4	11,6	11,6	13,8	10,9	14,3	9,9	11,6	9,8	3,9	5,0	3,5	6,4	6,9	4,1	6,0	5,9	4,7	7,3	-	-	-	-	-	5,6	7,2	6,9	6,5	8,4
35-44 jaar, 1e generatie	18,7	21,2	25,3	16,1	19,5	25,6	21,0	18,4	17,1	16,7	15,3	13,4	14,9	12,1	15,9	19,5	13,5	16,0	10,4	16,2	29,1	27,7	24,8	20,5	18,6	8,7	13,1	11,1	10,5	9,3	-	-	-	-	-	19,8	20,0	18,7	15,3	15,0
35-44 jaar, 2e generatie	14,3	13,8	18,6	13,0	6,0	10,0	13,3	12,5	6,7	11,8	8,2	12,0	17,4	8,6	9,2	12,5	5,9	5,6	7,7	6,5	7,0	5,9	12,5	3,6	2,9	7,5	8,4	7,4	6,3	8,3	-	-	-	-	-	7,8	8,7	8,7	6,6	8,1

Bron: UWV/WERKcoördinatie, bewerking Rabo

Tabel b4.2: Personen (15-64 jaar), die per 1 januari 2013 in de gemeente wonen met een WWB, IOA uitkering (absolute aantallen en in procenten van de betreffende deelpopulatie)

Gronningen	Anilliaans		Marokkaans		Surnaans		Turks		ov met westers		westers		autochtoon		totaal				
	pop.	uitkering	pop.	uitkering	pop.	uitkering	pop.	uitkering	pop.	uitkering	pop.	uitkering	pop.	uitkering	pop.	uitkering			
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%			
Totale bevolking (15-64)	2.541	570	22,4	780	175	22,4	2.549	398	15,6	8.660	1.611	18,6	114.545	6.127	5,3	146.157	10.233	6,9	
Geslacht																			
Man	1.352	315	22,6	416	91	21,9	1.317	198	15,0	4.659	924	19,8	57.635	3.157	5,5	74.689	5.338	7,1	
Vrouw	1.149	255	22,2	364	84	23,1	1.232	200	16,2	4.001	687	17,2	56.910	2.970	5,2	73.468	4.895	6,7	
Generatie																			
1e generatie	1.845	517	28,0	441	131	29,7	1.334	268	20,1	7.200	1.557	21,6	-	-	-	21.967	3.252	14,8	
2e generatie	696	53	7,6	339	44	13,0	1.215	130	10,7	1.460	54	3,7	7.498	520	6,9	11.645	844	7,2	
Leeftijd																			
15-24 jaar	815	40	4,9	201	13	6,5	632	28	4,4	2.795	116	4,2	6.162	73	1,2	46.538	742	1,6	
25-34 jaar	752	208	27,7	225	56	24,9	600	106	17,7	2.815	433	15,4	4.613	242	5,2	26.461	1.341	5,1	
35-44 jaar	424	142	33,5	196	59	30,1	486	84	17,3	1.502	465	31,0	2.667	297	11,1	18.227	1.369	7,5	
45-54 jaar	321	98	30,5	103	30	29,1	475	93	19,6	1.047	392	37,4	2.305	273	11,8	17.866	1.541	8,6	
55-64 jaar	229	82	35,8	55	17	30,9	356	87	24,4	501	205	40,9	2.226	305	13,7	16.374	1.409	8,6	
Leeftijd, generatie																			
15-24 jaar, 1e generatie	402	24	6,0	21	2	9,5	59	5	8,5	1.797	93	5,2	4.163	34	0,8	6.516	158	2,4	
15-24 jaar, 2e generatie	413	16	3,9	180	11	6,1	573	23	4,0	998	23	2,3	1.999	39	2,0	4.405	117	2,7	
25-34 jaar, 1e generatie	556	181	32,6	100	32	32,0	152	30	19,7	2.451	411	16,8	2.794	115	4,1	6.238	801	12,8	
25-34 jaar, 2e generatie	196	27	13,8	125	24	19,2	448	76	17,0	364	22	6,0	1.819	127	7,0	3.115	311	10,0	
35-44 jaar, 1e generatie	374	136	36,4	162	50	30,9	334	60	18,0	1.434	459	32,0	1.329	166	12,5	3.831	918	24,0	
35-44 jaar, 2e generatie	50	6	12,0	34	9	26,5	152	24	15,8	68	6	8,8	1.338	131	9,6	1.673	179	10,7	

Bron: gemeentelijke of regionale uitkeringinstantie, bewerking Ritbo

Tabel b4.2a: Personen (15-64 jaar) met een WWB, IOA (of WIJ) uitkering, per 1 januari 2009 tot en met 2013 (in procenten van de betreffende deelpopulatie)

Groningen	Antilliaans					Merookkaans					Suraamaans					Turks					ov/niet-westers					westers					autochtoon					totaal				
	'09	'10	'11	'12	'13	'09	'10	'11	'12	'13	'09	'10	'11	'12	'13	'09	'10	'11	'12	'13	'09	'10	'11	'12	'13	'09	'10	'11	'12	'13	'09	'10	'11	'12	'13	'09	'10	'11	'12	'13
Totale bevolking (15-64)	18,9	19,5	21,0	20,8	22,4	21,2	19,4	22,2	22,4	22,4	14,5	13,7	14,3	15,5	15,6	13,2	14,0	13,3	14,5	14,6	18,7	17,4	18,1	17,7	18,6	6,3	6,2	6,3	6,3	6,6	4,4	4,6	4,8	5,1	5,3	5,9	6,0	6,3	6,5	6,9
Geslacht																																								
Man	18,6	19,8	20,5	20,4	22,6	18,7	17,4	20,6	20,1	21,9	14,5	14,4	13,8	14,9	15,0	9,6	11,1	10,5	11,2	11,4	19,8	18,2	19,1	18,4	19,8	6,1	6,3	6,6	6,2	6,8	4,1	4,5	4,8	5,1	5,5	5,8	6,0	6,4	6,6	7,1
Vrouw	19,3	19,2	21,7	21,3	22,2	24,7	22,2	24,1	25,2	23,1	14,6	12,9	14,8	16,2	16,2	17,4	17,2	16,5	18,2	18,1	17,3	16,5	17,0	16,9	17,2	6,4	6,0	6,1	6,3	6,5	4,7	4,7	4,8	5,0	5,2	6,0	5,9	6,2	6,4	6,7
Generatie																																								
1e generatie	23,2	23,8	25,6	25,5	28,0	27,4	25,5	27,9	29,6	29,7	20,0	17,9	18,4	19,7	20,1	16,7	17,0	15,4	17,6	17,7	21,7	20,3	20,8	20,6	21,6	7,4	6,7	6,5	6,0	6,4	-	-	-	-	-	15,6	14,5	14,6	14,2	14,8
2e generatie	4,1	5,7	7,2	7,6	7,6	11,4	10,1	13,9	12,5	13,0	6,7	8,1	8,9	10,6	10,7	6,7	8,6	9,7	9,7	9,8	2,0	2,1	3,7	3,4	3,7	5,1	5,5	6,2	6,6	6,9	-	-	-	-	-	5,1	5,6	6,6	7,0	7,2
Leeftijd																																								
15-24 jaar	6,5	6,7	6,4	5,1	4,9	6,1	4,4	6,6	8,2	6,5	4,2	4,0	4,4	5,2	4,4	2,6	3,1	2,8	3,9	1,6	4,2	3,7	4,3	4,4	4,2	1,0	1,0	1,2	1,4	1,2	0,7	1,1	1,1	1,2	1,3	1,1	1,4	1,5	1,6	1,6
25-34 jaar	20,8	22,2	26,8	27,0	27,7	23,0	21,5	23,7	22,0	24,9	12,2	12,8	15,1	17,0	17,7	18,4	20,8	17,8	20,2	19,3	13,9	13,3	14,1	14,2	15,4	4,3	5,0	5,3	4,6	5,2	3,2	3,6	4,1	4,5	5,1	4,8	5,3	5,9	6,2	6,8
35-44 jaar	21,1	22,9	26,8	26,3	33,5	33,5	27,5	24,6	27,3	28,4	30,1	14,7	14,1	16,6	17,3	17,4	17,2	17,4	18,4	21,8	30,9	29,0	30,0	27,9	31,0	8,7	8,8	9,4	10,2	11,1	6,5	6,6	6,8	7,1	7,5	8,8	8,8	9,2	9,5	10,4
45-54 jaar	29,6	31,4	30,1	31,0	30,5	34,6	31,3	36,0	32,6	29,1	22,8	20,9	22,1	19,4	19,6	16,8	15,1	16,5	16,3	16,8	35,9	34,3	35,9	36,5	37,4	10,8	11,1	11,1	11,1	11,8	7,8	7,5	7,9	8,3	8,6	9,9	9,7	10,2	10,6	11,0
55-64 jaar	42,4	36,1	30,7	31,2	35,5	25,6	26,2	29,8	34,0	30,9	27,8	22,5	20,7	25,4	24,4	22,5	23,3	23,4	25,5	23,0	47,2	42,6	43,4	42,0	40,9	13,4	11,7	12,3	12,9	13,7	8,0	8,0	8,1	8,4	8,6	10,0	9,6	9,8	10,3	10,7
Leeftijd, generatie																																								
15-24 jaar, 1e generatie	9,5	9,8	8,5	6,8	6,0	13,0	13,0	11,1	25,0	9,5	9,3	4,3	2,9	4,8	8,5	3,6	3,6	1,2	2,5	0,0	6,0	5,2	5,3	5,6	5,2	1,2	0,8	1,0	0,9	0,8	-	-	-	-	-	3,9	3,2	2,9	2,7	2,4
15-24 jaar, 2e generatie	2,5	2,5	4,0	3,5	3,9	5,1	3,2	6,1	6,2	6,1	3,5	3,9	4,6	5,3	4,0	2,2	3,0	3,4	4,3	2,1	0,7	1,1	2,3	2,1	2,3	0,9	1,4	1,7	2,3	2,0	-	-	-	-	-	1,5	1,9	2,7	3,1	2,7
25-34 jaar, 1e generatie	24,4	25,3	31,0	30,3	32,6	27,1	26,1	24,8	27,1	32,0	15,4	15,6	18,5	19,6	19,7	19,2	20,7	15,5	20,2	17,3	16,2	14,6	15,3	15,4	16,8	4,0	4,0	4,2	3,3	4,1	-	-	-	-	-	12,1	11,7	12,3	12,0	12,8
25-34 jaar, 2e generatie	5,8	10,1	12,0	15,9	13,8	18,3	16,8	22,6	17,5	19,2	10,2	11,4	13,5	15,9	17,0	16,6	21,0	21,4	20,3	21,5	3,5	3,6	5,5	6,1	6,0	4,8	6,4	7,0	6,6	7,0	-	-	-	-	-	6,3	8,0	9,2	9,4	10,0
35-44 jaar, 1e generatie	23,1	24,9	29,3	28,9	36,4	26,7	23,9	27,0	28,7	30,9	13,3	14,1	14,1	17,0	18,0	18,4	18,8	18,5	19,8	23,7	31,5	30,0	30,6	28,8	32,0	10,5	11,3	11,5	12,1	12,5	-	-	-	-	-	21,4	21,1	21,9	21,7	24,0
35-44 jaar, 2e generatie	8,9	10,3	11,9	9,3	12,0	40,0	33,3	29,2	26,7	26,5	11,8	17,0	14,0	15,7	15,8	6,3	0,0	5,6	7,7	9,7	9,3	3,9	12,5	5,4	8,8	7,2	6,8	7,6	8,5	9,8	-	-	-	-	-	7,7	7,8	8,7	9,3	10,7

Bron: gemeentelijke of regionale uitkeringinstantie, bewerking Rabo

Tabel b4.3: Werkzoekenden (15-64 jaar) naar duur, opleidings- en beroepsniveau en etnische herkomst, per 1 januari 2013 (absolute aantallen en procenten)

Groeningen	Antilliaans		Marokkaans		Surinaams		Tutels		ov. niet-westers		westers		autochtoon		totaal	
	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%
Werkloosheidsduur																
0-6 maanden	141	50,0	42	42,9	121	44,0	52	54,7	385	41,1	472	45,2	2.941	48,4	4.154	47,1
7-12 maanden	41	14,5	9	9,2	48	17,5	9	9,5	122	13,0	172	16,5	999	16,4	1.400	15,9
1-2 jaar	27	9,6	15	15,3	35	12,7	9	9,5	84	9,0	129	12,4	703	11,6	1.002	11,4
2-5 jaar	36	12,8	15	15,3	35	12,7	14	14,7	172	18,4	140	13,4	702	11,5	1.114	12,6
meer dan 5 jaar	37	13,1	17	17,3	36	13,1	11	11,6	173	18,5	131	12,5	737	12,1	1.142	13,0
Opleidingsniveau (NWW)																
-vmbo	64	22,7	41	41,8	49	17,8	37	38,9	437	46,7	191	18,3	618	10,2	1.437	16,3
vmbo	61	21,6	19	19,4	70	25,5	16	16,8	119	12,7	142	13,6	791	13,0	1.218	13,8
havo/vwo/mbo	131	46,5	30	30,6	129	46,9	35	36,8	250	26,7	444	42,5	2.697	44,3	3.716	42,2
hbo/vo	26	9,2	8	8,2	27	9,8	7	7,4	130	13,9	267	25,6	1.976	32,5	2.441	27,7
Beroepsniveau (NWW)																
Elementair	70	24,8	39	40,6	67	24,6	32	34,8	353	37,8	181	17,4	653	10,9	1.395	16,0
Lager	98	34,8	31	32,3	98	36,0	21	22,8	254	27,2	313	30,2	1.874	31,2	2.689	30,9
Middelbaar	90	31,9	20	20,8	79	29,0	28	30,4	229	24,5	305	29,4	1.834	30,6	2.585	29,7
Hoger/wetenschappelijk	24	8,5	6	6,3	28	10,3	11	12,0	97	10,4	239	23,0	1.636	27,3	2.041	23,4

Bron: UWW/WERKbedrijf, bewerking Ribbo

Tabel b4.4: Personen (15-64 jaar) met een WWB, IOA uitkering naar uitkeringsduur, per 1 januari 2013 (absolute aantallen en procenten)

Groeningen	Antillaans		Marokkaans		Surinaams		Turks		ov. niet-westers		westers		autochtoon		totaal	
	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%
Uitkeringsduur																
0-6 maanden	93	16,3	24	13,7	61	15,3	25	15,4	238	14,8	185	15,5	1.001	16,3	1.627	15,9
7-12 maanden	59	10,4	11	6,3	31	7,8	11	6,8	138	8,6	104	8,7	502	8,2	856	8,4
1-2 jaar	63	11,1	26	14,9	56	14,1	21	13,0	178	11,0	135	11,3	776	12,7	1.255	12,3
2-5 jaar	172	30,2	43	24,6	96	24,6	42	25,9	468	28,1	294	24,7	1.290	20,9	2.397	23,4
langer dan 5 jaar	193	32,1	71	40,6	152	38,2	63	38,9	589	36,6	472	39,7	2.568	41,9	4.098	40,0

Bron: gemeentelijke of regionale uitkeringinstantie, bewerking Ritbo

Tabel b4.4a: Personen (15-64 jaar) met een WWB, IOA (of WUJ) uitkering naar uitkeringsduur, per 1 januari 2009 tot en met 2013 (in procenten)

Groeningen	Antillaans			Marokkaans			Surinaams			Turks			ov. niet-westers			westers			autochtoon			totaal																		
	'09	'10	'11	'09	'10	'11	'09	'10	'11	'09	'10	'11	'09	'10	'11	'09	'10	'11	'09	'10	'11	'09	'10	'11																
Uitkeringsduur																																								
0-6 maanden	8,9	18,4	22,8	14,6	16,3	8,7	11,3	16,3	16,2	13,7	7,4	15,5	19,6	17,1	15,3	6,2	15,9	14,9	16,4	15,4	8,1	12,6	14,7	12,9	14,8	6,3	16,5	16,2	15,4	16,3	6,9	15,7	16,3	14,8	15,9					
7-12 maanden	3,4	13,0	11,8	8,8	10,4	6,7	7,1	10,0	7,2	6,3	4,6	9,5	7,4	10,2	7,8	7,7	15,9	7,8	7,5	6,8	10,4	8,7	9,8	7,3	8,6	5,5	9,8	10,6	7,8	8,7	2,8	7,9	8,7	9,0	8,2	4,6	8,6	9,2	8,7	8,4
1-2 jaar	5,6	14,2	13,9	20,0	11,1	5,3	14,9	11,3	12,6	14,9	6,3	13,1	14,2	15,3	14,1	6,9	15,9	16,3	10,7	13,0	10,1	17,6	13,0	15,6	11,0	11,1	20,0	12,2	16,0	11,3	5,0	8,5	12,0	13,3	12,7	6,6	11,0	12,5	14,3	12,3
2-5 jaar	19,7	17,9	18,4	21,9	30,2	27,3	23,4	26,9	22,8	24,6	15,1	17,3	17,0	19,6	24,6	31,5	24,1	31,2	28,9	25,9	21,1	24,0	27,3	27,3	25,1	17,0	21,9	22,5	22,8	24,7	16,6	17,0	15,5	17,3	20,9	17,9	18,8	20,1	23,4	
langer dan 5 jaar	62,4	36,5	33,1	33,8	32,1	52,0	43,3	35,6	41,3	40,6	66,7	44,6	41,6	37,8	38,2	47,7	28,3	29,8	36,5	38,9	50,3	37,1	35,1	36,9	36,6	59,8	33,8	40,4	40,4	39,7	69,3	50,1	47,5	45,0	41,9	64,1	45,9	43,2	42,1	40,0

Bron: gemeentelijke of regionale uitkeringinstantie, bewerking Ritbo

Tabel b4.5: Oververtegenwoordiging van Antillaans-Nederlandse werkezoekenden (15-64 jaar en 15-24 jaar) in de 20 gemeenten, per 1 januari 2013 (absolute aantallen, in procenten van betreffende bevolkingsgroep en oververtegenwoordiging (ovvt))

	15 t/m 64 jaar						15 t/m 24 jaar					
	totaal			Antillaans			totaal			Antillaans		
	populatie	N	%	populatie	N	%	populatie	N	%	populatie	N	%
Rotterdam	423.419		10,1	16.837	2.925	17,4	83.740	3.151	3,8	5.058	289	5,3
Amsterdam	348.477		7,1	9.246	1.144	12,4	61.524	1.906	3,1	2.733	117	4,3
Den Haag	137.910		6,1	3.492	345	9,9	26.155	873	3,3	852	41	4,8
Almere	143.926		5,2	3.270	315	9,6	31.702	849	2,7	963	44	4,4
Tilburg	148.157		5,9	2.541	282	11,1	46.538	903	1,9	815	38	4,7
Groningen	78.713		4,5	2.191	190	8,7	14.252	296	2,1	614	16	2,6
Dordrecht	83.441		6,2	1.900	251	13,2	15.499	559	3,6	489	41	8,4
Zoetermeer	149.288		5,9	1.995	226	11,3	28.927	696	2,4	514	23	4,5
Eindhoven	119.996		5,0	1.664	143	8,6	24.274	484	2,0	489	20	4,1
Breda	119.021		7,4	1.565	295	18,8	29.345	849	2,9	469	41	8,7
Nijmegen	43.960		5,5	1.541	175	11,4	7.943	182	2,3	429	9	2,1
Capelle a/d IJssel	49.729		4,9	1.334	127	9,5	8.892	198	2,2	345	14	4,1
Spilkenisse	50.932		7,8	1.239	198	16,0	8.694	331	3,8	340	12	3,5
Lelystad	51.188		6,2	1.278	152	11,9	9.147	194	2,1	357	10	2,8
Schiedam	98.655		4,1	1.282	95	7,4	16.778	347	2,1	323	11	3,4
Amerstboort	82.401		4,8	1.045	124	11,9	15.471	273	1,8	307	6	2,0
Zwolle	45.723		5,8	946	117	12,4	8.158	189	2,3	240	6	2,5
Vlaardingen	37.509		4,6	886	99	11,2	6.585	167	2,5	220	14	6,4
Den Helder	65.975		9,4	787	199	25,3	15.640	742	4,7	278	23	8,3
Leeuwarden	28.617		4,9	503	37	7,4	5.190	143	2,8	157	5	3,2
Vissingen												
Helmerstabus												
Totaal 20 AG	2.307.437		6,8	55.542	7.439	13,4	464.454	13.332	2,9	16.022	760	4,7
Bron: UWV WERKloosheid, Berekening Ruisc												

De gemeente Amsterdam acht de NWW-gegevens onvoldoende betrouwbaar voor dit jaar. Om vertekening te voorkomen zijn ook voor de eerdere jaren de gegevens van Amsterdam niet opgenomen

Tabel b4.5a: Oververtegenwoordiging van Antilliaans-Nederlandse werkkzoekenden (15-64 jaar en 15-24 jaar) in de 20 gemeenten, per 1 januari 2009 tot en met 2013 (in procenten van betreffende bevolkingsgroep en oververtegenwoordiging)

	15 t/m 64 jaar										15 t/m 24 jaar										verschil 09-13											
	totaal					Antilliaans					totaal					Antilliaans																
	2009	2010	2011	2012	2013	2009	2010	2011	2012	2013	2009	2010	2011	2012	2013	2009	2010	2011	2012	2013		2009	2010	2011	2012	2013						
Rotterdam	7,2	7,9	8,0	9,2	10,1	11,3	12,9	13,5	14,1	17,4	58	63	70	72	72	14	1,7	2,9	3,3	3,8	3,8	3,4	5,1	4,7	6,5	5,3	96	73	45	73	41	-55
Amsterdam	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Den Haag	4,6	5,3	5,5	5,8	7,1	8,4	9,5	10,4	10,5	12,4	85	80	90	83	74	-11	1,8	2,7	2,3	2,3	3,1	3,6	4,2	3,7	3,4	4,3	98	56	62	52	38	-60
Almere	4,8	5,3	5,3	4,9	6,1	9,1	10,8	10,2	9,9	9,9	89	105	95	104	63	-26	2,7	3,3	2,7	2,9	3,3	5,1	6,9	4,4	7,1	4,8	87	108	66	144	44	-43
Tilburg	3,6	4,7	4,2	4,2	5,2	7,7	10,5	9,0	9,7	9,6	111	124	116	132	86	25	1,9	3,0	2,3	2,0	2,7	4,1	6,8	6,1	5,6	4,4	122	128	171	178	65	-57
Groningen	5,4	5,8	5,7	4,8	5,9	14,4	14,6	14,6	11,3	11,1	164	151	158	134	87	-77	1,2	1,6	1,4	1,5	1,9	4,8	5,2	4,0	4,1	4,7	320	233	191	182	140	-180
Dordrecht	3,1	3,9	4,2	3,5	4,5	8,9	10,9	10,5	7,8	8,7	191	180	153	119	92	-99	1,4	2,4	2,5	1,5	2,1	4,1	6,3	4,4	1,9	2,6	194	160	75	21	25	-169
Zoetermeer	3,5	4,6	4,3	4,6	6,2	7,3	9,5	9,1	9,2	13,2	108	105	112	98	112	4	1,4	2,6	1,6	1,3	3,6	3,9	5,5	4,2	2,2	8,4	182	115	165	69	132	-50
Eindhoven	4,1	6,1	5,8	5,0	5,9	5,8	10,9	10,8	10,3	11,3	42	78	87	109	93	51	1,2	2,4	2,5	1,7	2,4	2,4	7,5	6,6	4,4	4,5	100	214	161	164	86	-14
Breda	4,0	5,1	4,9	4,2	5,0	9,7	10,7	10,7	8,5	8,6	146	110	120	104	73	-73	1,3	1,9	1,8	1,4	2,0	2,7	4,3	4,6	3,7	4,1	115	120	156	163	105	-10
Nijmegen	6,1	7,2	6,9	6,8	7,4	12,6	14,2	15,8	16,2	18,8	104	98	128	139	154	50	1,8	3,2	2,8	3,2	2,9	5,4	7,0	6,9	6,8	8,7	206	118	148	115	202	-4
Capelle a/d IJssel	3,3	4,0	4,1	5,2	5,5	7,7	8,0	8,4	14,1	11,4	137	100	130	170	108	-29	0,9	1,6	1,4	2,6	2,3	3,2	3,2	2,8	4,8	2,1	272	101	93	85	-8	-280
Spilvenisse	2,8	4,4	4,2	4,2	4,9	5,5	10,7	8,6	9,3	9,5	97	144	104	120	93	-4	1,0	2,8	1,6	1,6	2,2	2,0	3,8	1,2	2,2	4,1	106	37	-23	40	62	-26
Lelystad	4,3	5,6	5,5	6,9	7,8	9,3	13,7	11,1	15,8	16,0	115	147	102	129	104	-11	1,9	3,0	2,5	2,6	3,8	2,8	7,2	4,3	3,5	3,5	51	144	73	35	-7	-58
Schiedam	4,3	6,2	6,6	5,6	6,2	11,3	16,1	16,5	11,1	11,9	161	158	151	98	92	-69	1,5	2,8	3,8	2,4	2,1	3,3	7,1	8,8	3,7	2,8	116	153	135	52	32	-84
Amersfoort	3,4	3,7	3,4	3,2	4,2	7,8	8,7	8,6	7,3	7,4	132	135	149	130	78	-54	1,3	1,8	1,9	1,4	2,1	2,8	5,7	4,5	3,4	3,4	112	224	142	144	65	-47
Zwolle	3,5	4,5	4,1	4,2	4,8	10,7	13,6	10,7	11,6	11,9	208	203	160	178	148	-60	1,3	2,1	1,3	1,2	1,8	5,2	5,7	1,3	2,6	2,0	296	175	-5	111	11	-285
Viaardingen	4,7	5,6	5,7	5,4	5,8	12,1	16,5	18,7	12,9	12,4	157	194	243	136	114	-43	1,6	2,2	2,8	2,6	2,3	5,8	7,9	10,2	6,7	2,5	273	269	263	162	8	-265
Den Helder	3,9	4,2	4,5	4,3	4,6	12,5	12,8	13,6	13,0	11,2	217	207	201	202	143	-74	2,2	2,5	2,7	3,2	2,5	6,1	4,6	8,1	9,8	6,4	182	87	197	208	151	-31
Leeuwarden	5,5	6,5	7,0	7,6	9,4	13,9	16,9	21,1	21,3	25,3	153	192	202	179	189	16	1,8	2,6	3,4	3,4	4,7	5,0	5,6	10,6	7,0	8,3	174	114	213	107	74	-100
Vissangen	3,8	4,3	3,8	4,6	4,9	7,5	9,1	9,9	10,0	7,4	95	114	157	117	49	-46	1,8	2,3	2,1	3,2	2,8	4,0	5,8	6,8	3,9	3,2	130	152	233	24	16	-114
Heiloo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Heiloo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal 20 AG	4,8	5,7	5,7	5,6	6,8	9,8	11,8	12,0	11,9	13,4	104	105	111	111	97	-7	1,6	2,6	2,4	2,4	2,9	3,8	5,4	4,8	5,0	4,7	134	111	100	108	65	-69

Bron: UWV WERKbedrijf, bewerking Ritbo

Tabel b4.6: Oververtegenwoordiging van Antillaans-Nederlandse uitkeringsontvangers (15-64 jaar en 15-24 jaar) in de 21 gemeenten, per 1 januari 2013 (absolute aantallen, in procenten van betreffende bevolkingsgroep en oververtegenwoordiging (ovvt))

	15 t/m 64 jaar				15 t/m 24 jaar				totaal				Antillaans				Antillaans				ovvt					
	populatie		uitkering		populatie		uitkering		populatie		uitkering		populatie		uitkering		populatie		uitkering		populatie		uitkering		ovvt	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Rotterdam	423.419	38,366	9,1	16.837	3.039	18,0	99	83.740	1.783	2,1	5.058	187	3,7	73												
Amsterdam	561.092	40.215	6,9	9.333	1.297	13,9	101	103.478	1.288	1,2	2.087	55	2,6	112												
Den Haag	348.477	23.368	6,7	9.246	1.268	13,7	105	61.524	1.398	2,3	2.733	116	4,2	87												
Amere	137.910	5.573	4,0	3.492	357	10,2	153	26.155	413	1,6	852	35	4,1	160												
Tilburg	143.926	6.508	4,5	3.270	412	12,6	179	31.702	507	1,6	993	39	3,9	146												
Groningen	148.157	10.233	6,9	2.541	570	22,4	225	46.538	742	1,6	815	40	4,9	208												
Dordrecht	78.713	3.559	4,5	2.191	316	14,4	219	14.252	150	1,1	614	18	2,9	179												
Zoetermeer	83.441	2.905	3,5	1.900	186	9,8	181	15.499	166	1,1	489	19	3,9	263												
Eindhoven	149.288	6.482	4,3	1.995	202	10,1	133	28.927	338	1,2	514	12	2,3	100												
Breda	119.396	4.347	3,6	1.664	161	9,7	166	24.274	211	0,9	489	8	1,6	88												
Nijmegen	119.021	7.229	6,1	1.565	250	16,0	163	29.345	566	1,9	469	28	6,0	210												
Capelle a/d IJssel	43.960	2.027	4,6	1.541	223	14,5	214	7.943	110	1,4	429	6	1,4	1												
Spilkenisse	49.729	2.022	4,1	1.334	152	11,4	180	8.892	118	1,3	345	12	3,5	162												
Lelystad	50.932	2.277	4,5	1.239	141	11,4	155	8.694	136	1,6	340	11	3,2	107												
Schiedam	51.188	2.503	4,9	1.278	190	14,9	204	9.147	57	0,6	357	6	1,7	170												
Amersfoort	99.655	3.049	3,1	1.282	118	9,2	201	16.778	174	1,0	323	4	1,2	19												
Zwolle	82.401	3.200	3,9	1.045	166	15,9	309	15.471	170	1,1	307	13	4,2	285												
Vaardingen	45.723	2.184	4,8	946	160	16,9	254	8.158	66	0,8	240	7	2,9	281												
Den Helder	37.509	1.761	4,7	886	168	19,0	304	6.565	107	1,6	220	16	7,3	348												
Leeuwarden	65.975	5.171	7,8	787	175	22,2	184	15.640	470	3,0	278	19	6,8	127												
Vissingen	28.617	1.627	5,7	503	90	17,9	215	5.190	144	2,8	157	11	7,0	153												
Hellevorstbus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-												
Totaal 21 AG	2.888.529	174.605	6,0	64.875	9.641	14,9	146	567.932	9.125	1,6	18.109	662	3,7	128												

Bron: Gemeentelijke of regionale uitkeringinstantie, bewerking Rijbo

Collegelief - Afhandeling vragen en toezeggingen raadscommissies Rekening 2013

Tabel b4.6a: Overtegenwoordiging van Antilliaans-Nederlandse uitkeringsontvangers (15-64 jaar en 15-24 jaar) in de 21 gemeenten, per 1 januari 2009 tot en met 2013 (in procenten van betreffende bevolkingsgroep en overtegenwoordiging)*

	15 t/m 64 jaar										15 t/m 24 jaar										verschil 09-13											
	totaal					Antilliaans					totaal					Antilliaans						overtegenwoordiging										
	2009	2010	2011	2012	2013	2009	2010	2011	2012	2013	2009	2010	2011	2012	2013	2009	2010	2011	2012	2013		2009	2010	2011	2012	2013						
Rotterdam	8,0	8,4	8,8	9,1	16,1	16,9	17,6	17,5	18,0	102	101	101	99	99	-3	1,5	2,2	2,9	2,6	2,1	3,7	5,4	6,2	4,9	3,7	152	145	113	92	73	-79	
Amsterdam	6,3	6,5	6,8	6,9	10,9	11,4	12,5	13,8	13,9	73	77	85	98	101	28	0,7	0,8	0,9	1,6	1,2	1,4	1,3	1,4	3,7	2,6	91	65	58	126	112	21	
Den Haag	5,5	5,9	6,3	6,5	6,7	9,9	11,2	12,7	13,4	13,7	82	91	102	106	105	23	1,6	2,1	2,3	2,3	2,3	2,9	3,6	4,7	4,4	4,2	78	75	107	94	87	9
Almere	2,6	3,1	3,7	3,9	4,0	6,6	7,7	9,3	10,1	10,2	157	149	150	159	153	-4	1,0	1,3	2,0	1,9	1,6	2,9	3,4	4,3	4,8	187	162	112	148	160	-37	
Tilburg	3,6	4,1	4,2	4,3	4,5	9,9	11,8	13,2	12,7	12,6	178	160	213	197	179	1	1,3	1,7	1,5	1,4	1,6	3,8	5,1	5,5	4,0	3,9	190	205	263	169	146	-44
Groningen	5,9	6,0	6,3	6,5	6,9	18,9	19,5	21,0	20,8	22,4	221	227	235	219	225	4	1,1	1,4	1,5	1,6	1,6	6,5	6,7	6,4	5,1	4,9	462	373	336	222	208	-74
Dordrecht	3,9	4,2	4,8	4,4	4,5	11,8	13,5	15,2	13,5	14,4	207	226	219	209	219	12	1,0	1,1	2,0	1,2	1,1	2,4	3,6	4,0	2,7	2,9	130	217	102	125	179	49
Zoetermeer	2,5	2,9	3,2	3,4	3,5	6,5	7,0	8,7	9,7	9,8	161	143	174	184	181	20	0,8	1,2	1,4	1,2	1,1	2,9	3,2	4,2	3,2	3,9	267	168	188	176	263	-4
Eindhoven	3,9	4,2	4,2	4,1	4,3	8,8	10,5	9,2	9,5	10,1	126	147	121	130	133	7	1,1	1,5	1,4	1,1	1,2	3,1	5,0	3,7	2,3	2,3	178	234	171	102	100	-78
Breda	3,2	3,4	3,5	3,2	3,6	9,2	8,9	9,5	8,1	9,7	185	165	174	150	166	-19	0,9	1,1	1,2	0,7	0,9	2,1	2,9	2,0	1,1	1,6	131	157	72	52	88	-43
Nijmegen	4,8	5,1	5,2	5,6	6,1	10,2	10,2	12,6	13,8	16,0	114	102	143	149	163	49	1,0	1,3	1,5	1,7	1,9	2,9	2,2	3,4	4,2	6,0	194	74	133	147	210	16
Capelle a/d IJssel	3,7	4,1	4,1	4,6	4,6	10,9	13,9	11,9	14,6	14,5	198	236	189	219	214	16	1,2	1,8	1,7	1,7	1,4	4,5	5,7	4,2	5,3	1,4	287	224	146	206	1	-286
Spiekensse	3,0	3,4	3,5	3,7	4,1	8,0	9,1	9,9	10,1	11,4	163	167	179	175	190	17	0,8	1,2	1,2	1,3	1,3	1,5	3,5	3,7	2,8	3,5	77	198	199	109	162	85
Lelystad	2,8	3,4	4,0	4,3	4,5	6,0	8,8	10,0	10,7	11,4	116	161	151	149	155	39	0,9	1,8	2,0	1,9	1,6	2,2	4,9	3,0	2,6	3,2	139	181	50	40	107	-32
Schiedam	4,2	4,5	5,0	5,2	4,9	13,0	14,6	16,7	17,7	14,9	211	227	232	241	204	-7	1,3	1,6	2,0	1,5	0,6	3,0	4,3	7,7	5,6	1,7	129	166	280	281	170	41
Amersfoort	2,4	2,6	2,9	2,9	3,1	7,5	8,5	8,3	9,9	9,2	212	222	190	238	201	-11	0,8	0,9	1,0	1,1	1,0	1,8	3,6	2,4	4,0	1,2	138	300	130	257	19	-119
Zwolle	3,1	3,4	3,7	3,9	3,9	11,3	12,8	14,3	14,7	15,9	267	276	288	293	309	42	0,9	1,1	1,3	1,1	1,1	4,9	4,2	4,4	4,2	4,4	445	271	237	279	285	-160
Viaardingen	3,9	4,0	4,6	4,8	4,8	12,6	12,1	17,2	17,8	16,9	223	204	278	274	254	31	0,9	1,1	1,5	1,3	0,8	2,5	3,7	4,1	4,4	2,9	169	228	165	238	261	92
Den Helder	3,5	3,5	4,3	4,5	4,7	15,7	16,3	19,2	18,8	19,0	352	368	346	316	304	-46	0,9	0,9	2,2	2,1	1,6	2,2	2,5	7,2	7,1	7,3	143	180	234	232	348	205
Lieuwarden	5,4	5,7	6,0	7,1	7,8	14,0	15,8	17,5	20,2	22,2	162	246	192	185	184	22	2,0	2,4	2,4	3,0	3,0	4,2	7,7	5,7	5,8	6,8	107	215	141	96	127	20
Vissagen	3,9	4,5	5,0	5,0	5,7	9,3	12,5	14,0	15,0	17,9	140	176	180	197	215	75	1,8	2,4	2,3	2,0	2,8	2,7	3,9	5,0	5,3	7,0	48	62	112	166	153	105
Hellvoetsluis	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal 21 AG	5,0	5,4	5,7	5,9	6,0	11,8	12,9	14,0	14,4	14,9	133	140	145	147	146	13	1,1	1,5	1,7	1,8	1,6	3,1	4,1	4,6	4,3	3,7	175	179	168	143	128	-47

*De uitkeringscijfers zijn voor de periode 2009-2013 voor diverse gemeenten gecorrigeerd. Eerder gepresenteerde cijfers bleken niet altijd en niet voor alle gemeenten op een uniforme wijze te zijn geselecteerd.
Bron: Gemeentelijke of regionale uitkeringsstatistiek, bewerking Riba.

Bijlage bij hoofdstuk 5

Collegebrief - Afdeling vragen en toezeggingen raadscommissies Rekening 2013

Tabel b5.1: Verdachten (12 jaar e.o.) naar achtergrondkenmerken, in 2012 (absolute aantallen en in procenten van de betreffende deelpopulatie per 1 januari)

	Ahiilliaans		Marokkaans		Surinaams		Tunies		ov/niet-westers		westers		autochtoon		totaal											
	pop.	%	pop.	%	pop.	%	pop.	%	pop.	%	pop.	%	pop.	%	pop.	%										
Groningen	2.754	177	6,4	824	54	6,6	2.836	108	3,7	1.182	24	2,0	8.795	185	2,1	19.388	199	1,0	137.374	1.098	0,8	173.153	1.843	1,1		
Bevolking (12 f. eo)																										
Geslacht																										
Man	1.476	145	9,8	449	45	10,0	1.449	89	6,1	611	23	3,8	4.729	161	3,4	9.203	154	1,7	67.459	909	1,3	85.376	1.528	1,8		
Vrouw	1.278	32	2,5	375	9	2,4	1.387	17	1,2	571	1	0,2	4.066	24	0,6	10.185	45	0,4	69.915	189	0,3	87.777	317	0,4		
Generatie																										
1e generatie	1.993	136	6,8	463	22	4,8	1.534	52	3,4	711	11	1,5	7.121	153	2,1	10.830	91	0,8	-	-	-	22.652	465	2,1		
2e generatie	761	41	5,4	361	32	8,9	1.302	54	4,1	471	13	2,8	1.674	32	1,9	8.558	108	1,3	-	-	-	13.127	280	2,1		
Leeftijd																										
12-17 jaar	312	28	9,0	86	6	6,3	279	13	4,7	113	3	2,7	733	24	3,3	697	24	3,4	6.708	131	2,0	8.938	229	2,6		
18-24 jaar	641	40	6,2	138	15	10,9	511	22	4,3	280	6	2,1	2.290	50	2,2	5.480	58	1,1	31.862	310	1,0	41.202	501	1,2		
25-44 jaar	1.172	85	7,3	421	28	6,7	1.051	42	4,0	554	12	2,2	4.139	89	2,2	7.008	75	1,1	44.736	424	0,9	59.081	755	1,3		
45-64 jaar	534	23	4,3	142	4	2,8	825	29	3,5	202	2	1,0	1.454	21	1,4	4.496	39	0,9	34.297	189	0,6	41.950	317	0,8		
65 jaar e.o.	66	-	-	27	-	-	170	-	-	33	-	-	179	-	-	1.707	-	-	19.771	34	0,2	21.962	41	0,2		
Leeftijd, generatie																										
12-24 jaar, 1e generatie	449	31	6,9	23	5	21,7	68	2	2,9	87	2	2,3	1.793	47	2,6	3.666	32	0,8	-	-	-	6.286	119	1,9		
12-24 jaar, 2e generatie	504	37	7,3	211	16	7,6	722	33	4,6	306	7	2,3	1.230	27	2,2	2.311	50	2,2	-	-	-	5.284	170	3,2		
Leeftijd, geslacht																										
12-24 jaar, man	480	51	10,6	120	16	13,3	368	29	7,9	199	9	4,5	1.475	61	4,1	2.694	56	2,1	18.167	365	2,0	23.503	587	2,5		
12-24 jaar, vrouw	473	17	3,6	114	5	4,4	422	6	1,4	194	0	0,0	1.548	13	0,8	3.483	26	0,7	20.403	76	0,4	26.637	143	0,5		
Schoolsoort																										
laag niveau	162	21	13,0	41	4	9,8	106	9	8,5	45	0	0,0	165	16	9,7	123	11	8,9	1.428	72	5,0	2.070	133	6,4		
midden niveau	192	15	7,8	60	2	3,3	195	6	3,1	74	1	1,4	443	11	2,5	435	18	4,1	4.218	68	1,6	5.617	121	2,2		
hoog niveau	270	3	1,1	43	2	4,7	208	2	1,0	114	1	0,9	1.088	10	0,9	2.700	14	0,5	20.324	105	0,5	24.747	137	0,6		
Nieuw vsv																										
geen nieuw vsv	757	53	7,0	183	15	8,2	620	28	4,5	306	8	2,6	2.301	58	2,5	4.433	60	1,4	29.267	339	1,2	37.867	561	1,5		
nieuw vsv	27	5	18,5	9	3	33,3	13	3	23,1	9	0	0,0	31	7	22,6	33	4	12,1	275	18	6,5	397	40	10,1		
Werk																										
niet werkzoekend	2.220	137	6,2	657	43	6,5	2.265	84	3,7	1.002	19	1,9	7.257	137	1,9	16.506	157	1,0	109.648	941	0,9	136.575	1.518	1,1		
werkzoekend	283	29	10,2	88	8	9,1	240	18	7,5	91	4	4,4	973	42	4,3	833	29	3,5	4.581	92	2,0	7.089	222	3,1		
Uitkering																										
geen uitkering	1.982	89	5,0	578	31	5,4	2.133	64	3,0	894	18	1,9	6.771	118	1,7	16.251	143	0,9	108.458	808	0,7	137.107	1.281	0,9		
uitkering	521	67	12,9	167	20	12,0	382	38	9,7	159	5	3,1	1.459	61	4,2	1.088	43	4,0	5.771	225	3,9	9.557	459	4,8		

Bron: HKS, bewerking Ritbo, vochtloze cijfers

Tabel b5-1a: Verdachten (12 jaar e.o.) naar achtergrondkenmerken, 2009 tot en met 2012 (in procenten van de betreffende deelpopulatie per 1 januari)

	Antilliaans			Microkijans			Suraams			Turks			ov. niet-westers			westers			autochtoon			totaal										
	'09	'10	'11	'12	'09	'10	'11	'12	'09	'10	'11	'12	'09	'10	'11	'12	'09	'10	'11	'12	'09	'10	'11	'12	'09	'10	'11	'12				
Geboortegrond	8,3	8,9	6,4	6,4	8,0	8,2	5,5	6,6	6,3	5,1	3,5	3,7	3,3	3,4	2,1	2,0	2,8	2,9	2,2	2,1	1,7	1,4	0,9	1,0	1,3	1,1	0,8	0,8	1,6	1,5	1,1	1,1
Bevolking (12 jr eo)	13,9	14,0	10,8	9,8	13,0	11,8	9,1	10,0	10,0	8,3	6,1	6,1	4,9	5,7	3,5	3,8	4,3	4,5	3,7	3,4	2,9	2,3	1,6	1,7	2,2	1,9	1,4	1,3	2,8	2,5	1,9	1,8
Geslacht	3,7	3,0	1,4	2,5	1,5	3,5	1,1	2,4	2,4	1,9	0,9	1,2	1,4	0,7	0,5	0,2	0,9	1,1	0,3	0,6	0,6	0,5	0,3	0,4	0,5	0,4	0,2	0,3	0,6	0,5	0,3	0,4
Man	9,8	9,8	7,4	6,8	5,5	6,1	4,2	4,8	5,3	4,4	2,7	3,4	2,1	2,3	1,7	1,5	2,7	2,7	2,1	2,1	1,3	1,2	0,7	0,8	-	-	-	-	3,1	2,9	2,0	2,1
Vrouw	7,6	6,2	3,8	5,4	11,7	11,1	7,3	8,9	7,6	6,1	4,6	4,1	5,5	5,1	2,8	2,8	3,2	4,0	2,2	1,9	2,1	1,6	1,2	1,3	-	-	-	-	3,4	2,9	2,0	2,1
Generatie	14,4	11,6	6,9	9,0	11,3	11,7	6,2	6,3	9,6	5,7	4,0	4,7	6,2	7,2	0,9	2,7	5,9	5,8	3,0	3,3	6,4	4,2	1,8	3,4	4,0	3,2	1,8	2,0	5,0	4,0	2,2	2,6
1e generatie	11,3	10,1	6,0	9,2	11,6	13,3	9,4	10,9	8,3	6,9	6,1	4,3	4,5	3,1	2,3	2,1	3,0	2,6	2,5	2,2	2,1	1,4	1,1	1,1	1,6	1,4	1,1	1,0	2,0	1,8	1,4	1,2
2e generatie	8,5	9,2	7,9	7,3	7,9	7,9	5,7	6,7	6,3	5,2	3,1	4,0	3,2	3,0	3,1	2,2	2,7	2,9	2,2	2,2	1,6	1,5	1,1	1,1	1,5	1,3	0,9	0,9	1,8	1,7	1,3	1,3
45-64 jaar	6,6	6,4	4,3	4,3	3,3	2,4	1,5	2,8	4,8	4,4	3,1	3,5	0,6	2,7	0,0	1,0	1,6	2,5	1,4	1,4	1,2	1,1	0,6	0,9	0,8	0,8	0,6	0,6	1,1	1,0	0,7	0,8
65 jaar e.o.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2
Leeftijd, geslacht	17,5	16,6	10,4	10,6	19,8	16,4	13,2	13,3	13,0	10,7	10,3	7,9	7,4	7,7	3,8	4,5	5,9	5,1	4,7	4,1	5,0	3,2	2,3	2,1	3,5	3,0	2,3	2,0	4,3	3,7	2,8	2,5
12-24 jaar, man	6,8	4,4	2,1	3,6	1,9	8,4	2,6	4,4	4,7	2,7	1,0	1,4	2,4	1,1	0,0	0,0	1,5	1,8	0,5	0,8	1,0	0,7	0,4	0,7	0,7	0,6	0,3	0,4	1,0	0,8	0,4	0,5
12-24 jaar, vrouw	14,6	12,5	8,4	6,9	8,3	12,5	4,8	21,7	6,1	3,8	2,6	2,9	4,4	1,1	2,2	2,3	3,6	2,9	2,7	2,6	1,7	1,2	0,9	0,8	-	-	-	-	3,9	3,0	2,1	1,9
12-24 jaar/1e generatie	9,4	8,2	4,1	7,3	11,9	12,7	8,4	7,6	9,1	6,8	5,6	4,6	5,2	5,5	1,8	2,3	3,9	4,2	2,4	2,2	3,9	2,5	1,7	2,2	-	-	-	-	5,5	4,5	2,9	3,2
Schoolsoort	19,3	9,4	9,4	13,0	15,6	17,9	17,1	9,8	14,7	7,0	9,4	8,5	2,2	6,8	0,0	0,0	8,2	9,6	10,1	9,7	17,5	6,6	6,4	8,9	9,0	6,9	4,9	5,0	10,6	7,5	6,1	6,4
laag niveau	10,4	9,3	5,2	7,8	10,8	9,7	7,5	3,3	6,7	6,8	3,7	3,1	10,5	6,4	1,2	1,4	5,8	6,4	2,4	2,5	5,4	3,9	1,3	4,1	3,0	2,9	1,6	1,6	4,0	3,7	1,9	2,2
midden niveau	2,2	0,8	0,0	1,1	6,5	11,8	0,0	4,7	1,1	0,0	1,0	1,0	2,1	0,9	2,0	0,9	1,5	0,9	0,9	0,9	1,2	0,9	0,6	0,5	1,0	0,8	0,6	0,5	1,0	0,8	0,6	0,6
hoog niveau	11,5	8,9	5,5	7,0	11,0	-	8,1	8,2	8,6	6,0	3,8	4,5	-	5,6	1,4	2,6	4,1	4,2	2,5	2,5	3,0	1,9	1,2	1,4	2,1	1,8	1,3	1,2	2,7	2,2	1,5	1,5
Nieuw vsv	58,3	27,7	22,6	18,5	30,0	-	12,5	33,3	23,5	15,0	27,3	23,1	-	0,0	0,0	0,0	10,3	23,1	8,3	22,6	28,6	20,5	6,5	12,1	10,8	9,7	7,6	6,5	14,8	12,8	9,6	10,1
geen nieuw vsv	8,4	6,0	5,8	6,2	7,7	7,9	6,0	6,5	5,8	4,9	3,5	3,7	3,1	3,0	2,1	1,9	2,8	2,7	2,0	1,9	1,7	1,3	0,9	1,0	1,3	1,2	0,9	0,9	1,7	1,5	1,1	1,1
niet werkzoekend	14,4	15,2	12,3	10,2	11,5	11,1	5,9	9,1	12,5	9,8	6,2	7,5	3,4	4,7	2,9	4,4	3,9	4,8	3,7	4,3	3,5	3,8	2,7	3,5	3,6	3,0	2,4	2,0	4,6	4,2	3,2	3,1
werkzoekend	7,2	6,9	4,4	5,0	7,6	7,9	5,2	5,4	5,1	3,7	3,2	3,0	3,3	2,8	2,1	1,9	2,5	2,5	1,8	1,7	1,5	1,2	0,8	0,9	1,2	1,0	0,8	0,7	1,5	1,3	0,9	0,9
Uitkering	18,1	18,1	15,8	12,9	11,3	10,6	8,8	12,0	15,1	15,8	7,9	9,7	2,3	5,5	2,8	3,1	4,1	5,2	4,0	4,2	6,3	4,8	3,9	4,0	5,5	5,3	3,9	3,9	6,6	6,5	4,8	4,8
geen uitkering																																
uitkering																																

Bron: HKS, bewerking Riebo, voorlopige cijfers

Collegebrief - Afhandeling vragen en toezeggingen raadscommissies Rekening 2013

Tabel b5.2: Personen (12 jaar e.o.) die per 1 januari 2012 in de gemeente wonen en in de periode 2008-2012 werden verdacht van een delict naar achtergrondkenmerken (absolute aantallen en in procenten van de betreffende bevolkingsgroep)

	Antilliaans		Macokkaans		Surinaams		Turks		ov/niet-westers		westers		autochtoon		totaal														
	pop.	verdacht	pop.	verdacht	pop.	verdacht	pop.	verdacht	pop.	verdacht	pop.	verdacht	pop.	verdacht	pop.	verdacht													
Groningen	2.754	608	22,1	824	161	19,5	2.836	411	14,5	1.162	148	12,5	8.795	769	8,7	19.388	892	4,6	137.374	5.865	4,3	173.153	8.854	5,1					
Bevolking (12 jr. eo)																													
Geslacht																													
Man	1.476	471	31,9	449	130	29,0	1.449	325	22,4	611	123	20,1	4.729	646	13,7	9.203	695	7,6	67.459	4.723	7,0	85.376	7.113	8,3					
Vrouw	1.278	137	10,7	375	31	8,3	1.387	86	6,2	571	25	4,4	4.066	123	3,0	10.185	197	1,9	69.915	1.142	1,6	87.777	1.741	2,0					
Generatie																													
1e generatie	1.993	477	23,9	463	68	14,7	1.534	198	12,8	711	73	10,3	7.121	599	8,4	10.830	362	3,3	-	-	-	-	-	-	-	22.652	1.775	7,8	
2e generatie	761	131	17,2	361	93	25,8	1.302	215	16,5	471	75	15,9	1.674	170	10,2	8.558	530	6,2	-	-	-	-	-	-	-	13.127	1.214	9,2	
Leeftijd																													
12-17 jaar	312	59	18,9	96	18	18,8	279	30	10,8	113	19	16,8	733	67	9,1	697	67	9,6	6.708	432	6,4	8.938	692	7,7					
18-24 jaar	641	138	21,5	138	47	34,1	511	106	20,7	280	38	13,6	2.290	214	9,3	5.480	270	4,9	31.862	1.968	6,2	41.202	2.781	6,7					
25-44 jaar	1.172	320	27,3	421	82	19,5	1.051	167	15,9	554	74	13,4	4.139	368	8,9	7.008	348	5,0	44.736	2.152	4,8	59.081	3.511	5,9					
45-64 jaar	534	83	15,5	142	12	8,5	825	104	12,6	202	16	7,9	1.454	115	7,9	4.496	186	4,1	34.297	1.115	3,3	41.950	1.631	3,9					
65 jaar e.o.	95	-	-	27	-	-	170	-	-	33	-	-	179	-	-	1.707	-	-	19.771	188	1,0	21.982	239	1,1					
Leeftijd, generatie																													
12-24 jaar, 1e generatie	449	104	23,2	23	8	34,8	68	8	11,8	87	12	13,8	1.793	150	8,4	3.866	109	2,8	-	-	-	-	-	-	-	6.286	391	6,2	
12-24 jaar, 2e generatie	504	93	18,5	211	57	27,0	722	128	17,7	306	45	14,7	1.230	131	10,7	2.311	228	9,9	-	-	-	-	-	-	-	5.284	682	12,9	
Leeftijd, geslacht																													
12-24 jaar, man	480	136	28,3	120	47	39,2	368	101	27,4	199	45	22,6	1.475	220	14,9	2.694	246	9,1	18.167	1.910	10,5	23.503	2.705	11,5					
12-24 jaar, vrouw	473	61	12,9	114	18	15,8	422	35	8,3	194	12	6,2	1.548	61	3,9	3.483	91	2,6	20.403	490	2,4	26.637	768	2,9					
Schooltoort																													
laag niveau	162	65	40,1	41	13	31,7	106	26	24,5	45	8	17,8	185	51	30,9	123	50	40,7	1.428	310	21,7	2.070	523	25,3					
midden niveau	192	37	19,3	60	11	18,3	195	24	12,3	74	9	12,2	443	40	9,0	435	59	13,6	4.218	315	7,5	5.617	495	8,8					
hoog niveau	270	12	4,4	43	10	23,3	208	10	4,8	114	8	7,0	1.088	55	5,1	2.700	74	2,7	20.324	685	3,3	24.747	634	3,4					
Nieuw vsv																													
geen nieuw vsv	757	148	19,6	183	50	27,3	620	97	15,6	306	41	13,4	2.301	216	9,4	4.433	257	5,8	29.267	1.743	6,0	37.867	2.552	6,7					
nieuw vsv	27	15	55,6	9	7	77,8	13	7	53,8	9	4	44,4	31	13	41,9	33	16	48,5	275	81	29,5	397	143	36,0					
Werk																													
niet werkzoekend	2.220	482	21,7	657	136	20,7	2.285	347	15,2	1.002	127	12,7	7.257	626	8,6	16.506	753	4,6	109.648	5.106	4,7	139.575	7.577	5,4					
werkzoekend	283	104	36,7	88	21	23,9	240	55	22,9	91	18	19,8	973	127	13,1	833	100	12,0	4.581	484	10,6	7.089	909	12,8					
Uitkering																													
geen uitkering	1.982	363	18,3	578	115	19,9	2.133	282	13,2	934	114	12,2	6.771	536	7,9	16.251	682	4,2	108.458	4.654	4,3	137.107	6.746	4,9					
uitkering	521	223	42,8	167	42	25,1	392	120	30,6	159	31	19,5	1.459	217	14,9	1.068	171	15,7	5.771	936	16,2	9.557	1.740	18,2					

Bron: HKS, bewerking Rabo, voorlopige cijfers

Tabel b5-2a: Personen (12 jaar e.o.) die per 1 januari 2012 in de gemeente wonen en werden verdacht van een delict in de periode 2005-2009, 2006-2010, 2007-2011 en 2008-2012 naar achtergrondkenmerken (absolute aantallen en in procenten van de betreffende bevolkingsgroep)

	Afdelingen 07-08			Merkoklasse 05-06			Suriname 05-06			Turk 05-06			ov. niet-wester 05-06			wester 05-06			afschieten 05-06			totaal 05-06													
	05-09	05-10	05-11	05-09	05-10	05-11	05-09	05-10	05-11	05-09	05-10	05-11	05-09	05-10	05-11	05-09	05-10	05-11	05-09	05-10	05-11	05-09	05-10	05-11											
Groningen	26,2	25,2	23,2	22,1	24,1	23,9	21,8	19,5	19,7	18,7	15,6	14,5	11,2	10,6	9,4	8,7	6,1	5,8	5,1	4,6	5,2	5,1	4,6	4,3	6,3	6,1	5,5	5,1							
Bevolking (12 f eo)																																			
Geslacht																																			
Man	37,5	35,8	33,9	31,9	33,8	32,7	31,3	29,0	29,9	28,7	24,3	22,4	23,0	21,4	19,4	20,1	16,4	15,6	14,2	13,7	10,2	9,7	8,4	7,6	8,5	8,3	7,6	7,0	10,2	9,9	9,0	8,3			
Vrouw	12,8	12,9	10,8	10,7	11,4	12,4	10,0	8,3	8,9	8,3	6,6	6,2	5,9	5,2	3,8	4,4	4,6	4,6	3,5	3,0	2,4	2,3	2,1	1,9	2,0	2,0	1,8	1,6	2,5	2,4	2,1	2,0			
Generatie																																			
1e generatie	28,4	27,0	25,3	23,9	17,8	17,5	17,1	14,7	17,0	16,0	13,7	12,8	13,0	12,6	10,1	10,3	11,1	10,3	9,1	8,4	4,6	4,3	3,7	3,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
2e generatie	19,4	19,6	17,4	17,2	33,2	32,7	27,9	25,8	23,4	22,2	18,0	16,5	18,7	15,7	14,8	15,9	11,4	12,0	10,6	10,2	7,6	7,4	6,7	6,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Leeftijd																																			
12-17 jaar	27,4	25,2	21,5	18,9	33,0	34,0	25,8	18,8	24,4	19,3	15,7	10,8	17,7	18,4	15,9	16,8	15,7	15,4	11,3	9,1	13,3	13,4	11,1	9,6	10,3	9,5	7,4	6,4	12,3	11,5	9,0	7,7			
18-24 jaar	26,8	26,7	22,2	21,5	34,1	37,0	34,8	34,1	26,9	26,1	21,3	20,7	13,5	10,1	10,7	13,6	12,0	11,7	10,0	9,3	7,2	6,5	5,4	4,9	7,0	7,2	6,8	6,2	8,0	8,0	7,4	6,7			
25-44 jaar	28,4	28,2	27,3	27,3	23,0	22,4	20,9	19,5	20,2	19,6	16,6	15,9	17,4	16,2	13,3	13,4	10,8	9,9	9,3	8,9	6,7	6,2	5,6	5,0	5,9	5,7	5,1	4,8	7,2	6,9	6,3	5,9			
45-64 jaar	20,4	19,4	19,0	15,5	13,2	11,2	11,3	8,5	15,4	15,6	12,9	12,6	9,9	10,4	8,6	7,9	9,5	9,8	8,5	7,9	4,8	4,8	4,4	4,1	4,0	3,8	3,6	3,3	4,7	4,5	4,2	3,9			
65 jaar e.o.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Leeftijd, geslacht																																			
12-24 jaar, man	35,9	35,8	31,4	28,3	47,1	45,9	41,3	39,2	35,7	34,3	28,9	27,4	22,9	19,9	20,5	22,6	19,6	19,1	15,8	14,9	14,8	13,7	10,7	9,1	12,8	12,8	11,6	10,5	14,5	14,2	12,6	11,5			
12-24 jaar, vrouw	16,6	16,6	12,4	12,9	18,1	24,3	20,2	15,8	16,7	14,0	10,8	8,3	5,9	5,4	4,2	6,2	6,0	6,0	4,9	3,9	2,7	2,7	2,6	2,6	2,9	3,1	2,8	2,4	3,6	3,7	3,2	2,9			
Leeftijd, generatie																																			
12-24 jaar, 1e generatie	30,4	28,9	25,3	23,2	25,0	33,3	33,3	34,8	17,1	12,8	13,0	11,8	10,0	7,7	8,7	13,8	13,2	12,3	9,6	8,4	5,0	4,1	3,5	2,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
12-24 jaar, 2e generatie	22,8	23,1	18,5	18,5	34,7	36,1	30,8	27,0	27,1	24,9	20,0	17,7	16,5	14,4	13,4	14,7	12,6	13,1	11,5	10,7	11,2	11,4	9,8	9,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Schoolsoort																																			
laag niveau	49,0	44,7	41,6	40,1	44,4	39,5	39,0	31,7	45,7	43,0	37,7	24,5	15,6	25,0	27,5	17,8	31,9	35,6	36,3	30,9	41,9	38,8	41,4	40,7	28,1	26,8	24,3	21,7	31,8	30,8	28,6	25,3			
mid-niveau	22,4	19,5	18,7	19,3	30,8	32,3	22,4	18,3	20,7	18,8	12,6	12,3	23,7	21,3	12,2	12,2	17,0	19,8	11,8	9,0	12,6	14,8	9,6	13,6	9,6	10,5	8,5	7,5	11,6	12,5	9,6	8,8			
hoog niveau	7,0	4,1	3,4	4,4	19,4	20,6	21,6	23,3	6,9	5,9	6,1	4,8	7,3	4,6	5,9	7,0	6,2	4,5	4,7	5,1	4,4	3,4	3,4	2,7	4,1	4,0	3,7	3,3	4,3	4,0	3,7	3,4			
Nieuw vsv																																			
geen nieuw vsv	26,0	23,8	21,0	19,6	33,7	-	29,6	27,3	25,1	22,4	17,2	15,6	-	14,1	10,0	13,4	13,2	13,9	9,9	9,4	8,6	7,6	6,6	5,8	7,7	7,6	6,8	6,0	8,9	8,6	7,6	6,7			
nieuw vsv	75,0	50,0	49,4	55,6	50,0	-	87,5	77,8	84,7	55,0	54,5	53,8	-	22,2	55,6	44,4	44,8	56,4	31,3	41,9	46,6	50,0	37,0	48,5	33,9	39,8	31,6	29,5	38,9	43,3	36,1	36,0			
Werk																																			
net werkloosend	24,4	23,8	22,2	21,7	23,1	23,7	22,6	20,7	18,6	18,6	15,6	15,2	14,9	12,8	11,4	12,7	10,8	10,2	9,0	8,6	6,2	5,6	5,0	4,6	5,5	5,4	5,0	4,7	6,5	6,3	5,7	5,4			
werkloosend	43,5	41,0	37,4	36,7	32,0	29,9	28,4	23,9	36,6	33,7	26,7	22,9	18,8	25,5	20,4	19,8	14,8	14,9	14,4	13,1	13,1	15,0	13,7	12,0	13,6	13,3	11,6	10,6	16,3	15,9	14,2	12,8			
Uitkering																																			
geen uitkering	22,9	21,7	19,4	18,3	22,3	22,6	21,2	19,9	17,5	16,4	14,0	13,2	14,5	12,6	11,1	12,2	10,3	9,9	8,5	7,9	5,7	5,3	4,6	4,2	5,2	5,1	4,7	4,3	6,1	5,9	5,3	4,9			
uitkering	45,4	45,4	43,3	42,6	33,3	33,3	31,3	25,1	39,6	43,8	34,3	30,6	20,8	22,8	19,9	19,5	16,1	16,0	15,5	14,9	18,8	19,6	18,0	15,7	19,9	19,2	17,6	16,2	21,7	21,5	19,8	18,2			

Bron: HKS, bewerking Ribo, voortoppe cijfers

Tabel b5.3: Verdachten (12 jaar e.o.) naar pleegcarrière, antecedenten en delicten van verdachten, in 2012 (absolute aantallen en in procenten van de betreffende bevolkingsgroep)

Groeningen	Antilliaans aantal %	Marokkaans aantal %	Surinaams aantal %	Turks aantal %	ov. niet-westers aantal %	westers aantal %	autochtoon aantal %	total aantal %
Verdachten (N)	177 100	54 100	106 100	24 100	185 100	199 100	1.098 100	1.843 100
Pleegcarrière								
beginner	36 20,3	12 22,2	23 21,7	8 33,3	60 32,4	82 41,2	417 38,0	638 34,6
meespeler	90 50,9	25 46,3	39 36,8	12 50,0	101 54,6	85 42,7	464 42,3	816 44,3
veespeler	51 28,8	17 31,5	44 41,5	4 16,7	24 13,0	32 16,1	217 19,8	389 21,1
Antecedenten	242	68	150	31	258	252	1.421	2.422
Delicten	271 100	95 100	176 100	36 100	290 100	283 100	1.547 100	2.698 100
waaronder								
gewelddelicten	76 28,0	21 22,1	47 26,7	6 16,7	87 30,0	61 21,6	330 21,3	628 23,3
vermogensdelicten	72 26,6	42 44,2	57 32,4	10 27,8	86 29,7	103 36,4	521 33,7	891 33,0
openbare orde	40 14,8	9 9,5	18 10,2	3 8,3	53 18,3	48 16,3	252 16,3	421 15,6
verkeer	26 9,6	8 8,4	19 10,8	10 27,8	32 11,0	38 13,4	281 16,9	394 14,6
drugs	32 11,8	9 9,5	21 11,9	4 11,1	17 5,9	20 7,1	99 6,4	202 7,5
overig	25 9,2	6 6,3	14 8,0	3 8,3	15 5,2	15 5,3	84 5,4	162 6,0
verdacht als % bevolking								
verdacht totaal (%)	6,4	6,6	3,7	2,0	2,1	1,0	0,8	1,1
verdacht gewelddelict (%)	2,1	2,2	1,4	0,5	0,8	0,3	0,2	0,3
verdacht vermogensdelict (%)	2,1	2,8	1,2	0,8	0,6	0,4	0,3	0,4
verdacht openbare orde (%)	1,3	0,8	0,6	0,3	0,5	0,2	0,2	0,2
verdacht verkeerdelict (%)	0,7	0,7	0,5	0,7	0,3	0,2	0,2	0,2
verdacht drugsdelict (%)	0,9	1,0	0,5	0,3	0,1	0,1	0,1	0,1

Bron: HKS, bewerking Ritbo, voorlopige cijfers

Tabel b5.3a: Verdachten (12 jaar e.o.) naar pleegcarrière, antecedenten en delicten van verdachten, 2009 tot en met 2012 (in procenten van de betreffende bevolkingsgroep)

Groningen	Ariëllaans			Marokkaans			Somaals			Turks			ov. niet-westers			westers			aansluitend			totaal					
	'09	'10	'11	'09	'10	'11	'09	'10	'11	'09	'10	'11	'09	'10	'11	'09	'10	'11	'09	'10	'11	'09	'10	'11			
Pleegcarrière																											
beginner	26,9	24,5	20,6	21,0	35,4	15,9	22,2	23,2	27,1	22,4	21,7	51,4	39,5	45,8	33,3	40,8	39,1	30,6	32,4	39,6	41,2	38,6	41,2	44,0	43,4	41,0	38,0
meerpleger	44,5	48,1	52,0	50,8	51,6	36,9	45,5	46,3	45,8	37,1	43,9	36,8	37,1	50,0	41,7	50,0	50,5	49,6	53,3	54,6	46,0	41,6	44,3	42,7	41,0	40,6	41,1
veepleger	28,6	27,4	27,4	28,8	27,4	27,7	38,6	31,5	31,0	35,7	33,7	41,5	11,4	10,5	12,5	16,7	8,7	11,3	16,1	13,0	11,5	17,3	17,0	16,1	15,0	16,0	19,8
Antecedenten																											
Delicten	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
waaronder																											
gewelddelicten	22,4	32,9	33,9	28,0	41,5	30,6	33,8	22,1	28,1	24,1	32,4	26,7	23,8	40,4	26,7	16,7	29,3	33,1	33,6	30,0	24,8	25,1	21,6	23,2	23,3	24,7	
vermogensdelicten	35,4	30,8	21,7	26,6	24,5	35,1	25,0	44,2	39,9	39,6	31,8	32,4	31,0	15,4	16,7	27,8	25,6	32,2	32,5	29,7	30,0	32,8	30,5	36,4	30,2	28,7	
openbare orde	14,5	12,0	16,6	14,8	17,9	9,9	17,6	9,5	13,8	13,5	10,8	10,2	7,1	17,3	13,3	8,3	30,9	13,9	10,8	18,3	18,7	13,7	18,4	16,3	19,9	19,1	
verkeer	12,5	8,9	10,1	9,6	6,6	8,1	11,8	8,4	5,2	10,6	11,5	10,8	19,0	17,3	16,7	27,8	5,9	6,0	11,2	11,0	11,6	12,7	14,6	13,4	15,3	14,9	
drugs	9,4	11,2	11,6	11,8	5,7	10,8	7,4	9,5	8,2	9,4	7,4	11,9	4,8	3,8	23,3	11,1	4,6	9,9	5,6	5,9	9,9	9,7	5,4	7,1	6,1	7,6	
overig	5,8	4,2	6,1	9,2	3,8	5,4	4,4	6,3	3,7	2,9	6,1	8,0	14,3	5,8	3,3	8,3	3,7	4,8	6,3	5,2	5,0	6,0	5,9	5,3	5,3	6,4	
verdacht als % bevolking																											
verdacht totaal (%)	9,3	8,9	6,4	6,4	8,0	8,2	5,5	6,6	6,3	5,1	3,5	3,7	3,3	3,4	2,1	2,0	2,8	2,9	2,2	2,1	1,7	1,4	0,9	1,0	1,3	1,1	
verdacht geweldsdelict (%)	2,7	3,7	2,7	2,1	3,8	3,4	2,1	2,2	2,4	1,5	1,4	1,4	0,9	1,8	0,7	0,5	1,1	0,9	0,8	0,5	0,4	0,3	0,3	0,2	0,5	0,4	
verdacht vermogensdelict (%)	3,8	2,8	1,5	2,1	2,5	3,3	1,5	2,8	2,2	2,0	1,1	1,2	1,1	0,5	0,4	0,8	0,9	1,0	0,6	0,5	0,4	0,3	0,4	0,4	0,4	0,3	
verdacht openbare orde (%)	2,0	1,4	1,4	1,3	2,2	1,4	1,5	0,8	1,2	0,8	0,5	0,6	0,3	0,7	0,3	0,4	0,7	0,5	0,4	0,5	0,4	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	
verdacht verkeer (%)	1,4	1,1	0,8	0,7	0,8	1,0	1,0	0,7	0,5	0,8	0,5	0,5	0,6	0,7	0,3	0,7	0,3	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	
verdacht drugsdelict (%)	1,4	1,4	1,0	0,9	0,8	1,3	0,6	1,0	0,7	0,8	0,4	0,5	0,2	0,1	0,4	0,3	0,2	0,4	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	

Bron: HKS, bewerking Risbo, voorlopige cijfers

Tabel b5.4: Oververtegenwoordiging van Antilliaans-Nederlandse verdachten (12 jaar en ouder en 12 t/m 24 jaar) in de 21 gemeenten, in 2012 (absolute aantallen, in procenten van betreffende bevolkingsgroep en oververtegenwoordiging (ovvt))

	12 jaar en ouder			12 t/m 24 jaar			Antilliaans			Antilliaans				
	populatie		verdracht	populatie		verdracht	populatie		verdracht	populatie		verdracht		
	N	%	N	N	%	N	%	N	%	N	%	ovvt		
Rotterdam	534.095	12,248	2,3	18.534	1,346	7,3	217	103.898	4,675	6.139	513	8,4	86	
Amsterdam	686.782	9,371	1,4	10.345	426	4,1	202	123.108	3,546	2.481	144	5,8	102	
Den Haag	430.208	9,404	2,2	10.175	642	6,3	189	77.548	3,294	3.172	248	7,8	84	
Amere	160.799	2,487	1,5	3.809	203	5,3	245	34.309	1,066	1.101	78	7,1	128	
Tilburg	189.612	2,198	1,2	3.548	181	5,1	319	38.203	925	2,4	1.145	81	7,1	
Groningen	173.153	1,843	1,1	2.754	177	6,4	504	50.140	730	1,5	953	68	7,1	
Dordrecht	102.815	1,724	1,7	2.466	215	8,7	420	18.638	659	3,5	802	92	224	
Zoetermeer	104.910	1,452	1,4	2.109	121	5,7	315	20.111	656	3,3	622	64	10,3	
Eindhoven	190.095	2,445	1,3	2.174	94	4,3	236	34.940	894	2,6	622	29	4,7	
Breda	152.784	1,250	0,8	1.797	55	3,1	274	29.576	466	1,6	560	23	4,1	
Nijmegen	146.084	1,732	1,2	1.739	96	5,5	366	33.373	591	1,8	557	28	5,0	
Capelle a/d IJssel	57.225	1,009	1,8	1.671	111	6,6	277	10.247	383	3,7	511	46	9,0	
Spijkensse	63.132	1,035	1,6	1.540	100	6,5	286	11.483	438	3,8	487	43	8,8	
Lelystad	63.240	1,054	1,7	1.366	71	5,2	212	11.524	368	3,2	433	33	7,6	
Schiedam	66.103	1,148	1,7	1.440	109	7,6	336	11.719	436	3,7	469	45	9,6	
Amersfoort	123.510	1,080	0,9	1.425	59	4,1	373	22.454	434	1,9	402	25	6,2	
Zwolle	102.867	951	0,9	1.171	83	7,1	657	19.915	441	2,2	393	38	9,7	
Vlaardingen	61.988	976	1,6	1.055	87	8,2	424	10.558	372	3,5	323	45	13,9	
Den Helder	50.151	692	1,4	959	93	9,7	603	8.658	280	3,2	289	41	14,2	
Leeuwarden	83.476	1,438	1,7	798	83	10,4	504	18.539	475	2,6	297	29	9,8	
Vissingen	39.155	696	1,8	555	56	10,1	468	6.514	291	4,5	188	27	14,4	
Hilvoetsluis	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Totaal 21 AG	3.573.184	56.233	1,6	71.430	4.498	6,2	292	695.955	21.420	3,1	21.946	1.740	7,9	157

Bron: HKS, bewerking Raab, voortloper cijfers.

Tabel b5-4a: Oververtegenwoordiging van Antillaans-Nederlandse verdachten (12 jaar en ouder en 12 t/m 24 jaar) in de 21 gemeenten, in 2009, 2010, 2011 en 2012 (in procenten van betreffende bevolkingsgroep en oververtegenwoordiging)

	12 jaar en ouder						12 t/m 24 jaar						verschil 09-12
	Antillaans						Antillaans						
	2009	2010	2011	2012	verschil 09-12	verschil 09-12	2009	2010	2011	2012	verschil 09-12		
	totaal						totaal						
	2009	2010	2011	2012	verschil 09-12	verschil 09-12	2009	2010	2011	2012	verschil 09-12		
Rotterdam	2,0	1,8	2,3	2,3	7,2	5,9	7,4	7,3	250	224	223	217	-33
Amsterdam	1,8	1,6	1,6	1,4	5,7	5,0	4,5	4,1	214	208	182	203	-12
Den Haag	2,9	2,3	2,3	2,2	6,6	6,5	6,2	6,3	169	160	172	189	20
Amere	1,8	1,7	1,6	1,5	6,0	5,1	5,2	5,3	225	210	216	245	20
Tilburg	1,4	1,1	1,2	1,2	4,8	4,2	3,9	5,1	255	279	241	319	64
Groningen	1,6	1,5	1,1	1,1	9,3	8,9	6,4	6,4	462	507	506	504	42
Dordrecht	2,0	1,8	1,9	1,7	8,0	8,2	8,5	8,7	309	357	344	420	111
Zoetermeer	1,6	1,4	1,4	1,4	5,6	4,7	4,8	5,7	254	238	245	315	61
Eindhoven	1,1	1,2	1,2	1,3	4,6	4,6	4,6	4,3	340	288	273	236	-104
Breda	0,8	1,3	1,0	0,8	2,5	5,8	3,0	3,1	207	356	211	274	67
Nijmegen	1,3	1,4	1,2	1,2	4,9	5,8	4,8	5,5	267	300	294	366	99
Capelle a/d IJssel	1,4	1,3	1,8	1,8	6,0	5,7	7,2	6,6	318	348	308	277	-41
Spijkensisse	1,3	1,2	1,6	1,6	4,6	5,1	5,0	6,5	239	339	214	296	57
Lelystad	1,8	1,7	1,8	1,7	6,5	5,6	5,3	5,2	256	225	189	212	-44
Schiedam	1,7	1,5	1,8	1,7	5,3	5,1	7,1	7,6	206	233	295	336	130
Amerfoort	1,5	1,2	1,1	0,9	7,0	4,0	5,0	4,1	352	246	362	373	21
Zwolle	1,2	1,0	1,0	0,9	6,5	7,6	6,2	7,1	442	646	529	667	225
Vlaardingen	1,5	1,3	1,6	1,6	7,6	5,9	7,9	8,2	417	361	390	424	7
Den Helder	1,5	1,1	1,4	1,4	8,9	6,5	9,4	9,7	480	483	567	603	123
Leeuwarden	1,6	1,7	2,0	1,7	8,5	10,0	12,2	10,4	444	499	522	504	60
Vissigen	1,7	1,8	1,8	1,8	10,5	10,4	8,6	10,1	505	479	352	468	-37
Hellevoetsluis	1,7	1,6	1,7	1,6	6,4	5,9	6,1	6,2	271	268	292	282	21
Totaal 21 AG	1,7	1,6	1,7	1,6	6,4	5,9	6,1	6,2	271	268	292	282	21
Bron: HKS, bewerking Ruibo, voorlopige cijfers													

Begrippenlijst

Allochtoon¹⁵

Een allochtoon is gedefinieerd als een persoon van wie ten minste één van de ouders in het buitenland geboren is. *Definitie conform CBS*

Antilliaanse Nederlander

Een op de (voormalige) Nederlandse Antillen of Aruba geboren persoon van wie ten minste één ouder in het buitenland geboren is (eerste generatie) of een in Nederland geboren persoon van wie de moeder op de (voormalige) Nederlandse Antillen of Aruba is geboren of, in het geval de moeder in Nederland is geboren, de vader op de (voormalige) Nederlandse Antillen of Aruba is geboren (de tweede generatie). De (voormalige) Nederlandse Antillen betreft een samentelling van de eilanden die tot het grondgebied van de Nederlandse Antillen en Aruba van vóór 10 oktober 2010 behoorden. Het gaat om de eilanden Bonaire, Curaçao, Saba, Sint-Eustatius, Sint-Maarten en Aruba. *Definitie conform CBS*

Autochtoon

Persoon van wie de beide ouders in Nederland zijn geboren. *Definitie conform CBS*

Eerste generatie allochtoon

Persoon die in het buitenland is geboren en van wie ten minste één ouder in het buitenland is geboren. *Definitie conform CBS*

Beginner

Verdachte van een misdrijf tegen wie voor het eerst een proces-verbaal van aanhouding is opgemaakt.

IOAW

Wet inkomensvoorziening oudere en gedeeltelijk arbeidsongeschikte werkloze werknemers (IOAW).

¹⁵ Voor uitzonderingen en specificaties zie: <http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/methoden/begrippen/default.htm?ConceptID=315>

Collegebrief - Afhandeling vragen en toezeggingen raadscommissies Rekening 2013

Begrippenlijst

De wet biedt een inkomensgarantie op het niveau van het sociaal minimum aan oudere en gedeeltelijk arbeidsongeschikte werkloze werknemers, van wie het recht op uitkering op grond van de Werkloosheidswet is geëindigd. *Bron: CBS*

IOAZ

Wet inkomensvoorziening oudere en gedeeltelijk arbeidsongeschikte gewezen zelfstandigen (IOAZ).

De wet biedt een inkomensgarantie op het niveau van het sociaal minimum aan oudere en gedeeltelijk arbeidsongeschikte gewezen zelfstandigen, van wie het inkomen duurzaam minder bedraagt dan het sociaal minimum en die als gevolg daarvan het bedrijf of beroep hebben beëindigd. *Bron: CBS*

Marokkaanse Nederlander

Een in Marokko geboren persoon van wie ten minste één ouder in het buitenland geboren is (eerste generatie) of een in Nederland geboren persoon van wie de moeder in Marokko is geboren of, in het geval de moeder in Nederland is geboren, de vader in Marokko is geboren (de tweede generatie). *Definitie conform CBS*

Meerpleger

Meerderjarige verdachte van misdrijven tegen wie 2 t/m 10 processen-verbaal van aanhouding zijn opgemaakt, waarvan ten minste één in het peiljaar. Of een minderjarige verdachte van misdrijven tegen wie 2 t/m 5 processen-verbaal van aanhouding zijn opgemaakt, waarvan ten minste één in het peiljaar. *Bron: KLPD-Dienst IPOL*

Middelbaar beroepsonderwijs (mbo)

Het mbo leidt op tot kwalificaties op vier niveaus. Mbo niveau 1 (assistent) ligt op een lager niveau dan de basisberoepsgerichte leerweg van het vmbo en lijkt qua inhoud op de meest eenvoudige opleidingen van het vroegere leerlingwezen. De assistentenopleiding kan sinds 2004/05 ook gevolgd worden door leerlingen van het vmbo die niet in staat zijn de normale basisberoepsgerichte leerweg van het vmbo te volgen. Mbo niveaus 2-4 (basisberoepsbeoefenaar, zelfstandig beroepsbeoefenaar, middenkaderfunctionaris/specialist) komen overeen met de andere opleidingen van het leerlingwezen en het vroegere (k)mbo. *Bron: CBS*

Begrippenlijst

Misdrijf

Strafbaar feit van de ernstige soort dat als zodanig is omschreven en strafbaar is gesteld in de strafwetten. Voor de indeling van misdrijven zie technische toelichting. *Bron: KLPD-Dienst IPOL*

(Voormalige) Nederlandse Antillen

Vanaf 10 oktober 2010 zijn de Nederlandse Antillen ontbonden. Het Koninkrijk der Nederlanden bestaat dan uit vier landen: Nederland, Aruba, Curaçao en Sint Maarten. Alle eilanden hebben een nieuwe status. Curaçao en Sint Maarten zijn nieuwe landen binnen het Koninkrijk. Met een 'Status aparte' binnen het Koninkrijk zijn Curaçao en Sint Maarten autonome landen. De landen hebben een zelfstandig bestuur en zijn niet meer afhankelijk van Nederland. De openbare lichamen Bonaire, Sint Eustatius en Saba, ook wel Caribisch Nederland, hebben een diepere band met Nederland en functioneren als bijzondere gemeente van Nederland. *Bron: CBS*

NWW

Niet-werkende werkzoekende (NWW)

Een niet-werkende werkzoekende is een persoon die bij een vestiging van het UWV WERKbedrijf is ingeschreven als een werkzoekende zonder werk of als werkzoekende die minder dan twaalf uur per week werkt met een inschrijfdatum en geen uitschrijfdatum.

Niet-westerse allochtoon

Tot de niet-westerse allochtonen worden personen gerekend van wie ten minste één ouder is geboren in Turkije, Marokko, Suriname, de Nederlandse Antillen of Aruba, of in een ander land in Azië (m.u.v. Japan en Indonesië), Afrika of Latijns Amerika. Definitie conform CBS. In deze monitor wordt onder andere gerapporteerd over de vier grote niet-westerse allochtone groepen in Nederland (Antilliaanse, Marokkaanse, Surinaamse en Turkse Nederlanders). Niet-westerse allochtonen uit andere herkomstlanden worden samengenomen tot een groep 'overige niet-westerse allochtonen' veelal afgekort als 'ov-niet westers'.

Nieuwe voortijdig schoolverlaters (vsv-ers)

Onder de nieuwe vsv-ers worden alle leerlingen van 12 t/m 22 jaar verstaan, die in een schooljaar zonder startkwalificatie (diploma van havo, vwo of mbo met minimaal niveau 2) het onderwijs verlaten.

Begrippenlijst

Oververtegenwoordiging

Oververtegenwoordiging is een percentage dat wordt berekend door het verschil tussen het aandeel in de doelgroep en de totale groep te delen door het aandeel in de totale groep. Een oververtegenwoordiging van 0% betekent dat er geen verschil is tussen de totale groep en de doelgroep (Antilliaanse of Marokkaanse Nederlanders). Een oververtegenwoordiging van 100 % betekent dat het feit onder de doelgroep 2 keer zo vaak voorkomt als in de totale groep. Het uitdrukken van de cijfers in een oververtegenwoordigingspercentage heeft als bijkomend voordeel dat de fluctuaties in de cijfers als gevolg van bijvoorbeeld de economische conjunctuur, veranderende definities en gebrekkige registraties grotendeels worden ondervangen omdat dergelijke veranderingen zowel van invloed zijn de totale bevolking als op de bevolking in de doelgroep. Indien het gevonden percentage in de doelgroep kleiner is dan in de totale groep is er sprake van een negatieve uitkomst, dit wordt aangeduid met ondervertegenwoordiging. Het percentage oververtegenwoordiging wordt berekend op basis van de niet afgeronde percentages.

Potentiële beroepsbevolking

Het deel van de bevolking dat gelet op zijn leeftijd in aanmerking komt voor deelname aan het arbeidsproces. Iedereen van 15 t/m 64 jaar wordt tot de potentiële beroepsbevolking gerekend.

Startkwalificatie

Diploma van havo, vwo of mbo met minimaal niveau 2.

Tweede generatie allochtoon¹⁶

Persoon die in Nederland is geboren en van wie ten minste één ouder in het buitenland is geboren. *Definitie conform CBS*

Veelpleger

Meerderjarige verdachte van misdrijven tegen wie meer dan 10 processen-verbaal van aanhouding zijn opgemaakt, waarvan ten minste één in het peiljaar. Of een minderjarige verdachte van misdrijven tegen wie meer dan 5 processen-verbaal van aanhouding zijn opgemaakt, waarvan ten minste één in het peiljaar. *Bron: KLPD- Dienst IPOL*

¹⁶ Een tweede generatie allochtoon heeft als herkomstgroepering het geboorteland van de moeder, tenzij dat ook Nederland is. In dat geval is de herkomstgroepering bepaald door het geboorteland van de vader.

Collegebrief - Afhandeling vragen en toezeggingen raadscommissies Rekening 2013

Begrippenlijst

Verdachte

Persoon van 12 jaar of ouder tegen wie een proces-verbaal is opgemaakt, omdat een redelijk vermoeden bestaat dat hij een strafbaar feit heeft gepleegd. *Bron: KLPD- Dienst IPOL*

Vmbo-bb

De basisberoepsgerichte leerweg is te beschouwen als de opvolger van de laagste niveaus van het vbo en is bedoeld als vooropleiding voor de basisberoepsopleiding, niveau 2 van de kwalificatiestructuur van het mbo. *Bron: CBS*

Vmbo-kb

De kaderberoepsgerichte leerweg is te beschouwen als de opvolger van de hoogste niveaus van het vbo en is de minimale vooropleiding voor de vakopleiding en de middenkaderopleiding, respectievelijk op niveau 3 en 4 van de kwalificatiestructuur van het mbo. *Bron: CBS*

Vmbo-gl

De gemengde leerweg is te beschouwen als een tussenvorm van de theoretische leerweg en de beroepsgerichte leerwegen, heeft hetzelfde niveau als de theoretische leerweg, maar heeft ook een beroepsgericht vak. De gemengde leerweg geeft toegang tot de middenkaderopleiding, niveau 4 van de kwalificatiestructuur van het mbo. *Bron: CBS*

Vmbo-tl

De theoretische leerweg is te beschouwen als de opvolger van de mavo en geeft toegang tot de middenkaderopleiding, niveau 4 van de kwalificatiestructuur van het mbo. Het is na diplomering tevens mogelijk door te stromen naar het vierde leerjaar havo. *Bron: CBS*

Vorbereidend middelbaar beroepsonderwijs (vmbo)

Voortzetting m.i.v. augustus 1999 van het mavo en vbo. Het bereidt voor op het middelbaar beroepsonderwijs, heeft een duur van vier jaar en kent vier leerwegen: de theoretische leerweg, de gemengde leerweg, de kaderberoepsgerichte leerweg en de basisberoepsgerichte leerweg. *Bron: CBS*

WIJ

Wet investeren in jongeren (WIJ).

Collegebrief - Afhandeling vragen en toezeggingen raadscommissies Rekening 2013

Begrippenlijst

Jongeren die vanaf 1 oktober 2009 naar het jongerenloket van het UWV WERKbedrijf gaan voor werk, kunnen geen uitkering aanvragen maar krijgen een werkleeraanbod. Dat is een opleiding of werk, of een combinatie daarvan. Op basis van het werkleeraanbod, beoordeelt de gemeente of iemand recht heeft op een (aanvullende) inkomensvoorziening op grond van de WIJ. Per 1 januari 2012 is de WIJ afgeschaft. Jongeren kunnen vanaf die datum een WWB uitkering aanvragen.

WWB

Wet werk en bijstand (WWB).

Wettelijke sociale voorziening die op 1 januari 2004 in werking is getreden ter vervanging van de Algemene bijstandswet (ABW), de Wet inschakeling werkzoekenden (WIW) en het Besluit In- en Doorstroombanen (ID-banen). *Bron: CBS*

Westerse allochtoon

Westerse allochtonen zijn gedefinieerd als personen van wie ten minste één van de ouders geboren is in één van de landen in Europa (exclusief Turkije), Noord-Amerika, Oceanië, Indonesië of Japan. In de tabellen en grafieken is dit veelal afgekort als 'westers'. *Definitie conform CBS*

Technische toelichting

Het doel van het monitorsysteem is betrouwbare en actuele informatie op te leveren over de maatschappelijke positie van Antilliaanse en of Marokkaanse Nederlanders in de betrokken gemeenten om zo de voortgang van de verschillende aanpakken te kunnen monitoren. De informatiebehoefte spitst zich toe op vier basisdimensies te weten: demografie, onderwijs, arbeidsparticipatie en criminaliteit.

Methodiek: koppeling van de diverse registraties

Bovenstaande informatie is niet in een enkele registratie beschikbaar en is afkomstig van verschillende bronnen. Om optimaal in de informatiebehoefte te kunnen voorzien is voor een systeem gekozen waarmee dwarsverbanden kunnen worden gemaakt tussen informatie die beschikbaar is in deze verschillende registratiesystemen. Deze verbanden kunnen alleen worden gemaakt door bestaande registraties op persoonsniveau aan elkaar te koppelen. Dit betekent dat informatie over de demografische en geografische factoren, data over voortijdig school verlaten, gegevens over verdachten en werkzoekenden en uitkeringsontvangers op persoonsniveau met behulp van een unieke versleutelde identificatiesleutel aan elkaar zijn gekoppeld.

Versleuteling

Met het oog op de privacy zijn de persoonsgebonden nummers aan de bron versleuteld zodat ze niet meer terug te herleiden zijn naar personen (zie figuur 1.1 in hoofdstuk 1). Pas na versleuteling van de identificerende persoonsnummers zijn de bestanden met persoonsgegevens geleverd aan Risbo.

Koppeling in 4 stappen

Stap 1 de Gemeentelijke Basis Administratie (GBA) als basis.

Als basis dienen alle in de GBA ingeschreven personen op de gekozen peildatum. De gepresenteerde gegevens in hoofdstuk 2 en hoofdstuk 4 hebben als peildatum 1-1-2013. Voor de gepresenteerde gegevens in hoofdstuk 3 en hoofdstuk 5 is gewerkt met het GBA bestand per 1-1-2012. Elke inwoner van Nederland is verplicht ingeschreven in de Gemeentelijke Basisadministratie (GBA) van de gemeente waarin men woont.

Collegedebrief - Afhandeling vragen en toezeggingen raadscommissies Rekening 2013

Technische toelichting

Stap 2 koppeling van onderwijsgegevens.

In stap 2 wordt informatie gekoppeld over leerlingen en voortijdig schoolverlaters uit de Basisregistratie Onderwijs (BRON). Alle leerlingen in het bekostigd voorgezet en middelbaar beroepsonderwijs staan in BRON geregistreerd. De gegevens zijn aangeleverd door de Dienst Uitvoering Onderwijs (DUO). Leerlingen en nieuwe voortijdig schoolverlaters zijn op basis van het versleutelde burgerservicenummer (BSN) gekoppeld aan het bevolkingsbestand per 1 januari. Indien het nummer in een van de bestanden niet bekend is, kan er geen koppeling worden gemaakt. Jongeren waarvan geen nummer bekend is en jongeren die in de loop van het onderzoeksjaar vanuit een niet in het onderzoek betrokken gemeente in een van de betrokken gemeenten zijn komen wonen, komen in het onderzoeksbestand dus niet voor.

Stap 3 koppeling van niet-werkende werkzoekenden en uitkeringsontvangers.

In stap 3 worden, wederom op basis van het versleutelde BSN, gegevens gekoppeld over werkzoekenden (UWV WERKbedrijf) en uitkeringsontvangers (gemeentelijke sociale dienst).

Stap 4 koppeling van verdachtenregistraties in HKS.

In stap 4 worden ten slotte gegevens over verdachten gekoppeld aan het GBA-bestand. In het HKS geregistreeerde verdachten zijn op basis van het versleutelde GBA-nummer gekoppeld aan het bevolkingsbestand. Dit GBA-nummer was in het HKS in het verleden niet altijd even goed ingevuld maar in de laatste jaren is de vulling van het GBA-nummer in het HKS sterk verbeterd. Indien het GBA-nummer in de verdachtenregistratie niet bekend is, kan er per definitie geen koppeling worden gemaakt met het bevolkingsbestand. Verdachten zonder valide GBA-nummer zijn in het onderzoeksbestand dus niet opgenomen. Ook verdachten die in de loop van het onderzoeksjaar vanuit een niet in het onderzoek betrokken gemeente in een van de betrokken gemeenten is komen wonen, vallen buiten de analyse die voor dit rapport zijn gedaan.

Databronnen

Gemeentelijke Basisadministratie (GBA)

Als basis dienen alle in de GBA ingeschreven personen op de gekozen peildatum. Elke inwoner van Nederland is verplicht ingeschreven in de Gemeentelijke Basisadministratie (GBA) van de gemeente waarin men woont. In de GBA wordt een groot aantal (demografische) kenmerken

Collegedebrief - Afhandeling vragen en toezeggingen raadscommissies Rekening 2013

Technische toelichting

geregistreerd. In het onderzoeksbestand zijn naast het versleutelde GBA-nummer en het versleutelde burgerservicenummer de volgende kenmerken opgenomen: Geboortjaar, geboorteland, geslacht, geboorteland moeder, geboorteland vader, nationaliteit, jaar inschrijving in de gemeente, land vanwaar ingeschreven, jaar vestiging in Nederland, postcode (eerste vier posities), wijk, buurt, burgerlijke staat, positie in het gezin. Positie in het gezin is geen rubriek in de GBA registratie. Deze moet door de gemeenten worden geconstrueerd op basis van burgerlijke staat, het exacte adres en gegevens over kinderen. Dit is vaak lastig. Positie in het gezin is daardoor niet uniform voor alle gemeenten. Door een aantal gemeenten zijn geen gegevens over de positie in het gezin aangeleverd.

Basisregistratie Onderwijs (BRON)

In de Basisregistratie Onderwijs (BRON) staan alle leerlingen in het bekostigd voorgezet en middelbaar beroepsonderwijs geregistreerd. Deze gegevens zijn aangeleverd door de Dienst Uitvoering Onderwijs (DUO).

Cijfers schooljaar 2011/2012

In maart is het aantal voortijdig schoolverlaters van voorgaand schooljaar bekend. Deze gegevens hebben de status 'voorlopig' omdat het gaat om gegevens die zijn aangeleverd door de onderwijsinstellingen, maar nog niet zijn gecontroleerd door een accountant. Door de accountantscontrole en door inschrijfmutaties die met terugwerkende kracht worden verwerkt, kunnen er verschillen ontstaan tussen de voorlopige en definitieve cijfers. De definitieve cijfers zijn steeds in oktober bekend. De voorlopige vsv-cijfers van schooljaar 2011/2012 zijn dus in maart 2013 bekend en worden in oktober 2013 definitief vastgesteld.

Informatie niet-werkende werkzoekenden en uitkeringsontvangers

Gegevens over niet-werkende werkzoekenden zijn gebaseerd op registraties afkomstig van het UWV WERKbedrijf. Het UWV WERKbedrijf levert aan veel gemeenten jaarlijks een databestand met niet-werkende werkzoekenden per 31 december. Dit databestand is, met toestemming van het UWV WERKbedrijf, door de gemeenten aan Risbo doorgeleverd. Voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van de bestanden met werkzoekenden die per eind december 2008 tot en met 2012 bij het UWV WERKbedrijf stonden ingeschreven. De cijfers over uitkeringen zijn afkomstig van de gemeentelijke of regionale uitkeringsinstanties. De cijfers hebben 1 januari van 2009 tot en met 2013 als peildatum.

Collegebrief - Afhandeling vragen en toezeggingen raadscommissies Rekening 2013

Technische toelichting

Het Herkenningsdienstsysteem (HKS)

Voor dit onderzoek maken we gebruik van verdachtenregistraties uit het zogenaamde Herkenningsdienstsysteem (HKS). De gegevens zijn afkomstig van de Dienst IPOL van het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD). De Dienst IPOL verzamelt jaarlijks data vanuit het HKS. In het HKS worden verdachten geregistreerd tegen wie een proces-verbaal is opgemaakt wegens een misdrijf. In het HKS worden alleen misdrijven en verdachten van misdrijven geregistreerd (voor indeling misdrijven zie onderstaande tabel). Het is de overtuiging van de politie dat het daders zijn. Voor deze personen is proces-verbaal van opsporing gemaakt en verstuurd naar het Openbaar Ministerie. De rechter moet zich er nog over uitspreken. We rapporteren dus over verdachten en niet over veroordeelden. Overtredingen en verdachten van overtredingen worden hierin dus niet geregistreerd.¹⁷

Indeling delicten

Gewelddelicten	Bedreiging (SR285) Moord en doodslag (poging) (SR287-SR292) Moord en doodslag (voltooid) (SR287-SR292) Mishandeling (SR300-SR306) Diefstal met geweld (SR312) Afpersing (SR317) Verkrachting (SR242) Aanranding (SR246)
Vermogensdelicten	Muntmisdrijven (SR208-SR211, SR213-SR214) Overige valsheid (SR216-SR232, SR234) Eenvoudige diefstal (SR310) Diefstal verbreking (SR311.) Overige gekwalificeerde diefstal (ov. SR311.) Verduistering (SR321-SR323) Bedrog (SR326-SR337, SR339) Heling (SR416, SR417)
Openbare orde	Tegen openbare orde (SR131-SR136, SR138-SR151A) Gemeengevaarlijke misdrijven (SR157, SR158) Tegen openbaar gezag (SR177-SR206) Overige vernieling (SR350-SR354) Schennis eerbaarheid (SR239)
Verkeersdelicten	Overige seksuele misdrijven (SR243-245, SR247-249) Rijden onder invloed (WW26, WW8) Verlaten plaats ongeval (WW30, WW7) Rijden na ontzegging (WW32, WW9) Weigeren bloedproef (WW163, WW) Dood/letsel door schuld (WW36, WW6, WW175) Joyriding (WW37, WW176.2, WW11)
Drugsdelicten	Overig misdrijven WW Middelenlijst I (harddrugs) Middelenlijst II (softdrugs)
Overige delicten	Overige opiumwet Overige misdrijven SR Wet Wapens & munitie Misdrijven andere wetten

¹⁷ Een misdrijf is daarbij gedefinieerd als een strafbaar feit van de ernstige soort dat als zodanig is omschreven en strafbaar gesteld in de wet (Bron: Landelijke Criminaliteitskaart, 2005).

Collegebrief - Afhandeling vragen en toezeggingen raadscommissies Rekening 2013

Technische toelichting

*Cijfers 2009 tot en met 2012*¹⁸

De cijfers over het meest recent verlopen jaar (hier dus 2012) zijn altijd voorlopige cijfers. Deze cijfers worden in het eerste kwartaal van het komende jaar (2014) pas definitief. Dit geldt echter voor alle bevolkingsgroepen zodat het vergelijken van verdachtenpercentages wel mogelijk is.

De daderaantallen lopen in vrijwel alle korpsen sinds 2008 terug. Dit wordt mede veroorzaakt door de invoering van het nieuwe bedrijfsprocessensysteem BVH (Basisvoorziening Handhaving).

- Het BVH-systeem heeft de administratieve druk bij de korpsen behoorlijk opgevoerd. In sommige regio's kwam daardoor ook de registratie in HKS onder tijdsdruk te staan met als gevolg registratieachterstanden in HKS. In 2010 is dit gemeld door de korpsen IJsselland, Noord Holland Noord, Zaanstreek Waterland en Rotterdam Rijnmond. Voor 2011 lijkt er met name voor het korps van Groningen een registratieachterstand.
- In nogal wat korpsen heeft de opsporing daadwerkelijk te lijden gehad onder de toename van administratieve druk (Dit wordt ondersteund door OM cijfers die ook een terugval laten zien). De teruggang die hierdoor is veroorzaakt is dus reëel in andere woorden: er zijn minder boeven gepakt.

Representativiteit en validiteit

Het HKS levert geen complete beschrijving van de criminaliteit in Nederland. SCP zegt daarover in het jaarrapport integratie 2007 het volgende:

*"Volgens de slachtofferenquête van het CBS zijn in 2003 4,8 miljoen delicten ondervonden door burgers van 15 jaar en ouder. Slechts 1,7 miljoen delicten zijn bij de politie gemeld. Dit leidde tot een aantal van bijna 215.000 in het HKS geregistreeerde verdachten met in totaal bijna 400.000 delicten. Gemiddeld wordt naar schatting dus minder dan een kwart van de geregistreeerde delicten opgehelderd. Delicten die onbekend blijven bij de politie of delicten waarvan geen proces-verbaal is opgemaakt, worden niet in het HKS geregistreerd."*¹⁹

Ook is het HKS mogelijk enigszins selectief. SCP zegt daarover:

*"Al met al mogen we concluderen dat er wellicht enige selectiviteit bestaat in het optreden van de politie, waardoor niet-westerse allochtonen enigszins oververtegenwoordigd zijn in het HKS. Overtuigend bewijs hiervoor ontbreekt echter."*²⁴

¹⁸ Dit is gebaseerd op de toelichting bij de Gemeentetabellen over de Antilliaanse verdachtenpopulaties van 23 gemeenten (Van Tilburg en Beijersbergen van Henegouwen, 2011).

¹⁹ SCP (2007). *Jaarrapport Integratie 2007*, p 230-231.

Bijlage - Lijst toezeggingen behandeling Gem.rekening 2013 in cies 21 mei

TOEZEGGINGEN VAN HET COLLEGE

tijdens behandeling van de GEMEENTEREKENING 2013,

woensdag 21 mei 2014.

Cie. Onderwijs en Welzijn 10.00 – 11.00 uur:

Programma 3 Jeugd en onderwijs

Wethouder Schroor:

- Eind van het jaar wordt de maatschappelijke opvang geëvalueerd en wordt bekeken of deze opvang vanuit de stad kan worden georganiseerd (nu regionaal vanuit Leek). Dan zal ook gekeken worden naar een eventuele herverdeling van middelen.
- Effect van de bezuinigingen op het leerlingenvervoer wordt geëvalueerd (zie ook LTA 2015-2).

Programma 5 Sport en bewegen / Programma 6 Cultuur

Wethouder De Rook:

- Accommodatiebeleid/eigendomssituatie sportverenigingen: komt in het najaar terug (zie ook LTA 2014-34).
- Gebruik van Bslim: wordt schriftelijk beantwoord (zie ook LTA 2014-122).
- Vastgoedsituatie/huisvesting Oosterpoort/Stadsschouwburg: komt binnenkort een brief over. In de besprekingen over verzelfstandiging Oosterpoort/Stadsschouwburg wordt het CBK meegenomen.
- Noorderbad: drukt nog steeds op de rekening, streven van het college is om een oplossing te vinden.
- Rapport van de Kunstraad: bespreking in het najaar.

Cie. Ruimte en Wonen 11.00-12.00 uur

Programma 8, Paragraaf 1 en 7 Ruimte en Wonen

Wethouder van der Schaaf

- Zal de raad schriftelijk informeren over de reden waarom het convenant “Zorgen voor Morgen” nog niet is ondertekend

Bijlage - Lijst toezeggingen behandeling Gem.rekening 2013 in cies 21 mei

- Zorgt voor schriftelijke beantwoording van de vraag naar het investeren in de Engelse Kamp en de bebouwing daar.
- Neemt bij de actualisatie van de woonvisie mee:
 - o hoe de beeldkwaliteit van het Wonen op het water kan worden beoordeeld
 - o Waar de grote belangstelling voor het boekje 'Hervonden Stad' te vinden is. In hoeverre de belangstelling de kosten rechtvaardigt. Hoeveel worden er afgenomen.

Cie. Beheer en Verkeer 13.00-14.15 uur

Programma 7, Verkeer

Wethouder De Rook:

- Zodra duidelijk is wie verantwoordelijk is voor registratie verkeersslachtoffers wordt dit commissie gemeld
- Voortaan in rekening duidelijker over status projecten op moment van afsluiting rekening
- Na de zomer komt er een stuk over de Boerhavelaan

Programma 9, Onderhoud en beheer openbare ruimte / Paragraaf 2, Duurzaamheid

Wethouder Van Keulen:

- Bij beleid evt. uitbreiding koopzondagen wordt meegenomen de gevolgen voor Stadsbeheer

Cie. Werk en Inkomen 14.15-15.25 uur

Programma 1 en 2 Werk en Inkomen

Wethouder van Keulen

- Zal de raad schriftelijk informeren hoeveel bedrijven /ondernemers er zijn gestopt

Wethouder Gijsbertsen

- Komt schriftelijk terug op de toezegging m.b.t. de collectieve ziektekostenverzekering

Bijlage - Lijst toezeggingen behandeling Gem.rekening 2013 in cies 21 mei

- Geeft een nadere toelichting m.b.t. het onderzoek nazorg op de betekenis van de zinsnede: “dat klanten, die een traject hebben gehad niet perse minder kans hebben om terug te keren in de uitkering.”
- Geeft aan hoe de stand van zaken is t.a.v. de uitvoering van motie m.b.t. de digitalisering van het SoZaWe bestand voor werkgevers, wie zitten erin en wat kunnen ze voor werkgevers betekenen

Cie. Financiën en Veiligheid 15.30-16.30 uur

Programma 10, Veiligheid

Burgemeester Vreeman:

- Na invoering van nieuwe kadernota Veiligheid zal er jaarlijks worden gemonitord, tenminste op een paar kernfactoren (bijv. geweld, inbraken), incl. instrumenten (bijv. huisuitzettingen, damoclesbeleid), met kwantitatieve verantwoording
- Checkt het signaal van de Stadspartij dat het soms lang duurt voordat politie actie onderneemt na meldingen van winkeliers over overlast gevende groepen, intimidatie etc., en komt erop terug

Programma 11, Stadhuis en stadler / Programma 13, Overig/ Programma 14, Lokale belastingen en heffingen / Programma 15, Algemene inkomsten en post onvoorzien

Wethouder Schroor:

- Komt terug op vraag over wachttijden: waarom zijn die niet zoals beloofd verbeterd, hoe zit het precies met wachttijden na afspraak (positieve schets wethouder t.o. negatieve cijfers rekening) – als wethouder beter antwoord heeft dan hij nu kon geven, volgt dat, zo niet, dan laat hij het ook weten
- Subsieleregister zal volgend jaar nog scherper en uitgebreider worden gepresenteerd
- Debat over tarieven volgt nog voor de zomer, brief komt volgende week

Programma 12, Bedrijfsvoering

Wethouder Van Keulen:

- In P&O commissie meer cijfers over lengte ziekteverzuim
- Idem m.b.t. leeftijdsopbouw personeel

Bijlage - Lijst toezeggingen behandeling Gem.rekening 2013 in cies 21 mei

- Idem m.b.t. vermindering autokilometers door personeel
- Bij toekomstige bezuinigingslagen nog meer aandacht voor meedenken door medewerkers
- Inkoopbeleid voor komende jaren komt nog dit jaar aan de orde, met daarin ook aandacht voor mogelijkheden om lokale economie te versterken

Bijlage - LTA

Lange Termijn Agenda per 27-05-2014

J

maand/ kwartaal	nummer	die	onderwerp	vorm document	opmerkingen
20-nov-13	2013-129	B&V	Boomeffectanalyse Meedenpad wethouder zal commissie op de hoogte houden m.b.t. ontwikkelingen evt. afsluiting Herebrug voor verkeer (commissie wenst hierover t.z.t. met wethouder te spreken, m.n. ChristenUnie)	brief	de Rook afspraak LTA-overleg maart
PM	2014-128	B&V	De bebording Helperlinie 4-14 zal worden verbeterd, het college zal bemiddelende rol vervullen en zal de raad schriftelijk op de hoogte houden		de Rook toezegging B&V 22-1-2014
PM	2014-129	B&V	na verloop van tijd (bijv. een jaar) zal gekeken worden of de in de verordening openbaar vaarwater opgenomen definitie van 'verwaarloosd schip' voldoende duidelijkheid biedt om mee te kunnen werken	n. v. t.	de Rook "gehonoreerd met brief 9/5/14, voorstel: afvoeren"
PM	2014-117	B&V	Zodra er verder nagedacht wordt over auto-ontsluiting over Oosterhamrikade of busbaan wordt suggestie 'afsluitbare dam' meegenomen in afweging		v. der Schaaf toezegging B&V 11-12-13
PM	2012-2	B&V		pm	de Rook Toezegging 21-09-2012
PM	2012-5	B&V	College komt terug op indicatoren DRIS en reistijden ring	brief	In motiebrief begroting geeft oude college nieuwe college in overweging raad te informeren over ontwikkeling bereikbaarheidsthermometer
PM	2013-304	B&V	Kabelbaan / Fly-over	brief	de Rook afhankelijk van aanlevering door stichting Fly-over
PM	2014-116	B&V	Info over uitkomst onderzoek voorstellen- Kamminga m.b.t. Zuidelijke Ringweg	brief	de Rook toez. B&V 1-10-13 en raad 8-10-13
PM	2014-38	B&V	Kostenuitwerking van geluid reducerende maatregelen om akoestisch gat te sluiten (Zuidelijke Ringweg)	brief	de Rook toez. Raad 8-10-13
PM	2014-39	B&V	Gevoelheidsanalyse voor 2040 m.b.t. Zuidelijke Ringweg	brief	de Rook 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	de Rook toez. B&V 9-10-13
PM	2012-7	B&V	Regionale vervoersautoriteit	brief	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 Boerhavenronde incl. resultaten verkeerskundig onderzoek	voorstel	de Rook toez.B&V 9-10-13
1e kw 14	2014-1	B&V	Geactualiseerd kader terrassen ikv Ruimte voor binnenstad	voorstel	de Rook v. Keulen
12-feb-14	2014-59	B&V	Uitkomsten onderzoek n.a.v. motie Weesfietsen Voor de zomer komt er een digitaal paneel reizigersinformatie (DRIS) op het busstation bij het Hoofdstation	brief	v. Keulen zie motiebrief 28-11-13
2e kw 14	2014-142	B&V	Evaluatie Ecologie	brief	de Rook toezegging tijdens Veegcommissie 16/4/14
2e kw 14	2014-99	B&V	Jaarrapportage ARCG 2013 rek + begr. 2015	brief	Gijsbertsen
2e kw 14	2014-123	B&V		voorstel	v. Keulen

Legenda:

Blaauw=nieuw

Rood= verwacht discussiepunt in commissie

Bijlage - LTA

Lange Termijn Agenda per 27-05-2014

J

maand / kwartaal	nummer	die	onderwerp	vorm document	opmerkingen
2e kw 14	2014-63	B&V	Informatie aanpak vindbaarheid info op wijkniveau, n.a.v. motie mijnwijk.groningen.nl	brief	Schroor zie motiebrief 28-11-13
2e kw 14	2013-445	B&V	Evaluatie verlichting skatebaan Kardinge		v. Keulen
			<i>"Komt schriftelijk terug op vragen PvdA inzake kruising Hoendiep / Frieschestratweg en hoge snelheden Zuiderweg / Johan Faberlaan / Johan Dijkstraalaan"</i>		toezegging 12 februari 2014, herhaald op 14 mei 2014
11-jun-14	2014-145	B&V		brief	de Rook
11-jun-14	2014-58	B&V	Uitkomsten onderzoek mogelijkheden zonnepanelen Forum	brief	Gijsbertsen zie cbr 29-1-14
11-jun-14	2014-61	B&V	Resultaat afwegingen m.b.t. zonnepanelen Stadhuis	brief	Gijsbertsen zie cbr 29-1-14
11-jun-14	2014-62	B&V	Definitieve businesscase energiebesparing MartiniPlaza	voorstel	Gijsbertsen zie motiebrief 28-11-13
			Info over uitkomsten oriëntatie- en haalbaarheidsonderzoek n.a.v. motie zelfbeheer groen in wijken	brief	Gijsbertsen 2013-443 en 2014-36 samengevoegd.
3e kw 14	2014-36	B&V		brief	de Rook toez.B&V 9-10-13. (zie wethoudersbrief 10/12/13)
3e kw 14	2013-481	B&V	Nadere info over evt. parkeerautomaten op P&R terreinen	brief	aangekondigd in bijeenkomst commissie en bewoners 18-2-2014
sept. 2014	2014-136	B&V	Voorkeursvariant Paterswoldsewegtunnel	voorstel	de Rook
			Rapport over ecologische effecten van verruiging		Zie collegebrief "verruiging"
4e kw 14	2013-247	B&V		brief	Gijsbertsen 14-2-13
1e kw 15	2014-134	B&V	OTB Paterswoldsewegtunnel		de Rook aangekondigd in B&V 12/2/14

Legenda:

Blaauw=nieuw

Rood= verwacht discussiepunt in commissie

2/2

Bijlage - IM lijst per juni 2014, niet afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn	Indiëners	Titel	Datum	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema
2013-4	1	SP, GL, Stadspartij en S&S	In gesprek met organisatoren	verzoekt het college: 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 Stadspartij over geluidsoverlast evenementen
2013-36	6	CU, CDA, PvdA, GL, SP en D66	Zelfbeheer groen in wijken	om in overleg met de wijken en de Stadiers 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. bnf. 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
2013-38	6	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 fietsoverlast 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. Beantwoord in collegebrief 30/1/14, voorstel: bespreken i.c.m. binnenstadsvisie, voorjaar 2014		motie	Voorjaarsbrief
2013-45	9	CDA, PvdA, Stadspartij, ChristenUnie en PvdD	Evenementenmanager	Roep 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.	B&V			motie	Collegebrieven + presentatie Toekomst Drafbaan Groningen i.c.m. SP notitie. Bruisend Groningen voor iedereen.

Bijlage - IM lijst per juni 2014, niet afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn Indiëners	Titel	Datum	Cie	Geplandte afhandeling/ overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt/ Thema
2013- 47	10 van de gehele raad	Helperzoontunnel	verzoekt het college: te zijner tijd te monitoren of de Helperzoontunnel wordt gebruikt door sluipverkeer en indien dat het geval is aanvullende maatregelen te treffen	B&V			motie	Ontwerp Besluiten Aanpak Ring Zuid
2013- 48	10 van de gehele raad	Sluiten akoestisch 'gat'	dit akoestische 'gat' te sluiten door het nemen van geluidsreducerende maatregelen tot aan het talud/waaduct Roderwolderdijk	B&V			motie	Ontwerp Besluiten Aanpak Ring Zuid
2013- 49	10 van de gehele raad	M1: Geluidafschermi ng Buitenhof, M2: Compacter Ontwerp, M5: Geluidsscherme n Stadspark, M6: Esprerano- tunnel, M7: Groen en gezondheid, M8: Papiermolen- brug.	* 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
2013- 50	10 PvdA, GL, Stadsparij, SP, D66, CDA, CU, S&S en PvdD	Extra ruimtelijke kwaliteit	* 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
2013- 51	10 PvdA, VVD, GL, Stadsparij, 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			motie	Ontwerp Besluiten Aanpak Ring Zuid
2013- 52	10 CU, CDA, SP, S&S, Stadsparij, 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			motie	Ontwerp Besluiten Aanpak Ring Zuid

Bijlage - IM lijst per juni 2014, niet afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn Indiëners	Titel	Datum verzoekt het college:	Cie	Geplande afhandeling/ overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt/ Thema
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		motie	Gemeente- begroting 2014 en Belasting- tarieven 2014
2013- 65	11 Stadspartij	Martiniplaza en duurzaamheid	* 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		motie	Gemeente- begroting 2014 en Belasting- tarieven 2014
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		motie	Gemeente- begroting 2014 en Belasting- tarieven 2014
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	nadere info volgt juli 2014, zie o.brf. 29-1-14		motie	Gemeente- begroting 2014 en Belasting- tarieven 2014
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	nadere info volgt juli 2014, zie o.brf. 29-1-14		motie	Gemeente- begroting 2014 en Belasting- tarieven 2014
2013- 80	11 CU	Graffiti kunst	om met een voorstel te komen over: 1. het aanwijzen van gemeentelijke objecten als fietsstunnels en geluidswallen als objecten die door graffiti kunstenaars opgekleurd kunnen worden, in het verlengde van Openlab-Graffiti op het CBOGA-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			Initiatief/ oorstel	

Bijlage - IM lijst per juni 2014, niet afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mh	Initiatiefvoorstellers	Titel	Datum	verzoekt het college:	Cie	Geplandte afhandeling/overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt/Thema
2013-81		12 GL, CU, Stadspartij, S&S en PvdD	Ruimte voor Stadlers en bezoekers aan de Diepenring		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.) 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 sluisverkeer kan worden voorkomen.	B&V			<i>motie</i>	Meejaren-programma Verkeer en Vervoer 2014-2017
2014-1		1 PvdA, D66, VVD, CU, CDA, PvdD, GL	Afhankelijkheid Groningen-aardgas		1. bij het kabinet en de Tweede Kamer erop aan te dringen om -uit het oogpunt van veiligheid en conform het advies van het Staatstoezicht op de Mijnen- de afhankelijkheid van het gebruik van het Groningen-aardgas zo spoedig als mogelijk sterk terug te brengen; 2. daarbij aan te dringen op het versnellen van de energietransitie.	B&V			<i>motie</i>	Interpellatie-debat over de effecten van de gaswinning
2014-3		1 S&S, D66, GL	Strategisch Evenementenbeleid		het strategisch evenementenbeleid zo vorm te geven dat de vraag naar evenementen vanuit het publiek en het aanbod van initiatieven vanuit organisatoren centraal staan, en niet de aard of categorie van een evenement leidend is.	B&V			<i>motie</i>	Strategisch evenementen-beleid op de Drafbaan
2014-4		1 GL, PvdA, S&S, SP, D66	Dance visie		in samenwerking met de dance-industrie, en in de gedachte van Let's Gro, te komen tot een visie op, en daarmee te investeren in, de Groninger dance-industrie en de uitkomsten daarvan voor de zomer aan de raad te presenteren.	B&V			<i>motie</i>	Strategisch evenementen-beleid op de Drafbaan
2014-5		1 GL, S&S, D66, SP, PvdA, Stadspartij	Locaties in kaart		alle locaties (Naast Stadspark/drafbaan, Kardingepias, Ebbingekwartier, Hoornseplas, Roode Haan, ook Noorddijk, Gidsenpark, Winschoterweg, Zernike, achter universiteitscomplex nabij Dorkwerd, Helsinkistraat, Eernskanaal, Suikeruniterrrein, Rode Haan, Meerstad, nabij Noorderhogebrug, Westpoort) samen met de partners in de stad in kaart te brengen, te onderzoeken wat er wel en niet mogelijk is, of kan worden gemaakt, om van de genoemde locaties evenementlocaties te maken en de uitkomsten daarvan voor de zomer aan de raad te presenteren.	B&V			<i>motie</i>	Strategisch evenementen-beleid op de Drafbaan
2014-6		1 PvdA	Informeer de buurt		1. in het toetsingskader voor het verlenen van vergunningen voor evenementen specifieke(e) eisen op te nemen die gesteld moeten worden aan een tijdelijke berichtgeving van organisatoren aan omwonenden, over tenminste de begin- en eindtijd en de aard van de mogelijke overlast van een evenement; 2. informatie over de duur en de mogelijke overlast van evenementen duidelijk op de gemeentelijke website te vermelden.	B&V			<i>motie</i>	Strategisch evenementen-beleid op de Drafbaan
2014-7		1 PvdA	Ruimte voor de Warenmarkt		in overleg met de marktcoöplui de positie van de warenmarkt in het Strategisch Evenementenbeleid op te nemen.	B&V			<i>motie</i>	Strategisch evenementen-beleid op de Drafbaan

Bijlage - IM lijst per juni 2014, niet afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn	Initiatiefvoorstellers	Titel	Dictum	Cie	Geplandte afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema
2014-8	1	PvdA	(Z)Onder stroom	<p>verzoekt het college:</p> <p>1. zich een beeld te vormen van de oorzaken van de stroomstoringen, de kwaliteit van het elektriciteitsnetwerk binnen de gemeente (in het bijzonder de noordelijke wijken, waaronder Paddepoel) en de risico's op stroomstoringen in de toekomst;</p> <p>2. al het mogelijke te doen om te bevorderen dat de verantwoordelijke instantie(s) maatregelen nemen om herhaling in de toekomst te voorkomen;</p> <p>3. de raad voor de zomer over de bevindingen te informeren.</p>	B&V			<i>motie</i>	Motie vreemd aan de orde van de dag
2014-12	2	GL, PvdA	De eerlijke brommer, scooterbeleid in Groningen	<p>1. als onderdeel van het totale gemeentelijke beleidskader voor duurzame mobiliteit, een effectief en efficiënt scooterbeleid te ontwikkelen;</p> <p>a. waarin maatregelen worden voorgesteld om de hinder, uitstoot en verkeersonveiligheid van brom- en snorscooters te verminderen;</p> <p>b. waarbij de suggesties uit dit initiatiefvoorstel worden betrokken, voor zover ze haalbaar en proportioneel worden geacht;</p> <p>c. en hiervoor een voorstel aan de raad te presenteren uiterlijk bij de begroting 2015.</p>	B&V			<i>Initiatiefvoorstel</i>	initiatiefvoorstel en
2014-13	3	van de gehele raad	Jan Evenhuis dam	de binnenkort aan te leggen dam (aan de uiterste Westkant van de stad) de 'Jan Evenhuis dam' te noemen.	B&V			<i>motie</i>	toespraak van de nestor van de raad

Bijlage - IM lijst per juni 2014, niet afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Porte- feuille houder	Vreeman	Gijsbertsen	de Rooik	v.Keulen
-----------------------------	---------	-------------	----------	----------

2-6-2014

6/10

Bijlage - IM lijst per juni 2014, niet afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Portefeuillehouder
de Rook
de Rook
de Rook
de Rook
de Rook
de Rook

Bijlage - IM lijst per juni 2014, niet afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Portie- feuille houder						
Gijsbertsen						
Gijsbertsen						
v.v.Keulen						
Gijsbertsen						
Gijsbertsen						
v.v.Keulen						

Bijlage - IM lijst per juni 2014, niet afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Portiehouder							
de Rook							
Vreeman							
v.Keulen							
v.Keulen							
v.Keulen							
v.Keulen							
v.Keulen							

2-6-2014

9/10

Bijlage - IM lijst per juni 2014, niet afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Porte- feuille houder	v. Keulen	de Rook	v. Keulen
-----------------------------	-----------	---------	-----------

2-6-2014

10/10

Bijlage - IM lijst per juni 2014, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn	Initiatiefnemers	Titel	Datum	Cite	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema
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	Motiebrief 3-10-13: afgehandeld met behandeling Kansenskaart Wind. Voorstel: op 'afgehandeld' zetten.	Afgehandeld	motie	Begroting
2012-08	2	CDA, SP	Verloskundigen bij spoed over busbaan	1. bij de uitwerking van de kadernota 'Samen gezond in Stad' de mogelijkheid voor verloskundigen op bij spoed de busbaan te gebruiken mee te nemen	B&V	Motiebrief 3-10-13: proefopstelling per 1-11-13 Verlengde Hereweg / Oosterhamrikade, dit gebruiken bij inschatting nodige maatregelen en kosten.	Afgehandeld	motie	Samen gezond
2012-38	6	PvdA, GL, PvdD, S&S, CU, D66	Groene Stroom 24/7 – experiment opslag lokaal opgewekte zonnestroom	1. in overleg te treden met partijen als Grunneger Power, KEMA, Energy Academy Europe en Energy Valley over de haalbaarheid van een experiment dat tot doel heeft lokaal opgewekte zonnestroom op te slaan en de opgeslagen energie op piekmomenten weer in te zetten; 2. hiervoor zo nodig 3 a 4 hectare grond ter beschikking te stellen waarop zonnepanelen geplaatst kunnen worden; 3. de raad uiterlijk 31 december 2012 over de voortgang te informeren	B&V	Motiebrief 3-10-13: commissie uitvoerig geïnformeerd, concrete gesprekken zijn gaande, daarmee afgehandeld. Voorstel: op 'afgehandeld' zetten.	Afgehandeld	motie	Voorjaarsbrief
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

Bijlage - IM lijst per juni 2014, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mh Initiators	Titel	Datum	Cie	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema
2012-54	9 S&S, Stadspartij	Prioritering budget kleine verkeersmaatregelen	verzoekt het college: een systematiek te onderzoeken waarmee een prioritering kan worden gemaakt voor maatregelen binnen het budget kleine verkeersmaatregelen.	B&V	Motiebrief 3-10-13: Beantwoording motie in speciale brief over dit onderwerp 20-09-13. Voorstel: op 'afgehandeld' zetten.	Afgehandeld	motie	Brf. Vereniging Wijkpobouw Hoogkerk
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 stopzetten lopende aanbesteding RegioTram
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. motiebrief 30/11	Afgehandeld	motie	Gemeentebegroting 2013
2012-60	11 PvdA, D66	Centrale inkoop duurzame energie	<ol style="list-style-type: none"> 1. te onderzoeken welke (financiële) voordelen te behalen zijn met een volledig geïntegreerde inkoop van energie voor gemeentelijke gebouwen; 2. te onderzoeken of er (financiële) nadelen kleven aan de inkoop van energie die afkomstig is uit duurzame energiebronnen; 3. te onderzoeken welke kansen de inkoop van duurzame energie bij lokale instellingen bij het lokaal duurzaamheidsbeleid en welke mogelijke belemmeringen er zijn (m.n. in wet- en regelgeving); 4. de raad hierover uiterlijk 1 maart 2013 te informeren. 	B&V	uiterlijk 1 maart 2013	Afgehandeld	motie	Gemeentebegroting 2013
2012-66	11 CDA, Stadspartij	Struikelfietsen	in aanloop naar het treffen van verdere maatregelen het foutparkeren van struikelfietsen op blindegeleidenpaden streng te gaan handhaven.	B&V	Motiebrief 30/11: wordt betrokken bij Handhavingsprogr '13 (febr. 13)	Afgehandeld	motie	Gemeentebegroting 2013
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	motie	Gemeentebegroting 2013

Bijlage - IM lijst per juni 2014, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mh Indiëners	Titel	Datum verzoekt het college:	Cie	Geplande afhandeling/ overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt/ Thema
2012- 68	11 CDA, GL, PvdD	Elektrische laadpalen	1. om in samenwerking met diverse expertisecentra elektrische laadpunten te installeren in de parkeergarages van het Parkeerbedrijf en P&R-terreinen; 2. de installatie van elektrische laadpalen in commerciële garages te stimuleren.	B&V	zie collegebrief 21/2/14.	Afgehandeld	motie	Gemeentebegroting 2013
2012- 69	11 CU, PvdA	Tegelijk groen	om duidelijkheid te geven over de voorrangregels bij tegelijk groen voor fietsers en deze duidelijk te communiceren aan de fietsers.	B&V	Motiebrief 30/11 in januari 2013 nadere info	Afgehandeld	motie	Gemeentebegroting 2013
2012- 70	11 CU, PvdA, GL	Fietspad Peizerweg- Johan van Zwedenlaan	om in de eerstvolgende commissie Beheer & Verkeer te rapporteren over de kosten van de aanleg van een fietspad Peizerweg-Johan van Zwedenlaan en mogelijkheden voor dekking van dit bedrag voor te leggen aan de raad.	B&V	Cie B&V 12/12/12: uitwerking volgt in MJP V&V in januari	Afgehandeld	motie	Gemeentebegroting 2013
2012- 74	11 PvdD	Poepcontainers	meer afvalbakken te plaatsen bij plekken waar honden worden uitgelaten.	B&V	Afgehandeld d.m.v. brief 22/11/ ciel. wenst bespreking	Afgehandeld	motie	Gemeentebegroting 2013
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.
2013- 3	1 Stadspartij, CU, PvdD, CDA en GL	Overlast feestten 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
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. Kansenkaart cbrf. 25-10-13	Afgehandeld	motie	Vaststelling herziening aantal grote grond- exploities

Bijlage - IM lijst per juni 2014, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn d	Initiatief Titel	Datum verzoekt het college:	Cie	Geplande afhandeling/ overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt/ Thema
2013- 13	4 PvdD	Ballonnen	bij evenementen en festiviteiten het oplaten van ballonnen te ontmoedigen.	B&V	Motiebrief 24/5/13: inmiddelsgestart met beoordeling huidige gang van zaken, verkenning mogelijkheden ontmoediging. Na zomer info over uitkomsten. Zie brief 15-11-13.	Afgehandeld	motie	Collegebrief voortgang uitvoeringsprogramma Energie
2013- 14	4 PvdA, GL, D66, CU, S&S en SP	Windenergie, een Gronings bod	<ol style="list-style-type: none"> 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; aan het Provinciebestuur het bod te doen om 70 MW in 2020 aan wind-energie (ca. 20 turbines van 3 á 4 MW) te realiseren binnen de gemeente Groningen; hierbij voorrang te geven aan eigen burgerinitiatieven en/of lokale energie-coöperaties. 	B&V	Motiebrief 3-10-13: brief met kansakaart Wind is naar Provincie gestuurd, excursie voor raads- en statenleden wordt georganiseerd, motie daarmee afgehandeld.	Afgehandeld	motie	Collegebrief voortgang uitvoeringsprogramma Energie
2013- 20	5 Sp en CDA	Behoud buslijn 5	<ol style="list-style-type: none"> 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; 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.	Afgehandeld	motie	Hoofdpijnen tarieven en dienstregeling 2014

Bijlage - IM lijst per juni 2014, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn	Initiatiefvoorstellers	Titel	Datum	verzoekt het college:	Cite	Geplande afhandeling / overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt / Thema
2013-33	6	CDA, PvdA en S&S	Fietsenbeheer		<ol style="list-style-type: none"> te bekijken of het mogelijk is, het verwijderen van oude fietsen (volgens nader te bepalen voorwaarden) als concessie te verkopen* aan de hoogste bieder, zodat er geen zwerffietsen zijn, maar toch een bezuiniging gerealiseerd kan worden; indien dit een onmogelijkheid blijkt een alternatieve bezuiniging te presenteren en dit te dekken uit de programma's onderhoud en bereikbaarheid; 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.	Afgehandeld	motie	Voorjaarsbrief
2013-39	6	PvdA en Stadspartij	Kinderboerderijen		<ol style="list-style-type: none"> het wenselijk te vinden dat de gemeente Groningen minimaal twee kinderboerderijen met een wijkoverstijgende functie heeft en houdt; 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.	Afgehandeld	motie	Visie kinderboerderijen
2013-53	10	SP, Stadspartij	Lijn 4 hoort hier		<p>* te kijken naar mogelijke alternatieven (zoals in de bijlage) om de dienstregeling voor 2014 zo aan te passen dat de bewoners van de Oosterparkwijk zoveel mogelijk in lijn met lijn 4 bediend worden.</p> <p>* 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.</p>	B&V	besproken in expertsessie 17-12-13	Afgehandeld	motie	Regio Groningen Assen: actualisatie netwerkanalyse, HOV visie en aanvullend maatregelenpakket
2013-54	10	SP, Stadspartij, S&S, CDA	Blijf van mijn lijn 5		<p>* te kijken naar mogelijke alternatieven (zoals in de bijlage) om de dienstregeling voor 2014 zo aan te passen dat de bewoners van de Oranjestad en de Hortusbuurt zoveel mogelijk in lijn met lijn 5 bediend worden.</p> <p>* 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.</p>	B&V	besproken in expertsessie 17-12-13	Afgehandeld	motie	Regio Groningen Assen: actualisatie netwerkanalyse, HOV visie en aanvullend maatregelenpakket
2013-69	11	D66, GL, CDA, PvdA, PvdD	Ruin baan voor duurzame innovatie		<p>* 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;</p> <p>* te stimuleren dat landelijke initiatieven de ruimte krijgen in 'de proeftuin Groningen'</p>	B&V	Motiebrief 28/11/13: is in lijn met beleid	Afgehandeld	motie	Gemeentebegroting 2014 en Belastingtarieven 2014

5/12

2-6-2014

Bijlage - IM lijst per juni 2014, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Jaar - Nr	Mn Initiatievers	Titel	Datum	Cie	Geplande afhandeling/ overige opmerkingen	Afgehandeld	Soort	Agenda-punt/ Thema
2013- 71	1 CDA, VVD, D66, SP	Spitsrekken	verzoekt het college: * in samenspraak met Werkpro bij de invulling van de bezuinigingsmaatregelen naar mogelijkheden te kijken om de spitsrekken te behouden.	B&V	zie collegebrief 20/2/14.	Afgehandeld	motie	Gemeente- begroting 2014 en Belasting- tarieven 2014
2013- 72	1 CDA, GL, PvdD	Opkandpalen in fietstad Groningen	* een onderzoek te starten naar de haalbaarheid van plaatsing van oplaad- punten voor fietsen in de stad, bijvoorbeeld op het Hoofdstation en in de parkeergarages in de binnenstad, en hierover te rapporteren in maart.	B&V	zie collegebrief 21/2/14.	Afgehandeld	motie	Gemeente- begroting 2014 en Belasting- tarieven 2014
2013- 78	1 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 irroleringsplan.	Afgehandeld	motie	Gemeente- begroting 2014 en Belasting- tarieven 2014

Bijlage - IM lijst per juni 2014, afgehandeld

2-6-2014

7/12

Moties en initiatiefvoorstellen

Portie- feuille houder				

Bijlage - IM lijst per juni 2014, afgehandeld

2-6-2014

8/12

Moties en initiatiefvoorstellen

Portie- feuille houder						

Bijlage - IM lijst per juni 2014, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Portefeuillehouder							

2-6-2014

9/12

Bijlage - IM lijst per juni 2014, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Portefeuillehouder			
--------------------	--	--	--

2-6-2014

10/12

Bijlage - IM lijst per juni 2014, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Portefeuillehouder					

2-6-2014

11/12

Bijlage - IM lijst per juni 2014, afgehandeld

Moties en initiatiefvoorstellen

Portefeuillehouder			

2-6-2014

12/12

Raadsvoorstel - Actualisatie Stedelijk Ecologische Structuur(SES)

Raadsvoorstel



Datum raadsvergadering		Registratienr.	RO 14.4338305
Raadscommissie	B&V	Datum B&W besluit	06-05-2014
Datum raadscommissie		Portefeuillehouder	Seton
Bijlagen	2	Steller	Klaas van Nierop
		Telefoon	3678433
		E-mail	klaas.van.nierop@groningen.nl

Onderwerp

Actualisatie Stedelijk Ecologische Structuur (SES)

Concept raadsbesluit

De gemeenteraad besluit:

- I. kennis te nemen van de actuele wijzigingen en verbeteringen in de Stedelijk Ecologische Structuur;
- II. de kaart van de Stedelijk Ecologische Structuur 2014 vast te stellen.

Raadsvoorstel - Actualisatie Stedelijk Ecologische Structuur(SES)

2

(Publieks-)samenvatting

Inleiding

De kaart van de SES is een belangrijk beleidsinstrument voor de stadsecologie, de ruimtelijke ontwikkelingen en het (groen)beheer. Het bepaalt:

1. welke groen- en water structuren behouden dienen te blijven voor de ecologie;
2. waar uitbreiding van deze structuur gewenst is;
3. waar barrières in ecologisch groen- en waterstructuren voorkomen en moeten worden opgeheven, in het vakjargon "ontsnippering" genoemd.

De toepassing van de kaart heeft z'n kracht bij vele ontwikkelingen bewezen. Recente voorbeelden zijn de infrastructurale projecten als Oostelijke Ringweg met 10 gerealiseerde faunapassages, een bedrijfsterrein als Eemspoor Zuid met behoud van het leefgebied voor de zeer zeldzame heikikker maar ook nieuwe gebouwen met aansprekende daktuinen als La Liberte en de Stadstuin bij het Duo-gebouw die het groene weefsel van de stad een flinke en aansprekende kwaliteitsimpuls geven. Ook zijn de laatste jaren bestaande groengebieden versterkt waardoor de ecologische kwaliteiten versterkt of verhoogd zijn. Denk hierbij aan Park Selwerd, de spoorzone in De Hoogte en het Bessemoerpark, maar ook aan het realiseren van talrijke ecologische oevers, zoals bij het Hendrik de Vriesplantsoen.

De kaart geeft de speelruimte en begrenzing aan voor zowel de gemeente zelf als voor marktpartijen en ontwikkelaars in een dynamische stad. De geactualiseerde kaart vastgesteld door uw raad, geeft weer het referentiekader voor de komende tijd. De kaart van de SES 2014 vervangt de versie van 2011.

Beoogd resultaat

De regelmatige actualisatie van de SES-kaart is bedoeld om de kaart als beleidsinstrument zoveel mogelijk in overeenstemming met de werkelijke stand van zaken en in parate staat te houden. Het gebruik van de kaart heeft ook wijzigingen tot gevolg; de gebruikers dragen regelmatig verbeteringen voor. De jaarlijkse monitoring van de kwaliteit van het ecologisch beheer in de SES is in 2013 voor de eerste maal voor de hele stad gecompleteerd. Hiermee is voor het eerst de kwaliteit van het netwerk geheel in beeld. Wij zullen u hierover deze zomer in een afzonderlijke rapportage berichten.

Kader

De SES-kaart is als streefbeeld en beleidsinstrument geïntroduceerd bij de vaststelling van de ecologische beleidsvisie De Levende Stad in 1994. De SES maakt onderdeel uit van de basisgroenstructuur in de Groenstructuurvisie "Groene Pepers".

Argumenten/afwegingen

Actualisatie is regulier nodig, omdat er uitbreiding en aanpassing van de feitelijke situatie plaatsvindt als gevolg van de uitvoering van stadsecologisch beleid en beheer, door ruimtelijke planvorming, uitvoering van projecten en voortschrijdend inzicht. In de bijlage zijn de aanpassingen sinds 2011 toegelicht.

De resultaten van het ontsnipperingsproject, waarover wij u in 2012 hebben bericht (brief RO 12.3246681, d.d. 6 september 2012) zijn ook in deze versie van de kaart verwerkt. Het gaat om voorzieningen als faunatunnels, looprichels en loopbruggen, waarmee knelpunten in de ecologische structuur zijn opgelost.

Er wordt met diverse partijen nog gesproken over de opheffing van enkele barrières.

De aanduiding van de ecologische knelpunten in het tracé van de Zuidelijke Ringweg, die in de kaartversie van 2011 niet voorkomen, is recent noodzakelijk gebleken om de noodzaak van het ontsnipperen van deze barrières beleidsmatig te onderstrepen. Bij de studie naar de effecten van de Ringweg zijn bovendien enkele belangrijke nieuwe knelpunten zoals de Hereweg en Vondellaan te voorschijn gekomen. Pas wanneer de uitvoering van de ontsnipperingsmaatregelen ook procedureel zekergesteld is, zullen ze ook van de kaart verwijderd worden. Om deze reden zijn de barrières in de Oostelijke Ringweg inmiddels wel verwijderd; in de uitvoering zijn daar intussen diverse ontsnipperingsmaatregelen gerealiseerd en zijn door de aanleg van inheems groen nieuwe verbindingzones gerealiseerd.

Maatschappelijk draagvlak/participatie

De actualisatie van de kaart is in januari in een schriftelijke ronde voorgelegd aan de lokale natuurorganisaties in het Bestuurlijk Overleg Stadsnatuur. We hebben daarover geen reacties ontvangen.

Raadsvoorstel - Actualisatie Stedelijk Ecologische Structuur(SES)

3

Financiële consequenties

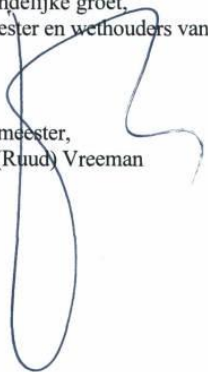
Het besluit om de kaart vast te stellen heeft geen directe financiële consequenties. Wel zullen met name de ontsnipperingsmaatregelen, die nog moeten worden uitgevoerd, door derden gefinancierd moeten worden. Voor 12 maatregelen in de ARZ kan dat maximaal een bedrag van € 201.750,-- betekenen, dat door aanbestedingvoordeel en werk-met-werk nog kan verminderen.

Realisering en evaluatie

De kaart is gereed en kan direct na de besluitvorming gebruikt worden.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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



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

Raadsvoorstel - Actualisatie Stedelijk Ecologische Structuur(SES)

BILLAGES

Bijlage bij raadsbesluit d.d. 2014

Actualisering SES kaart

Datum : januari 2014

Locatie -gebied	Soort –type SES	Mutatie
Piccardtlaan fietstunnel-A7 Noord-zuid	Faunapassage: Marter,muis, egel, heikikker, ringslang	Opnieuw te ontsnipperen; huidige buis werkt niet goed
Paterswoldseweg –A7 Oost-west-;alleen zuidzijd.A7	Faunapassage Marter,muis, egel	Knelpunt toevoegen ivm ARZ
Brailleweg-Vondellaan A28 Noord-zuid en oost-west	Faunapassages: Marter,muis, egel, eekhoorn vleermuis	Knelpunt toevoegen ivm ARZ
Sterrebos-A7- Rabenhaupt- Dinkelpark Noord-zuid-oost-west	Faunapassages: Marter,muis, egel, eekhoorn vleermuis	Knelpunt toevoegen ivm ARZ
Esperantokruising A7 Oost-west	Faunapassage Marter,muis, egel	Knelpunt toevoegen ivm ARZ
Europplein-A7 Oost-west zuidzijde A7	Faunapassage Marter,muis, egel	Knelpunt toevoegen ivm ARZ
Bornholmstr. A7 Noord-zuid	Faunapassage Marter,muis, egel	Knelpunt toevoegen ivm ARZ
Hunzezone-A7 Noord-zuid-oost-west	Faunapassage Marter,muis, egel,heikikker	Knelpunt toevoegen ivm ARZ
Concourslaan/West. Ringweg – oost-west	Faunapassage Marter,muis, egel,eekhoorn, vleermuis	Knelpunt toevoegen ivm ARZ
Park Selwerd	Ecol. gebied-verbinding	Ecol. versterkt-oevers, ingezaaid met kruiden; aanpassen
Park Bessemoer	Ecol. gebied-verbinding	Ecol. versterkt-oevers, ingezaaid met kruiden; aanpassen
Achter de Reitdijk	Ecol. gebied-verbinding	Ecol. versterkt-oevers, ingezaaid met kruiden; aanpassen; boomgaardje
Roeierspad (noordzijde Eemskanaal)	Te versterken Ecol. verbinding ;	devaluatie door populieren kap en klepelbeheer waterschap; toevoegen
Boerhavelaan	Ecol. verbinding-	Ecol. versterkt-oevers, ingezaaid met kruiden; aanpassen

Raadsvoorstel - Actualisatie Stedelijk Ecologische Structuur(SES)

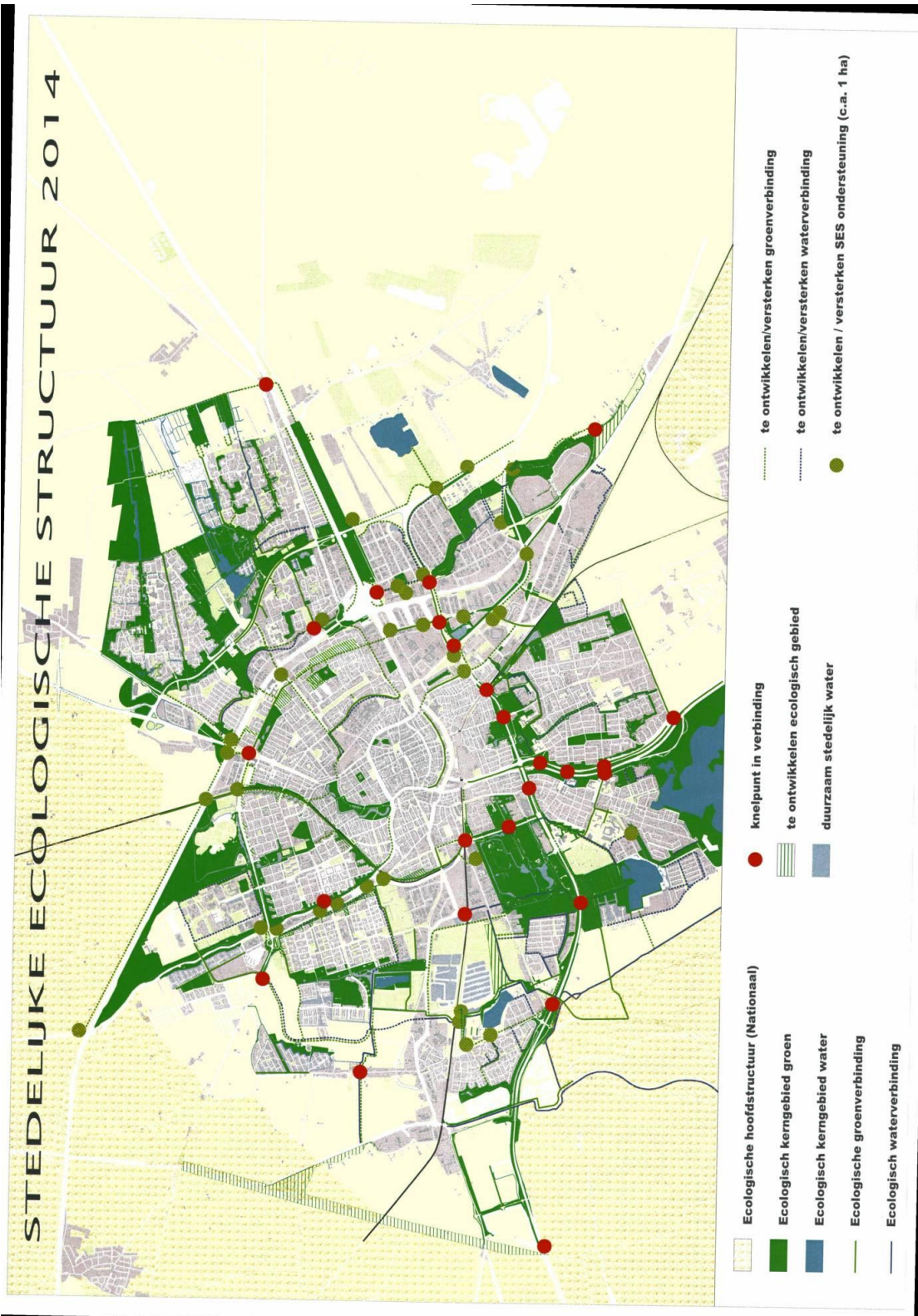
Spoorzone zuid De Hoogte	Ecol. verbinding; bomen en struiken en gazon	Ecol. in uitvoering; nestkasten, stinzenplanten, kruiden; aanpassen
Oostelijke ringweg Noord-zuid en oost-west	Ecol. verbinding met vele faunapassages waaronder 2 econducten en een groot areaal ecol. groen	In uitvoering: inheems bosplantsoen, poelen, boomgaard, kruiden, ijsvogelwanden, ecol. oevers; knelpunten opgeheven; SESkaart 2011 was al conform uitvoering
Noordzeebrug Noord-zuid en oost-west	Faunapassages	In uitvoering; aanpassen
Oeverzone Boerhavelaan	Ecol. verbinding	Opnieuw ingericht :ingezaaid met kruiden; aanpassen
Koeriersterweg	Ecol. verbinding	Opnieuw ingericht: ingezaaid met kruiden; aanpassen
Koeriersterweg-doorgetrokken busbaan	ecol. verbinding – oostzijde Paterwoldseweg	Te realiseren; schrale kruiden en struiken
Hora Siccamingels	Ecol. verbinding	Ecol. oevers; aanpassen
Hendrik de Vries plantsoen/vijvers	Ecol. verbinding	Recent uitgevoerd; kaart 2011 was al conform
Dinkelpark	Ecol. kerngebied	Al lang klaar; kaart alsnog aanpassen
Oostersluis	Ecol. Kerngebied-	Uitbreiding-toevoegen
Insluitingen op-afritten Europaweg; Roodehaan-Euvelgunne-Stainkoeln	Ecol. verbinding- bermen	Toevoegen
Winschoterweg	Ecol. verbinding; bermen	Was al lang uitgevoerd; toevoegen
Oosterpark-JOP terrein	Ecol. kerngebied	Ecol. versterkt
De Meeuwen	Ecol. verbinding	Bestond al; kaart aanpassen
Helperpark-speelplek	Ecol. verbinding-steppingstone	Nieuw ecol. parkje aan Helperdiepje; toevoegen
Helperpark-puintuin	Ecol. verbinding	Tuin vol met wilde planten; toevoegen
Uppsalaweg	Ecol. verbinding	Toevoegen; Ecol. over + oeverwaluwwand
Paddepoel zuidoost-spoorzone noord	Ecol. verbinding	Inplant met struiken en inzaaien met kruiden; aanpassen
Westpoort boulevard bermen en Hoendiepzone	Ecol. verbinding; brede ecol. bermen	Was er al; kaart aanpassen
Westpoort Londonweg	Ecol. verbinding; berm	Was er al; kaart aanpassen
Bangeweer	Ecol. verbinding; berm	Toevoegen

Raadsvoorstel - Actualisatie Stedelijk Ecologische Structuur(SES)

Aduarddiep fietsbrug in verlengde Leegeweg	Ecol. berm westzijde fietsbrug	Toevoegen
Tillichstraat- Gregoriusstraat bermen	Ecol. verbinding, berm	aanpassen
Söllepad Fietspad verbinding	Ecol. verbinding- berm	Toevoegen
Gravenburg: groen tussen Maresiustr. en Leegeweg	Ecol. verbinding; berm	Was er al; kaart aanpassen
De Wende- school Goudlaan	Ecol. Verbinding; tuin	Ecol. inrichting; toevoegen
Tuin van Hommes	Ecol. Kerngebied, uitgebreid	Te klein voor de SESkaart Wel op digitale BVG SES
Mauritsstraat tuin	Ecol. kerngebied	Te klein voor de SESkaart Wel op digitale BVG SES

Water: duurzaam stedelijk water als ambitie laag toegevoegd om completer waterbeeld te krijgen.

Raadsvoorstel - Actualisatie Stedelijk Ecologische Structuur(SES)



Raadsvoorstel - Kredietaanvraag voor nieuwe parkeerautomaten

Raadsvoorstel



Registratienr. 4400164 Steller/telnr. R.Sewnandan/ 8811 Bijlagen 1

Onderwerp Kredietaanvraag parkeerautomaten Oranjebuurt en Noorderplantsoenbuurt

Classificatie	<input checked="" type="radio"/> Openbaar <input type="radio"/> Geheim
	<input type="checkbox"/> Vertrouwelijk
Portefeuillehouder	Joost van Keulen Raadscommissie

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit

- I. de totale kosten voor de aanschaf en bedrijfsgerede plaatsing van 21 parkeerautomaten te bepalen op € 290.000,-;
- II. de jaarlijkse kapitaallasten van € 34.000,- te dekken uit de reguliere exploitatie van het Parkeerbedrijf (opbrengsten straatparkeren);
- III. de gevolgen voor de exploitatie (kapitaallasten en opbrengsten) te betrekken bij het opstellen van de primitieve gemeentebegroting 2015;
- IV. voor de aanschaf en bedrijfsgerede plaatsing van de 21 parkeerautomaten voor het jaar 2014 een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen van € 290.000,-;
- V. de gemeentebegroting 2014 dienovereenkomstig te wijzigen.

Samenvatting

Onlangs heeft het college het parkeerplan voor de Oranjebuurt Noord en de Noorderplantsoenbuurt vastgesteld. Om uitvoering te kunnen geven aan dit parkeerplan is aanschaf en plaatsing van eenentwintig parkeerautomaten noodzakelijk. Hiermee is een bedrag van € 290.000,- incl. btw gemoeid. Hiervoor is een kredietverstrekking nodig van de raad.

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag voor nieuwe parkeerautomaten

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

Eén van de maatregelen uit de parkeernota "Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar!" is de uitbreiding van gebieden met betaald- en vergunningparkeren in de wijken met een onaanvaardbaar hoge parkeerdruk. Dit geldt onder andere voor de Oranjebuurt en de Noorderplantsoenbuurt. We verwachten met de invoering de parkeerdruk te kunnen verlagen waardoor meer parkeerruimte beschikbaar is voor bewoners en in de wijken gevestigde bedrijven. Deze doelgroepen komen in aanmerking voor een parkeervergunning waarmee ze kunnen parkeren. Kortparkeersdieners dienen een parkeerticket aan te schaffen. Om hen hiertoe in de gelegenheid te stellen is de aanschaf van parkeerautomaten noodzakelijk. De aanschaf vindt plaats binnen de (toekomstige) raamovereenkomst voor "Card Only" Parkeerautomaten met Schmit Parkeersystemen BV.

Kader

Uitbreiding van gebieden met betaald- en vergunningparkeren maakt deel uit van de parkeernota "Parkeren in de stad, duurzaam bereikbaar!"

Argumenten en afwegingen

Bij het bepalen van de locatie en het aantal nieuwe parkeerautomaten wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met een maximaal acceptabele loopafstand van parkeerplaats naar automaat van ca. 150 meter en zichtbaarheid vanuit perspectief van de automobilist. Op basis van een eerste inventarisatie zijn 21 parkeerautomaten voldoende om beide nieuwe gebieden te kunnen bedienen.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

De bewonersorganisatie is nauw betrokken bij de invoering van het regime van betaald- en vergunningparkeren en zal worden betrokken bij de locatiebepaling van de parkeerautomaten.

Financiële consequenties

De kosten van voorbereiding, levering en plaatsing van de parkeerautomaten wordt geschat op € 290.000,-. Voor nadere details wordt verwezen naar de bijgevoegde kostenraming. De kapitaallasten bedragen € 34.000,- per jaar, uitgaande van een annuïtaire afschrijvingstermijn van 10 jaar en een rentepercentage van 3%. De lasten worden gedekt binnen de reguliere exploitatie van het Parkeerbedrijf. De te verwachten inkomsten uit de parkeerautomaten worden, op basis van de jaarcijfers van vergelijkbare schilwijken van 2013, geschat op € 60.000,- per jaar. (N.B. De inkomsten uit parkeervergunningen zijn hierbij buiten beschouwing gelaten). De invoeringsdatum van het nieuwe regime is eind 2014 gepland. De financiële consequenties voor de exploitatie van het parkeerbedrijf worden betrokken bij het opstellen van de (primitieve) gemeentebegroting 2015. De invoeringsdatum van het nieuwe regime is eind 2014 gepland. De financiële consequenties voor de exploitatie van het parkeerbedrijf worden betrokken bij het opstellen van de (primitieve) gemeentebegroting 2015.

Begrotingswijziging

Begrotingswijziging voor investeringskrediet				
Aanschaf parkeerautomaten Oranjebuurt				
Betrokken dienst(en)	RO/EZ			
Soort wijziging	uittrekken investeringskrediet			
Tijdsplanning krediet	2014			
Financiële begrotingswijziging		Uitgaven	Inkomsten	Saldo
7.4 Parkeren		290	290	0
Totalen begrotingswijziging		290	290	0

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag voor nieuwe parkeerautomaten

Overige consequenties

N.v.t.

Vervolg

Na de zomervakantie worden alle oude parkeerautomaten in de Stad vervangen door nieuwe Card Only parkeerautomaten. De nieuwe wijken worden achteraan in deze operatie meegenomen.
Planning: November/December 2014

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



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



de secretaris,
drs. P.J.L.M. (Peter) Teesink

Raadsvoorstel - Kredietaanvraag voor nieuwe parkeerautomaten

BIJLAGE

KOSTENOVERZICHT ORANJEBUURT NOORD EN PLANTSOENBUURT BETAALD PARKEREN
Investeringskosten voor het plaatsen van 30 automaten
 raming voor krediet aanvraag
 d.d. 25-03-2014

maatregel	hoeveelheid	eenheid	prijs/eenheid	kosten
1 parkeerautomaten (investeringskosten)				
parkeerautomaat levering inclusief 24 maanden garantie	21 st		7204,93	€ 151.303,53
bedrijfsgerede opleveren	21 st		713,48	€ 14.983,08
herstraten tegelwerk rondom automaat	21 st		50,00	€ 1.050,00
afvoeren en storten vrijkomende grond	10 m3		75,00	€ 750,00
2 aansluiting				
bekabeling aanbrengen 25 m1/automaat	750 m1		15,00	€ 11.250,00
straatwerk als definitief straatwerk opleveren	750 m1		7,50	€ 5.625,00
electrische aansluiting 6A op	21 keer		340,00	€ 7.140,00
3 bebording				
zoneborden leveren en aanbrengen	12 st		350,00	€ 4.200,00
verwijsborden leveren en aanbrengen 3 st/automaat	90 st		250,00	€ 22.500,00
4 communicatie				
bewoners brieven opstellen en verspreiden	1 pm		1500,00	€ 1.500,00
communicatie wijkniveau/lokaal	40 uur		100,00	€ 4.000,00
repro kosten	1 pm		1500,00	€ 1.500,00
5 bijkomende kosten				
bomenwacht aanwezig bij plaatsen automaat 2 uur/locatie	10 locaties		150,00	€ 1.500,00
6 mogelijke kosten bij vertraging				
aanpassen permix	1 pm		10000,00	€ 10.000,00
subtotaal				€ 237.301,61
uren voorbereiding plaatsing 5 %				€ 11.865,08
uren toezicht plaatsing 4 %				€ 9.492,06
subtotaal				€ 258.658,75
onvoorzien				€ 29.835,74
TOTAAL exclusief btw				€ 288.494,49
BTW 21 %				€ 60.583,84
TOTAAL inclusief btw				€ 349.078,34

Collegebrief - Tussenstand Tracébesluit Inrichtingsplannen . . .

Onderwerp Informeren over tussenstand Tracébesluit, Inrichtingsplannen en
omgevingsvergunning Helperzoomtunnel zuidelijke ringweg

Steller Jeroen Engels



De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 83 31 Bijlage(n) 1

Ons kenmerk 4366724

Datum 21 mei 2014 Uw brief van

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

In onze brief van 15 januari 2014 (RO13.4091882) hebben wij uw raad toegezegd in het tweede kwartaal van 2014 terug te komen met een inhoudelijke en financiële eindbalans voor het project Aanpak Ring Zuid. Een belangrijk moment, want het gaat onder andere om de veranderingen die de drie partijen voorstellen op basis van de ingediende zienswijzen.

Op dit ogenblik is de ondertekening van het Tracébesluit (TB) door de minister van Infrastructuur en Milieu eind september, danwel begin oktober 2014 voorzien. Tegelijkertijd neemt ons college de definitieve besluiten over de Inrichtingsplannen en de omgevingsvergunning voor de Helperzoomtunnel. Dit tijdschema geeft de provincie Groningen de gelegenheid nader onderzoek te laten doen naar het risicobeheer, zoals Provinciale Staten hebben besproken in de commissie Grote Projecten op 19 maart 2014.

1. Doel van de brief

In deze brief informeren wij uw raad over de laatste stand van zaken, na een periode van het verwerken van de zienswijzen, het aangaan van gesprekken met de indieners, het maken van afwegingen hierover, het optimaliseren van het ontwerp en het uitvoeren van aanvullende onderzoeken. Onze brief is in nauwe samenwerking met de provincie en het Rijk opgesteld. Tegelijk met uw raad informeert het college van Gedeputeerde Staten ook Provinciale Staten middels een brief.

Met deze brief ontvangt u een 'preview' op de beantwoording van de ingediende zienswijzen en de mogelijke vertaling naar het Tracébesluit, de inrichtingsplannen en het besluit over de omgevingsvergunning voor de Helperzoomtunnel.

Collegedebat - Tussenstand Tracebesluit Inrichtingsplannen . . .

Bladzijde

2



Dit is ook het moment om de resultaten tot nu toe met uw raad te bespreken, zodat wij eind juni in de stuurgroep het besluit kunnen nemen om het concept Tracébesluit ter vaststelling aan de Minister van Infrastructuur en Milieu aan te bieden en wij de definitieve besluiten over de inrichtingsplannen en de omgevingsvergunning voor de Helperzoomtunnel kunnen nemen. Daarop aansluitend komt in de maand juni een nieuwe informatieronde voor bewoners en bedrijven, met onder meer een huis-aan-huiskrant en bijeenkomsten in MartiniPlaza.

Ondertussen gaan het aangepaste concept Tracébesluit en de onderliggende stukken naar het ministerie van Infrastructuur en Milieu voor een finale toetsprocedure. Het gaat om een technische en juridische toets, en het is de verwachting dat dit geen majeure inhoudelijke aanpassingen tot gevolg zal hebben. Begin juli ontvangt u een voortgangsbericht. Na ondertekening van het Tracébesluit en de vaststelling van de inrichtingsplannen en de omgevingsvergunning voor de Helperzoomtunnel ontvangt u de definitieve stukken.

2. Opbouw van de brief

Deze brief is als volgt opgebouwd. Gezien de impact voor de stad beginnen we ook deze brief met het belang van het project, en staan we stil bij de geschiedenis en nut en noodzaak van het plan (3). Het project Aanpak Ring Zuid bestaat naast het Tracébesluit uit twee procedures waarvan de bevoegdheid bij ons college ligt. Het gaat om de inrichtingsplannen en de omgevingsvergunning voor de Helperzoomtunnel, die we kort toelichten (4). Vervolgens komt het proces aan de orde rond de zienswijzen die op de drie onderdelen van het project zijn ingediend (5). Daarna gaan we inhoudelijk in op de zienswijzen op het OTB/MER (6), achtereenvolgens op de moties die zijn ingediend door uw raad, zienswijzen waarvan de strekking meerdere malen is ingediend, zienswijzen die leiden tot een wijziging in het concept ontwerp en de zienswijze die is ingediend door de provincie Groningen. Verder is sprake van een aantal technische ontwerpwijzigingen in het concept Tracébesluit (7) en is gekeken naar de gevolgen van de wijzigingen op het milieu (8). Ook voor de vier inrichtingsplannen stellen we op basis van zienswijzen aanpassingen voor (9) en we komen terug op de stand van zaken van de omgevingsvergunning (10). Tot slot gaan we nader in op het risicobeheer (11) en de stand van zaken van de besluitvorming over de drie optimalisaties (12). We sluiten af met een beschrijving van het vervolgproces (13).

3. Belang van het project

Reeds lang werken wij samen met het Rijk en de provincie Groningen aan een goede en veilige bereikbaarheid van stad en ommeland, ten behoeve van economie, werkgelegenheid en leefbaarheid. De zuidelijke ringweg is op nationale schaal een belangrijke schakel tussen de Randstad en Noord-



Duitsland en vervult een belangrijke functie in het regionaal en het stedelijk verkeerssysteem. De zuidelijke ringweg vormt de centrale schakel in het stedelijk netwerk Groningen-Assen. Dit stedelijk netwerk kent een voorspoedige economische en bevolkingsontwikkeling. De hoeveelheid mensen die dagelijks de stad bezoeken zal tot 2030 verder oplopen. Deze (autonome) groei heeft zijn weerslag op het gebruik van de aanwezige infrastructuur in en om de stad, in het bijzonder op de zuidelijke ringweg.

Veel verkeer heeft last van de dagelijkse vertraging op de A7, de A28 en de daarop aansluitende provinciale en gemeentelijke wegen. De vertraging leidt er ook sinds jaar en dag toe dat veel automobilisten al vroegtijdig de snelwegen verlaten om via andere wegen de stad in te rijden en hun bestemming te bereiken. Op die wegen veroorzaken ze veel overlast. De filevorming, gelijkvloerse kruisingen en de vele op- en afritten op de zuidelijke ringweg zorgen voor een hoog risico op ongevallen. Daarnaast vormt de weg een barrière in de stad met daarmee gepaard gaande leefbaarheid problemen. Direct rond de zuidelijke ringweg liggen 90.000 arbeidsplaatsen en voorzieningen met een groot verzorgingsgebied. Het belang van een goede doorstroming kan dan ook nauwelijks overschat worden. De groei van het autoverkeer opvangen binnen het de bestaande zuidelijke ringweg is voor stad, regio en Rijk geen optie.

3.1 Bestuurlijk Voorkeursalternatief: op het bestaande tracé met verdiepte ligging

Al sinds 1992 zijn onderzoeken gedaan naar een oplossing voor de problematiek van de verkeersveiligheid en de doorstroming op en rond de zuidelijke ringweg. Op basis van een MIT-verkenning naar de verkeersproblematiek welke eind 2007 is afgerond, is het verkeersprobleem erkend door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Op basis van de verschillende onderzoeken is het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA) ontwikkeld, de oplossing waar het Rijk, de provincie Groningen en de gemeente Groningen op 10 november 2009 in een bestuursovereenkomst samen voor hebben gekozen. Daarin hebben wij de wens om gezamenlijk een integrale en duurzame oplossing te bieden voor de problemen op het gebied van doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid, barrierewerking en stedelijke vernieuwing op en rond de zuidelijke ringweg vastgelegd.

Het BVA vormt een combinatie en optimalisatie van de meest kansrijke varianten die zijn bestudeerd. Het is een plan op hoofdlijnen, dat tussen 2010-2014 verder is uitgewerkt tot het plan dat na de zomervakantie 2013 is gepresenteerd in het Ontwerp-Tracébesluit (OTB), tezamen met het Milieueffectrapport (MER).

Het BVA bestaat uit een oplossing op het bestaande tracé, met een ongelijkvloers Julianaplein en een deels verdiepte ligging. De keuze voor de ombouw op het bestaande tracé is gemaakt omdat uit de onderzoeken bleek



dat het merendeel (80%) van het verkeer dat nu gebruik maakt van de zuidelijke ringweg in de stad moet zijn of er vandaan komt. Alternatieven buiten het bestaande tracé lossen de verkeersproblemen op de zuidelijke ringweg nu en in de toekomst dus niet op. Door het ongelijkvloers maken van het Julianaplein zijn geen verkeerslichten meer nodig, waardoor het verkeer ongehinderd kan doorrijden en de reistijd afneemt. De verdiepte ligging betekent een forse verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. De weg verdwijnt tussen de Hereweg en het Oude Winschoterdiep uit het zicht. Op de drie deksels over de verdiepte ligging heen wordt het nieuwe Zuiderplantsoen gerealiseerd, een combinatie van het Sterrebos, de kantoortuin van DUO/Belastingdienst en het plantsoen tussen De Linie en de Oosterpoort.

3.2 Verbetering bereikbaarheid van de stad

In het uitgewerkte plan zijn op verschillende punten maatregelen voorzien om de bereikbaarheid van bedrijven, voorzieningen en woonwijken te verbeteren en voor de toekomst te waarborgen. Van west naar oost gaat het om de volgende ingrepen. Wijziging van de op- en afritten bij de botrotondes Corpus den Hoorn zorgt voor een verbetering van de doorstroming en een betere bereikbaarheid van o.a. de Gasunie, Martiniplaza en het Martini Ziekenhuis. Het ongelijkvloers maken van het Vrijheidsplein draagt eraan bij dat het verkeer gemakkelijker naar de westelijke ringweg en de westkant van de binnenstad kan. Door het ongelijkvloers maken van het Julianaplein ontstaat een directe aansluiting met de binnenstad en het stationsgebied. Bij de Europaweg en de Bornholmstraat wordt een nieuwe aansluiting op de zuidelijke ringweg gemaakt. Door bij de afslag Europaweg het verkeer naar het Damsterdiep/UMCG en naar de Bornholmstraat - met o.a. het Sontweggebied (Ikea) - uit elkaar te halen, verbetert de bereikbaarheid van deze gebieden. Tot slot krijgen de bedrijfsterreinen bij Driebond en Eemspoort een rechtstreekse aansluiting op de zuidelijke ringweg, waardoor het verkeer niet meer over de parallelwegen hoeft.

4. Aanpak Ring Zuid: drie procedures

Aanpak Ring Zuid is een samenwerkingsproject van het Rijk, de provincie Groningen en de gemeente Groningen. Het project bestaat uit drie procedures:

- Tracébesluit, waarin het nieuwe tracé van de ringweg en de inpassing daarvan wordt beschreven. Bevoegd gezag: minister van Infrastructuur en Milieu.
- Inrichtingsplannen. Bevoegd gezag: college van B&W van de gemeente Groningen.
- Omgevingsvergunning Helperzoomtunnel. Bevoegd gezag: college van B&W van de gemeente Groningen.

4.1 Ontwerp-inrichtingsplannen

Als gevolg van de aanpak van de ringweg veranderen in vier gebieden buiten het (O)TB-gebied het verkeersgebruik of de inrichting van de openbare

Collegedebat - Tussenstand Tracebesluit Inrichtingsplannen . . .

Bladzijde

5



ruimte. Voor deze gebieden heeft ons college parallel aan de uitwerking van het OTB Ontwerp-Inrichtingsplannen (OIP) vastgesteld en voor inspraak vrijgegeven.

Het gaat daarbij om:

- het Zuiderplantsoen, het nieuwe park dat wordt gerealiseerd op de deksels van het gedeelte van de zuidelijke ringweg dat verdiept wordt aangelegd
- de Maaslaan
- de Vondellaan
- Helpman

In de plannen wordt aangegeven hoe de verschillende vormen van verkeer - auto's, fietsers, voetgangers - op een goede en veilige manier worden ingepast en hoe de openbare ruimte opnieuw wordt ingericht, onder andere groen, bomen en parkeren. Voor alle vier plannen geldt dat het plannen op hoofdlijnen zijn, waarbij twee plannen – de inrichting van de Maaslaan en van de Vondellaan – het meest ver zijn uitgewerkt.

4.2 Helperzoomtunnel

Het derde planonderdeel van Aanpak Ring Zuid is de aanleg van een tunnel onder het spoor, ter hoogte van de Helper Brink: de Helperzoomtunnel. Voor deze tunnel heeft ons college een ontwerpbesluit voor een omgevingsvergunning gepubliceerd. De Helperzoomtunnel wordt aangelegd als vervanging van de huidige spoorwegovergang bij de Esperantostraat. De huidige spoorwegovergang wordt over een aantal jaren gesloten vanwege de uitbreiding van het treinverkeer. Een gelijkvloerse kruising is met de toekomstige verbreding van het spoor uit veiligheidsoverwegingen niet meer toegestaan. Om te voorkomen dat er na sluiting van de spoorwegovergang geen autoverbinding meer zou zijn tussen de wijken Helpman/Coendersborg en Europapark/Oosterpoort/De Linie is een alternatieve verbinding gezocht in de vorm van de Helperzoomtunnel. Deze heeft effect op het Tracébesluit in verband met de resultaten van de verkeersberekeningen. Daarom kan de minister het Tracébesluit pas nemen als wij de omgevingsvergunning hebben verleend.

Voor het fietsverkeer zien wij, gesteund door de motie van uw raad, de Esperantotunnel als onmisbare verbinding tussen de wijken aan weerszijde en het gebruik van het Zuiderplantsoen. Wij gaan hier nader op in onder 6.2.

5. Zienswijzen: proces

Op het OTB/MER zijn 291 inhoudelijk unieke zienswijzen binnengekomen, ingediend door 792 personen en organisaties. Op de Ontwerp-Inrichtingsplannen (OIP's) kwamen 73 reacties binnen, en op het ontwerpbesluit voor de omgevingsvergunning Helperzoomtunnel 53 reacties. De minister van Infrastructuur en Milieu reageert op de zienswijzen op het OTB/MER in een nota van antwoord. Deze nota vormt een bijlage bij het

Collegedebrief - Tussenstand Tracebesluit Inrichtingsplannen . . .

Bladzijde

6



Tracebesluit. Ons college reageert op de zienswijzen op de OIP's en het ontwerpbesluit voor de omgevingsvergunning in twee afzonderlijke nota's van antwoord.

De drie nota's van antwoord worden in hun onderlinge samenhang voorbereid door de stuurgroep Aanpak Ring Zuid, waarin het Rijk, de provincie en de gemeente intensief samenwerken. Op basis van die integrale voorbereiding vindt de uiteindelijke besluitvorming plaats. Het is hierbij de inzet van het Rijk, de provincie en de gemeente om de drie besluiten voor de zuidelijke ringweg gelijktijdig bekend te maken.

6. Zienswijzen OTB/MER: inhoud

Vooruitlopend op de publicatie van de nota van antwoord als bijlage bij het Tracebesluit, gaan we hieronder in op de volgende zienswijzen.

- Moties aangenomen door uw raad
- Zienswijzen waarvan de strekking meerdere malen is ingediend
- Zienswijzen die leiden tot een aanpassing in het ontwerp ten behoeve van het concept Tracebesluit
- Zienswijze van de provincie Groningen

6.1 Moties van uw raad op het OTB/MER

U hebt in de speciale raadsvergadering over de zuidelijke ringweg op 8 oktober 2013 moties ingediend, die wij als zienswijze bij het rijk hebben ingediend. Hieronder geven wij u per motie een reactie, die is besproken in de stuurgroep.

Motie A7. geluid-afscherming Buitenhof

Uw raad is van mening dat de wijk Buitenhof een betere bescherming verdient tegen verkeerslawaaï, waarbij de zichtbaarheid van de bedrijven op Kranenburg gegarandeerd moet blijven.

Antwoord: ter hoogte van het P&R-terrein Hoogkerk komt een op- en afrit voor bussen. Daardoor ontstaat een opening in de bestaande geluidswal en veranderde geluidssituatie. Op dit moment wordt hier aanvullend akoestisch onderzoek naar gedaan. De resultaten hebben mogelijk betrekking op de Buitenhof. Wij verwachten u hier in juni nader over te kunnen informeren.

Motie Extra ruimtelijke kwaliteit

Deze optimalisatie geniet de voorkeur van uw raad boven de optimalisatie "volledige aansluiting Europaweg".

Antwoord: de ambitie van de drie partijen is om alle optimalisaties te realiseren. Het beeld dat uit de zienswijzen naar voren komt over voorkeur voor optimalisaties is divers. In overleg met de partners in de stuurgroep kiezen wij er voor de prioritering van de optimalisaties nu nog niet te bepalen. Dit uitstel hangt samen met het externe onderzoek op het risicobeheer. Een

Collegedebat - Tussenstand Tracebesluit Inrichtingsplannen . . .

Bladzijde

7



uitkomst zou kunnen zijn dat het beter is pas later in de uitvoeringsfase het definitieve besluit over de realisatie van de optimalisaties te nemen, op een moment dat meer zekerheid is over de omvang van de post onvoorziene kosten. Daarbij is het gezamenlijke uitgangspunt van de drie partijen dat ook na gunning in de uitvoeringsfase tot een nog nader te bepalen moment realisatie nog mogelijk moet zijn. De komende tijd wordt daarom per optimalisatie in beeld gebracht welke maatregelen op welk moment in de fasering gerealiseerd moeten worden om hiervoor te zorgen. Op basis van deze inventarisatie en op basis van de uitkomsten van het onderzoek naar risico's zal de stuurgroep in juni nadere besluiten nemen over de optimalisaties.

Motie Compacter ontwerp

Uw raad is van mening dat alle kansen om te komen tot een compacter ontwerp voor de ring en in het bijzonder voor het Julianaplein en de Maaslaan aangegrepen moeten worden. De gewenste compactheid geldt in het bijzonder voor de situaties bij het Julianaplein (Multatulistraat, Van Eedenstraat, verbindingsweg Maaslaan), Laan van de Vrede en H.L. Wichersstraat.

Antwoord: bij het opstellen van het concept Tracébesluit is getracht de weg overal zo compact mogelijk vorm te geven, ervan uitgaande dat het ontwerp tegelijkertijd ook toekomstbestendig moet zijn. Dat wil zeggen: dat de ringweg ook toenemende verkeersaantallen moet kunnen verwerken. Voor het concept Tracébesluit zijn naar aanleiding van deze zienswijzen de genoemde situaties nog eens kritisch tegen het licht gehouden. Dit leidt tot:

- Een compactere oplossing bij de Multatulistraat/Van Eedenstraat (nadere toelichting zie 6.3).
- Een compactere oplossing bij de verbindingsweg naast de Maaslaan (nadere toelichting zie 6.3).
- Bij de H.L. Wichersstraat is het ontwerp versmald, doordat de verdiepte ligging kon worden versmald.
- Een andere rijstrookindeling N7 Vrijheidsplein – Laan Corpus den Hoorn (nadere toelichting zie 6.3).
- Bij de Laan van de Vrede is het niet gelukt het ontwerp nog compacter te maken. Hier zijn veel verkeersstromen die elkaar ongelijkvloers kruisen. De oplossing in het OTB bleek al de variant die de minste ruimte in beslag neemt.

Motie ZRG aansluiting Hereweg

Uw raad is van mening dat directe aansluitingen vanaf de Hereweg in westelijke richting op de A7/N7 kunnen wenselijk zijn.

Antwoord: het verdiept aanleggen van de zuidelijke ringweg maakt een directe aansluiting vanaf de Hereweg op de hoofdrijbaan van de zuidelijke ringweg (N7) in westelijke richting echter technisch niet meer mogelijk. De zienswijze van de heer Kamminga heeft aan deze problematiek veel aandacht

Collegedebat - Tussenstand Tracebesluit Inrichtingsplannen . . .

Bladzijde

8



besteed, met een voorstel om bij de Hereweg één oprit en één afrit te maken tussen de A28 en de Hereweg. Deze sluiten niet aan op de hoofdrijbaan van de zuidelijke ringweg (N7), maar op de verbindingbogen tussen de A28 en de zuidelijke ringweg.

De projectorganisatie heeft de afgelopen periode voor ons onderzoek gedaan naar vier uitwerkingen van deze variant en de uitkomsten besproken met de indiener:

- Variant 1: Halve aansluiting Hereweg- A28 met volledige verbindingsweg naast de Maaslaan.
- Variant 2: Halve aansluiting Hereweg – A28 zonder verbindingsweg naast de Maaslaan.
- Variant 3: Halve aansluiting Hereweg – A28 met volledige verbindingsweg naast de Maaslaan en daarbij geen uitwisseling van verkeer tussen Vondellaan en de A28 en N7.
- Variant 4: Halve aansluiting Hereweg –A28 zonder verbindingsweg naast de Maaslaan en daarbij een volledige knip in de Vondellaan voor autoverkeer (niet voor bussen).

Een belangrijke conclusie is dat de op- en afrit technisch maakbaar zijn en het verkeer van de A28 een directere en snellere verbinding met Groningen-Zuid en het centrum via de Hereweg bieden. Maar deze bestemmingen zijn via de nieuwe verbindingsweg langs de Maaslaan ook vanuit alle richtingen bereikbaar. De extra kosten voor de uitvoering van deze variant bedragen naar schatting 6 tot 8 miljoen euro.

De Hereweg variant maakt de nieuwe verbindingsweg langs de Maaslaan niet overbodig, omdat deze noodzakelijk blijft voor verkeer uit de richting Drachten en Hoogezand.

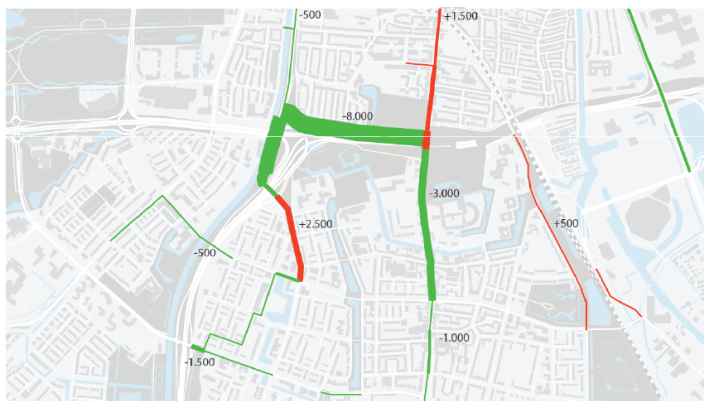


Fig. 1. Variant 1: meer verkeer N7/Vondellaan/Hereweg Noord, minder op verbindingsweg en Hereweg Zuid

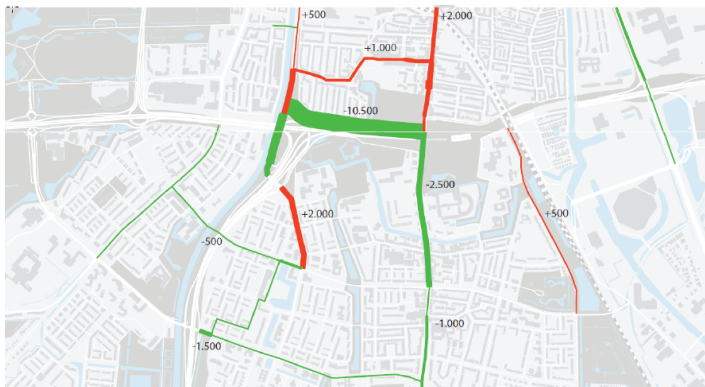


Fig. 2. Variant 2: meer verkeer N7/Vondellaan/Hereweg Noord, minder op verbindingsweg en Hereweg Zuid

Van de vier alternatieven hebben de varianten 1 en 2 voor ons een onacceptabele consequentie: aanzienlijk meer verkeer bovenop de toename van verkeer in de Vondellaan. Het aantal verkeersbewegingen zou dan op het drukste deel tot 13.500 toenemen, ten opzichte van 3.500 zonder project. Wij zijn van mening dat met de voorgestelde aanpassingen de 11.500 verkeersbewegingen goed op te vangen zijn met een andere inrichting van de Vondellaan, maar vinden daarmee de grens bereikt. Bij variant 2 verschuift tevens een deel van de verkeersbewegingen naar de Rivierenbuurt.

Het verwijderen van de verbindingsweg bij variant 2 (en ook bij 4), betekent ook dat het verkeer op de zuidelijke ringweg vanuit Drachten en vanuit Hoogezand geen directe aansluiting meer heeft op de Hereweg. Verkeer vanuit Drachten en Hoogezand kan het centrum dan alleen nog via het Emmaviaduct en de Europaweg bereiken, en heeft daarmee een ingang minder dan nu het geval is. De Hereweg is bij het laten vervallen van de nieuwe verbindingsweg voor het verkeer vanaf de zuidelijke ringweg alleen bereikbaar door 'rondjes' te rijden op de weefvakken tussen de Brailleweg en de Hereweg. Het Julianaplein en de aansluiting Vondellaan/Centrum worden hierdoor erg gevoelig voor verstoringen, die snel tot terugslag op de zuidelijke ringweg kunnen leiden. Gezien de centrale verdeelfunctie van het Julianaplein is dit niet wenselijk.

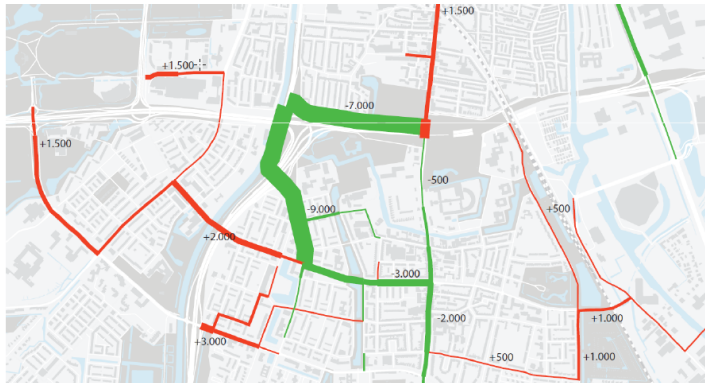


Fig. 3. Variant 3: meer verkeer N7/omgeving Corpus/Hereweg Noord/Van Ketwich Verschuurlaan/Helperzoomtunnel, minder op verbindingsweg/Vondellaan/Hereweg Zuid

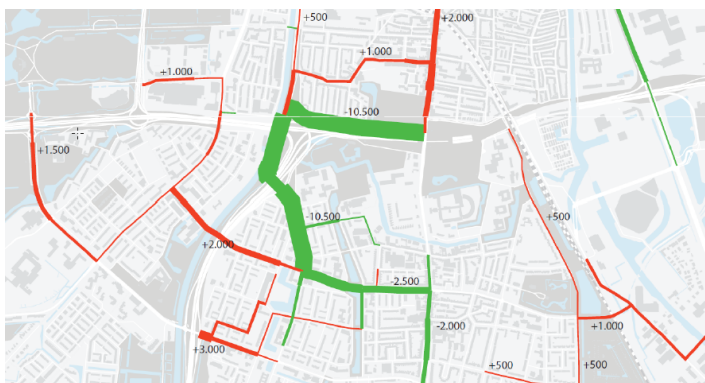


Fig. 4. Variant 4: meer verkeer N7/ omgeving Corpus/Hereweg Noord/Van Ketwich Verschuurlaan/Helperzoomtunnel, minder op verbindingsweg/Vondellaan/Hereweg Zuid

Varianten 3 en 4 leveren naast een gedeeltelijke aansluiting op de ring (A28) voor de Hereweg ook een ontlasting voor de Vondellaan op en maken dit interessante alternatieven, waarvoor ons college waardering heeft. Het (gedeeltelijk) afsluiten van de Vondellaan, zoals bij variant 3 leidt weliswaar tot minder verkeer op de Vondellaan, maar zorgt echter voor meer verkeer in gebieden die in onze ogen juist niet extra belast moeten worden.

Collegedebat - Tussenstand Tracebesluit Inrichtingsplannen . . .

Bladzijde

11



1. Wij hebben met de ontwerprijrichtingsplannen in Helpman de verkeerstromen zo geleid dat de verkeersdruk acceptabel is vanuit veiligheid en leefbaarheid. Beide varianten van de Hereweg-aansluiting trekken meer verkeer aan door Helpman richting de Helperzoomtunnel. Hetzelfde geldt voor de consequenties van vierde variant voor de Rivierenbuurt.
2. De verbeterde bereikbaarheid van de omgeving Martiniziekenhuis als gevolg van een directere aansluiting op de N7 wordt aangetast door een extra belasting vanwege het (gedeeltelijk) afsluiten van de Vondellaan.
3. De varianten 3 en 4 leiden tot meer verkeersbewegingen in De Wijert, tegenover de afname op de Vondellaan.
4. Het verschuiven de verkeersbewegingen op de belangrijke zuid- west route van de Van Ketwich Verschuurlaan-A28- Laan Corpus den Hoorn stelt ons voor ingrijpende aanpassingen rondom de aansluiting A28. De route A28 Noord van en naar de Van Ketwich Verschuurlaan wordt in geval variant 3 en 4 de in- en uitvalsroute van en naar Groningen Zuid omdat de Vondellaan vervalt. Dit zorgt voor meer verkeer en vraagt om capaciteitsuitbreiding van de westelijke afrit A28 (vanaf Julianaplein), de kruising aan de westzijde van het wegviaduct en de doorgang onder het viaduct. Gevolg hiervan is dat de beweegbare brug naar het westen moet worden verschoven of dat ruimte moet worden gemaakt om de A28 naar het oosten op te schuiven, inclusief het wegviaduct. Wij vinden dit, gezien de consequenties voor de omgeving en de hoge investeringskosten, niet wenselijk.
5. Bij variant 3 verliest de Vondellaan de afrit vanaf de A28 en de directe aansluiting op de N7, waarmee er minder mogelijkheden zijn om de wijken en voorzieningen te bereiken. Dit maakt het verkeerssysteem minder flexibel en minder robuust. Bij variant 4 is ook de route naar de binnenstad niet mogelijk.

Uit verkeerskundig onderzoek blijkt dat de vier onderzoeksvarianten deels aan de gestelde doelen voldoen, maar dat zij op andere plekken op het onderliggend wegennet meer verkeer veroorzaken. Bestuurlijk vinden wij deze consequenties onacceptabel of onvoldoende opwegen tegen het beperkte voordeel om de vanaf de Hereweg de A28 te bereiken. Immers: de verbindingsweg biedt een aansluiting naar de A28 en de N7. Gelet op met name de verkeerskundige overwegingen is besloten de variant niet nader uit te werken en niet op te nemen in het concept Tracebesluit.

Motie A7 geluidsscherm Stadspark

Uw raad is van mening dat het weghalen van de huidige geluidsschermen een ongewenste kapitaalvermindering betekent en resulteert in onnodige toename van de milieudruk op het park.



Bij het Stadspark kunnen blijven de geluidsschermen blijven staan. Er wordt nog onderzoek gedaan naar een mogelijk betere oplossing, die recht doet aan de zienswijze bewoners van de Piccardthof, die aandacht vragen voor de weerskaatsing van het geluidsscherm naar hun wijk, en die beter aansluit bij de ambitie van een groene aankleding van de ringweg (parkway). Wij verwachten u hier in juni nader over te kunnen informeren.

Motie Esperantotunnel

Uw raad vindt dat deze optimalisatie de hoogste prioriteit moet krijgen.

In ons coalitieakkoord hebben wij het belang van de Esperantotunnel voor de stad duidelijk gemaakt. Met uw raad zien wij een fiets- en voetgangerstunnel tussen beide delen van het Zuiderplantsoen als onmisbare infrastructurele en stedelijke verbinding tussen Oosterpoort, Helpman en De Linie. Zoals gesteld bij de motie 'Extra ruimtelijke kwaliteit' is de ambitie van de drie partijen is om alle optimalisaties tezamen te realiseren, wat recht doet aan de verschillende voorkeuren van de drie partijen. Wij verwachten in juni hier een nadere uitwerking te kunnen vaststellen, waarna wij uw raad informeren.

Motie Groen en gezondheid

Uw raad is van mening dat de gekapte bomen zoveel mogelijk gecompenseerd moeten worden, 1:1, zoveel mogelijk binnen het plangebied. Gezorgd moet worden voor hoge groene kwaliteit en kansen te creëren voor ontsnippering van de groenstructuur ten behoeve van zoogdieren en amfibieën.

Bij de aanleg van de zuidelijke ringweg gaat in eerste instantie groen verloren, zowel door het nieuwe tracé van de verdiepte ligging als ook door de werkstroken die nodig zijn om de werkzaamheden te kunnen uitvoeren. Dit komt doordat de weg nu op een grondlichaam ligt, met op de taluds (hellingen) bomen en beplanting. Dit is in het OTB/MER in beeld gebracht. Straks ligt de weg voor een deel verdiept. Op de deksels komt meer groen terug dan er daarvoor verdwijnt. Alle bomen die door de ombouw van de ring verdwijnen worden gecompenseerd, waarbij de Algemene Plaatselijke Verordening van de gemeente Groningen medebepalend is. Dat betekent onder meer dat alle bomen en houtopstanden die verdwijnen, in aantal en oppervlakte worden gecompenseerd in de nieuwe situatie. Het behouden of verplaatsen van alle monumentale bomen is vanuit het oogpunt van het ontwerp of om technische redenen niet haalbaar. Wel wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met het verplanten van grote, gezonde bomen. Daarnaast streven wij ernaar de bestaande knelpunten in de ecologische verbindingen op te lossen bij de aanleg van de vernieuwde zuidelijke ringweg. Uiteindelijk krijgt de stad juist meer groen en vooral meer aaneengesloten groengebieden. Het Zuiderplantsoen is straks een groot, aaneengesloten groengebied. Zoogdieren en amfibieën krijgen daardoor een betere leefomgeving.



Motie Helperzoomtunnel

De motie verzoekt ons college op om te zijner tijd te monitoren of de Helperzoomtunnel wordt gebruikt voor sluipverkeer.

Antwoord: de motie valt buiten het OTB/MER. Ons college voert deze motie uit. Wij merken hierbij op dat uit de verkeersberekeningen blijkt dat de Helperzoomtunnel amper verkeer zal trekken dat een bestemming ver buiten de wijken langs het spoor heeft. De Helperzoomtunnel leidt ook niet tot een alternatieve route met sluipverkeer door de zuidelijke stadswijken. Doordat de verkeerslichten op het Julianaplein verdwijnen is de zuidelijke ringweg zelf straks een veel snellere route van west naar oost en andersom. Op de oost-west route door de zuidelijke stadswijken worden de auto's bovendien belemmerd door 30 km/uur- zones, verkeerslichten en oversteekplaatsen. Wij wijzen voor de volledigheid nog over de eerdere (stuurgroep) besluiten om de Helperzoomtunnel niet in te zetten als omleidingsroute tijdens de bouw, en het toegangsverbod voor vrachtwagens, ook na ingebruikname van de vernieuwde zuidelijke ringweg.

Motie Papiermolenbrug

Uw raad is van mening dat bij deze voetgangersbrug et het meenemen van de fiets zo gemakkelijk mogelijk gemaakt moet worden.

Antwoord: het gebruik van de voetgangersbrug bij de Papiermolenstraat moet inderdaad voor fietsers zo gemakkelijk mogelijk worden gemaakt. Dat wordt de opdracht voor de aannemer. Die krijgt ook de opdracht om hierover te overleggen met omwonenden, samen met de projectorganisatie. De precieze locatie van de voetgangersbrug is nog niet bepaald. In het concept Tracebesluit wordt hiervoor een zoekgebied aangegeven. In overleg met de bewoners in de directe omgeving worden hiervoor voorwaarden bepaald. Op basis daarvan moet de aannemer de locatie en de wijze van uitvoering uitwerken en met de bewoners bespreken.

Motie Onderzoek oplossend vermogen verlagen ontwerpsnelheid

Uw raad is van mening dat onderzocht moet worden welk oplossend vermogen het verlagen van de snelheid heeft ten aanzien van nog aanwezige deelproblemen op relevante schakels, te weten de afrit A28 ter hoogte van de Van Eedenstraat, opschuiven Maaslaan en eventuele aansluiting Hereweg in relatie tot de Vondellaan (Hereweg-variant).

Antwoord: de zuidelijke ringweg is ontworpen volgens een ontwerpsnelheid van 80 km/uur. Een lagere ontwerpsnelheid voor het gehele tracé, bijvoorbeeld van 50 km/uur, past niet bij de status van de A7/N7 als autoweg. Dit betekent echter niet dat overal een snelheid van 80 km/uur haalbaar is. Het is op grond van de ontwerprichtlijnen gebruikelijk dat de verbindingbogen tussen hoofdwegen een lagere ontwerpsnelheid hebben. Bij een ontwerpsnelheid van 80 km/uur op de hoofdrijbaan geldt normaal gesproken een ontwerpsnelheid van 70 km/uur op de verbindingbogen.

Vanwege de beperkte ruimte rondom de knooppunten Vrijheidsplein en Julianaplein was er in het OTB-ontwerp al voor gekozen om voor de meeste verbindingbogen een lagere ontwerpsnelheid dan 70 km/uur te hanteren, namelijk van 30 km/uur of 50 km/uur. Hierdoor zijn beide knooppunten compact en beter inpasbaar in de stedelijke omgeving. Alleen de verbindingbogen van A28/Assen naar A7/Hoogezand en vice versa zijn ontworpen op een snelheid van 70 km/uur. Het verlagen van de snelheid heeft hier geen effect op het ruimtebeslag van het knooppunt, omdat deze bogen binnen in het knooppunt liggen. Daarnaast is het gebruikelijk de toe- en afritten te ontwerpen met een snelheid van 50 km/uur. Dat is de snelheid die op het onderliggend wegennet wordt gereden. Deze ontwerpsnelheid is in het ontwerp ook gehanteerd. Het plan komt dus al deels tegemoet aan het voorstel om op bepaalde gedeelten een lagere ontwerpsnelheid aan te houden.



Fig 5: Ontwerpsnelheden Vrijheidsplein



Fig 6: Ontwerpsnelheden Julianaplein



Motie Sluiten akoestisch 'gat'

Uw raad is van mening dat het akoestische "gat" in de geluidsafscherming langs de A7 bij Hoogkerk (tussen het Koningsdiep en het viaduct Rodewolderdijk) gedicht dient te worden.

Antwoord: Het deel waar de motie/zienswijze betrekking op heeft ligt buiten de grenzen van het Tracebesluit en maakt dus geen onderdeel uit van het project. Conform de nieuwe geluidwetgeving SWUNG toetst Rijkswaterstaat jaarlijks de geluidproductie aan de vastgestelde geluidsproductieplafonds. Bij overschrijding is er een plicht voor de wegbeheerder om maatregelen te nemen. Daarnaast willen wij over dit onderwerp in overleg treden met Rijkswaterstaat als wegbeheerder.

6.2 Zienswijzen waarvan de strekking meerdere malen is ingediend

Een groot aantal zienswijzen betreft zorgen die in de aanloop naar het OTB/MER zijn geuit, onder andere tijdens de inspreekmomenten bij de raad. Dit zijn zorgen die wij zeer serieus nemen, en die zorgvuldige en heldere beantwoording vereisen. Het gaat om zienswijzen over onderwerpen zoals de besluitvorming & procedure, financiën, nadeelcompensatie, vormgeving en inpassing, verkeer in de wijken, de bereikbaarheid voor de hulpdiensten, fiets, geluid, luchtkwaliteit, meten van geluid en luchtkwaliteit, gezondheid, de uitvoeringsperiode (bereikbaarheid, omleidingsroutes en overlast), groen in de stad, veiligheid en communicatie. In bijlage 1 geven wij u op hoofdlijnen een overzicht van deze zienswijzen, om u - in vogelvlucht - een beeld te geven waar insprekers zich zorgen over maken. Daarbij geven wij ook een korte eerste reactie van de stuurgroep.

6.3 Zienswijzen die leiden tot een wijziging in het concept Tracebesluit

Hieronder geven wij een overzicht van de zienswijzen die hebben geleid tot wijzigingen in het ontwerp, die wij samen met het Rijk en de provincie willen doorvoeren in het Tracebesluit. Deze wijzigingen zijn geïnventariseerd na het bespreken van de zienswijzen met de indieners en andere betrokken partijen en zijn vervolgens nader onderzocht op het gebied van ontwerp en milieueffecten.

Afrit A28-Centrum

Insprekers vinden dat de nieuwe afrit A28-Centrum veel te dichtbij de bebouwing komt te liggen, met name bij de flat aan de Multatulistraat, de Molukse Evangelische kerk en de laatste huizen op de hoek van de Van Eedenstraat.

Wijziging: In het Ontwerp-Tracebesluit kwam de afrit van de A28 inderdaad dicht bij op de woningen en de kerk te liggen. Daarom zijn naar aanleiding van deze zienswijzen in het concept Tracebesluit drie aanpassingen gedaan:

Collegedebat - Tussenstand Tracebesluit Inrichtingsplannen . . .

Bladzijde

16



1. Opschuiven van het traject naar het westen door de as van de Van Iddekingebrug te verdraaien.
2. Compacter maken van het wegontwerp ter plaatse van de A28.
3. De afrit sneller naar maaiveldniveau laten dalen, zodat de afrit minder in het zicht ligt.

De aanpassingen leiden ertoe dat de weg verder van de bebouwing komt te liggen dan in het OTB was aangegeven. De afstand van het geluidsschermbaan tot het kerkgebouw bijvoorbeeld is een kleine meter toegenomen (was ruim 10 meter in het OTB). Het talud loopt nu niet meer over het terrein van de kerk. De afstand van het geluidsschermbaan tot aan de bovenste verdieping van de flat aan de Multatulistraat is ruim een meter toegenomen (was een kleine 16 meter in het OTB). Voor de woningen op de hoek van de Van Eedenstraat is de afstand tot het geluidsschermbaan ca. 4,5 meter toegenomen (was 14,5 meter in het OTB).

Deze aanpassingen zijn in twee gespreksrondes besproken met de indieners van zienswijzen en met instemming begroet.

Verbindingsweg naast de Maaslaan

Insprekers vragen aandacht voor de geringe afstand tussen de verbindingsweg naast de Maaslaan en de bebouwing.

Wijziging: Het ontwerp van de nieuwe verbindingsweg tussen de Brailleweg en de Hereweg is naar aanleiding van de zienswijzen kritisch tegen het licht gehouden, zoals ook aangekondigd bij de publicatie van het OTB/MER. Dat heeft ertoe geleid dat het wegprofiel compacter is gemaakt en dat de weg ca. 5 meter naar het zuiden wordt opgeschoven. De weg komt nu zo ver mogelijk van de bebouwing aan de Maaslaan te liggen, en zo dicht mogelijk tegen de zuidelijke ringweg aan. Er is afgezien van verdieping van de verbindingsweg, omdat dit juist negatieve effecten voor geluidsoverlast bleek te hebben. De voorgestelde wijzigingen zijn in twee gespreksrondes besproken met de indieners van zienswijzen en positief ontvangen. Bij deze besprekingen is ook uitvoerig stilgestaan bij de inpassing en de hoogte van de geluidsschermen langs de verbindingsweg. Hiervoor zijn enkele alternatieven onderzocht en voorgelegd. De voorkeur van de bewoners gaat uit naar het oorspronkelijke voorstel dat in het OTB is gedaan. De bewoners hechten grote waarde aan een groene vormgeving en inpassing van de geluidsschermen. Ze hebben ook gevraagd om onderzoek naar een goede en veilige afscherming tussen de verbindingsweg en het fietspad, tussen het Fongerspad en de Hereweg. De projectorganisatie heeft toegezegd dat te zullen doen en daarbij ook zorgvuldig aandacht te besteden aan de inpassing van de voetgangersbrug die is voorzien ter hoogte van het Fongerspad.

Andere rijstrookindeling N7 Vrijheidsplein – Laan Corpus den Hoorn

Insprekers maken zich zorgen over de doorstroming op en daarmee de veiligheid van de aansluiting van de westelijke ringweg op de zuidelijke ringweg ter hoogte van Laan Corpus den Hoorn, zowel aan de noordkant als aan de zuidkant.



Wijziging: Mede als gevolg van deze zienswijzen is in het ontwerp voor het concept Tracébesluit een andere rijstrookindeling gemaakt, die resulteert in een betere doorstroming en een veiliger ontwerp.

Aanpassing kruispunt Bornholmstraat op parkeerterrein P3

Insprekers maken zich zorgen over de geplande infrastructuur bij de aansluiting P3/skivijver, en vinden deze ongeschikt voor de hoeveelheid verkeer die daar te verwachten is.

Wijziging: Het gaat hier inderdaad om een ingewikkeld kruispunt, waar autoverkeer, vrachtverkeer, OV, fietsers en voetgangers samen komen. Mede naar aanleiding van deze zienswijzen is in het concept Tracébesluit het ontwerp van de aansluiting Europaweg zuidzijde (vanuit Drachten) en de daarmee samenhangende kruisingen met P3 Boumaboulevard aangepast. De aanpassing zorgt voor een verbetering van de doorstroming op dit kruispunt en is in nauw overleg met het OV-bureau tot stand gekomen.

Over deze wijziging zijn diverse gesprekken gevoerd met indieners van zienswijzen, onder wie de VBZO, de in het Euroborgforum verenigde bedrijven en organisaties en FC Groningen. Deze partijen beoordeelden de voorgestelde veranderingen positief, maar vragen nog bijzondere aandacht voor de veiligheid van fietsers en voetgangers. Hier worden nog vervolgesprekken over gevoerd.

Krappe lus zuidelijke ringweg uit de richting Drachten naar het centrum

Insprekers vinden de lus van de zuidelijke ringweg uit de richting Drachten naar het centrum erg krap. Dit is gevaarlijk en beperkt de capaciteit.

Wijziging: Deze bocht was in het Ontwerp-Tracébesluit inderdaad aan het einde vrij krap ontworpen en wordt in het concept Tracébesluit noordelijker gelegd en ruimer gemaakt.

Knelpunten buiten de scope van het project

Insprekers stellen dat bestaande knelpunten in de stad zullen verergeren door het project, zoals het Hoendiep, de Griffeweg/Europaweg, Laan Corpus den Hoorn en de Van Ketwich Verschuurlaan.

Wijziging: Voor het Milieueffectrapport (MER) is berekend of zich op het onderliggend wegennet knelpunten gaan voordoen. Hieruit is naar voren gekomen dat zich op bepaalde plekken een knelpunt kan voordoen als gevolg van het project. Voor deze knelpunten worden de oplossingen voorgesteld, die bij het TB worden vastgelegd:

- Aansluiting van de A28 bij Groningen-Zuid op de Laan Corpus den Hoorn en de Van Ketwich Verschuurlaan: verlengen van de opstelstroken op de Ketwich Verschuurlaan zodat het verkeer goed kan doorstromen. Dit knelpunt was gesignaleerd in het OTB. Het voorstel is de oplossing in het concept Tracébesluit op te nemen.
- Aansluiting van de Europaweg op de A7 bij Westerbroek: uitbreiding van de capaciteit van de toeleidende wegen naar de rotondes, een extra rijstrook (bypass) op de rotondes zelf en een andere rijstrookindeling op



het viaduct tussen de rotondes. Dit knelpunt was gesignaleerd in het OTB. Het voorstel is de oplossing in het concept TB op te nemen.

- Europaweg – Griffeweg: het aanpassen van de afstelling van de verkeerslichten op het kruispunt Europaweg – Griffeweg en eventueel het toevoegen van verkeerslichten bij de kruising van de Griffeweg met de Boermandestraat/Barkmolenstraat. Wij zijn in overleg met de samenwerkingspartners over de beste oplossing.
- Kruispunt Hoendiep/Friesestraatweg/A-weg: mogelijk ontstaat in de toekomst een knelpunt vanwege het linksafslaande verkeer vanaf het Hoendiep naar de Friesestraatweg. Dit is zo nodig op te lossen door te zijner tijd een linksafverbod op het Hoendiep.

Europapark Noord

Bedrijven aan de Europaweg (Noorzijde ringweg, O'four complex) vinden dat de eenduidigheid en veiligheid van de route naar de kantoren afneemt. Er vinden gesprekken plaats over de ontsluiting van het bedrijvenpark en er worden alternatieven onderzocht. Een en ander heeft geen invloed op het TB.

Ongelijkvloerse fietspassage Vondellaan-Brailleweg (op- en afrit A28)

Insprekers vinden dat de veiligheid voor fietsers er op de fietsverbinding op achteruit gaat.

Wijziging: Zoals wij bij de presentatie van het OTB/MER al hadden aangekondigd is in het concept Tracebesluit een ongelijkvloerse fietspassage Vondellaan-Brailleweg opgenomen, waardoor voor fietsers, o.a. leerlingen van het Gomarusscollege, een veiliger route ontstaat.

Over de voorgestelde wijzigingen is overleg gevoerd met indieners van zienswijzen. Zij oordelen hier positief over. Ook aanvullende maatregelen en nadere uitwerkingen voor de fietsroute tussen De Wijert en de binnenstad kunnen rekenen op de instemming van bewoners.

6.4 Zienswijze provincie OTB/MER

Ook de provincie heeft een zienswijze ingediend. Hieronder geven wij u een overzicht van deze zienswijze samen met de reactie die in de stuurgroep is besproken.

Planning realisatie

Wij vinden het belangrijk zicht te blijven houden op realisatie van de oplossing in 2020.

Rijk, gemeente en provincie zijn het erover eens dat het project snel én zorgvuldig moet worden uitgevoerd. Dat is steeds het uitgangspunt.

Aansluiting westelijke ringweg - A7 bij Laan Corpus den Hoorn

Hier moet een veilige oplossing gekozen worden, maar de oplossing met doseerlichten achten wij ongewenst. We streven ernaar met de pergolaconstructie een ongelijkvloerse oplossing te bieden.



De oplossing met doseerlichten bij de aansluiting van de Laan Corpus den Hoorn was bedoeld ten behoeve van een veilige toestroom van het verkeer vanaf de westelijke ringweg. Bij het opstellen van het concept Tracebesluit is onderzocht of hiervoor alternatieve oplossingen mogelijk zijn. Uiteindelijk ligt er een oplossing voor waarin de aansluiting van de zuidelijke ringweg op de Laan Corpus den Hoorn op een andere manier is vormgegeven. Het weefvak voor verkeer tussen zuidelijke ringweg en westelijke ringweg is verlengd om het verkeer veiliger af te wikkelen. Dit heeft tot gevolg dat het verkeer in westelijke richting pas na het passeren van het viaduct bij Corpus den Hoorn, via een lus, van de A7/N7 wordt afgeleid. Aan de zuidzijde van dit traject kan een viaduct worden aangelegd dat het verkeer afwikkelt vanaf de oprit bij Laan Corpus den Hoorn richting A7 in oostelijke richting.



Optimalisatie volledige aansluiting Europaweg prioriteit

Deze optimalisatie heeft voor het college van Gedeputeerde Staten een belangrijke prioriteit. In lijn met de beantwoording van de zienswijzen van uw raad ten aanzien van de optimalisaties verwijzen wij voor de stand van zaken van de optimalisaties verwijzen wij naar punt 12 in deze brief.

7. Technische ontwerpwijzigingen ten behoeve van het concept Tracebesluit

Naast de wijzigingen in het ontwerp ten gevolge van ingediende zienswijzen is sprake van een aantal ontwerpwijzigingen, om het ontwerp technisch verder te optimaliseren, beter uitvoerbaar en faseerbaar te maken of beter in te passen in de omgeving. We noemen hieronder de belangrijkste.

Bus op- en afrit van en naar P+R Hoogkerk

Opnemen van een aparte bus op- en afrit van en naar de P+R Hoogkerk. Hiermee wordt de bus op- en afrit uitgevoerd als onderdeel van het project Aanpak Ring Zuid gerealiseerd, zodat de werkzaamheden vooraan in de bouwperiode kunnen worden uitgevoerd en er tijdens de bouwperiode optimaal geprofiteerd kan worden van P+R Hoogkerk. Het betreft een opdracht vanuit onze zijde en de gemeente draagt zorg voor de financiering



van de uitvoering en de eventuele aanvullende (geluid)maatregelen. De middelen hiervoor zijn reeds gereserveerd.

Westelijke ringweg

In het concept Tracebesluit kan de directe aansluiting van de Expositielaan op de Leonard Springerlaan gehandhaafd blijven, en hoeft de Leonard Springerlaan niet verdiept te worden aangelegd om de westelijke ringweg ongelijkvloers te kruisen. De taluds bij de westelijke ringweg ter hoogte van kamer van koophandel worden vervangen door keerwanden. Hierdoor kan een aantasting van het Stadspark worden voorkomen en kan het fietspad aan de oostkant worden gehandhaafd.

Aansluiting Vondellaan-Groningen Centrum

Het verkeerskundig ontwerp van het onderliggende wegennet bij de aansluiting Vondellaan/Groningen-centrum wordt aangepast. Ter hoogte van de afrit vanuit de N7 Hoogezand is op de Brailleweg een rotonde/klein verkeersplein ontworpen om het ontwerp veiliger te maken, spookrijders te voorkomen en het verkeer beter te laten doorstromen. Om dezelfde redenen wordt ook de kruising Brailleweg/Vondellaan met de oprit naar de N7 iets aangepast.

Julianaplein/Papiermolen

Bij de technische uitwerking van het ontwerp bleek dat er een stuk van de Julianavijver verloren zou gaan voor de inpassing van de verbinding richting A7 in oostelijke richting. Deze vijver is essentieel om als waterberging de wateroverlast in de Rivierenbuurt te voorkomen. Daarom is het plan ontwikkeld om deze waterberging te verplaatsen. Deze oplossing betekent dat wij een stuk grond moeten afstaan op het terrein van de Papiermolen. Wij zijn in gesprek om tot een aanvaardbare oplossing te komen.

8. Onderzoek naar milieueffecten TB

De veranderingen in het TB-ontwerp kunnen leiden tot andere milieueffecten dan in het Milieueffectrapport (MER) bij het OTB. Voor het Tracebesluit wordt echter niet het hele milieueffectonderzoek opnieuw gedaan. Wel wordt per milieuaspect een verschilanalyse uitgevoerd, waarin wordt onderzocht of de veranderingen leiden tot andere conclusies dan in het MER zijn beschreven. De verschillen worden gerapporteerd in een verschilnotitie, die als bijlage van het Tracebesluit wordt gepubliceerd. Indien de verschillen daartoe aanleiding geven, zal dit leiden tot een aanpassing in de milieumaatregelen in het TB. Het is de verwachting dat er uit de verschilanalyse geen andere conclusies naar voren komen dan uit het MER bij het Ontwerp-Tracebesluit.

Er zijn twee onderzoeken die wel helemaal opnieuw uitgevoerd moesten worden: naar het geluid en naar de bomen. Voor geluid worden de effecten op woningniveau onderzocht. Dit is zo gedetailleerd dat nieuw onderzoek noodzakelijk was.



Ook voor bomen gaven de ontwerpwijzigingen aanleiding om opnieuw te kijken naar welke bomen precies kunnen blijven staan, welke moeten wijken en hoe we dat gaan compenseren.

9. Wijzigingen inrichtingsplannen

De ingediende zienswijzen op de Ontwerp-Inrichtingsplannen betroffen voor het grootste deel het plan voor Helpman, met vragen en zorgen over de veiligheid, de verkeersdruk en de inrichting. Ook op het plan voor de Vondellaan is veel gereageerd, met speciale aandacht voor de drie voorgestelde varianten, maar ook voor de inrichting en parkeerplaatsen. Naar aanleiding van zienswijzen en vervolgesprekken met bewoners hebben wij in de ontwerp-inrichtingsplannen een aantal wijzigingen doorgevoerd.

9.1 Zuiderplantsoen

Dit Inrichtingsplan gaat over de inrichting van de deksels van de verdiepte ligging. Hier wordt het nieuwe Zuiderplantsoen gerealiseerd, een combinatie van het Sterrebos, de kantoorruimte van DUO/Belastingdienst en het plantsoen tussen De Linie en de Oosterpoort. Ten opzichte van het Ontwerp-Inrichtingsplan wordt één wijziging voorgesteld:

- De optimalisatie die bij de beëindiging van het park bij het Oude Winschoterdiep als een 'botenterras' stond ingetekend kan gewijzigd worden in een parkinrichting met gras en bomen. Aanleiding zijn niet alleen de kosten, maar ook het feit dat we het botenterras niet als een meerwaarde zien. Wel worden mogelijkheden geboden om "klunen" mogelijk te maken voor kanovaarders.

9.2 Maaslaan

Dit Ontwerp-Inrichtingsplan betreft de herinrichting van de huidige Maaslaan. De verbindingsweg naast de Maaslaan en de daarbij behorende geluidsschermen zijn opgenomen in het concept Tracebesluit.

De Maaslaan is nu een 30km/uur woonstraat en dat blijft zo. Vanwege de aanleg van de verbindingsweg en het ruimtebeslag dat dit met zich meebrengt, wordt het dwarsparkeren in de straat vervangen door langsparkeren. Tussen de Maaslaan en de verbindingsweg komt een groenstrook. Ten opzichte van het Ontwerp-Inrichtingsplan wordt één wijziging voorgesteld:

- Door het opschuiven van de verbindingsweg richting A7 en het smaller maken van het wegprofiel van de verbindingsweg is de groenstrook tussen de Maaslaan en de verbindingsweg verbreed.

9.3 Vondellaan

Bij de Vondellaan komt een nieuwe aansluiting op de ringweg. Dit veroorzaakt meer verkeer op de Vondellaan. Het Inrichtingsplan is erop gericht deze verkeerstromen op een goede manier in te passen, zowel wat betreft de verkeersveiligheid en de verkeersdoorstroming als wat betreft de



ruimtelijke kwaliteit. Tijdens de inspraakprocedure zijn voor het noordelijk deel van de Vondellaan drie varianten gepresenteerd:

- a. extra brede fietsstroken met een groene middenberm
- b. vrijliggende fietspaden
- c. vrijliggend tweerichtingen fietspad aan de westzijde van de Vondellaan

Mede aan de hand van de inspraakreacties is het voorstel om in het Inrichtingsplan g variant B. met vrijliggende fietspaden op te nemen. Ten opzichte van het ontwerp-inrichtingsplan zijn daarnaast twee wijzigingen voorgesteld:

- Het fietsverkeer op de rotonde met de Van Iddekingeweg wordt door middel van vrijliggende fietspaden gescheiden van het overige verkeer, net als op de Vondellaan zelf. Dit komt de veiligheid van fietsers ten goede en bevordert de doorstroming van het autoverkeer.
- Aan het meest noordelijke deel van de Vondellaan wordt het fietspad aan de westzijde dubbelzijdig, ter hoogte van de Van Lenneplaan en richting het noorden. Dat zorgt ervoor dat fietsers vanuit de Van Lenneplaan richting binnenstad aan de westzijde kunnen blijven fietsen. Ze hoeven dan niet twee keer de Vondellaan over te steken.

9.4 Helpman

Het Inrichtingsplan voor Helpman is een verkeersplan met een samenhangend pakket van verkeersmaatregelen voor de wijk. Het overgrote deel van Helpman wordt 30km/uur gebied. Daarnaast wordt de verkeerscirculatie in de wijk gewijzigd, om de meest kwetsbare gebieden - met name daar waar de scholen zijn geconcentreerd - te ontzien en doorgaand verkeer te ontmoedigen. Ook worden in een aantal straten maatregelen getroffen om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te vergroten. Het verkeersplan is een plan op hoofdlijnen en is nog niet op straatniveau uitgewerkt. Dat gebeurt na de vaststelling van het verkeersplan en in overleg met belanghebbenden. De eerste gesprekken daarover met bewoners, scholen en bedrijven zijn inmiddels gestart.

Ten opzichte van het Ontwerp-Inrichtingsplan worden twee wijzigingen voorgesteld:

- In het eerste deel van de Beethovenlaan het tweerichtingsverkeer te handhaven met het oog op de bereikbaarheid en bevoorrading van het autobedrijf en de supermarkt die hier zijn gevestigd.
- Aanleggen van stil asfalt op de Goeman Borgesiuslaan, vanwege de te verwachten toegenomen verkeersintensiteiten.

10. Omgevingsvergunning Helperzoomtunnel

Voor de Helperzoomtunnel hebben wij een ontwerpbesluit voor het verlenen van een omgevingsvergunning en een ontwerpbesluit voor het verlenen van hogere waarden in het kader van de Wet Geluidhinder voor 7 woningen



gepubliceerd. Het ontwerpbesluit voor de omgevingsvergunning is voorzien van een Ruimtelijke Onderbouwing.

De zienswijzen op het ontwerpbesluit betroffen onderwerpen zoals verkeer, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, geluid en uitvoeringsperiode. Net als bij het OTB/MER gaat het om zorgen die wij zeer serieus nemen, en die zorgvuldige en heldere beantwoording vereisen. Maar er zijn geen zienswijzen die wat ons betreft aanleiding geven tot wijzigingen in het besluit.

Na de publicatie van het ontwerpbesluit zijn de verkeerscijfers van het verkeersmodel Groningen Plus geactualiseerd. De actualisatie is verwerkt in de ruimtelijke onderbouwing en leidt niet tot andere conclusies in de verkeersparagraaf. Ook zijn op basis van de geactualiseerde verkeerscijfers nieuwe lucht- en geluidberekeningen gemaakt en verwerkt in de ruimtelijke onderbouwing. Ook deze leiden niet tot andere conclusies in de ruimtelijke onderbouwing.

11. Risicobeheer

De raming voor het project ARZ is opgesteld aan de hand van de zgn. Standaard Systematiek voor Kostenramingen (SSK). In Nederland is het gebruikelijk om projecten in de sector grond-, weg- en waterbouw te ramen volgens deze methode. De methode wordt beschreven en beheerd door de CROW, een nationaal Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur. De SSK wordt door vrijwel alle grote opdrachtgevers voor grond-, weg- en waterbouwprojecten gebruikt, ook door Rijkswaterstaat. In deze raming is naast de projectkosten een aantal posten ingebouwd, om binnen het project risico's en onzekerheden op te vangen. Het gaat om de posten nader te detailleren (onvolledigheid), object onvoorzien (objectgebonden reservering voor toekomstige gebeurtenissen) en project onvoorzien (reservering voor toekomstige gebeurtenissen totale project). Op deze wijze kunnen eventueel onvoorziene noodzakelijke maatregelen worden opgevangen.

Voor wat betreft de risico's zijn in de bestuursovereenkomst van 10 november 2009 de bepalingen uit het Regio Specifiek Pakket (RSP) convenant opgenomen. Dit betekent dat financiële mee- en tegenvallers van de projecten die in het RSP zijn opgenomen, waaronder de aanpak van de zuidelijke ringweg, binnen het RSP worden verrekend. De provincie is beheerder van het Groninger deel van het Regio Specifiek Pakket (RSP) convenant en is daarmee de risicodragende partij. In dit kader heeft de provincie de stuurgroep verzocht om een externe partij onderzoek te laten doen naar de vraag of de risico's voor de provincie afdoende in beeld zijn, hoe de risico's beperkt kunnen worden en welke aansturing daarvoor nodig is. Rapportage hierover volgt eind juni 2014.



12. Drie wensen tot verbetering: optimalisaties

In onze brief van 15 januari jl. hebben wij u toegezegd ook in het tweede kwartaal terug te komen op de prioritering van de drie optimalisaties, de wensen die gerealiseerd zouden kunnen worden wanneer de aanbesteding goedkoper uitvalt dan het beschikbare budget. Het gaat om:

- Fiets- en voetgangerstunnel bij de Esperantostraat
- Groene Plus pakket voor extra ruimtelijke kwaliteit, met onder andere maatregelen om het Julianaplein een zo groen mogelijk aanzicht te geven.
- Volledige aansluiting Europaweg

De ambitie van de drie partijen is zoals aangegeven bij paragraaf 6 om alle optimalisaties te realiseren. Het beeld dat uit de zienswijzen naar voren komt over voorkeur voor optimalisaties is divers. Vanuit bewoners wordt de Esperantotunnel veel genoemd als eerste prioriteit, terwijl het bedrijfsleven en bijvoorbeeld het UMCG vooral veel belang hechten aan de volledige aansluiting op de Europaweg. Bij de optimalisatie Groene Plus zijn niet veel zienswijzen ingediend waar expliciet in staat dat men kiest voor deze optimalisatie of voor een groen Julianaplein. Het is wel zo dat in veel zienswijzen wordt benadrukt dat er te veel groen uit de omgeving verdwijnt. Het Kwaliteitsteam pleit ervoor zowel de Esperantotunnel als het Groene Plus pakket op te nemen in de basisscope. Het Kwaliteitsteam bestaat uit deskundigen op het gebied van ruimtelijke ordening die namens de deelnemende partijen in de stuurgroep advies geven over het project.

De stuurgroep heeft ervoor gekozen de prioritering van de optimalisaties nu nog niet te bepalen. Dit uitstel hangt samen met het externe onderzoek naar het risicobeheer. Een uitkomst zou kunnen zijn dat het beter is pas later in de uitvoeringsfase het definitieve besluit over de realisatie van de optimalisaties te nemen, op een moment dat meer zekerheid is over de omvang van de post onvoorziene kosten. De provincie wil dit als risicodragende partij meenemen in haar overwegingen. Daarbij is het gezamenlijke uitgangspunt van de drie partijen dat ook na gunning in de uitvoeringsfase tot een nog nader te bepalen moment realisatie nog mogelijk moet zijn. De komende tijd wordt daarom per optimalisatie in beeld gebracht welke maatregelen op welk moment in de fasering gerealiseerd moeten worden om hiervoor te zorgen.

Op basis van deze inventarisatie en op basis van de uitkomsten van het onderzoek naar risico's zal de stuurgroep in juni nadere besluiten nemen over de optimalisaties.

13. Vervolgproces

De komende periode gaan de voorstellen voor de ontwerpaanpassingen, de verschilanalyse en de onderzoeken geluid en bomen naar het ministerie van Infrastructuur en Milieu voor een finale toetsprocedure. Daarna worden de voorbereidingen getroffen voor het te nemen Tracébesluit.

Collegedebrief - Tussenstand Tracébesluit Inrichtingsplannen . . .

Bladzijde

25



Op 20 en 21 juni 2014 vinden informatiebijeenkomsten voor het publiek in MartiniPlaza plaats, waarin aandacht wordt besteed aan de zienswijzen en de voorgenomen wijzigingen in het Tracébesluit en de inrichtingsplannen. Vervolgens streeft de stuurgroep ernaar om eind juni 2014 het Tracébesluit, de inrichtingsplannen en de ruimtelijke onderbouwing van de omgevingsvergunning voor vaststelling aan resp. de minister en ons college aan te bieden. Op dat moment zal ook het externe onderzoek naar de risicobeheersing afgerond zijn en zal de stuurgroep een besluit nemen over de realisatieovereenkomst, waarin de afspraken over de samenwerking tijdens de realisatiefase worden vastgelegd. Wij zullen u begin juli over al deze punten informeren in een brief.

Het budget voor de Aanpak Ring Zuid bestaat uit een bijdrage vanuit het rijks MIRT en een bijdrage van het RSP (uit het onderdeel concrete projecten en het regionaal mobiliteitsfonds). Na de besluiten in de stuurgroep van juni zal het college van Gedeputeerde Staten een voordracht sturen waarin Provinciale Staten formeel gevraagd wordt € 50 mln. vanuit het Regionaal Mobiliteitsfonds RSP beschikbaar te stellen aan de uitvoering van het project Aanpak Ring Zuid. Provinciale Staten zullen hierover op zijn vroegst kunnen besluiten in de Statenvergadering van september 2014. Naar verwachting zal de minister met het nemen van het Tracébesluit wachten op de toestemming van Provinciale Staten om het krediet te verlenen. Een en ander betekent dat het Tracébesluit – inclusief de nota van antwoord als bijlage – eind september/begin oktober zal worden vastgesteld en gepubliceerd, evenals de besluiten over de inrichtingsplannen en de omgevingsvergunning.

Na publicatie van het Tracébesluit kunnen indieners van zienswijzen in beroep gaan bij de Raad van State. Ditzelfde geldt voor publicatie van het besluit op de omgevingsvergunning voor de Helperzoomtunnel. De termijn voor het indienen van een beroepschrift bedraagt zes weken.

Wij sluiten deze brief af met de constatering dat de zienswijzenperiode een aantal waardevolle verbeteringen van het ontwerp heeft opgeleverd. Wij spreken onze waardering uit voor de constructieve opstelling van de vele betrokken partijen. Dit heeft geleid tot een geoptimaliseerd conceptplan voor de Aanpak Ring Zuid, waarin de belangen van verkeer, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit met elkaar in balans zijn.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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

de secretaris,
drs. P.J.L.M. (Peter) Teesink



BIJLAGE 1: ZIENSWIJZEN OTB/MER IN VOGELVLUCHT

In deze bijlage geven wij u op hoofdlijnen een overzicht van veel ingediende zienswijzen, om u - in vogelvlucht - een beeld te geven waar insprekers zich zorgen over maken. Wij geven daarbij ook een eerste beknopte reactie vanuit de stuurgroep.

Besluitvorming & procedure

Insprekers betwijfelen of het gepresenteerde plan wel de goede oplossing is. Zij zijn van mening dat de doelstellingen van het plan grotendeels niet worden gehaald, en dat het behalen van de doelstelling doorstroming ten koste gaat van de andere doelstellingen van het plan. Ook vinden zij dat andere alternatieven niet voldoende zijn onderzocht.

Het project kent een jarenlange geschiedenis, waarin onderzoek is gedaan naar een goede oplossing voor de problematiek op de zuidelijke ringweg en verschillende alternatieven daarvoor (zie ook punt 2 in deze brief). Verder zijn wij van mening dat het project tegemoet komt aan alle gestelde doelstellingen, zowel het verbeteren van de bereikbaarheid van stad en regio, de verkeersveiligheid en het leefklimaat. Dit wordt ondersteund door de resultaten van de milieueffectrapportage.

Financiën

Insprekers vragen naar een financiële onderbouwing en een risico-inschatting van het project en naar een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA).

Het taakstellend budget voor het project ARZ bedraagt 624 miljoen euro, inclusief BTW, Voorbereiding en Toezicht, post onvoorzien en risico's (prijspeil 2007). Deze afspraak is vastgelegd in de bestuursovereenkomst tussen het Rijk, de Provincie en de Gemeente. Het beschikbare budget is voldoende om het voorgestelde plan uit te voeren. De raming voor het project ARZ is opgesteld aan de hand van de gebruikelijke Standaard Systematiek voor Kostenramingen (SSK). In deze raming is naast de projectkosten een aantal posten ingebouwd, om binnen het project risico's en onzekerheden op te vangen.

In het verleden zijn op twee momenten kosten-batenanalyses (KBA) uitgevoerd voor varianten van oplossingen voor de zuidelijke ringweg over het bestaande tracé door de stad: een KBA bij de Verkenning Alternatieven zuidelijke ringweg Groningen (juli 2006) en een quick scan KBA bij de economische beoordeling aanvullende alternatieven Zuiderzeelijn (oktober 2006). Conclusie van beide KBA's is dat de baten van het project groter zijn dan de kosten, en dat de gekozen variant de beste oplossing is. In een second opinion heeft het Centraal Planbureau de quick scan beoordeeld als voldoende kwaliteit.

Nadeelcompensatie

Insprekers vragen naar compensatie van burgers, bedrijven of organisaties die vanwege het project tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden.



Benadeelden kunnen een verzoek indienen tot schadevergoeding of nadeelcompensatie. Het schadevergoedings- en/of nadeelcompensatietraject is afhankelijk van de gevolgde planologische procedure. Voor het Tracebesluit is het Rijk verantwoordelijk. Compensatie van schade ten gevolge van een Tracebesluit is wettelijk geregeld in artikel 22, eerste lid van de Tracewet. De minister stelt in dit kader een onafhankelijke schadeadviescommissie in, die verzoeken om nadeelcompensatie in behandeling zal nemen. Voor de Inrichtingsplannen en de Helperzoomtunnel is de gemeente Groningen het bevoegd gezag. Ook wij stellen een schadeadviescommissie in die verzoeken tot compensatie van schade in behandeling neemt. Gehonoreerde verzoeken worden gedekt uit het projectbudget. Hiermee is rekening gehouden in de projectraming.

Vormgeving en inpassing

Insprekers vinden dat de vormgeving en de inpassing van de zuidelijke ringweg verslechtert.

De weg wordt compact en krijgt een groene uitstraling. Op de meeste plekken neemt de weg niet of amper meer ruimte in dan nu. Het wordt een zo groen mogelijke weg, met een begroeide middenberm, en waar mogelijk groene zijbermen met bomen ("parkway"). Waar geluidsschermen noodzakelijk zijn, worden deze bij voorkeur begroeid (groen) uitgevoerd, zowel aan de kant van de automobilist als aan de kant van de bewoners. Alleen op viaducten met kruisende stedelijke routes, komen transparante schermen. Zo blijft deze route vanaf de ringweg herkenbaar.

Verkeer in de wijken

Insprekers zijn van mening dat de zuidelijke ringweg zijn rondwegfunctie verliest en de toegang tot de wijken niet verbetert. Zij vrezen dat het plan daardoor zorgt voor meer verkeer in de (zuidelijke) wijken.

Het plan voor de ombouw van de zuidelijke ringweg is bedoeld om de afwikkeling van het verkeer te verbeteren, de bereikbaarheid van de wijken en buurten in de stad te verbeteren en het onderliggend wegennet te ontlasten. Het plan zorgt ervoor dat het verkeer meer gebruik maakt van het hoofdwegennet en voorkomt daarmee dat doorgaand verkeer gebruik maakt van wegen door de wijken. Dit blijkt ook uit de verkeersprognoses.

Er vindt wel een verschuiving van verkeersstromen plaats. Op sommige plekken wordt het drukker en op sommige plekken wordt het rustiger. Waar dit nodig is, zijn – samen met bewoners, ondernemers en scholen – Inrichtingsplannen gemaakt, om de veranderingen op een acceptabele manier in de omgeving in te passen.

Het Inrichtingsplan Helpman zorgt ervoor dat het verkeer zich evenwichtig over de wijk verspreidt. De wijziging van de verkeerscirculatie ontmoedigt onnodig verkeer in de straten waar veel scholen staan. Bovendien wordt het overgrote deel van de wijk 30 km/uur-gebied. Het verkeersplan bevat ook maatregelen die de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers vergroten. Met dit samenhangende pakket aan maatregelen wordt de verkeersveiligheid en de leefbaarheid gewaarborgd.



Vondellaan

Inspreekers vinden dat het project te veel verkeer veroorzaakt op de Vondellaan door de verbinding van de Vondellaan op de zuidelijke ringweg. Verder maken insprekers zich zorgen over sluipverkeer in De Wijert en vragen om een soortgelijk verkeersplan als voor Helpman is opgesteld.

Het project heeft inderdaad gevolgen voor de hoeveelheid verkeer op de Vondellaan. Het wordt een stuk drukker op het noordelijke deel van de Vondellaan, hoewel iets minder druk dan op grond van het Ontwerp-Tracébesluit werd verwacht. Om het verkeer op de Vondellaan op een veilige wijze in te passen, is in overleg met bewoners en scholen een ontwerp-Inrichtingsplan gemaakt voor de Vondellaan, met speciale aandacht voor fietsers en voetgangers. Op basis van de inspraak kiezen wij voor een variant met aan weerszijden vrijliggende fietspaden. Na de vaststelling van het Tracébesluit zullen wij het Inrichtingsplan nader uitwerken, samen met bewoners en scholen.

Wijert

Inspreekers maken zich zorgen over sluipverkeer in De Wijert en vragen om een soortgelijk verkeersplan als voor Helpman is opgesteld.

Uit de verkeerscijfers blijkt niet in De Wijert naast de Vondellaan andere straten noemenswaardig drukker worden. Bovendien zijn de straten in De Wijert voor het overgrote deel ingericht als 30-km gebied. Ook hebben veel straten eenrichtingsverkeer. Deze maatregelen ontmoedigen sluipverkeer. Er worden daarom geen problemen verwacht. Toch gaan wij samen met de bewoners kijken of aanvullende maatregelen nodig zijn om sluipverkeer te ontmoedigen.

Bereikbaarheid hulpdiensten

Inspreekers maken zich zorgen of buurten en wijken goed bereikbaar blijven voor de hulpdiensten.

Alle buurten en wijken blijven steeds goed bereikbaar voor politie, ambulance en brandweer, zowel tijdens de uitvoeringsperiode als daarna, binnen de in de wet voorgeschreven aanrijtijden. Bij het maken van het plan zijn de hulpdiensten (politie, brandweer en ambulance) nauw betrokken geweest in een speciale werkgroep. Het complete plan is in die werkgroep goedgekeurd. Tevens is op basis van overleg met de hulpdiensten een calamiteitenoprit toegevoegd aan het concept Tracébesluit, ter hoogte van de Bornholmstraat aan de zuidzijde van de zuidelijke ringweg. Daarmee is de toegankelijkheid van de zuidelijke ringweg voor hulpdiensten in oostelijke richting gegarandeerd.

Fiets

Inspreekers vinden dat de situatie voor fietsers er sterk op achteruit gaat.

De meeste fietsverbindingen blijven intact of worden beter. Aan de oostkant en de westkant van het tracé verbetert de situatie voor fietsers doordat verbindingen directer worden of doordat fietsers minder kruisingen moeten



passeren. Ter hoogte van de verdiepte ligging verbetert de situatie door de aanleg van fietsverbindingen op de deksels. Tussen het Julianaplein en de Hereweg verandert de situatie op een aantal punten. Hier wordt de fietstunnel bij de Papiermolen vervangen door een voetgangersbrug, waar de fiets aan de hand meegenomen kan worden. Ook de fietsverbinding van de Vondellaan met het Hoornsediep verdwijnt. Verder naar het oosten verdwijnt met het sluiten van de spoorwegovergang bij de Esperantostraat de fietsverbinding tussen de Hereweg en de Oosterpoort. Een verbinding via een tunnel is benoemd als wens (optimalisatie), die bij een financiële meevaller in de aanbesteding uitgevoerd kan worden.

In het concept Tracébesluit wordt mede op basis van zienswijzen een ongelijkvloerse fietspassage Vondellaan-Brailleweg opgenomen, waardoor voor fietsers, o.a. leerlingen van het Gomarusscollege, een veiliger route ontstaat. Het fietspad langs de Brailleweg wordt breder en comfortabeler. Zonder verkeerslichten of kruispunten kunnen fietsers van De Wijert tot aan de Parkweg rijden, en vice versa. Ook het fietspad langs de oostkant van de Hereweg wordt comfortabeler en veiliger, zonder verkeerslichten.

Geluid

Insprekers maken zich zorgen over geluidsoverlast ten gevolge van het project en vragen voor diverse locaties om geluidswerende maatregelen.

In het MER is onderzocht wat de geluidseffecten van het plan zijn op het omliggende gebied en welke maatregelen nodig zijn om omwonenden voldoende te beschermen tegen geluidshinder. Wettelijk zijn hiervoor de nomen vastgelegd in de Wet milieubeheer voor rijkswegen en de Wet geluidshinder voor onderliggende (gemeentelijke en provinciale) wegen. Op basis van het akoestisch onderzoek is een doelmatig pakket aan geluidsbeperkende maatregelen tot stand gekomen, dat zowel uit bronmaatregelen (geluidsreducerend asfalt) als uit geluidsschermen en geluidsabsorberende wanden in de verdiepte ligging bestaat.

Het onderzoek levert twee belangrijke conclusies op. In de eerste plaats neemt het aantal woningen af dat rond de zuidelijke ringweg geluidshinder van het verkeer ondervindt. In de tweede plaats zorgt het maatregelenpakket voor voldoende bescherming tegen geluidsoverlast volgens de wettelijke verplichting. Hoewel de geluidsbelasting in het algemeen daalt, treedt inderdaad niet overal een positief effect op. Maar het plan leidt bij geen enkele woning tot overschrijding van de wettelijke maximale geluidsgrenzen. Er zijn wel woningen waar de streefwaarde voor geluid niet wordt gehaald. Deze woningen komen in aanmerking voor een binnenwaarde onderzoek en zo nodig isolerende maatregelen.

Luchtkwaliteit

Insprekers maken zich zorgen over verslechtering van de luchtkwaliteit in het algemeen of in hun eigen wijk en vragen om maatregelen die dit voorkomen.

In het MER is onderzoek gedaan naar de gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit in de omgeving van de zuidelijke ringweg. Conclusie van het onderzoek is dat de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀)



langs de A7 en de A28 in Groningen in 2012, 2021 en 2030 overal ruimschoots onder de wettelijke maximale grenswaarden uit de Wet milieubeheer blijven, ook onder de aangescherpte Europese waarden die in 2015 gaan gelden.

In de toekomst wordt de situatie zowel zonder als met project beter, ook al komt er meer verkeer. Dit komt doordat ook in Noord-Nederland de effecten van strengere wet- en regelgeving in de industrie, landbouw en het verkeer hun vruchten afwerpen. Wel treedt aan het begin/eind van de verdiepte ligging, bij de openingen tussen de deksels en op de Westelijke Ringweg ten zuiden van de Peizerweg een beperkte toename van fijnstof (PM10) en/ofstikstofdioxide (NO₂) op. In de plansituatie 2030 is de verwachte verbetering van de luchtkwaliteit hier dus iets minder groot in vergelijking met de referentiesituatie.

Metten

Insprekers zijn van mening dat de geluidsoverlast en/of de luchtkwaliteit van dit moment moet worden gemeten in plaats van berekend. Men vindt dat er een nulmeting moet komen, op basis waarvan na oplevering van het project en de jaren daarna het geluid en/of de luchtkwaliteit in de gaten gehouden kan worden.

Bij de onderzoeken naar geluidsbelasting en luchtkwaliteit gaat het om het beoordelen van een toekomstige situatie. Omdat die niet is te meten worden hiervoor berekeningen gemaakt, volgens nauwkeurig omschreven rekenmodellen. Om de beoordeling van de resultaten niet te laten beïnvloeden door verschillen in uitkomsten van berekeningen en van metingen, wordt ook de huidige situatie berekend en niet gemeten. Dit is de gebruikelijke en beproefde werkwijze waarmee besluitvorming rondom aanpassingen of aanleg van nieuwe Rijkswegen wordt onderbouwd. Om de modellen goed up to date te houden, worden zowel voor lucht als voor geluid wel resultaten van metingen in de modellen verwerkt.

Een jaar na ingebruikname van de vernieuwde ringweg worden de berekeningen van geluid en lucht opnieuw getoetst. Deze wettelijk verplichte opleveringstoets bepaalt of na ingebruikneming aan de normen wordt voldaan.

Gezondheid

Insprekers vinden dat het project zorgt voor een bedreiging en verslechtering van de gezondheid van bewoners in de omgeving van de zuidelijke ringweg en in de wijken.

De GGD heeft op verzoek van ons college naar de resultaten van het MER gekeken in de gezondheidseffectscreening (GES). De conclusies geven geen aanleiding aan te nemen dat door het project gezondheidsrisico's zullen optreden.



Bereikbaarheid tijdens de uitvoeringsperiode

Insprekers hebben zorgen over de bereikbaarheid van de stad tijdens de uitvoeringsperiode. Zij vragen waarom hiervoor geen uitgewerkt en onderbouwd plan bij het TB is gevoegd.

De ombouw van de zuidelijke ringweg is inderdaad een grote, langdurige en ingewikkelde operatie. Daarom hebben de beheerders van wegen, bruggen en sporen in Groningen de handen ineengeslagen en de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar opgericht. Ook de Groningers werkgevers doen hier actief in mee. De projectorganisatie Aanpak Ring Zuid heeft samen met Groningen Bereikbaar een Minder-Hinderplan opgesteld voor de werkzaamheden aan de ringweg. Deze aanpak is opgebouwd uit de volgende onderdelen: slim plannen, slim bouwen, slim reizen, verkeersmanagement en goed en tijdig communiceren. Dit plan is uitgangspunt voor de aannemer die het project gaat realiseren. Binnen zekere grenzen krijgt de aannemer de vrijheid om zelf verbeteringen aan te brengen in die aanpak. In de aanbestedingsprocedure zullen deelnemende partijen onder meer een verkeersplan en een plan voor de fasering van de bouw moeten indienen. Daarnaast krijgen zij de opdracht omwonenden (bewoners en bedrijven) steeds goed te informeren over het werk en overleg te voeren over maatregelen die gericht zijn op voorkomen of beperken van hinder. Dat zal contractueel worden vastgelegd. Tijdens de werkzaamheden zal de verkeersdrukte zorgvuldig gemonitord worden. Zo nodig worden aanvullende maatregelen genomen.

Omleidingsroutes tijdens de uitvoeringsperiode

Insprekers vrezen dat hun straat tijdens de uitvoeringsperiode als omleidingsroute wordt aangewezen of dat sprake zal zijn van sluipverkeer in de wijken.

Tijdens de werkzaamheden zal de rest van de ringweg als belangrijkste omleidingsroute worden gebruikt. Daarnaast mogen enkele andere wegen worden gebruikt als tijdelijke omleidingsroutes voor bijvoorbeeld lokaal bestemmingsverkeer. Daarbij gaat het om wegen die extra verkeer kunnen verwerken. Dit zullen voornamelijk routes zijn die nu ook al worden gebruikt voor de ontsluiting van woonwijken. Het kader hiervoor is door de wegbeheerders vastgesteld.

Overlast tijdens de bouw

Insprekers wijzen op de overlast die zij zullen ondervinden van de werkzaamheden. Zij vinden dat de overlast tot een minimum beperkt moet worden.

Bij dit soort projecten is het onvermijdelijk dat omwonenden te maken krijgen met verschillende vormen van bouwhinder, zoals bouwverkeer, geluidsoverlast, stof en trillingen. Inzet is om deze hinder zoveel mogelijk beperken tot een acceptabel niveau. Hierbij moet worden voldaan aan de wettelijke eisen en lokale verordeningen. Daarbij gelden onder andere de Algemeen Plaatselijke Verordening Groningen (APV) en de Beleidsregels Bouwhinder 2013 van de gemeente Groningen.



Groen in de stad

Inspreekers vragen of het plan een verbetering is ten opzichte van het huidige groen in de stad.

Bij de aanleg van de zuidelijke ringweg gaat in eerste instantie groen verloren. Dat komt doordat de weg nu op een grondlichaam ligt, met op de taluds (hellingen) bomen en beplanting. Straks ligt de weg voor een fors deel verdiept. Op de deksels komt meer groen terug dan er daarvoor verdwijnt. Alle bomen die verdwijnen worden gecompenseerd. Uiteindelijk krijgt de stad juist meer groen en vooral meer aaneengesloten groengebieden. Het Zuiderplantsoen is straks een groot, aaneengesloten groengebied. Zoogdieren en amfibieën krijgen daardoor een betere leefomgeving.

Veiligheid

Inspreekers maken zich zorgen over de bereikbaarheid en (verkeers)veiligheid van de verdiepte ligging en over het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Speciaal in het kader van de veiligheid van het ontwerp is een Werkgroep Ontwerp en Veiligheid opgericht, waarin alle hulpdiensten zitting hadden, onder andere om de bereikbaarheid van de ringweg voor de hulpdiensten te optimaliseren. In deze werkgroep is voor de verdiepte ligging een Veiligheidsplan opgesteld. In het plan zijn de noodzakelijke voorzieningen en maatregelen voor de verdiepte ligging bepaald, gebaseerd op eisen uit wet- en regelgeving en specifieke onderzoeken naar de veiligheid in de verdiepte ligging. De investering voor de voorzieningen zijn opgenomen in de kostenraming voor het Tracébesluit.

Door het project verandert er ten opzichte van de huidige situatie niets in de vervoersstromen van gevaarlijke stoffen. Uit het onderzoek naar externe veiligheid blijkt dat er geen significante risico's zijn voor de omgeving en de omwonenden en dat het zogenaamde groepsrisico ruim onder de norm blijft. De externe veiligheid verbetert zelfs, doordat het verkeer bij het Julianaplein en Vrijheidsplein geen stoplichten meer treft.

Communicatie

Inspreekers vinden dat de projectorganisatie hen niet goed of eenzijdig heeft geïnformeerd en dat zij daardoor zijn misleid. Ook zijn insprekers van mening dat van echte participatie nooit sprake is geweest.

De aanpak van de communicatie van het project Aanpak Ring Zuid is er vanaf het begin op gericht omwonenden en andere belanghebbenden actief en intensief te informeren. De projectorganisatie probeert zakelijke, juiste en tijdige informatie te bieden en open te communiceren. Er zijn diverse huis-aan-huiskranten en (elektronische) nieuwsbrieven verspreid. Ook de projectwebsite is een belangrijk middel. Op deze website kunnen bezoekers reageren, vragen stellen en hun mening geven. Zo wordt het project van alle kanten belicht en worden vragen beantwoord door de projectorganisatie.



De projectorganisatie betreft al vanaf 2011 bewonersorganisaties, individuele bewoners, bedrijven, scholen, woningcorporaties en weggebruikers bij het proces. Dit gebeurt via de vier platforms, via informatiebijeenkomsten waarvoor breed wordt uitgenodigd, via werkgroepen met de wijken en via persoonlijke gesprekken met iedereen die dit wilde. Tijdens de ontwikkeling van het ontwerp zijn veel overleggen gevoerd met bewoners, organisaties, bedrijven en scholen om te onderzoeken op welke punten het plan kon worden aangepast en verbeterd. In dit kader is bijvoorbeeld een alternatief van het Wijkcomité Helpman voor de locatie van de Helperzoomtunnel meegenomen in het onderzoek hiernaar. Ook het alternatief dat door Arthur Kamminga (inwoner van Groningen) is ingediend is onderzocht. Verder zijn diverse alternatieve voorstellen voor de verbindingsweg naast de Maaslaan bestudeerd, zijn er voor de inrichting van de Vondellaan mede in overleg met bewoners drie varianten onderzocht en zijn wensen van de scholen in Helpman meegenomen in de ontwerp-inrichtingsplannen.

Helperzoomtunnel

Inspreekers vinden dat de aanleg van de Helperzoomtunnel niet nodig is, en dat deze leidt tot een verslechtering van de leefbaarheid in de wijk Helpman. De aanleg van de Helperzoomtunnel is nodig ter vervanging van de huidige spoorwegovergang bij de Esperantostraat. De huidige spoorwegovergang wordt over een aantal jaren gesloten vanwege de uitbreiding van het treinverkeer. Een gelijkvloerse kruising is met de toekomstige verbreding van het spoor uit veiligheidsoverwegingen niet meer toegestaan. Dat betekent dat een alternatief gevonden moest worden. Anders zou er na de sluiting van de spoorwegovergang geen autoverbinding meer zijn tussen de wijken ten westen en ten oosten van het spoor (met name de wijken Helpman/Coendersborg en Europapark/Oosterpoortwijk/De Linie). Het ontbreken van een verbinding tussen de wijken is vanuit het oogpunt van de bereikbaarheid van deze wijken ongewenst. Deze wijkverbinding is niet alleen noodzakelijk voor autoverkeer, maar ook voor het openbaar vervoer en de hulpdiensten. Daarom is een alternatieve verbinding gezocht, en die is nu vormgegeven middels de Helperzoomtunnel.

Collegedebrief - Tussenstand Tracebesluit Inrichtingsplannen . . .

Bladzijde 34



Om de leefbaarheid en veiligheid in de wijk Helpman/Coendersborg te waarborgen is een verkeersplan opgesteld dat is gekoppeld aan de uitvoering van de Helperzoomtunnel. De verkeerscirculatie in de wijk wordt zodanig gewijzigd, dat autoverkeer in de meest kwetsbare gebieden - met name daar waar de scholen zijn geconcentreerd - wordt ontmoedigd. Het overgrote deel van Helpman/Coendersborg wordt 30 km/u gebied. Ook worden in diverse straten maatregelen getroffen om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te vergroten.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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

de secretaris,
drs. P.J.L.M. (Peter) Teesink

Bijlage - Beantwoording schriftelijke vragen Partij voor de Dieren over Plan van ...



Aan het college van Burgemeester en Wethouders

Grote Markt 1

9712 HN Groningen

Datum: 15 maart 2014

Betreft: schriftelijke vragen door de leden van de raad gesteld overeenkomstig artikel 41 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de raad van de gemeente Groningen betreffende de huidige plannen voor het aanpakken van de Zuidelijke Ringweg

Geacht college,

Het is niet onopgemerkt gebleven dat de Partij voor de Dieren niet langer instemt met de huidige plannen voor de vernieuwing van de Zuidelijke Ringweg. Het plan is echter niet het plan dat er in 2009 lag: in 2011 is besloten de parallel structuur te laten vervallen. Mede dankzij de uitstekende informatievoorziening van Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg zien wij het hele plaatje steeds beter. En beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald, denken wij nu.

Wethouder Joost van Keulen zei afgelopen vrijdag in het Dagblad van het Noorden: "Het is volstrekt helder dat het beter moet..." Wij zijn blij dat de wethouder in ieder geval erkent dat het plan "zijn beperkingen kent". Middels het stellen van onderstaande vragen hopen wij te ontdekken in hoeverre het college het met de Partij voor de Dieren eens is dat het plan zoals het er nu ligt, niet door moet gaan.

"De Vondellaan is wel een buikpijn onderdeel. Ik vraag me af of daar een goede oplossing voor komt. Zo eerlijk moet je zijn", aldus wethouder van Keulen in hetzelfde interview. Wij waarderen de eerlijkheid van de wethouder en willen u graag de volgende vragen stellen over deze kwestie, waarbij wij hopen op net zulke eerlijke antwoorden.

1. In het in 2009 gekozen Voorkeurs Alternatief werd uitgegaan van twee parallelle wegen: één voor het stadsverkeer, dat maar liefst tachtig % van het totale verkeer van

Bijlage - Beantwoording schriftelijke vragen Partij voor de Dieren over Plan van ...

de zuidelijke ringweg betreft en één voor doorgaand verkeer. In 2011 bleek dat technisch niet mogelijk is de parallel structuur eenvoudig geschrapt en is men plots met een plan gekomen waarbij het bestemmingsverkeer niet langer via de ring de stad in wordt geleid, maar via het onderliggende wegennet. Om het doorgaande verkeer op de A7/A28 goed door te kunnen laten rijden, vervallen nu belangrijke open afritten, waar een groot deel van de 90.000 arbeidsplaatsen in dit gebied gebruik van maakt. Een deel van het stadse verkeer wordt hierdoor gedwongen gebruik te maken van nieuw aan te leggen parallelwegen, zoals langs de Maaslaan, de Vondellaan en de Waterloolaan. Daarnaast zullen dagelijks 40.000 auto's en vrachtwagens een andere route dwars door woonwijken moeten vinden, met grote gevolgen voor de veiligheid en leefbaarheid in met name de zuidelijke wijken. Stadsverkeer staat straks niet meer vast op het Julianaplein, maar op de andere wegen in de stad. Doordat afritten vervallen wordt gebruik van de Zuidelijke Ringweg door stadsverkeer ontmoedigd. Er wordt in feite een nieuwe ringwegstructuur gecreëerd, dwars door woonwijken heen die daar niet op ingericht zijn.

- Bent u het met de Partij voor de Dieren eens dat dit project geen verbetering voor de stad oplevert, maar slechts voordeel biedt aan het doorgaande verkeer? Zo nee, waarom niet?

- 2. Het verkeer dat op dit moment vanaf de A7 de stad inrijdt, komt stoplichten tegen bij het Julianaplein die in de huidige plannen worden opgeheven. De maximumsnelheid zag de Partij voor de Dieren het liefst teruggeschroefd naar 60/h, maar hiervan wordt beweerd dat het "niet haalbaar" is. Het verkeer van Oost naar West kan dan op een achtbaansweg onbelemmerd doorrijden met een maximumsnelheid van 80 km/h.
- Hoe aannemelijk acht u de kans dat het verkeer zich daadwerkelijk aan die 80 km/h houdt, komende vanaf de snelweg?
- De deksels liggen slechts op een deel van de Zuidelijke ringweg. Kunt u nog eens uiteen zetten wat de gevolgen zijn voor de luchtkwaliteit indien er over dit stuk 100 km/h wordt gereden, 80 of 60?
- Wat is er eigenlijk mis met een snelheidslimiet van 60 km/h voor een weg die dwars door een stad loopt?

- 3. Een verbeterde ringweg zou de bereikbaarheid van de stedelijke dynamo's moeten verbeteren. Dat dat gebeurt met dit project is nog niet aangetoond. De bereikbaarheid van het UMCG wordt misschien zelfs slechter, omdat ook de afslag hier wellicht verdwijnt. Wellicht: want voor twintig miljoen euro extra kan hier toch een afslag worden aangelegd.
- Bent u het eens met deze analyse? Zo nee, waarom niet?
- Hoe oordeelt u over een plan van 624 mln euro waarbij door beknipting van 20 mln euro de bereikbaarheid van één van de grootste dynamo's van de stad, zo niet de grootste, alleen maar slechter wordt?

Bijlage - Beantwoording schriftelijke vragen Partij voor de Dieren over Plan van ...

4. De huidige plannen voor de aanpak van de ringweg zijn tot stand gekomen onder de Crisis- en Herstelwet, een wet die bedoeld was als tijdelijke wet. Hierdoor kon in 2009 een verplicht zorgvuldig onderzoek naar mogelijke alternatieven vervallen en inspraak- en bezwaarprocedures bekort worden. De Partij voor de Dieren heeft via haar senator in de Eerste Kamer, Niko Koffeman, deze wet nog even kunnen uitstellen maar heeft invoering niet kunnen voorkomen. De huidige vorm van crisisbestrijding via het buiten werking stellen van delen van het democratisch proces via de Crisis- en Herstelwet en de aanleg van meer wegen en andere infrastructurele werken geeft blijk van een gebrek aan duurzame toekomstvisie. De Aanpak Ring Zuid is inderdaad niet alleen goed voor het doorgaande verkeer, maar ook voor de bouwsector.
- Bent u het met de Partij voor de Dieren eens dat het project Aanpak Ring Zuid, dat tot zeer veel maatschappelijke onrust leidt, veel geld kost en bij daadwerkelijke uitvoering jarenlang voor zeer veel overlast zal leiden, niet via de Crisis- en Herstel wet op een versnelde wijze door besluitvormingsprocessen heen zou moeten worden gemoffeld? Zo nee, waarom niet?
5. Hoe verklaart u als duurzame, groene en fietsvriendelijke stad een project te willen uitvoeren dat leidt tot meer verkeer in de wijken en dus tot minder veiligheid voor fietsers?
6. Kent u de brief van 8 maart van Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen aan Provinciale Staten van Groningen? ¹ In deze brief wordt de provincie gewezen op het grote risico van overschrijding van het taakstellende budget van 624 mln. Een citaat: "Bovendien is het merkwaardig dat in de aanloop naar het bestuurlijk voorkeursalternatief een plan voor een verdiepte ligging aanvankelijk is ingeschat op 940 miljoen euro, en men bij het gekozen alternatief ineens "slechts" op de genoemde 582 tot 715 miljoen euro uitkwam. En dat terwijl het "duurdere" plan voor een verdiepte ligging niet eens in deksels voorzag maar in een volledig open bak!"
- Zou u hierop willen reageren?
- Klopt het dat overschrijdingen van het budget niet voor rekening van de gemeente komen?
7. Een citaat van de website van Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg: "Uit de verkeerscijfers, die onder dreiging van een gerechtelijke procedure bij de projectorganisatie Aanpak Ring Zuid zijn verkregen, blijkt bovendien dat de bestaande knelpunten in het wegennet, zoals het Hoendiep en de Griffeweg, door de ombouw juist zwaarder belast zullen worden en zullen leiden tot een slechtere bereikbaarheid op het stedelijk wegennet."²

¹ <http://zuidelijkeringweg.nl/assets/files/zrwfinan.pdf>

² <http://zuidelijkeringweg.nl/zuidelijke-ringweg1/achtergrond-stand-van-zaken>

Bijlage - Beantwoording schriftelijke vragen Partij voor de Dieren over Plan van . . .

- Is het correct dat deze cijfers pas zijn verstrekt na dreiging van een gerechtelijke procedure? Zo ja, waarom en wat is uw mening hierover?

- 8. Onlangs heeft de raad een motie aangenomen waarin het college werd opgeroepen de variant Kamminga te onderzoeken, waarbij sprake is van een halve aansluiting op de Hereweg.
- Is het correct dat een daadwerkelijk besluit over deze kwestie door de Stuurgroep Aanpak Ring Zuid wordt genomen en dat de gemeenteraad daarna met een voldongen feit wordt geconfronteerd?
- Bent u het met de Partij voor de Dieren eens dat het college moet uitvoeren, maar dat het aan de raad is om politieke afwegingen te maken?
- Hoe verhoudt zich deze kwestie volgens u tot de veel besproken bestuurscultuur, waarbij altijd wordt gesteld dat de raad meer aan de voorkant van het besluitvormingsproces zou moeten zitten?

- 9. Op het platteland van Groningen worden megastallen “landschappelijk ingepast” door er wat bomen en struiken omheen te zetten. “Schaamgroen”, noemt de Partij voor de Dieren dit. Zoiets lijkt ook met het huidige plan Aanpak Ring Zuid aan de hand te zijn: het deksel dat het Sterrebos moet herstellen lijkt te moeten verbloemen dat ook de ruimtelijke kwaliteit niet beter wordt door dit plan. Het Julianaplein wordt zes meter hoger dan hij nu is en vormt een nieuwe barrière in de stad. Ook de andere doelstellingen, betere doorstroming op het onderliggend wegennet, een betere bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen in de stad, vergroting van veiligheid en leefbaarheid, worden niet gehaald. Op één tje na: een betere doorstroming op het hoofdwegennet.
- Bent u bereid de verdere uitwerking van dit ontwerp, dat slechts één van zijn zes doelstellingen haalt en wel degenen die het minst in het belang van de stad is, aan te houden? Zo nee, waarom niet?
- Bent u bereid het huidige ontwerp Aanpak Ring Zuid in de koelkast te zetten en opnieuw ALLE mogelijke alternatieven te bekijken? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wanneer kunnen wij een voorstel van uw kant hiertoe verwachten?

Met vriendelijke groet,

Partij voor de Dieren

Gerjan Kelder



Onderwerp Beantwoording vragen ex art. 41 RvO PvdD over de huidige plannen
voor het aanpakken van de zuidelijke ringweg

Steller Jeroen Engels

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 83 31 Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO14.4282094

Datum - 2 APR 2014 Uw brief van

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij doen wij u toekomen ons antwoord op de door de heer Kelder van de Partij voor de Dieren gestelde vragen over de huidige plannen voor de aanpak van de zuidelijke ringweg. De brief van de vragensteller treft u als bijlage aan.

- In het in 2009 gekozen Voorkeurs Alternatief werd uitgegaan van twee parallelle wegen: één voor het stadsverkeer, dat maar liefst tachtig % van het totale verkeer van de zuidelijke ringweg betreft en één voor doorgaand verkeer. In 2011 bleek dat technisch niet mogelijk en is de parallel structuur eenvoudig geschrapt en is men plots met een plan gekomen waarbij het bestemmingsverkeer niet langer via de ring de stad in wordt geleid, maar via het onderliggende wegennet. Om het doorgaande verkeer op de A7/A28 goed door te kunnen laten rijden, vervallen nu belangrijke op- en afritten, waar een groot deel van de 90.000 arbeidsplaatsen in dit gebied gebruik van maakt. Een deel van het stadse verkeer wordt hierdoor gedwongen gebruik te maken van nieuw aan te leggen parallelwegen, zoals langs de Maaslaan, de Vondellaan en de Waterloolaan. Daarnaast zullen dagelijks 40.000 auto's en vrachtwagens een andere route dwars door woonwijken moeten vinden, met grote gevolgen voor de veiligheid en leefbaarheid in met name de zuidelijke wijken. Stadsverkeer staat straks niet meer vast op het Julianaplein, maar op de andere wegen in de stad. Doordat afritten vervallen wordt gebruik van de Zuidelijke Ringweg door stadsverkeer ontmoedigd. Er wordt in feite een nieuwe ringwegstructuur gecreëerd, dwars door woonwijken heen die daar niet op ingericht zijn.*
 - Bent u het met de Partij voor de Dieren eens dat dit project geen verbetering voor de stad oplevert, maar slechts voordeel biedt aan het doorgaande verkeer? Zo nee, waarom niet?*



De vraag bevat een aantal veronderstellingen die een reactie of correctie behoeven:

- Het Bestuurlijk Voorkeurs Alternatief (BVA) was een ontwerp op hoofdlijnen en is in 2010 en 2011 verder uitgewerkt. Bij de uitwerking bleek dat de oorspronkelijke parallelstructuur tot grote nadelen leidde en tot extra verkeer en overlast leidde in de omliggende wijken. Bovendien kwam bij deze structuur de bereikbaarheid van de belangrijke economische functies in de stad in het gedrang, omdat de routes ernaar toe langer werden. Bij de nadere uitwerking van het BVA heeft de projectorganisatie het plan zodanig kunnen aanpassen, dat de parallelstructuur grotendeels kon vervallen. Door het uitgekende wegontwerp kan het bestemmingsverkeer in de toekomstige situatie meer van de ringweg gebruik maken.
- De vraag kan suggereren dat er meer afritten komen te vervallen dan dat er nieuwe mogelijkheden voor de wijken en economische centra ontstaan. Wij wijzen op de nieuwe of verbeterde aansluitingen op de zuidelijke ringweg, onder meer bij de Laan Corpus den Hoorn, het Vrijheidsplein, het Julianaplein, De Wijert Noord (Vondellaan), de Europaweg en Driebond/Eemspoot. Die nieuwe aansluitingen zorgen ervoor, in combinatie met het wegnemen van knelpunten op de ringweg zelf, dat het verkeer meer gebruik gaat maken van de ringweg in plaats van het onderliggend wegennet.
- De suggestie dat er *“dagelijks 40.000 auto's en vrachtwagens een andere route dwars door woonwijken rijden”* is ongefundeerd. De ringweg is in de nieuwe situatie voor veel bestemmingen het beste alternatief om snel en ongehinderd van A naar B te komen, in plaats via het onderliggend wegennet. In totaal daalt het aantal autokilometers op het onderliggend wegennet van de stad Groningen licht ten opzichte van een situatie zonder project. Dit komt doordat de zuidelijke ringweg op andere manieren op het onderliggend wegennet wordt aangesloten en de westelijke ringweg juist meer verkeer gaat verwerken. De verkeersstromen op het onderliggende wegennet, en met name de zuidelijke wijken, veranderen. Het wordt op sommige plekken drukker en op andere plekken rustiger, vergeleken met de situatie zonder realisatie van het project. Vandaar dat, mede in antwoord op de moties van uw raad, er veel aandacht wordt geschonken aan de verkeersveiligheid op de wegvakken waar het drukker wordt. In de beantwoording van de zienswijzen gaat wij in op de zorgen die zijn geuit en de suggesties die zijn gedaan om de plannen te verbeteren.

Tenslotte, in antwoord op uw vraag: ons college ziet de aanpak van de zuidelijke ringweg als onmiskenbare verbetering voor de stad. De doorstroming van het doorgaande verkeer en de verkeersveiligheid verbeteren, net als de bereikbaarheid van de stad en de belangrijke economische bestemmingen. Voor de stad is de verbetering van de leefbaarheid een belangrijke winst. Dat uit zich niet alleen in een afname van



verkeer op het onderliggende wegennet, maar vooral ook een verbetering van de directe leefomgeving. Tussen de Hereweg en het Oude Winschoterdiep verdwijnt de ringweg uit het zicht. Bovenop de verdiepte ligging komen deksels, waarop het nieuwe Zuiderplantsoen met een afwisseling aan bos, plantsoen en open ruimte de stadswijken Oosterpoort, Linie en Herewegbuurt weer aan elkaar verbindt.

De aanpak van de zuidelijke ringweg biedt voor ons als stad een uitgelezen kans om de weg stedenbouwkundig en landschappelijk beter in te passen. Het wordt een compacte weg met een groene uitstraling: een 'parkway'.

2. *Het verkeer dat op dit moment vanaf de A7 de stad inrijdt, komt stoplichten tegen bij het Julianaplein die in de huidige plannen worden opgeheven. De maximumsnelheid zag de Partij voor de Dieren het liefst teruggeschroefd naar 60/h, maar hiervan wordt beweerd dat het "niet haalbaar" is. Het verkeer van Oost naar West kan dan op een achtbaansweg onbelemmerd doorrijden met een maximumsnelheid van 80 km/h.*

- *Hoe aannemelijk acht u de kans dat het verkeer zich daadwerkelijk aan die 80 km/h houdt, komende vanaf de snelweg?*

Zoals aangegeven in onze brief bij het OTB (28 augustus 2013, RO 13.3850165) gelden voor het ontwerpen van (snel)wegen verschillende eisen en richtlijnen. Voor de zuidelijke ringweg is gebruik gemaakt van het Handboek Wegontwerp Stroomwegen en de maatvoering is afgestemd op een ontwerpsnelheid van 80 kilometer per uur. Het inrichtingsconcept van de 'parkway' zorgt voor een wegbeeld dat de maximale snelheid beperkt tot 80 km/u. In de verdiepte ligging hebben de rijstroken een beperkte breedte, zodat de weggebruiker de weg als een stadsring ervaart, waar de snelheid van 80 km/u bij past. Verder wordt op het gehele tracé de maximumsnelheid aangegeven op matrixborden.

- *De deksels liggen slechts op een deel van de Zuidelijke ringweg. Kunt u nog eens uiteen zetten wat de gevolgen zijn voor de luchtkwaliteit indien er over dit stuk 100 km/h wordt gereden, 80 of 60?*

Er is in het kader van het Milieu Effect Rapport alleen onderzoek gedaan naar de snelheid van 80 km/u, omdat dit de snelheid is waarop het plan is uitgewerkt.

- *Wat is er eigenlijk mis met een snelheidslimiet van 60 km/h voor een weg die dwars door een stad loopt?*

Een van de doelstellingen van het project is om de doorstroming op de A28 en de N7 te verbeteren en daarmee de bereikbaarheid van de stad en de regio. Om die reden worden onder andere de knooppunten Vrijheidsplein en Julianaplein ongelijkvloers gemaakt en wordt de maximumsnelheid verhoogd van 70 km/uur naar 80 km/uur. Daarnaast is de zuidelijke ringweg is als N7 onderdeel van Rijksweg 7 en heeft daarmee de status van een autoweg en is onderdeel van de E22, een internationale route. Op een autoweg geldt normaliter een maximumsnelheid van 100 km/uur. Rijk, provincie en



gemeente hebben in 2009 samen gekozen om voor de zuidelijke ringweg op basis van de lokale situatie een uitzondering te maken en te kiezen voor een maximumsnelheid van 80 km/uur in plaats van 100 km/uur. De reden hiervoor is dat het tracé door stedelijk gebied gaat, en er weinig extra ontwerpruimte beschikbaar is.

3. *Een verbeterde ringweg zou de bereikbaarheid van de stedelijke dynamo's moeten verbeteren. Dat dat gebeurt met dit project is nog niet aangetoond. De bereikbaarheid van het UMCG wordt misschien zelfs slechter, omdat ook de afslag hier wellicht verdwijnt. Wellicht: want voor twintig miljoen euro extra kan hier toch een afslag worden aangelegd.*

- *Bent u het eens met deze analyse? Zo nee, waarom niet?*

Nee. Naast een verbetering van de doorstroming van het doorgaande verkeer is het verbeteren van de bereikbaarheid van de belangrijke economische bestemmingen een belangrijke doelstelling van het project ARZ. In het MER is de bereikbaarheid per dynamo niet onderzocht. Wel is naast onderzoek naar de verkeerseffecten op het hoofdwegennet, onderzoek gedaan naar de verkeerseffecten op het onderliggend wegennet. Hierbij is gekeken naar verandering in intensiteiten, verandering van kruispuntvertragingen, zogenoemde IC/verhoudingen (criteria voor doorstroming) en voertuigkilometers. De verkeersprognoses tonen dat gemiddeld genomen zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggend wegennet de verliestijd per gereden kilometer als gevolg van het project daalt. Dat betekent dat het project een positief effect heeft op de doorstroming; voertuigen zijn sneller op hun bestemming. In combinatie met de reiswinst en de betere doorstroming op de zuidelijke ringweg levert dat een impuls aan de bereikbaarheid op. In zijn algemeenheid kan daarmee worden gesteld dat door de positieve effecten van het project op de doorstroming de effecten op de bereikbaarheid van de stad en regio (inclusief dynamo's) verbeteren. Enkele punten op het onderliggend wegennet zijn qua doorstroming nog een aandachtspunt. Deze zijn benoemd in de Toelichting op het OTB en worden richting het TB opgelost (zie Toelichting op het OTB, pagina 40-41).

- *Hoe oordeelt u over een plan van 624 mln euro waarbij door beknipting van 20 mln euro de bereikbaarheid van één van de grootste dynamo's van de stad, zo niet de grootste, alleen maar slechter wordt?*

Het taakstellend budget van 624 miljoen euro (prijspeil 2007) is voldoende om het voorgestelde plan uit te voeren en de gestelde doelen, waaronder verbetering van de bereikbaarheid van de stad, te bereiken. Eén van de optimalisaties die wellicht uitgevoerd kunnen worden als de aanbesteding goedkoper uitvalt is een volledige aansluiting van de zuidelijke ring op de Europaweg. Deze optimalisatie is voor het plan niet noodzakelijk omdat er goede alternatieve routes bestaan.

4. *De huidige plannen voor de aanpak van de ringweg zijn tot stand gekomen onder de Crisis- en Herstelwet, een wet die bedoeld was als tijdelijke wet. Hierdoor kon in 2009 een verplicht zorgvuldig onderzoek*



naar mogelijke alternatieven vervallen en inspraak- en bezwaarprocedures bekort worden. De Partij voor de Dieren heeft via haar senator in de Eerste Kamer, Niko Koffeman, deze wet nog even kunnen uitstellen maar heeft invoering niet kunnen voorkomen. De huidige vorm van crisisbestrijding via het buiten werking stellen van delen van het democratisch proces via de Crisis- en Herstelwet en de aanleg van meer wegen en andere infrastructurele werken geeft blijk van een gebrek aan duurzame toekomstvisie. De Aanpak Ring Zuid is inderdaad niet alleen goed voor het doorgaande verkeer, maar ook voor de bouwsector.

- *Bent u het met de Partij voor de Dieren eens dat het project Aanpak Ring Zuid, dat tot zeer veel maatschappelijke onrust leidt, veel geld kost en bij daadwerkelijke uitvoering jarenlang voor zeer veel overlast zal leiden, niet via de Crisis- en Herstel wet op een versnelde wijze door besluitvormingsprocessen heen zou moeten worden gemoffeld? Zo nee, waarom niet?*

Nee. In de Crisis- en Herstelwet is geborgd dat de gewenste snelheid en slagvaardigheid niet ten koste gaat van de zorgvuldigheid van de planuitwerking en besluitvorming. Daar bovenop hebben wij steeds bijzondere aandacht besteed aan de communicatie met en inbreng van omwonenden, bedrijven en instellingen en weggebruikers.

- 5. *Hoe verklaart u als duurzame, groene en fietsvriendelijke stad een project te willen uitvoeren dat leidt tot meer verkeer in de wijken en dus tot minder veiligheid voor fietsers?*

De veronderstelling is onjuist: de Aanpak Ring Zuid zorgt juist ervoor dat het verkeer meer gebruik maakt van de ringweg in plaats van het onderliggend wegennet. De verkeersstromen op het onderliggend wegennet veranderen ten gevolge van het project. Het wordt op sommige plekken drukker en op andere rustiger, vergeleken met de referentiesituatie (situatie zonder realisatie van het project). In totaal daalt het aantal autokilometers op het onderliggend wegennet van de stad Groningen licht. Dit komt doordat de zuidelijke ringweg op andere manieren op het onderliggend wegennet wordt aangesloten, en de westelijke ringweg juist meer verkeer gaat verwerken. Met bewoners en scholen zijn Ontwerp inrichtingsplannen gemaakt, om de veranderingen op een acceptabele manier in de omgeving in te passen. Dit geldt voor de Vondellaan, waar het een stuk drukker wordt dan het nu is. Voor Helpman zorgt een plan met verkeersmaatregelen ervoor dat het verkeer zich evenwichtig over de zuidelijke stadswijken verspreidt en dat de verkeersveiligheid wordt verbeterd. Op deze wijze worden de leefbaarheid en de verkeersveiligheid gegarandeerd.

- 6. *Kent u de brief van 8 maart van Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen aan Provinciale Staten van Groningen. In deze brief wordt de provincie gewezen op het grote risico van overschrijding van het taakstellende budget van 624 mln. Een citaat: "Bovendien is het merkwaardig dat in de aanloop naar het bestuurlijk voorkeursalternatief*



een plan voor een verdiepte ligging aanvankelijk is ingeschat op 940 miljoen euro, en men bij het gekozen alternatief ineens "slechts" op de genoemde 582 tot 715 miljoen euro uitkwam. En dat terwijl het "duurdere" plan voor een verdiepte ligging niet eens in deksels voorzag maar in een volledig open bak!"

- *Zou u hierop willen reageren?*

Ja. De uitwerkingen in eerdere fasen van het project waren globale uitwerkingen met bijbehorende globale ramingen. Bij het Bestuurlijk Voorkeursalternatief hoorde een taakstellend budget van 624 mln. euro, en de opdracht aan de projectorganisatie was om de raming voor het plan hier binnen te houden. Voordat de planstudie is gestart is in 2010 veel werk verricht aan het doorvoeren van versoberingen, bijvoorbeeld het schrappen van het gedeelte weg op palen en een geoptimaliseerd Vrijheidsplein. Dit heeft bijna 80 miljoen euro opgeleverd, en een akkoord van de minister om te starten met de planstudie.

- *Klopt het dat overschrijdingen van het budget niet voor rekening van de gemeente komen?*

Ja. In de bestuursovereenkomst 'zuidelijke ringweg fase 2' zijn de bepalingen uit het Regio Specifiek Pakket (RSP) convenant opgenomen. Financiële meeen tegenvallers van de RSP opgenomen projecten, waaronder de aanpak van de zuidelijke ringweg, worden binnen het RSP verrekend. De provincie Groningen is beheerder van het Groninger deel van het RSP-convenant en is daarmee de risicodragende partij. Voor de volgende fase, de aanbesteding en uitvoering, wordt een realisatieovereenkomst voorbereid. Deze overeenkomst wordt tevens aan uw raad voorgelegd.

7. *Een citaat van de website van Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg: "Uit de verkeerscijfers, die onder dreiging van een gerechtelijke procedure bij de projectorganisatie Aanpak Ring Zuid zijn verkregen, blijkt bovendien dat de bestaande knelpunten in het wegennet, zoals het Hoendiep en de Griffeweg, door de ombouw juist zwaarder belast zullen worden en zullen leiden tot een slechtere bereikbaarheid op het stedelijk wegennet."*

- *Is het correct dat deze cijfers pas zijn verstrekt na dreiging van een gerechtelijke procedure? Zo ja, waarom en wat is uw mening hierover?*

Zoals u weet investeren wij in een actieve informatievoorziening richting inwoners en ondernemers, zie onze gezamenlijke inspanning van gemeente en provincie op het gebied van 'open data'. Een belangrijke voorwaarde is dat de informatie betrouwbaar en gevalideerd is, zodat de ontvanger/ geïnteresseerde ook daadwerkelijk goed geholpen is in de informatievraag.

In het door u aangehaalde voorbeeld duurde het verstrekken van een deel van de gegevens volgens de projectorganisatie enige tijd, omdat dit deel nog niet op juistheid was gecontroleerd door het ministerie. De Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg was hiervan op de hoogte. De Stichting heeft ervoor gekozen ondanks dat naar de rechter te stappen, terwijl zij op de



hoogte waren dat op dezelfde dag de informatie verstrekt zou worden. De Stichting heeft vervolgens zelf het beroepschrift weer ingetrokken.

8. *Onlangs heeft de raad een motie aangenomen waarin het college werd opgeroepen de variant Kamminga te onderzoeken, waarbij sprake is van een halve aansluiting op de Hereweg.*
- *Is het correct dat een daadwerkelijk besluit over deze kwestie door de Stuurgroep Aanpak Ring Zuid wordt genomen en dat de gemeenteraad daarna met een voldongen feit wordt geconfronteerd?*
 - *Bent u het met de Partij voor de Dieren eens dat het college moet uitvoeren, maar dat het aan de raad is om politieke afwegingen te maken?*
 - *Hoe verhoudt zich deze kwestie volgens u tot de veel besproken bestuurscultuur, waarbij altijd wordt gesteld dat de raad meer aan de voorkant van het besluitvormingsproces zou moeten zitten?*

Zoals u weet is de Stuurgroep Aanpak Ring Zuid geen besluitvormend gremium, maar wordt in de stuurgroep de besluitvorming door de bevoegde gezagen voorbereid. Zo is de Minister van Infrastructuur en Milieu het bevoegd gezag voor het Tracébesluit, en is ons college het bevoegd gezag voor de inrichtingsplannen en de omgevingsvergunning voor de Helperzoomtunnel.

In de Nota van Antwoord, die bij het Tracébesluit, de inrichtingsplannen en de omgevingsvergunning van de Helperzoomtunnel wordt gepubliceerd, zullen wij uitgebreid ingaan nieuwe inzichten de zienswijzen (waaronder de moties van de raad), verbeteringen en actuele verkeerscijfers. Voorafgaand aan de definitieve besluitvorming over het Tracébesluit, de ontwerp inrichtingsplannen en omgevingsvergunning informeren wij uw raad hierover middels een brief waarmee wij u in gelegenheid willen stellen wensen en bedenking te uiten, zodat deze afgewogen kunnen worden door de minister of ons college. Deze stap is het vervolg op de consultatie bij het OTB en de ontwerp inrichtingsplannen. In onze brief van 15 januari jl. (RO13.4091882) hebben wij aangegeven dat wij het totale overzicht waarmee de eindbalans inhoudelijk en financieel kan worden opgemaakt in het tweede kwartaal van 2014 verwachten.

Wij laten het oordeel over de betrokkenheid van de raad bij de besluitvorming graag over aan uw raad.

9. *Op het platteland van Groningen worden megastallen "landschappelijk ingepast" door er wat bomen en struiken omheen te zetten. "Schaamgroen", noemt de Partij voor de Dieren dit. Zoiets lijkt ook met het huidige plan Aanpak Ring Zuid aan de hand te zijn: het deksel dat het Sterrebos moet herstellen lijkt te moeten verbloemen dat ook de ruimtelijke kwaliteit niet beter wordt door dit plan. Het Julianaplein wordt zes meter hoger dan hij nu is en vormt een nieuwe barrière in de stad. Ook de andere doelstellingen, betere doorstroming op het onderliggend wegennet, een betere bereikbaarheid van belangrijke*



bestemmingen in de stad, vergroting van veiligheid en leefbaarheid, worden niet gehaald. Op ééntje na: een betere doorstroming op het hoofdwegennet.

- *Bent u bereid de verdere uitwerking van dit ontwerp, dat slechts één van zijn zes doelstellingen haalt en wel degenen die het minst in het belang van de stad is, aan te houden? Zo nee, waarom niet?*

Wij zijn het niet met uw veronderstelling eens. Onder vraag 1 hebben wij aangegeven welke doelen de aanpak van de zuidelijke ringweg realiseren en waarom wij dit project een grote winst voor de stad vinden. Op basis van het OTB/MER concludeerden wij dat het project zorgt voor een bereikbare stad en regio in de toekomst, met een goede doorstroming op de A7 en een verbetering van de verkeersveiligheid. Tevens zorgt het plan voor verbetering van de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van de directe omgeving van de zuidelijke ringweg. In hoofdstuk 10 van de Toelichting op het OTB staat een nadere onderbouwing van het doelbereik.

Wij zullen gezamenlijk de resultaten van de inspraak afwegen en het plan zo mogelijk verbeteren. In afwachting van deze aanpassingen zijn wij, ook gezien de zienswijzen van uw raad, geen aanleiding de plannen aan te houden.

- *Bent u bereid het huidige ontwerp Aanpak Ring Zuid in de koelkast te zetten en opnieuw ALLE mogelijke alternatieven te bekijken? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wanneer kunnen wij een voorstel van uw kant hiertoe verwachten?*

Vooruitlopend op de afweging van de ingediende zienswijze beantwoordt ons college deze vraag ontkennend. Enerzijds omdat het plan voor de stad een aanzienlijke verbetering is (zie vraag 1) en anderzijds om dat de alternatieve uitvoerig zijn afgewogen.

Het plan voor de zuidelijke ringweg kent een lange geschiedenis, waarin onderzoek is gedaan naar verschillende alternatieven in een Verkenning (2000-2007) en een Verlengde Verkenning (2008-2009). Het ging daarbij niet alleen om alternatieven op het bestaande tracé, maar ook een nieuw tracé ten noorden van het bestaande tracé en verschillende varianten voor een nieuw tracé ten zuiden van de stad Groningen. Deze alternatieven zijn met elkaar vergeleken op criteria als oplossend vermogen, milieueffecten, ruimtelijke kwaliteit, draagvlak en kosten. Het resultaat van de Verlengde Verkenning is dat geen van de onderzochte alternatieven voldeed aan alle criteria.

Een belangrijke constatering was dat het merendeel van het verkeer (ca. 80%) dat nu gebruik maakt van de zuidelijke ringweg in de stad moet zijn of er vandaan komt. Dit betekent dat de bestudeerde alternatieven buiten het bestaand tracé de verkeersproblemen op de zuidelijke ringweg niet oplossen. De afstand tot de economische bestemmingen, de voorzieningen en de woonwijken in de stad is dan te groot. Doordat het verkeer blijft groeien, zou de zuidelijke ringweg ook met de aanleg van een tracé buiten de stad nog steeds grote hoeveelheden verkeer trekken. Door ombouw van het bestaande



tracé voorkomt dat het bestemmingsverkeer op de ring in de toekomst vanwege vertraging zal kiezen voor een route door de stadswijken.

De (gedeeltelijk) ondergrondse alternatieven op het bestaande tracé hebben voldoende oplossend vermogen, kennen veel draagvlak en hebben ruimtelijk een goede inpassing, maar zijn vanwege de verkeerskundige eisen ten aanzien van lokaal en doorgaand verkeer niet realiseerbaar binnen het gestelde budget. De bovengrondse alternatieven op het bestaande tracé zijn financieel haalbaar, maar zijn te weinig probleemoplossend, voornamelijk op het aspect ruimtelijke kwaliteit. In het verlengde hiervan is het draagvlak vanuit het publiek voor deze alternatieven laag. Kortom, geen van de onderzochte alternatieven bood de gewenste oplossing.

Op basis van de uitkomsten van beide verkenningen is vervolgens het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA) ontwikkeld: de oplossing op het bestaande tracé met een deels verdiepte ligging. Het BVA vormt een combinatie en optimalisatie van de meest kansrijke varianten van de bestudeerde alternatieven wat betreft bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid en financiële haalbaarheid. De afspraken over het BVA zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst die de bestuurders op 10 november 2009 hebben ondertekend. Het BVA bestond uit een ontwerp op hoofdlijnen, dat in de planstudiefase (2010-2014) verder is uitgewerkt in het ontwerp zoals dit in het OTB/MER is gepresenteerd. Op basis van ingediende zienswijzen en nadere inzichten komt het uiteindelijke TB-ontwerp tot stand.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'R. Vreeman'.

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M.A. Ruys'.

Bijlage - Beantwoording schriftelijke vragen Partij voor de Dieren over Plan van ...

2014
nr. 38

BIJLAGE



Aan het college van Burgemeester en Wethouders

Grote Markt 1

9712 HN Groningen

Datum: 15 maart 2014

Betref: schriftelijke vragen door de leden van de raad gesteld overeenkomstig artikel 41 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de raad van de gemeente Groningen betreffende de huidige plannen voor het aanpakken van de Zuidelijke Ringweg

Geacht college,

Het is niet onopgemerkt gebleven dat de Partij voor de Dieren niet langer instemt met de huidige plannen voor de vernieuwing van de Zuidelijke Ringweg. Het plan is echter niet het plan dat er in 2009 lag: in 2011 is besloten de parallel structuur te laten vervallen. Mede dankzij de uitstekende informatievoorziening van Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg zien wij het hele plaatje steeds beter. En beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald, denken wij nu.

Wethouder Joost van Keulen zei afgelopen vrijdag in het Dagblad van het Noorden: "Het is volstrekt helder dat het beter moet..." Wij zijn blij dat de wethouder in ieder geval erkent dat het plan "zijn beperkingen kent". Middels het stellen van onderstaande vragen hopen wij te ontdekken in hoeverre het college het met de Partij voor de Dieren eens is dat het plan zoals het er nu ligt, niet door moet gaan.

"De Vondellaan is wel een buikpijnonderdeel. Ik vraag me af of daar een goede oplossing voor komt. Zo eerlijk moet je zijn", aldus wethouder van Keulen in hetzelfde interview. Wij waarderen de eerlijkheid van de wethouder en willen u graag de volgende vragen stellen over deze kwestie, waarbij wij hopen op net zulke eerlijke antwoorden.

1. In het in 2009 gekozen Voorkeurs Alternatief werd uitgegaan van twee parallelle wegen: één voor het stadsverkeer, dat maar liefst tachtig % van het totale verkeer van

Bijlage - Beantwoording schriftelijke vragen Partij voor de Dieren over Plan van ...

de zuidelijke ringweg betreft en één voor doorgaand verkeer. In 2011 bleek dat technisch niet mogelijk en is de parallel structuur eenvoudig geschrapt en is men plots met een plan gekomen waarbij het bestemmingsverkeer niet langer via de ring de stad in wordt geleid, maar via het onderliggende wegennet. Om het doorgaande verkeer op de A7/A28 goed door te kunnen laten rijden, vervallen nu belangrijke op- en afritten, waar een groot deel van de 90.000 arbeidsplaatsen in dit gebied gebruik van maakt. Een deel van het stadse verkeer wordt hierdoor gedwongen gebruik te maken van nieuw aan te leggen parallelwegen, zoals langs de Maaslaan, de Vondellaan en de Waterloolaan. Daarnaast zullen dagelijks 40.000 auto's en vrachtwagens een andere route dwars door woonwijken moeten vinden, met grote gevolgen voor de veiligheid en leefbaarheid in met name de zuidelijke wijken. Stadsverkeer staat straks niet meer vast op het Julianaplein, maar op de andere wegen in de stad. Doordat afritten vervallen wordt gebruik van de Zuidelijke Ringweg door stadsverkeer ontmoedigd. Er wordt in feite een nieuwe ringwegstructuur gecreëerd, dwars door woonwijken heen die daar niet op ingericht zijn.

- Bent u het met de Partij voor de Dieren eens dat dit project geen verbetering voor de stad oplevert, maar slechts voordeel biedt aan het doorgaande verkeer? Zo nee, waarom niet?

- 2. Het verkeer dat op dit moment vanaf de A7 de stad inrijdt, komt stoplichten tegen bij het Julianaplein die in de huidige plannen worden opgeheven. De maximumsnelheid zag de Partij voor de Dieren het liefst teruggeschroefd naar 60/h, maar hiervan wordt beweerd dat het "niet haalbaar" is. Het verkeer van Oost naar West kan dan op een achtbaansweg onbelemmerd doorrijden met een maximumsnelheid van 80 km/h.
 - Hoe aannemelijk acht u de kans dat het verkeer zich daadwerkelijk aan die 80 km/h houdt, komende vanaf de snelweg?
 - De deksels liggen slechts op een deel van de Zuidelijke ringweg. Kunt u nog eens uiteenzetten wat de gevolgen zijn voor de luchtkwaliteit indien er over dit stuk 100 km/h wordt gereden, 80 of 60?
 - Wat is er eigenlijk mis met een snelheidslimiet van 60 km/h voor een weg die dwars door een stad loopt?

- 3. Een verbeterde ringweg zou de bereikbaarheid van de stedelijke dynamo's moeten verbeteren. Dat dat gebeurt met dit project is nog niet aangetoond. De bereikbaarheid van het UMCG wordt misschien zelfs slechter, omdat ook de afslag hier wellicht verdwijnt. Wellicht: want voor twintig miljoen euro extra kan hier toch een afslag worden aangelegd.
 - Bent u het eens met deze analyse? Zo nee, waarom niet?
 - Hoe oordeelt u over een plan van 624 mln euro waarbij door beknipting van 20 mln euro de bereikbaarheid van één van de grootste dynamo's van de stad, zo niet de grootste, alleen maar slechter wordt?

Bijlage - Beantwoording schriftelijke vragen Partij voor de Dieren over Plan van ...

4. De huidige plannen voor de aanpak van de ringweg zijn tot stand gekomen onder de Crisis- en Herstelwet, een wet die bedoeld was als tijdelijke wet. Hierdoor kon in 2009 een verplicht zorgvuldig onderzoek naar mogelijke alternatieven vervallen en inspraak- en bezwaarprocedures bekort worden. De Partij voor de Dieren heeft via haar senator in de Eerste Kamer, Niko Koffeman, deze wet nog even kunnen uitstellen maar heeft invoering niet kunnen voorkomen. De huidige vorm van crisisbestrijding via het buiten werking stellen van delen van het democratisch proces via de Crisis- en Herstelwet en de aanleg van meer wegen en andere infrastructurele werken geeft blijk van een gebrek aan duurzame toekomstvisie. De Aanpak Ring Zuid is inderdaad niet alleen goed voor het doorgaande verkeer, maar ook voor de bouwsector.
 - Bent u het met de Partij voor de Dieren eens dat het project Aanpak Ring Zuid, dat tot zeer veel maatschappelijke onrust leidt, veel geld kost en bij daadwerkelijke uitvoering jarenlang voor zeer veel overlast zal leiden, niet via de Crisis- en Herstel wet op een versnelde wijze door besluitvormingsprocessen heen zou moeten worden gemoffeld? Zo nee, waarom niet?

5. Hoe verklaart u als duurzame, groene en fietsvriendelijke stad een project te willen uitvoeren dat leidt tot meer verkeer in de wijken en dus tot minder veiligheid voor fietsers?

6. Kent u de brief van 8 maart van Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen aan Provinciale Staten van Groningen? ¹ In deze brief wordt de provincie gewezen op het grote risico van overschrijding van het taakstellende budget van 624 mln. Een citaat: "Bovendien is het merkwaardig dat in de aanloop naar het bestuurlijk voorkeursalternatief een plan voor een verdiepte ligging aanvankelijk is ingeschat op 940 miljoen euro, en men bij het gekozen alternatief ineens "slechts" op de genoemde 582 tot 715 miljoen euro uitkwam. En dat terwijl het "duurdere" plan voor een verdiepte ligging niet eens in deksels voorzag maar in een volledig open bak!"
 - Zou u hierop willen reageren?
 - Klopt het dat overschrijdingen van het budget niet voor rekening van de gemeente komen?

7. Een citaat van de website van Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg: "Uit de verkeerscijfers, die onder dreiging van een gerechtelijke procedure bij de projectorganisatie Aanpak Ring Zuid zijn verkregen, blijkt bovendien dat de bestaande knelpunten in het wegennet, zoals het Hoendiep en de Griffeweg, door de ombouw juist zwaarder belast zullen worden en zullen leiden tot een slechtere bereikbaarheid op het stedelijk wegennet."²

¹ <http://zuidelijkeringweg.nl/assets/files/zrwfinan.pdf>

² <http://zuidelijkeringweg.nl/zuidelijke-ringweg1/achtergrond-stand-van-zaken>

Bijlage - Beantwoording schriftelijke vragen Partij voor de Dieren over Plan van ...

- Is het correct dat deze cijfers pas zijn verstrekt na dreiging van een gerechtelijke procedure? Zo ja, waarom en wat is uw mening hierover?

- 8. Onlangs heeft de raad een motie aangenomen waarin het college werd opgeroepen de variant Kamminga te onderzoeken, waarbij sprake is van een halve aansluiting op de Hereweg.

- Is het correct dat een daadwerkelijk besluit over deze kwestie door de Stuurgroep Aanpak Ring Zuid wordt genomen en dat de gemeenteraad daarna met een voldongen feit wordt geconfronteerd?

- Bent u het met de Partij voor de Dieren eens dat het college moet uitvoeren, maar dat het aan de raad is om politieke afwegingen te maken?

- Hoe verhoudt zich deze kwestie volgens u tot de veel besproken bestuurscultuur, waarbij altijd wordt gesteld dat de raad meer aan de voorkant van het besluitvormingsproces zou moeten zitten?

- 9. Op het platteland van Groningen worden megastallen "landschappelijk ingepast" door er wat bomen en struiken omheen te zetten. "Schaamgroen", noemt de Partij voor de Dieren dit. Zoiets lijkt ook met het huidige plan Aanpak Ring Zuid aan de hand te zijn: het deksel dat het Sterrebos moet herstellen lijkt te moeten verbloemen dat ook de ruimtelijke kwaliteit niet beter wordt door dit plan. Het Julianaplein wordt zes meter hoger dan hij nu is en vormt een nieuwe barrière in de stad. Ook de andere doelstellingen, betere doorstroming op het onderliggend wegennet, een betere bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen in de stad, vergroting van veiligheid en leefbaarheid, worden niet gehaald. Op ééntje na: een betere doorstroming op het hoofdwegennet.

- Bent u bereid de verdere uitwerking van dit ontwerp, dat slechts één van zijn zes doelstellingen haalt en wel degenen die het minst in het belang van de stad is, aan te houden? Zo nee, waarom niet?

- Bent u bereid het huidige ontwerp Aanpak Ring Zuid in de koelkast te zetten en opnieuw ALLE mogelijke alternatieven te bekijken? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wanneer kunnen wij een voorstel van uw kant hiertoe verwachten?

Met vriendelijke groet,

Partij voor de Dieren

Gerjan Kelder

Bijlage - Toezending uitkomst onderzoek effecten afslag Hereweg - Dhr. Kamminga

A.J.W. Kamminga, LL.M. MSc
Hoekstraat 1B, 9712 AM Groningen

arthurkamminga@gmail.com
Tel.: +31 6 13 765 865

Gemeenteraad Groningen
Postbus 20001
9700 PB Groningen

Betreft: toezending uitkomst onderzoek effecten afslag Hereweg

Groningen, 2 april 2014

Geacht Raadsleden,

Hierbij stuur ik u de uitkomsten van het onderzoek uitgevoerd, door Projectbureau Aanpak Ring Zuid (ARZ), naar de effecten van het behoud van een halve aansluiting bij de Hereweg na de reconstructie van de Zuidelijke Ringweg. Het Projectbureau ARZ heeft een presentatie gemaakt van de effecten, die ik als bijlage 1 heb bijgesloten. Omdat u wellicht niet van de volledige ins en outs op de hoogte bent, geef ik in bijlage 2 een toelichting. In deze brief geef ik daarnaast een korte samenvatting.

Management samenvatting:

De essentie van het onderzoek is dat de halve aansluiting bij de Hereweg technisch haalbaar is. Er zijn vier varianten onderzocht: mét of zonder aanleg van een nieuwe verbindingsweg langs de Maaslaan en mét of zonder beperking van de toegang tot de Vondellaan vanaf de ringweg. Iedere variant heeft zijn voor- en nadelen:

- In ALLE varianten wordt de problematiek rond de Maaslaan substantieel verminderd. Het verkeer op deze nieuwe weg neemt met minimaal 75 procent af ten opzichte van de huidige plannen zónder afrit bij de Hereweg.
- In TWEE VAN DE VIER varianten wordt de problematiek rond de Vondellaan opgelost. In deze varianten blijven de verkeersintensiteit op deze weg rond de huidige aantallen. Dit betekent een afname van minimaal 85 procent ten opzichte van de huidige plannen, zónder afrit Hereweg. Er is dan echter wel een kleine tot matige toename op enkele andere wegen, zoals de Laan Corpus den Hoorn en Van Iddekingeweg. In de ANDERE TWEE varianten neemt het aantal voertuigen op de Vondellaan toe (met 25 procent ten opzichte van huidige plannen), maar neemt juist het verkeer op de wegen zoals de Van Ketwich Verschuurlaan af.
- In ALLE varianten neemt het verkeer op de toekomstige afritten van de A28 bij de Brailleweg/Hoornsediep af met 3000 voertuigen, zowel op de afrit, als op de oprit. Dit betekent dat rond de toekomstige op- en afritten op de Brailleweg/Hoornsediep de doorstroming een stuk beter zal zijn dan in de huidige plannen zónder afrit Hereweg.
- In ALLE varianten heeft het verkeer richting het Hoofdstation en Binnenstad-Zuid de beschikking over twee afritten in plaats van één. Dit vergroot de bereikbaarheid en biedt meer betrouwbaarheid in geval van werkzaamheden of ongevallen.
- In ALLE varianten is de bereikbaarheid voor hulpdiensten beter (bijvoorbeeld via de busbaan Hereweg richting binnenstad en UMCG).
- In ALLE varianten blijft het herstel van het Sterrebos ongewijzigd; dit plan voorziet alléén in een op- en afrit aan de westzijde van de Hereweg (van/naar A28), niet aan de oostzijde.

Het Projectbureau ARZ heeft verklaard dat het een politieke keuze is welke variant wordt uitgevoerd, of dat er helemaal geen verbeteringen worden uitgevoerd. Helaas heeft demissionair wethouder Joost van Keulen aangegeven te kiezen om géén verbeteringen aan te brengen. Deze keuze vind ik onbegrijpelijk en de argumentering die hij voor dit standpunt geeft strookt niet met de werkelijkheid: hij beweert dat de halve-aansluiting Hereweg leidt tot extra verkeer op de Vondellaan en dús geen oplossing is. Zoals u kunt zien is dat feitelijk onjuist, want in twee van de vier onderzochte varianten neemt het verkeer op de Vondellaan juist fors af, mét de op- en afrit Hereweg! De validiteit van het standpunt van wethouder Joost van Keulen is dus niet aanwezig.

Bijlage - Toezending uitkomst onderzoek effecten afslag Hereweg - Dhr. Kamminga

Beste variant?

Er zijn ook nog andere varianten mogelijk en de beste oplossing is waarschijnlijk een combinatie van de onderzochte varianten. Mijn indruk is dat het de moeite waard is te kijken naar een variant waarin er wél een verbindingsweg langs de Maaslaan komt (met -75% verkeer t.o.v. huidige plannen) en waarbij de toegang tot de Vondellaan vanuit de richting Assen en Hoogezand NIET mogelijk is, maar vanuit de richting Drachten WEL. Op die manier wordt de druk op de Vondellaan verlicht terwijl er niet de negatieve effecten op de Laan Corpus den Hoorn, Van Iddekingeweg en Van Ketwich Verschuurlaan optreden. Dit lijkt een kwestie van win-win. De effecten van deze "vijfde variant" zijn echter nog niet door het Projectbureau in het verkeersmodel nagerekend. Ik suggereer om het Projectbureau te vragen dit zo snel mogelijk te doen.

Ik wil nog benadrukken dat ik vanuit het Projectbureau ARZ alle medewerking heb gekregen. Zij hebben mijn suggesties ter verbetering van het ontwerp serieus onderzocht. Derhalve complimenten aan het Projectbureau. Ik vind het een gemiste kans dat de verantwoordelijk (demissionair) wethouder niet dezelfde constructieve houding heeft aangenomen. Tevens vind ik het een gemiste kans dat de Raad niet door het College is geïnformeerd over de voortgang ten aanzien van het onderzoek naar de halve-aansluiting Hereweg, waarvoor nota bene een raadsbrede motie is aangenomen. Dat ik nu als burger de gemeenteraad moet informeren over de uitkomsten van het onderzoek, komt mij enigszins merkwaardig over.

Graag wil ik alle partijen oproepen om vast te houden aan de halve-aansluiting Hereweg, aangezien dit naar mijn rotsvaste overtuiging in het belang is van zowel de omwonenden, als de bereikbaarheid. Deze kleine verbetering levert simpelweg een beter plan op. Dat deze suggestie afkomstig is van een burger in plaats van de eigen organisatie zou geen rol mogen spelen in de beoordeling hiervan. Indien nog vragen heeft of een reactie wil geven, dan nodig ik u van harte uit om contact met mij op te nemen.

Hoogachtend,



Arthur Kamminga

Bijlagen:

- Bijlage 1: Presentatie Kamminga-variant Concept (door: Projectbureau ARZ)
- Bijlage 2: Toelichting presentatie effecten verbetering Ring Zuid met halve-aansluiting Hereweg





Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

CONCEPT

Funcie verbindingsweg = aansluiting Hereweg

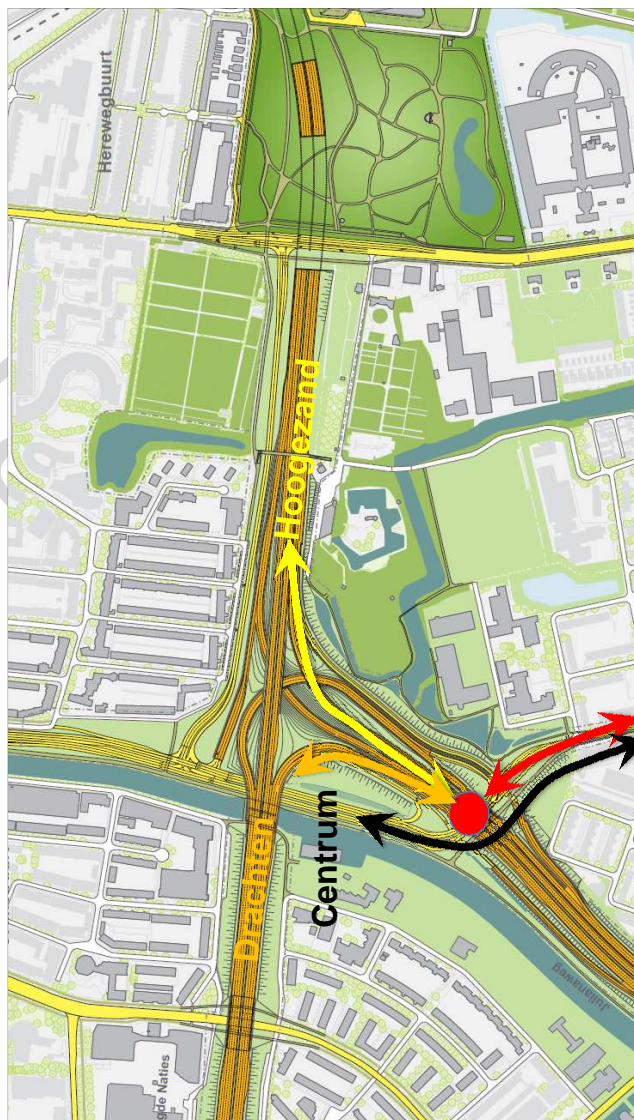




Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

CONCEPT

Functie Vondellaan = verbinding Wijert – Centrum (huidig) PLUS verbinding N7 - Wijert



Wijert
Wijert



Kamminga: halve aansluiting A28 - Hereweg

Beoogde doel van de halve aansluiting Hereweg is:

1. de Verbindingsweg ontlasten,
2. de Vondellaan ontlasten,
3. de zuidelijke stadswijken een directere aansluiting op het hoofdwegenet bieden.
4. draagvlak project vergroten

CONCEPT



Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

‘Kammingavariant’



Afbeelding uit zienswijze Kamminga

BIJLAGE 1 bij brief Kamminga



Kamminga: aansluiting Hereweg - A28 (Assen)



Zienswijze is een denkrichting (1)

Bouwstenen:

1. Halve aansluiting Hereweg
2. 'Sleutelen' aan Verbindingsweg (wel/geen verbindingsweg)
3. 'Sleutelen' aan Vondellaan (huidige functie / knip)
4. Kleine verkeersmaatregelen Wijert



Zienswijze is een denkrichting (2)

Om een beeld te krijgen van de voors- en tegens hebben wij de zienswijze vertaald naar 4 onderzoeksvarianten:

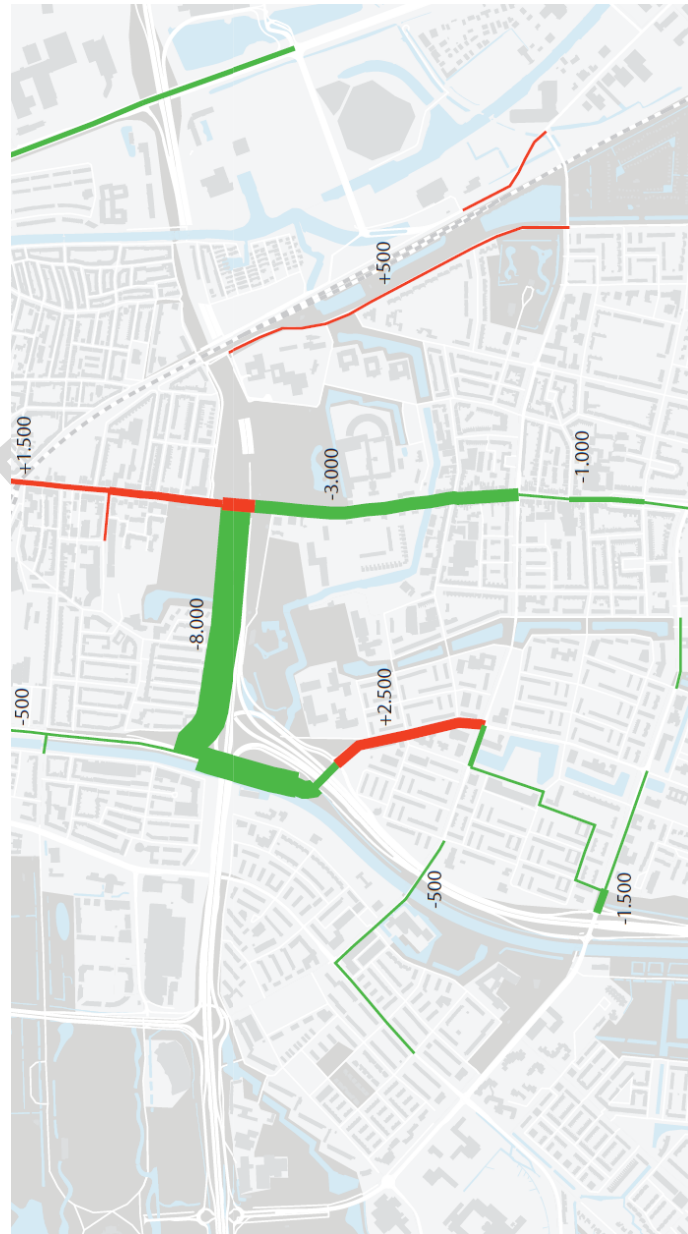
1. halve aansluiting Hereweg met volledige Verbindingsweg
2. halve aansluiting Hereweg zonder Verbindingsweg
3. halve aansluiting Hereweg met volledige Verbindingsweg maar geen verkeer tussen Vondellaan en de N7
4. halve aansluiting Hereweg zonder Verbindingsweg en daarbij een volledige knip in de Vondellaan.



Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

CONCEPT

Variant 1: meer verkeer N7/Vondellaan/Hereweg Noord, minder op Verbindingsweg/Hereweg Zuid

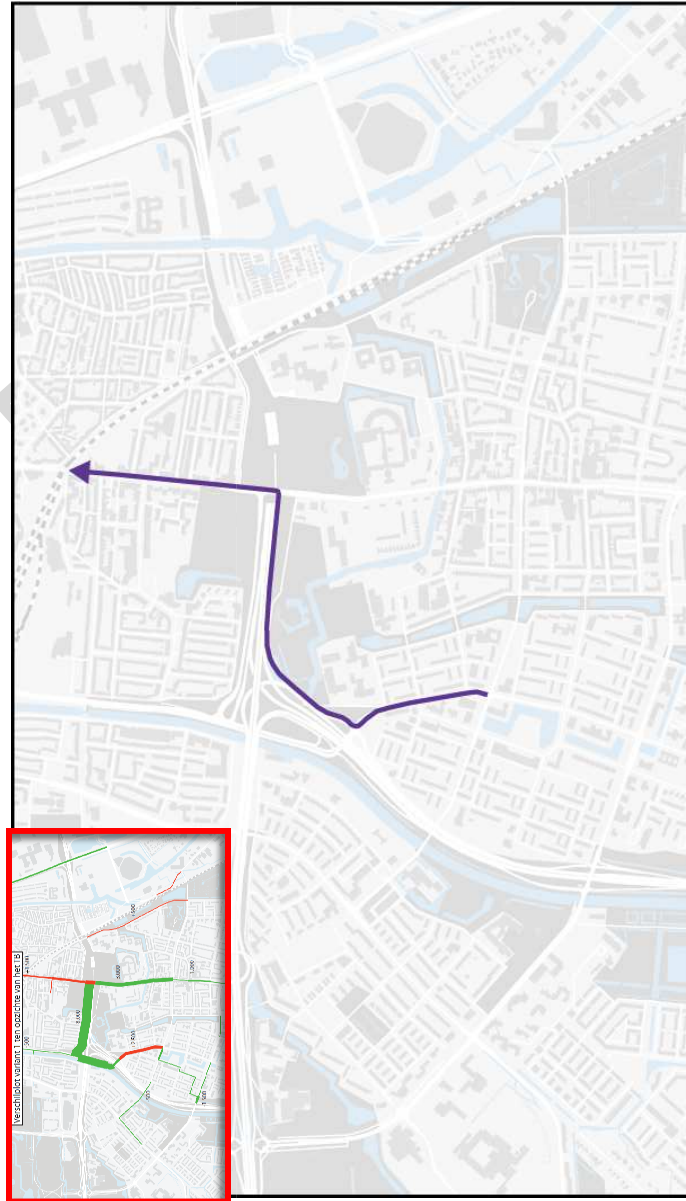




Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

CONCEPT

Variant 1: meer verkeer N7/Vondellaan/Hereweg Noord, minder op Verbindingsweg/Hereweg Zuid

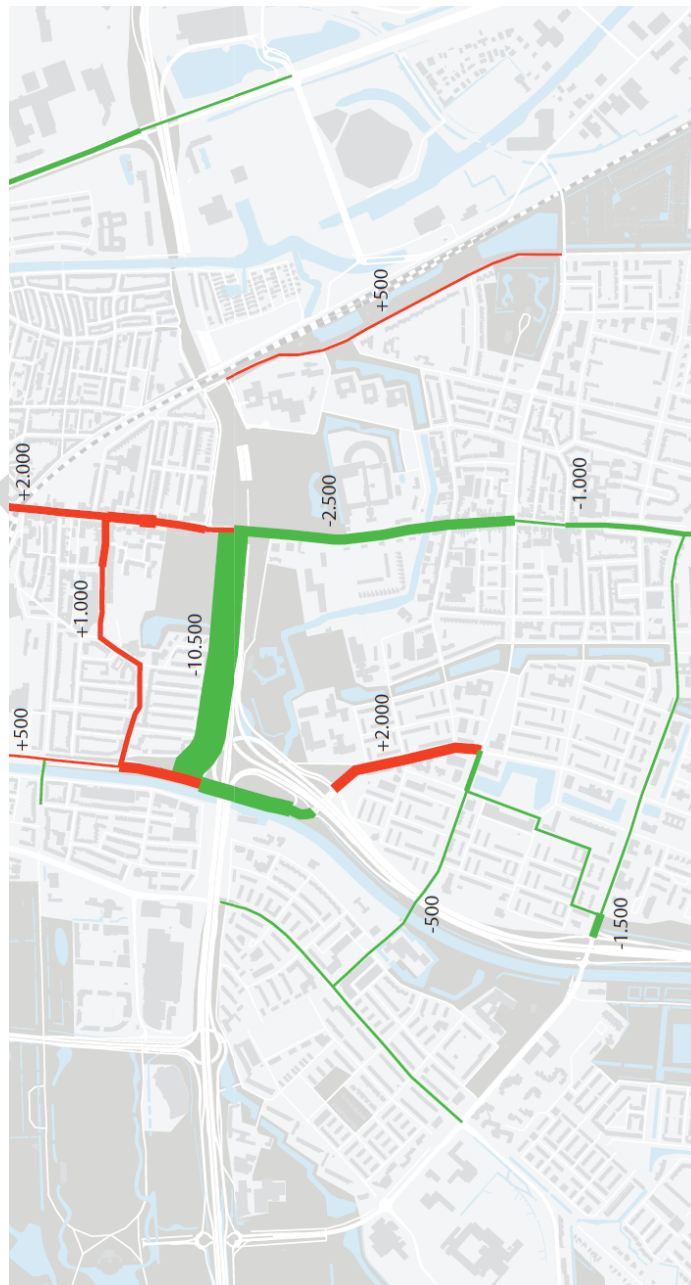




Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

CONCEPT

**Variant 2: meer verkeer N7/Vondellaan/Rivierenbuurt/Hereweg Noord,
minder op Verbindingsweg/Hereweg Zuid**

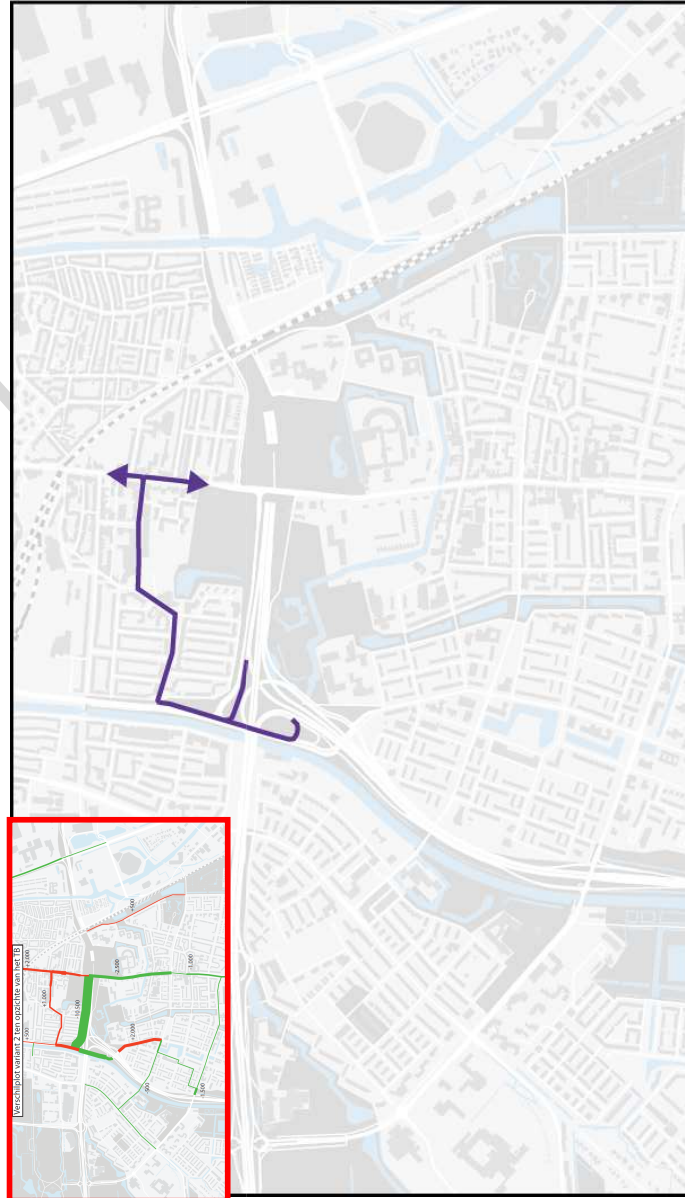




Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

CONCEPT

**Variant 2: meer verkeer N7/Vondellaan/Rivierenbuurt/Hereweg Noord,
minder op Verbindingsweg/Hereweg Zuid**

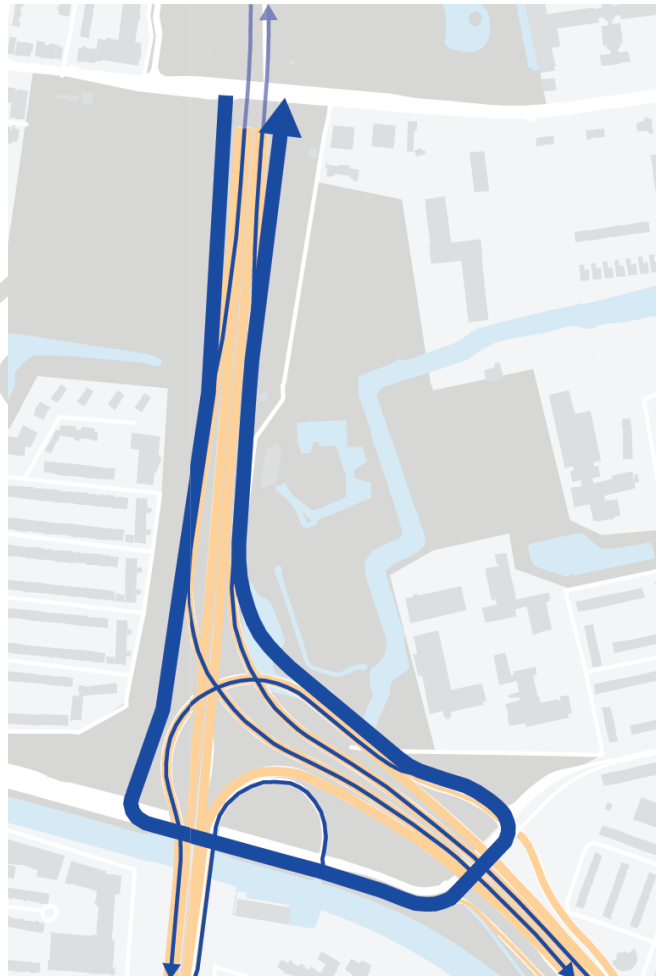




Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

CONCEPT

Geen verbindingsweg (variant 2 en 4): 'rondrijden' op weefvakken = kwetsbaar netwerk!

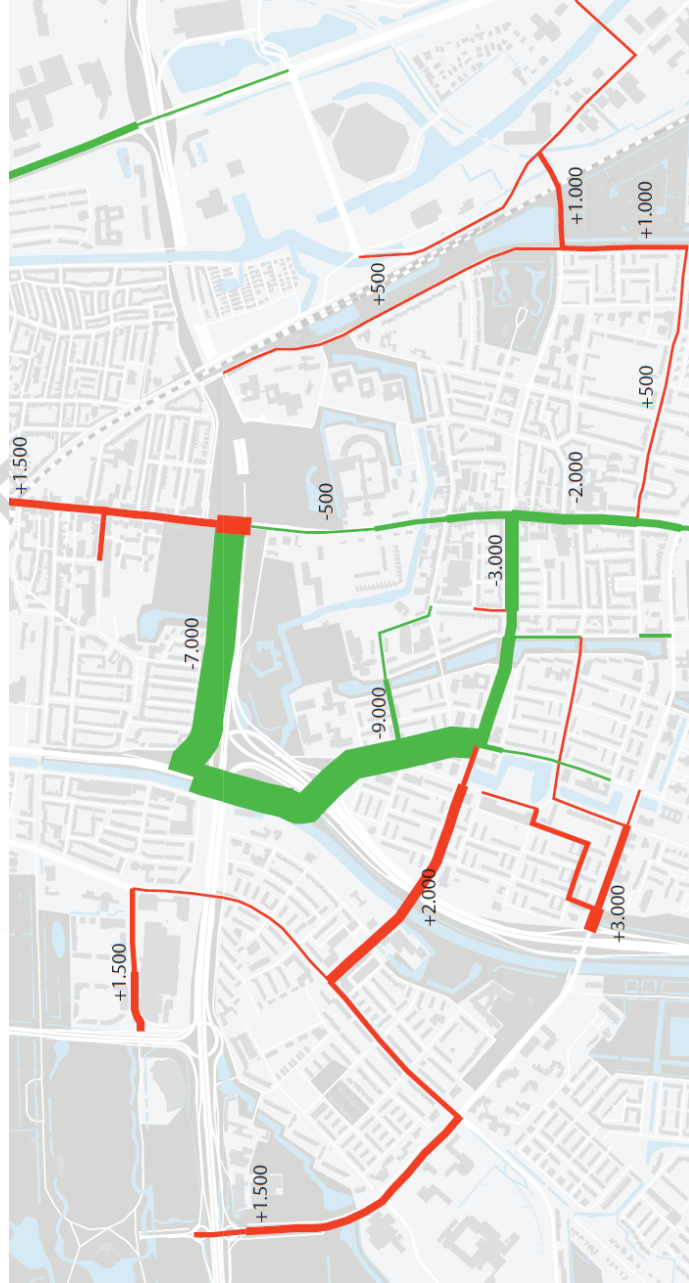


CONCEPT



Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

Variant 3: meer verkeer N7/omgeving Corpus/Hereweg N./ van Ketwich Verschuurlaan/HZT, minder op Verbindingsweg/Vondellaan/Hereweg Z.

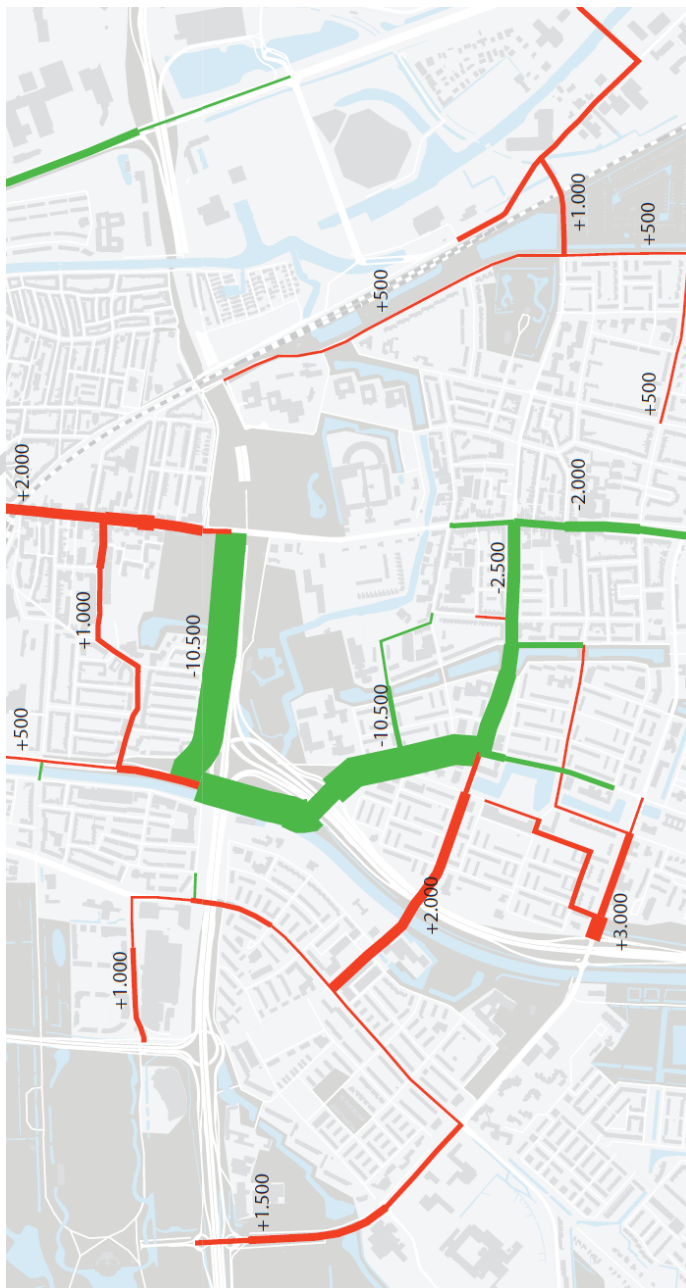




Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

CONCEPT

Variant 4: meer verkeer N7/omgeving Corpus/Hereweg N./ van Ketwich Verschuurlaan/HZT, minder op Verbindingsweg/Vondellaan/Hereweg Z.

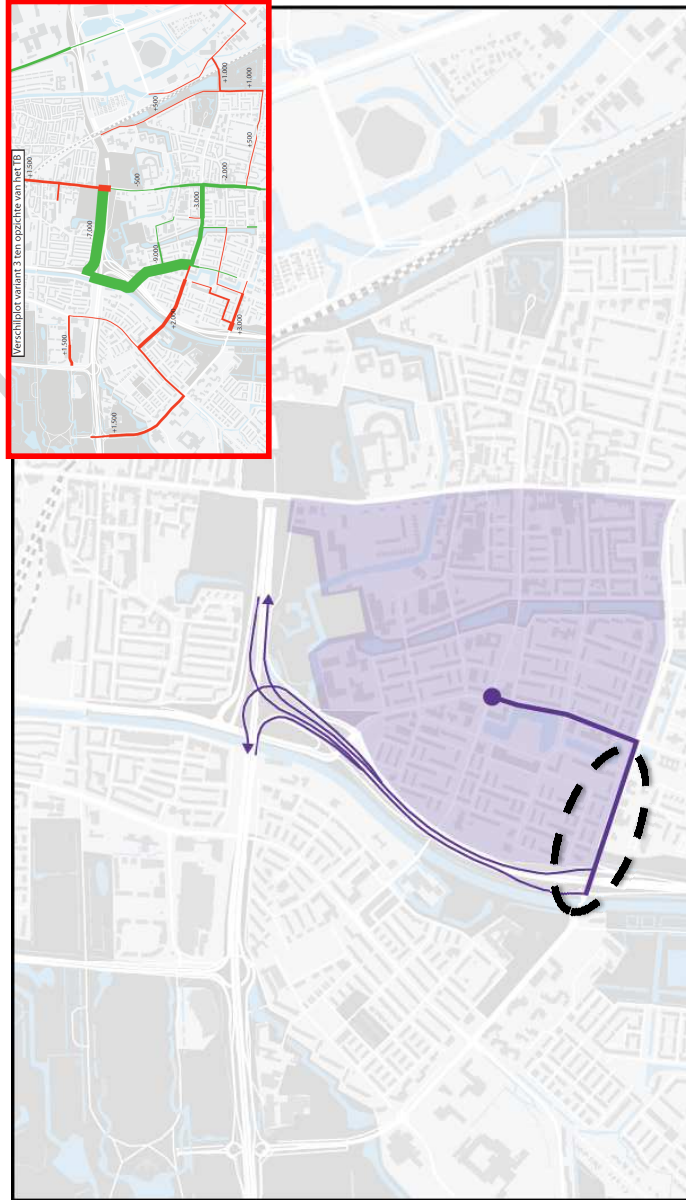




Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

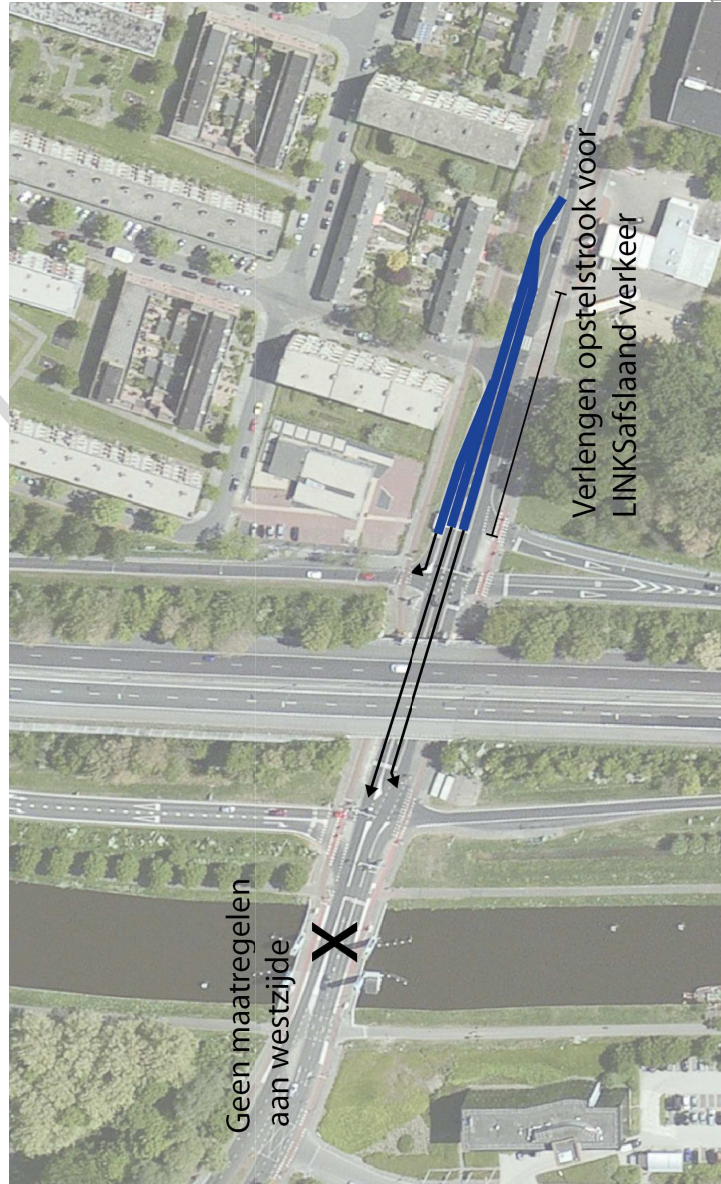
CONCEPT

Variante 3 en 4: meer verkeer N7/omgeving Corpus/Hereweg N./ van Ketwich Verschuurlaan/HZT, minder op Verbindingsweg/Vondellaan/Hereweg Z.

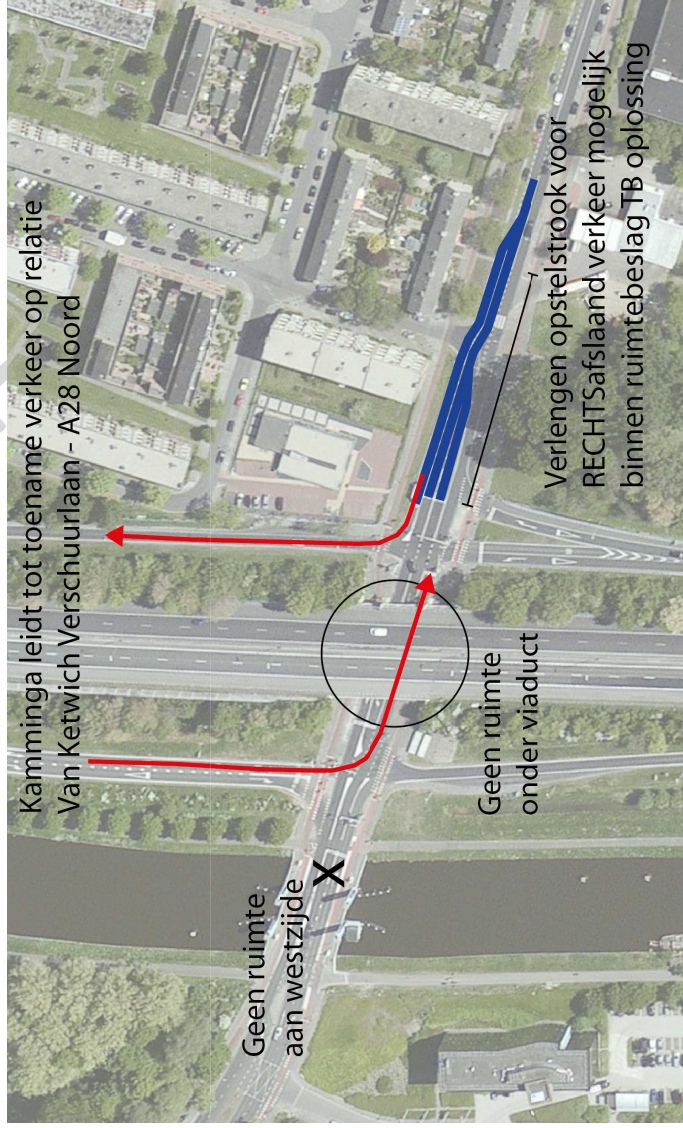




Maatregel KvS nav OTB: verlengen opstelstrook



Afsluiten Vondellaan voor N7: Meer verkeer KvS, ook (dure) maatregelen aan Corpus zijde noodzakelijk

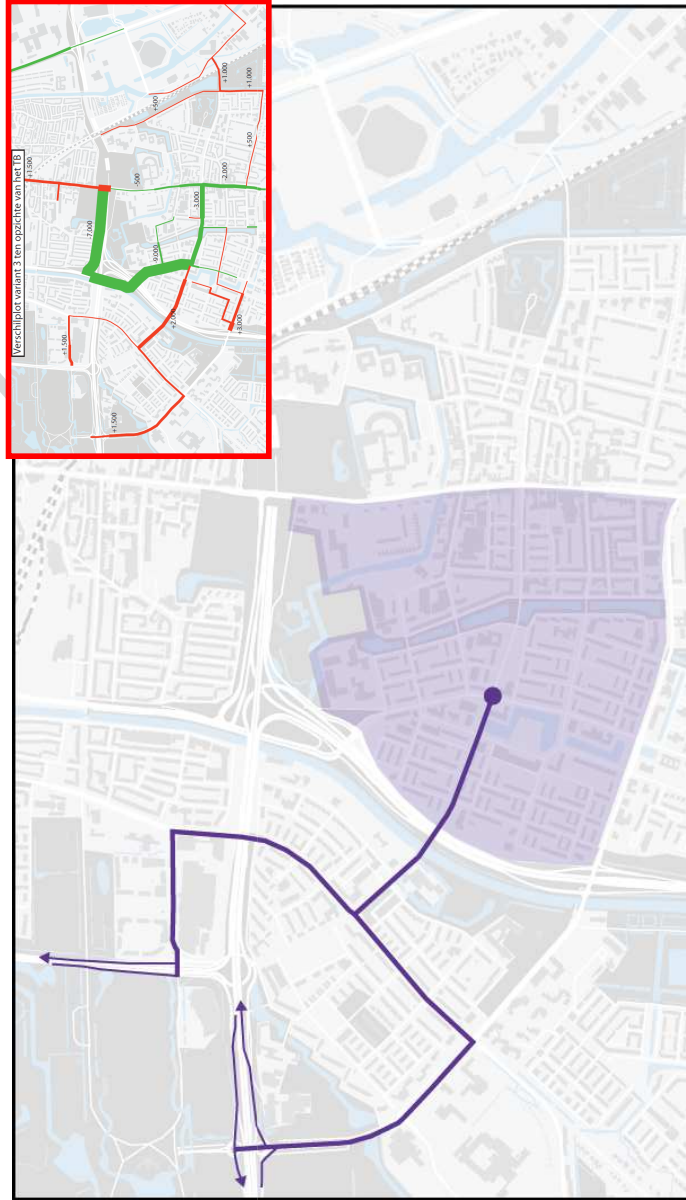




Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

CONCEPT

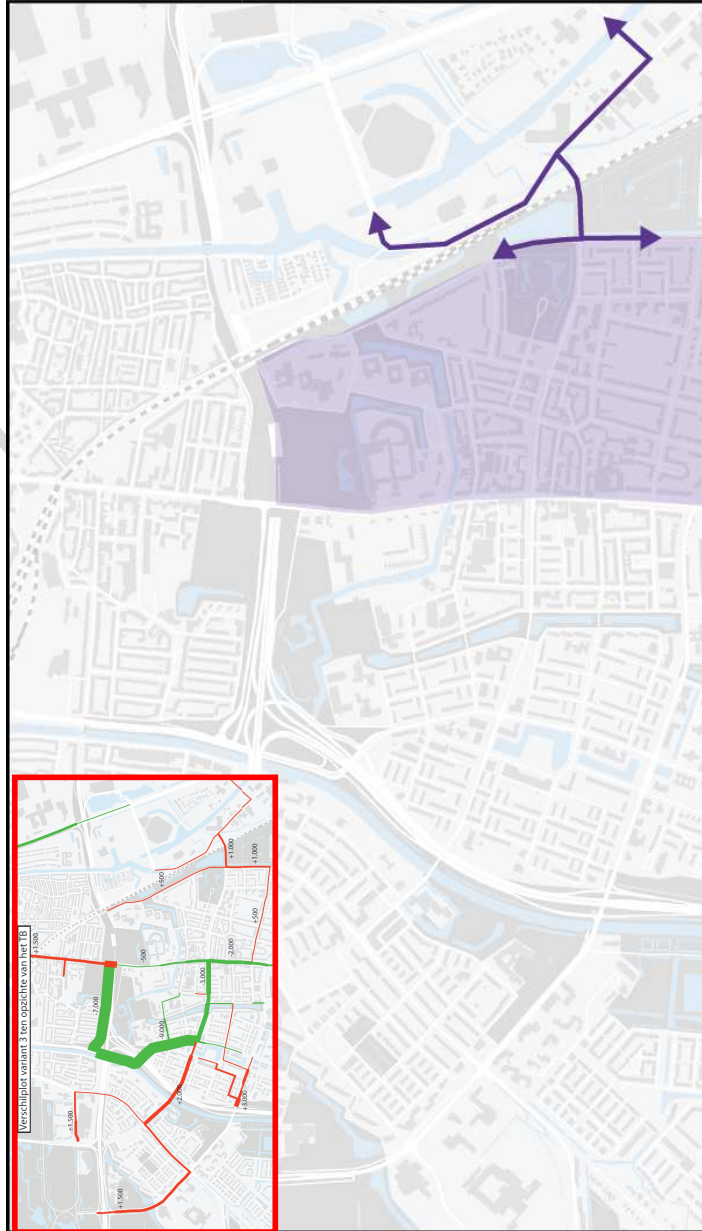
Variant 3 en 4: meer verkeer N7/omgeving Corpus/Hereweg N./ van Ketwich Verschuurlaan/HZT, minder op Verbindingsweg/Vondellaan/Hereweg Z.



CONCEPT

Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

Variant 3 en 4: meer verkeer N7/omgeving Corpus/Hereweg N./ van Ketwisch Verschuurlaan/HZT, minder op Verbindingsweg/Vondellaan/Hereweg Z.





Constateringen

1. Maatregelen Wijert: no regret, samen verder uitwerken
2. Verbindingsweg ontlasten
 - a) Ja, verbindingsweg wordt ontlast door halve aansluiting Hereweg en weghalen verbindingsweg.
 - b) Maar, altijd elders (o.a. Vondellaan, Rivierenbuurt) extra verkeer
3. Vondellaan ontlasten
 - a) Nee, door aanleggen halve aansluiting Hereweg meer verkeer op Vondellaan
 - b) Ja, door 'sleutelen' aan aansluiting Vondellaan minder verkeer op Vondellaan
 - c) Maar, altijd elders extra verkeer (o.a. van Ketwich Verschuurlaan)



Constateringen

4. Zuidelijke stadswijken een directere aansluiting op het hoofdwegennet bieden
 - a) Ja, halve aansluiting is directere aansluiting voor verkeer van en naar de A28
 - b) Nee, geen directere aansluiting voor 'N7 verkeer' van/naar Zuidelijke Stadswijken en Centrum. Dus, verbindingsweg blijft nodig.
 - c) Nee, Vondellaan ook afsluiten voor N7 verkeer zorgt voor minder directe aansluiting Zuidelijke Wijken

5. Draagvlak vergroten
 - a) Ja, bij wegen die worden ontlast
 - b) Nee, bij wegen die extra worden belast

BIJLAGE 2 bij brief Kamminga

BIJLAGE 2 – Toelichting presentatie effecten verbetering Ring Zuid met halve-aansluiting Hereweg

Onderstaande toelichting bij bijlage 1, door Arthur Kamminga:

Algemeen:

- Het gaat hier om verschillen ten opzichte van de verkeersaantallen in het Ontwerp-TracéBesluit (OTB). Dus NIET ten opzichte van de huidige situatie. Zo zal op het noordelijke deel van de Helperzoom al sowieso een grote afname van het verkeer zijn, omdat de spoorwegovergang wordt afgesloten. De toename van 500 auto's is dus slechts een kleine toename op een grote afname. Oftewel, nog steeds een forse afname van het verkeer.
- Het gaat hier bovendien om verkeersaantallen in het jaar 2030. Deze zijn uiteraard afhankelijk van de huidige inschattingen. Indien het aantal auto's minder zal toenemen dan in de gebruikte verkeersmodellen, dan heeft dat ook gevolg voor de in de presentatie genoemde effecten.
- In tegenstelling tot wat in de presentatie wordt gesuggereerd is de halve aansluiting Hereweg NIET bedoeld om de problematiek rondom de Vondellaan op te lossen. De op- en afrit bij de Hereweg is primair bedoeld om de Rivierenbuurt (m.n. de Maaslaan) te ontlasten en sluipverkeer door De Wijert en Helpman richting de (Verlengde) Hereweg te voorkomen.
- Voor de problematiek op de Vondellaan heb ik een aparte notitie gemaakt, die ik ook heb bijgesloten. De effecten hiervan zijn nog niet in de verkeersintensiteiten verwerkt.
- Op de kaartjes is niet te zien dat als gevolg van de Kamminga-varianten op zowel de toekomstige afrit als de oprit van de A28 bij de Vondellaan ieder 3000 auto's per dag minder zullen zijn. Dit is op de kaartjes niet weergegeven omdat de op- en afrit formeel tot de hoofdstructuur hoort, die niet op de kaartjes is weergegeven. Deze afname is echter erg belangrijk voor de doorstroming op het hele gedeelte Brailleweg-Hoornsediep OZ, inclusief de kruisingen met de andere wegen.

Varianten:

- Er zijn door het Projectbureau vier varianten met de halve aansluiting Hereweg doorgerekend met een verkeersmodel. Er zijn echter nog veel meer varianten denkbaar. Ik sluit dus niet uit dat de uiteindelijke "beste oplossing" zal bestaan uit een combinatie, dus een variant die nog niet is doorgerekend.
- Variant 1 is mét aanleg van de verbindingsweg langs de Maaslaan (maar nog slechts met 2500 ipv 10500 auto's per dag) en verder géén maatregelen voor de Vondellaan. In deze variant stijgt het verkeer op de Vondellaan met 2500 auto's. Dit lijkt erg vreemd en ik twijfel daar een beetje aan, maar het komt zo uit het verkeersmodel. De verklaring is dat verkeer uit De Wijert via de op- en afrit snel op de Hereweg richting het centrum kan rijden. Alléén deze verkeersstroom kan de oorzaak zijn van de toename, aangezien er verder geen enkele nieuwe verbinding wordt toegevoegd ten opzichte van het OTB.
- Variant 2 is nog steeds zonder maatregelen voor de Vondellaan, maar dan zónder verbindingsweg langs de Maaslaan. Het schrappen van de verbindingsweg leidt door enig sluipverkeer door de Rivierenbuurt. Overigens is 1000 extra auto's per dag in het jaar 2030 nou niet echt wereldschokkend te noemen. Even snel uitgerekend, 1000 extra auto's betekent ongeveer om één extra auto per richting per twee minuten, de nachtelijke uren niet meegerekend.
- Variant 3 is wél met de verbindingsweg, maar met een beperkte toegang tot de Vondellaan. In deze variant is de Vondellaan alléén van/naar het centrum te berijden. Vanuit/naar De Wijert kan je dan dus NIET de snelweg op. In het OTB wordt het sowieso al onmogelijk om vanaf de A28 van/naar de Vondellaan te rijden. In deze variant wordt hetzelfde trucje toegepast voor de richtingen Hoogezand en Drachten. Het beperken van de toegang tot de Vondellaan leidt logischerwijs tot een toename op de alternatieve routes: de Van Iddekingeweg en de Van Ketwich Verschuurlaan. Ook op de Laan Corpus den Hoorn is dan een plus.
- Variant 4 is hetzelfde als variant 3, maar dan zónder verbindingsweg langs de Maaslaan.

BIJLAGE 2 bij brief Kamminga

Conclusies

Mijn conclusie is dat er een vijfde variant moet worden onderzocht. Van de huidige vier varianten is variant 1 op zich goed, maar er moeten dan wel aanvullende maatregelen worden genomen voor de Vondellaan. Gedacht kan worden aan het beperken van de toegang. Maar dan niet zoals in variant 3 vanuit ALLE richtingen, maar vanuit slechts één richting. Bijvoorbeeld door verkeer vanuit de richting Hoogezand alleen toe te staan richting Centrum, niet richting Vondellaan. De druk op de Vondellaan wordt verminderd, terwijl de toename op wegen als de Laan Corpus den Hoorn wordt voorkomen. De effecten van deze vijfde variant zijn echter nog niet met het verkeersmodel onderzocht.

Het is wat mij betreft wenselijk dat de Raad beslist welke variant uiteindelijk wordt gekozen, of dat de Raad er voor kiest om géén verbeteringen aan te brengen. Het moet naar mijn idee niet zo zijn dat de wethouder in zijn eentje bepaalt wat er gaat gebeuren en dat de hele politiek dat vervolgens moet volgen. Zoals gezegd zijn er meer varianten mogelijk; het Projectbureau heeft deze 4 varianten uitgekozen omdat hierbij de effecten van de verschillende elementen duidelijk worden.

Als het aan demissionair wethouder Joost van Keulen ligt wordt het ontwerp NIET verbeterd en wijst hij op 25 april 2014 in de Stuurgroep Aanpak Ring Zuid alle varianten af, zo heeft hij mij één maand voor de verkiezingen expliciet laten weten. Ik vind dit niet te verkopen aan de omwonenden van de Zuidelijke Ringweg: met de halve-aansluiting Hereweg is het mogelijk om voor zeer weinig geld een belangrijke verbetering in het ontwerp aan te brengen die de overlast verminderd en de tegelijkertijd de bereikbaarheid vergroot. Dit zou voor iedere politicus die enigszins begaan is met de burgers rondom de ringweg en de bereikbaarheid moeten gelden als een "offer you can't refuse".

Het argument van Joost van Keulen was letterlijk "er is een toename op de Vondellaan, dus het is geen oplossing". Dat is dus feitelijk niet waar en derhalve géén geloofwaardig argument. Het totaalbeeld van de halve-aansluiting Hereweg is juist een grote verkeersafname in de wijken, een betere ontsluiting van het Stationsgebied, Binnenstad-Zuid en de omgeving Hereweg en een betere algemene bereikbaarheid. Overigens heeft Van Keulen al maanden geleden (in november 2013) tegen diverse mensen gezegd dat "de Kamminga-variant zou worden afgewezen". Op dat moment was er überhaupt nog niks over effecten bekend, laat staan dat dát een reden kon zijn. Ik twijfel daarom aan de zuiverheid van zijn afwijzing en wat de werkelijke reden daarvoor is. In ieder geval strookt het niet met de "nieuwe bestuurscultuur" zoals deze door vele partijen wordt voorgestaan.

Volgens mij is het aan de Raad als volksvertegenwoordiging en niet aan de wethouder om dit soort belangrijke politieke besluiten te nemen. Er werd na de val van het College in najaar 2012 gezegd dat de bestuurscultuur zou veranderen, dat niet alles in het Stadhuis zou worden besloten en dat Raad en burgers vroegtijdig bij de plannen betrokken zouden worden. Ik ben op zich erg te spreken over de aanpak en attitude van het Projectbureau, die regelmatig met mij hebben gesproken en serieus mijn voorstellen hebben onderzocht. Gaandeweg meende ik daar ook steeds meer enthousiasme te bespeuren. Derhalve de complimenten voor het Projectbureau. De aanpak en houding van de verantwoordelijk wethouder vind ik echter onbegrijpelijk en betreurenswaardig. Ik moet nu weer "vechten" voor mijn plan, terwijl er zo'n breed draagvlak voor is. Dat zou niet moeten. Ik hoop dat de verkiezingen en de huidige Collegevorming voor het stadsbestuur (Raad+College) aanleiding zijn om herhaling hiervan te voorkomen.

Ik ben benieuwd naar de reacties van de politieke partijen en nodig hen uit om samen te kijken (en hopelijk ook samen met het Projectbureau) naar wat de beste oplossingen zijn!

Arthur Kamminga
2 april 2014

Bijlage - brief raad intro Ring Zuid - Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg . . .



Aan: de leden van de gemeenteraad Groningen

Groningen, 15 april 2014

Geachte raadsleden,

U wordt woensdag bijgepraat over het project Aanpak Ring Zuid. Wij willen u daarvoor graag het volgende meegeven:

verkeer de wijken in

doordat bestaande aansluitingen op de ringweg moeten vervallen vanwege het snelwegkarakter van de nieuwe weg, moet een derde tot de helft van het verkeer op de zuidelijke ringweg een andere op/-afrit zoeken.

Daardoor [verschuift het verkeer](#) op het onderliggend wegennet van stroomwegen naar 30 en 50km wegen. Dit zal tot meer verkeersslachtoffers leiden. Tevens is dat de reden dat de Helperzoomtunnel moet worden aangelegd. Het publiek (en de raad) wordt hierover door de projectorganisatie (PO) doelbewust [misleid](#).

meer beton en asfalt

Het door de PO tot 'parkway' gedoopte stukje snelweg tussen Julianaplein en Europaplein is maar een klein stukje van de totale hoeveelheid asfalt die wordt aangelegd of omgebouwd. Pal naast die 'parkway' groeit bovendien het Julianaplein uit tot een betonberg die 5 meter hoger wordt dan het bestaande kruispunt, vergelijkbaar met het [kleinpolderplein](#). De historische fout van de aanleg van de zuidelijke ringweg in de jaren '60 wordt herhaald door er een achtbaansnelweg van te maken, midden in de stad.

bouwschade niet onderzocht

De schade die de stad zal lijden tijdens de verbouwing is niet onderzocht. Er wordt gesproken van 'slim bouwen' en 'slim plannen'. Een schatting van de schade voor bedrijven en werknemers, zoals bij andere infrastructuurprojecten gangbaar is, ontbreekt bij RingZuid volledig. De stichting heeft hiervoor zelf een [berekening](#) gemaakt.

middel erger dan de kwaal

Daartegenover zou een stevige bereikbaarheidswinst moeten staan. In 2006 (nog voor de crisis) is die winst berekend op maximaal 552 miljoen, waarbij men rekening hield met een volledige parallelstructuur om het stadsverkeer goed te ontsluiten. Die is echter vervallen in de huidige plannen. Zoals u weet kost het project 624 miljoen. De verbetering in bereikbaarheid [weegt dus niet op tegen de kosten](#). De ombouwschade is daarbij nog niet eens meegenomen. De projectorganisatie weigert een [nut-noodzaak berekening](#) te maken.

Wellicht leeft bij u nog het beeld dat de kosten van het project niet door de Stad betaald worden. De regio draagt echter flink bij aan de RSP-gelden, geld dat ook voor andere bereikbaarheidsdoelen in en rond de Stad besteed kan worden. Bovendien is het bij

Bijlage - brief raad intro Ring Zuid - Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg . . .

soortgelijke complexe projecten meestal zo dat de kosten (en ook de duur) van het project [flink tegenvallen](#). Hoewel dat risico op dit moment nog bij de provincie ligt, wil deze een deel daarvan ook bij de gemeente neerleggen. De Stad kan dit niet betalen, waardoor de voor het doorgaande verkeer niet essentiële onderdelen van de plannen (groene inrichting deksels, compacte en groene uitvoering van het Julianaplein, Esperanto-fietstunnel, volledige aansluiting bij het Europaplein) als eerste zullen sneuvelen. Laat staan dat er geld is voor de extra ingrepen in het stedelijk wegennet die na afronding van het project noodzakelijk blijken te zijn.

openheid ontbreekt

Rijkswaterstaat toont zich steevast een onbetrouwbare partner bij het geven van openheid, ondanks aandringen van uw raad om dit te verbeteren. Wij vragen ons dan ook af of dat signaal via uw wethouder wel aangekomen is. De rechtbank heeft de Minister inmiddels [veroordeeld](#) tot een dwangsom m.b.t. een eerder WOB-verzoek. Nog altijd echter hebben wij niet alle informatie gekregen, en dat geldt voor meer verzoeken om informatie. Hoewel wij blij zijn met de toezegging van de Minister om de terinzagelegging van het tracébesluit over de zomer heen te tillen, vinden wij het onbegrijpelijk dat zij al op een eerder moment het tracébesluit wil nemen. Dit maakt het voor uw raad immers erg moeilijk om de plannen nog op belangrijke punten bij te sturen.

pas op de plaats

De Stad staat op het punt meegezogen te worden in een project dat op basis van onjuiste uitgangspunten en onvolledige informatie is gestart en uitgewerkt. U kunt er als volksvertegenwoordiger op zijn minst voor zorgen dat het uiteindelijke besluit wél op basis van juiste en volledige informatie wordt genomen, zodat de stad niet het slachtoffer wordt van de ongebreidelde bouwdrift van het Rijk. Daar past geen gehaaste besluitvorming bij.

Wij zijn graag bereid om op korte termijn nadere uitleg en toelichting te geven.

Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen.
www.ringzuid.nl

Bijlage - Aangenomen motie A7 geluid-afscherming Buitenhof



Motie A7 geluidafscherming Buitenhof

De raad van de gemeente Groningen, in vergadering bijeen op dinsdag 8 oktober 2013, besprekende het ontwerp-tracébesluit (OTB) en de Milieu Effect Rapportage (MER) met als doel om hierover een zienswijze te formuleren,

Overwegende dat

- Bewoners van de wijk Buitenhof relatief veel hinder ondervinden van verkeerslawaaï van de A7
- Voorheen een scherm stond langs de A7-noordzijde ter hoogte van de wijk Buitenhof
- Deze afscherming op verzoek van het bedrijfsleven is verlaagd tot een wal van 1,10 meter in verband met de vestiging op zichtlocatie langs de A7
- Deze verslechtering van de geluidssituatie in juridische zin mogelijk was doordat ter plekke formeel binnen de geluidproductieplafonds (wet SWUNG) werd gebleven
- Rekenmodellen voor verkeerslawaaï uitgaan van ideale situaties als windstil weer, droog asfalt en geen reflecties op tegenoverliggende (harde) schermen

Is van mening dat

- De wijk Buitenhof betere bescherming verdient tegen het *feitelijke* verkeerslawaaï van de A7
- Bedrijven op bedrijvenpark Kranenburg zichtbaar dienen te blijven vanaf de A7
- Maatregelen genomen moeten worden die de bedrijfszichtbaarheid garanderen en de wijk Buitenhof beter afschermen van het verkeerslawaaï van de A7


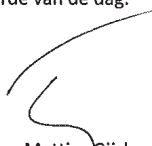

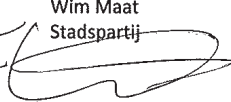
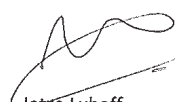
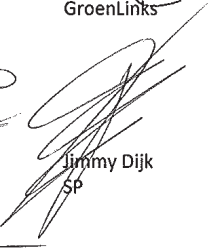
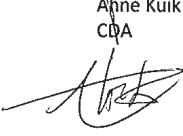

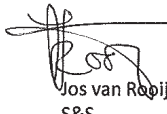
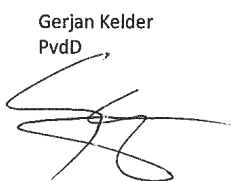
Verzoekt het college

- 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;

Bijlage - Aangenomen motie A7 geluid-afscherming Buitenhof

- De Minister van Infrastructuur en Milieu hiervan in kennis te stellen

En gaat over tot de orde van de dag.

 Jan Spakman PvdA	 Mattias Gijsbertsen GroenLinks	 Jan Evenhuis VVD	 Wim Maat Stadspartij
 Jetze Luhoff D66	 Jimmy Dijk SP	 Anne Kuik CDA	 Inge Jongman CU
 Jos van Rooij S&S	 Gerjan Kelder PvdD		

Bijlage - Aangenomen motie Compacter Ontwerp

aangenomen



PvdA



D66

GROENLINKS **GDA**
Groningen

STUDENT STAD



STADSPARTIJ
Meer dan een straatwerk

ChristenUnie

SP



GRIFFIE
reg.nr. GR13.3954884
ingek. 9 OKT 2013
class. - 2.07.51
te beh. door: GR

M₂



PARTIJ voor
DE DIEREN

Motie Compacter Ontwerp

De raad van de gemeente Groningen, in vergadering bijeen op dinsdag 8 oktober 2013, besprekende het ontwerptractébesluit (OTB) en de Milieu Effect Rapportage (MER) met als doel om hierover een zienswijze te formuleren,

Overwegende dat

- Het ontwerp van de nieuwe Zuidelijke Ringweg op onderdelen meer ruimte vraagt dan de bestaande weg/wegen;
- Het ontwerp van de nieuwe Zuidelijke Ringweg hierdoor op onderdelen dichter bij bebouwing – waaronder woningen - komt te liggen;
- Ruimte en uitzicht een schaars goed is dat zeker binnenstedelijk positief bijdraagt aan de leefomgevingkwaliteit die mensen ervaren;
- Extern deskundige Hans Blom, die in opdracht van de gemeenteraad onderzoek deed naar de plannen voor de aanpak van de zuidelijke ringweg, constateert dat het huidige ontwerp compacter zou kunnen;

Is van mening dat

- Alle kansen om tot een compacter ontwerp voor de ring, en in het bijzonder Julianaplein en de Maaslaan te komen, moeten worden aangegrepen;
- De gewenste compactheid in het bijzonder geldt voor de situaties bij het Julianaplein (bij Multatullistraat, Van Eedenstraat, verbindingsweg) Maaslaan), Laan vd Vrede en H.L.Wichersstraat-zuidzijde;
- De wegverkeerscapaciteiten uit het OTB daarbij minimaal behouden moeten blijven;

Verzoekt het college

- 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;
- De Minister van Infrastructuur en Milieu hiervan in kennis te stellen

Bijlage - Aangenomen motie Compacter Ontwerp

En gaat over tot de orde van de dag.

Jan Spakman PvdA	Mattias Gijsbertsen GroenLinks	Jan Evenhuis VVD	Wim Maat Stadspartij
Jetze Luhoff D66	Jimmy Dijk SP	Anne Kuik CDA	Inge Longman CU
Jo van Rooij S&S	Gerjan Kelder PvdD		

Bijlage - Aangenomen motie Extra ruimtelijke kwaliteit

aangenomen

M3



GROENLINKS

CDA
Groningen



STUDENT & STAD

SP



ChristenUnie

GRIFFIE

reg.nr.	GR13.3954908
ingek.	9 OKT 2013
class.	-2.07.51
te beh. door:	GR
kopie gez. aan:	

Motie extra ruimtelijke kwaliteit

De raad van de gemeente Groningen in vergadering bijeen op dinsdag 8 oktober 2013 besprekende het ontwerp tracé besluit (OTB) en de Milieu effectrapportage (MER) met als doel om hierover een zienswijze te formuleren,

Overwegende dat

- Mogelijk aanbestedingsvoordelen op de ZRW beschikbaar blijven binnen het project en daarom drie opties zijn geschetst voor optimalisatie van de nieuwe ZRW
- De raad een eerste voorkeur heeft voor de 'fiets- en voetgangerstunnel Esperantostraat'
- De nieuwe ZRW niet alleen de bereikbaarheid dient, maar daarbij zo goed mogelijk moet bijdragen aan een goede leefomgeving en ruimtelijke kwaliteit
- De optimalisatie 'extra ruimtelijke kwaliteit' aanvullende winst oplevert in termen van aanzicht, geluidsreductie, groen en duurzaamheid

Is van mening dat

- De optimalisatie 'extra ruimtelijke kwaliteit' de voorkeur geniet boven 'volledige aansluiting Europaweg' indien het aanbestedingsvoordeel ná de fiets- en voetgangerstunnel Esperantostraat nog aanvullende ruimte biedt voor optimalisaties

Verzoekt het college

- Deze motie te beschouwen als onderdeel van de zienswijze van de raad op het OTB en MER


Bijlage - Aangenomen motie Extra ruimtelijke kwaliteit

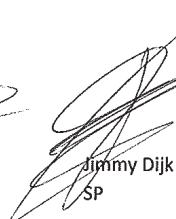
- De Minister van Infrastructuur en Milieu hiervan in kennis te stellen.


Jan Spakman
PvdA



Mattias Gijsbertsen
GroenLinks



Wim Maat
Stadspartij



Jetze Luhoff
D66


Jimmy Dijk
SP


Anne Kuik
CDA


Inge Jongman
CU


Jos van Rooij
S&S


Gerjan Kelder
PvdD

Bijlage - Aangenomen motie ZRG aansluiting Hereweg

aangenomen

M₄



PvdA

GROENLINKS

CDA
Groningen

STUDENT STAD

SP



D66



STADSPARTIJ
voor Alle Stadgenooten

ChristenUnie



Motie ZRG aansluiting Hereweg

De raad van de gemeente Groningen, in vergadering bijeen op dinsdag 8 oktober 2013, besprekende het ontwerp-tracébesluit (OTB) en de Milieu Effect Rapportage (MER) met als doel om hierover een zienswijze te formuleren,

Overwegende dat

- De Hereweg van oudsher een belangrijke verdeelfunctie heeft voor het lokale en wijkgebonden verkeer aan de zuidzijde van de stad
- Een nieuwe verbindingsweg Hereweg-Brailleweg uit het OTB alsmede de T-kruising met VRI's bij de Brailleweg, veel ruimte in beslag neemt en een onlogische verbinding vormt voor verkeer tussen de A7/N7/A28 en de Hereweg
- Die nieuwe verbindingsweg wellicht overbodig is in geval van directe op- en afritten van en naar de N7 vanaf de Hereweg in westelijke richting
- Deze aansluitingen een rechtstreekse verbinding vormen tussen de Hereweg en (1) de A28-richting Assen v.v. en (2) de N7/A7 richting Drachten v.v.

Is van mening dat

- Directe aansluitingen vanaf de Hereweg in westelijke richting op de A7/N7 wenselijk kunnen zijn
- Hierbij onderzocht kan worden of aanpassingen van maximumsnelheden op de relevante weefvakken en in- en uitvoegstroken in het kader van verkeersveiligheid en doorstroming noodzakelijk zijn
- De effecten op de verkeersintensiteiten op het onderliggende wegennet én op het groen langs de noord- en zuidzijde N7 op het betreffende wegsegment vooraf in beeld moeten zijn gebracht

GRIFFIE	
reg.nr.	GR13.3954925
ingek.	9 OKT 2013
class.	- 2.07.51
te beh. door:	GR
kopie gez. aan:	

Bijlage - Aangenomen motie ZRG aansluiting Hereweg

Verzoekt het college

- 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;
- De Minister van Infrastructuur en Milieu hiervan in kennis te stellen

En gaat over tot de orde van de dag.

Jan Spakman PvdA	Mattias Gijsbertsen GroenLinks	Jan Evenhuis VVD	Wim Maat Stadspartij
Jetze Luhoff D66	Jimmy Dijk SP	Anne Kuik CDA	Inge Jongman CU
Jos van Rooij S&S			

Bijlage - Aangenomen motie A7 geluidschermen Stadspark

aangenomen



PvdA



D66

GROENLINKS CDA
Groningen

STUDENT STAD



STADSPARTIJ
Voor Alle Stadgerief

SP

ChristenUnie



GRIFFIE	
reg.nr.	GR13.3954932
ingek.	9 OKT 2013
class.	-2.07.51
te beh. door:	GR
kopie gez. aan:	

M3-

Motie A7 geluidschermen Stadspark

De raad van de gemeente Groningen, in vergadering bijeen op dinsdag 8 oktober 2013, besprekende het ontwerp-tracébesluit (OTB) en de Milieu Effect Rapportage (MER) met als doel om hierover een zienswijze te formuleren,

Overwegende dat

- Het Stadspark een recreatief, lommerrijk gebied is met waardevolle fauna, die het verdient beschermt te worden
- B&W een motie van de raad uit 2006 hebben uitgevoerd die oproep tot bescherming van het Stadspark tegen verkeerslawaaï van de A7, waarvoor 1,5 miljoen euro is uitgegeven
- De geluidsschermen in het OTB zijn verdwenen

Is van mening dat

- Het Stadspark als 'Kroonjuweel' c.q. essentieel element in de Stedelijke Ecologische Structuur onverminderd bescherming verdient tegen verkeerslawaaï van de A7/N7
- Het weghalen van de huidige geluidschermen ongewenste kapitaalvernietiging is en resulteert in onnodige toename van de milieudruk op het park
- Het daarom wenselijk is het huidige scherm te behouden c.q. te herplaatsen en indien mogelijk te voorzien van groene, geluidsabsorberende begroeiing.

Verzoekt het college

- 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;
- De Minister van Infrastructuur en Milieu hiervan in kennis te stellen

Bijlage - Aangenomen motie A7 geluidschermen Stadspark

En gaat over tot de orde van de dag.



Jan Spakman
PvdA



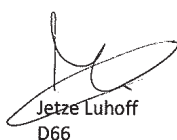
Mattias Gijsbertsen
GroenLinks



Jan Evenhuis
VVD



Wim Maat
Stadspartij

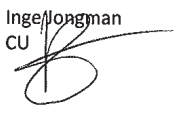


Jetze Luhoff
D66



Jimmy Dijk
SP

Anne Kuik
CDA



Ingeflongman
CU



Jos van Rooij
S&S



Gerjan Kelder
PvdD

Bijlage - Aangenomen motie Esperantotunnel

aangenomen

GRIFFIE	
reg.nr.	GR13.3954943
ingek.	9 OKT 2013
class.	-2.07.51
te beh. door:	GR
opie gez. aan:	

M/

GROENLINKS



CDA
Groningen



PvdA

STUDENT STAD

SP



D66



ChristenUnie

Motie Esperantotunnel

De raad van de gemeente Groningen, in vergadering bijeen op dinsdag 8 oktober 2013, besprekende het ontwerptraçébesluit (OTB) en de Milieu Effect Rapportage (MER) met als doel om hierover een zienswijze te formuleren,

Overwegende dat

- Mogelijk aanbestedingsvoordelen op de ZRW beschikbaar blijven binnen het project en daarom drie opties zijn geschetst voor optimalisatie van de nieuwe ZRW;
- De Esperanto-overgang zal worden gesloten in verband met de komst van een vierde spoorbaan;
- In het OTB niet is voorzien in een fiets- en voetgangersverbinding ter vervanging van de huidige spoorkruising bij de Esperantostraat;
- Het spoor daarmee voor voetgangers en fietsers een oost-west barrière wordt van station Europapark tot Herewegviaduct;
- De parkgebieden Sterrebos - Kempkensberg ten westen van de spoorlijn en op de deksels Oosterpoort / De linie ten Oosten daarvan, door het spoor zijn gescheiden;
- Dat de optimalisatie 'fiets- en voetgangerstunnel Esperantostraat' deze barrière-werking van het spoor voor een belangrijk deel ondervangt;

Is van mening dat

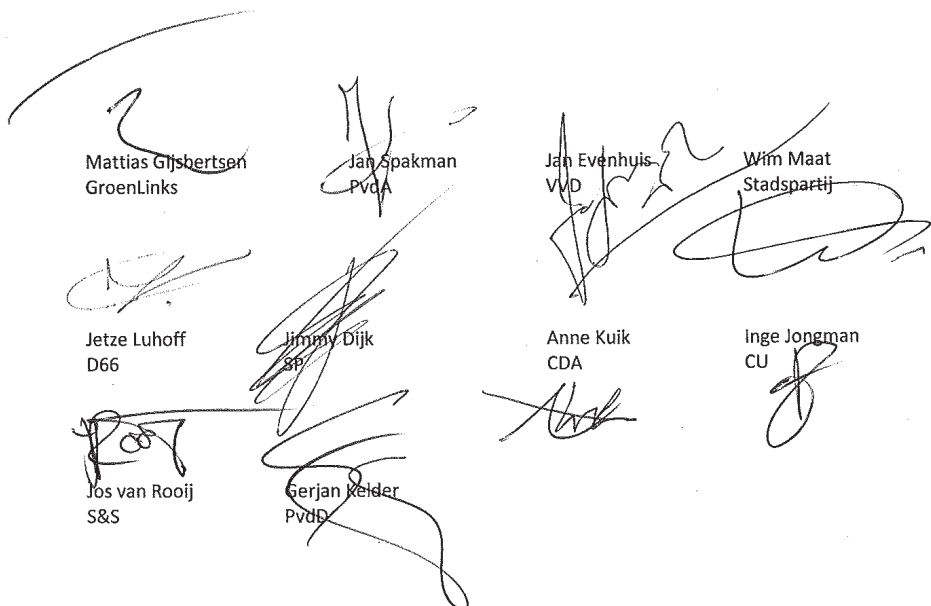
- De fiets- en voetgangerstunnel Esperantostraat de hoogste prioriteit moet krijgen van de drie optimalisaties

Verzoekt het college

- 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;
- De Minister van Infrastructuur en Milieu hiervan in kennis te stellen

En gaat over tot de orde van de dag.

Bijlage - Aangenomen motie Esperantotunnel



Mattias Gijbbertsen
GroenLinks

Jan Spakman
PvdA

Jan Evenhuis
VVD

Wim Maat
Stadspartij

Jetze Luhoff
D66

Jimmy Dijk
SP

Anne Kuik
CDA

Inge Jongman
CU

Jos van Rooij
S&S

Gerjan Keider
PvdD

Bijlage - Aangenomen motie Groen en gezondheid

aangenomen

M7

GROENLINKS



PvdA



PARTIJ
VOOR
DE DIEREN

CDA
Groningen

STUDENT STAD

SP.



D66



ChristenUnie

Motie Groen en gezondheid

De raad van de gemeente Groningen, in vergadering bijeen op dinsdag 8 oktober 2013, besprekende het ontwerptracébesluit (OTB) en de Milieu Effect Rapportage (MER) met als doel om hierover een zienswijze te formuleren,

Overwegende dat

- Meer dan 500 bomen gekapt moeten worden ten behoeve van de nieuwe zuidelijke ringweg;
- Meer dan 80 van die bomen monumentaal zijn;
- Zo'n verlies van groen kwantitatief en kwalitatief zo veel mogelijk gecompenseerd moet worden;
- In het OTB niet wordt gesproken over faunapassages, terwijl die essentieel zijn voor biodiversiteit;
- De GGD in de GezondheidsEffectScreening als belangrijkste advies meegeeft om de kansen die het project biedt voor verhoging van de leefomgevingskwaliteit aan te grijpen door bijvoorbeeld in te zetten op zo groen mogelijk inrichting, en bewoners te betrekken bij die inrichting;

Is van mening dat

- Gekapte bomen 1:1 gecompenseerd moeten worden, zoveel mogelijk binnen het plangebied;
- Gezorgd moet worden voor hoge groene kwaliteit, die recht doet aan de impressies die in de inspraak zijn voorgelegd, op zo kort mogelijke termijn;
- Gestreefd moet worden naar kwalitatieve compensatie;
- Gestreefd moet worden naar verhoging van de leefomgevingskwaliteit door een zo groen mogelijke inrichting en het betrekken van bewoners bij het ontwerp van de maatregelen voor dat doel;
- Wenselijk is dat binnen het project kansen worden gecreëerd voor ontsnippering in de groenstructuur ten behoeve van zoogdieren en amfibieën

Verzoekt het college


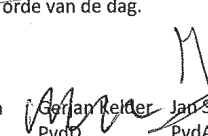
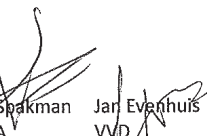
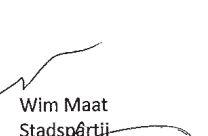

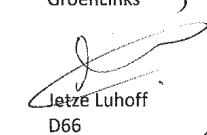

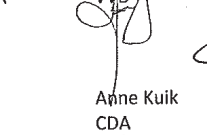
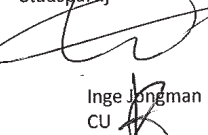
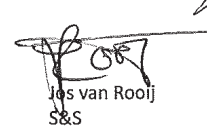
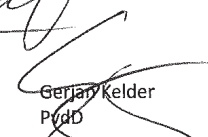

- Zich in lijn met deze motie op te stellen richting projectpartners;

GRIFFIE	
reg.nr.	GR13.3954958
ingek.	9 OKT 2013
class.	2.07.51
te beh. door:	GR
kopie gez. aan:	

Bijlage - Aangenomen motie Groen en gezondheid

- Deze motie te beschouwen als onderdeel van de zienswijze van de raad op het OTB en MER;
- De Minister van Infrastructuur en Milieu hiervan in kennis te stellen

En gaat over tot de orde van de dag.

 Matthias Gijsbertsen GroenLinks	 Gerjan Kelder PvdD	 Jap Spakman PvdA	 Jan Evenhuis VVD	 Wim Maat Stadspartij
 Jetze Luhoff D66	 Jimmy Dijk SP	 Anne Kuik CDA	 Inge Jongman CU	
 Jos van Rooij S&S	 Gerjan Kelder PvdD			

Bijlage - Aangenomen motie Papiermolenbrug

aangenomen

GRIFFIE
reg.nr. GR13.3954978
ingek. 9 OKT 2013
class. - 2.07.51
beh. door: GR
gez. aan:

M13

GROENLINKS



PvdA

CDA
Groningen



STUDENT STAD

D66



SP
ChristenUnie



Motie Papiermolenbrug

De raad van de gemeente Groningen, in vergadering bijeen op dinsdag 8 oktober 2013, besprekende het ontwerptraacébesluit (OTB) en de Milieu Effect Rapportage (MER) met als doel om hierover een zienswijze te formuleren,

Overwegende dat

- In het OTB de huidige fietstunnel bij de Papiermolen (Merwedestraat) verdwijnt;
- Hiermee een fietsverbinding tussen de Rivierenbuurt en De Wijert komt te vervallen, waardoor omgerekend zal moeten worden;
- In de plaats van een tunnel een voetgangersbrug is gepland, waarover de fiets aan de hand kan worden meegenomen;

Is van mening dat

- Bij de voetgangersbrug van de Papiermolen het meenemen van de fiets zo makkelijk mogelijk gemaakt moet worden

Verzoekt het college

- 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;
- De Minister van Infrastructuur en Milieu hiervan in kennis te stellen

En gaat over tot de orde van de dag.

Mattias Gijbertsen
GroenLinks

Jos van Rooij
S&S

Jan Evenhuis
VVD

Wim Maat
Stadspartij

Bijlage - Aangenomen motie Papiermolenbrug



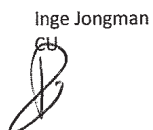
Jetze Luhoff
D66



Jimmy Dijk
SP



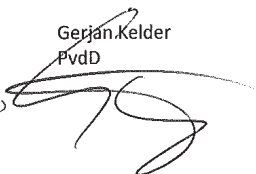
Anne Kuik
CDA



Inge Jongman
CU



Jan Spakman
PvdA



Gerjan Kelder
PvdD

Bijlage - Aangenomen motie Helperzoomtunnel

aangenomen

GRIFFIE
reg.nr. GR13.3955013
ingek. 9 OKT 2013
class. - 2.07.51
geh. door: GR
gez. aan:

Mg

GROENLINKS



CDA
Groningen



PvdA

STUDENT STAD

D66



SP
ChristenUnie



Motie Helperzoomtunnel

De raad van de gemeente Groningen, in vergadering bijeen op dinsdag 8 oktober 2013, besprekende het ontwerptraacébesluit (OTB) en de Milieu Effect Rapportage (MER) met als doel om hierover een zienswijze te formuleren,

Overwegende dat

- Bewoners in Helpman vrezen voor sluipverkeer via de nieuw aan te leggen Helperzoomtunnel;
- Extra verkeersbewegingen door de zuidelijke wijken als gevolg van de Helperzoomtunnel onwenselijk zijn;
- De Helperzoomtunnel volgens het college van B&W niet bedoeld is voor sluipverkeer maar alleen voor bestemmingsverkeer en hulpdiensten;
- Een heldere uitspraak van de raad hierover ter ondersteuning van de toezegging van het college gewenst is, gezien het grote belang dat hier in de zuidelijke wijken aan gehecht wordt;

Spreekt als zijn mening uit dat

- Sluipverkeer door de Helperzoomtunnel moet worden voorkomen

Verzoekt het college

- Te zijner tijd te monitoren of de Helperzoomtunnel wordt gebruikt door sluipverkeer en indien dat het geval is aanvullende maatregelen te treffen

En gaat over tot de orde van de dag.


Mattias Gijsbertsen
GroenLinks

Jan Spakman
PvdA

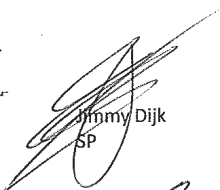
Jan Evenhuis
VVD

Wim Maat
StadsPartij


Bijlage - Aangenomen motie Helperzoomtunnel



Jetze Luhoff
D66



Jimmy Dijk
SP



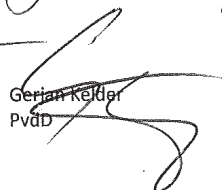
Anne Kuik
CDA



Inge Jongman
CU



Jos van Rooij
S&S



Gerjan Kelder
PvdD

Bijlage - Aangenomen motie Onderzoek oplossend vermogen verlagen ...

aangenomen

M 13

ChristenUnie

CDA
Groningen

STUDENT  STAD

SP.

D66

STADSPARTIJ
Voor Allesstad!

GROENLINKS

Motie

De raad van de gemeente Groningen in vergadering bijeen op dinsdag 8 oktober 2013 besprekende het ontwerp tracé besluit (OTB) en de Milieu effectrapportage (MER) inzake aanpak Ring Zuid met als doel om hierover een zienswijze te formuleren,

Overwegende dat

Aldus de kennisgeving project-MER A7/N7, Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 d.d. 22 december 2010:

- het project een oplossing moet bieden voor een betere en veilige doorstroming van het verkeer.
- het project moet zorgen voor een goede, toekomstvast bereikbaarheid voor bedrijven en bewoners van de regio Groningen;
- het project als uitgangspunt een goede ruimtelijke inpassing en het verbeteren van de leefbaarheid kent;
- Dat bij de aanpak van een ringweg door een stad voorwaardelijk is dat die weg zo goed mogelijk wordt ingepast en dat mogelijke negatieve gevolgen voor leefbaarheid en veiligheid worden geminimaliseerd;

Constateerende dat

- het door de gemeenteraad geïnitieerde rapport Blom als hoofadvies geeft om het huidige starre 80km/h concept in het denken even elastisch te maken om te laten zien welk oplossend vermogen ten aanzien van de diverse nog aanwezige deelproblemen het verlagen van de ontwerpsnelheid (naar 70, 60 of 50 km/h) op relevante schakels biedt.

GRIFFIE	
reg.nr.	GR13.3955121
ingek.	9 OKT 2013
class.	-2.07.51
te beh. door:	GR
kopie gez. aan:	



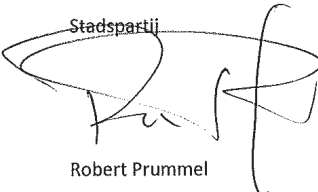



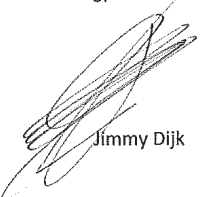
Bijlage - Aangenomen motie Onderzoek oplossend vermogen verlagen ...

Is van mening dat

- Er onderzocht moet worden welk oplossend vermogen ten aanzien van de diverse nog aanwezige deelproblemen het verlagen van de ontwerpsnelheid (naar 70, 60 of 50 km/h) op relevante schakels te weten; afrit 28 ter hoogte Van Eedenstraat, opschuiven Maaslaan en eventuele aansluiting Hereweg in relatie tot de Vondellaan (variant Kamminga) biedt.

Verzoekt het college

- Deze motie te beschouwen als onderdeel van de zienswijze van de raad op het OTB en MER.
- De Minister van Infrastructuur en Milieu hiervan in kennis te stellen.
- De raad terug te rapporteren welke inzet het hierop heeft gepleegd en wat daar de resultaten van zijn.

Student&Stad  Jos van Rooij	Groenlinks  Mattias Gijbetsen	Stadspartij  Robert Prummel	
ChristenUnie  Inge Jongman	D66  Jetze Luhof	CDA  Anne Kuik	SP  Jimmy Dijk

Bijlage - Aangenomen motie Sluiten akoestisch gat

aangenomen

M14

ChristenUnie

CDA
Groningen

SP.

STUDENT STAD

GROENLINKS

D66

STADSPARTIJ
Voor Alles anders!



VVD

GRIFFIE	
reg.nr.	GR13.3955148
ingek.	9 OKT 2013
class.	-2.07.51
te beh. door:	GR
kopie gez. aan:	

 **PARTIJ VAN DE ARBEID**

Motie

De raad van de gemeente Groningen in vergadering bijeen op dinsdag 8 oktober 2013 besprekende het ontwerp tracé besluit (OTB) en de Milieu effectrapportage (MER) inzake aanpak Ring Zuid met als doel om hierover een zienswijze te formuleren,

Overwegende dat

Aldus de kennisgeving project-MER A7/N7, Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 d.d. 22 december 2010:

- het project een oplossing moet bieden voor een betere en veilige doorstroming van het verkeer.
- het project moet zorgen voor een goede, toekomstvaste bereikbaarheid voor bedrijven en bewoners van de regio Groningen;
- het project als uitgangspunt een goede ruimtelijke inpassing en het verbeteren van de leefbaarheid kent;
- Er een akoestisch 'gat' zit in de geluidsafscherming langs de A7 bij Hoogkerk tussen het Koningsdiep en het viaduct Roderwolderdijk;
- Dat dit 'gat' daarmee belangrijke bron vormt van wegverkeerslawaai op het zuidwesten van de wijk Hoogkerk;

Bijlage - Aangenomen motie Sluiten akoestisch gat

Constateerende dat

- de geluidsoverlast bij Hoogkerk-Zuid is toegenomen nu de snelheid daar is verhoogd tot 130 km/h

Verzoekt het college

- dit akoestische 'gat' te sluiten door het nemen van geluidsreducerende maatregelen tot aan het talud/viaduct Roderwolderdijk

ChristenUnie



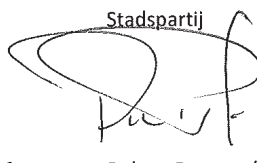
Inge Jongman

D66



Jetze Luhof

Stadspartij



Robert Prummel

SP



Jimmy Dijk

PvdA



Jan Spakman

Groenlinks



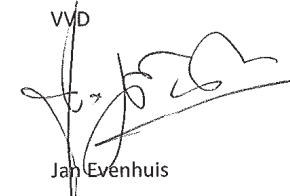
Mattias Gijsbertsen

PvdD



Gerjan Kelder

VVD



Jan Evenhuis

CDA



Anne Kuik

Student&Stad



Jos van Rooij

Ingekomen stukken - 140606 Zuidelijke Ringweg Groningen - Hans Blom

1+1=2

Zuidelijke Ringweg Groningen

Enig commentaar op de presentaties en stellingen in de Raadsvergadering van 5 juni 2014.

Motto: 1+1 is echt 2.

Ir J.A.Blom, 6 juni 2014.

1. OWN. Het door het Projectburo voorgesteld ontwerp in het OTB, waaronder de beslissing om van 4 naar 2 aansluitingen te gaan, wordt door het Platform als **de** oorzaak aangemerkt dat de problemen op het OWN niet worden opgelost. Dat is een misvatting. In **alle** varianten ligt het probleem voor van de "autonome" toename van autobezit, en daarmee autogebruik en daarmee toename van auto-intensiteit op het OWN. In mijn rapportje heb ik op blz. 7 aangegeven dat het gemeentelijk verkeersinstrumentarium een bak aan mogelijke maatregeltjes en maatregelen bevat om hier tegenaan te gaan. Nogmaals, er is geen alternatief, niet van het Projectburo en niet van anderen, zoals Het Platform, waarbij het OWN-probleem er essentieel anders uit ziet

2. Luchtkwaliteit. Het Platform stelt dat het in het OTB voorliggend ontwerp het onmogelijk maakt om "beleid als in Utrecht" (verbieden van de meest vervuilende (vracht-)auto's) in te zetten. Ik vermag niet in te zien waarom het onmogelijk zou zijn bij elke afrit een Utrechts bordje te plaatsen. Opgelost.

3. Minder dan 80km/h. De stelling werd betrokken dat op het Rijkswegenet snelheden van minder dan 80 km/h niet voorkomen. Dat is onjuist. Ik heb daar de laatste maanden eens extra op gelet en er zijn diverse voorbeelden waar lagere snelheden op Rijkswegen verplicht zijn gesteld, bv. A1-A10. Vraag het Projectburo maar om een inventarisatie, dan hebt u een mooi overzicht voor een discussie over het Julianaplein.

In een van de gepresenteerde teksten uit een Stuurgroepverslag (?) wordt geciteerd dat een lagere snelheid over het hele traject zich niet verdraagt met de status van deze weg. Tja, dat is ook niet de vraag. De vraag is of wanneer op de ernstigste pijnpunten de snelheid meer of minder lager zou zijn de kwaliteit voor de omwonenden significant zou verbeteren.

4. Tandpasta, Pareto en het Verkeersmodel. Als je werkt met metaforen ligt vaak demagogie op de loer. Zo ook met die tube tandpasta. Het verkeersmodel werkt met zogenaamde "vaste randen". Dat betekent dat een vast aantal verplaatsingen over het verkeersnet wordt verdeeld. Vandaar de metafoor van de tube tandpasta: "dezelfde stroom moet er waar dan ook uit", of de metafoor van "er is geen win-win Pareto optimum". (Pareto was een belangrijk Italiaans econoom rond 1900 die enige economische "wetten" heeft ontwikkeld. Voor een pareto-optimale verandering geldt dat dan alle verliezers voor het verlies uit de winst van de winnaars kunnen worden gecompenseerd). In het debat werd gestel dat een dergelijke win-win situatie hier niet mogelijk is. Dat is onjuist.

Juist voor Groningen geldt als geen ander dat concreet beleid op straat, w.o. het sectorensysteem, heel duidelijk heeft laten zien dat die vaste randen een armoeïge beleidsarme aanname zijn. Niks tandpastatube, niks "geen win-win mogelijk". Als de Gemeenteraad voetganger en fietser nog meer prioriteit willen geven en het (de meest vervuilende) auto's moeilijker wil maken, dan kan dat.

U hebt natuurlijk in de krant over het recente onderzoek gelezen waar uit blijkt dat voetganger en fietser buiten gewoon belangrijk zijn voor de winkelmzet, en dat meer parkeerplaatsen lang niet zo veel zoden aan de dijk zet als vaak wordt beweerd.

Ik begon als Hoofd Verkeer bij de Gemeente Den Haag juist bij de kentering van het primaat voor de auto. In vele steden (Tilburg, Utrecht, Amersfoort, enz.,enz.) waren doorbraken in de stad gemaakt om de auto ruim baan te geven. Den Haag was met de Utrechtse Baan en nog zo wat halverwege dat proces. En toen zei de Gemeenteraad begin jaren '80 STOP. De doorbrakenpolitiek werd verlaten. Voetganger, fiets, OV en kwaliteit van de openbare ruimte kwamen sterk in de aandacht. Ik heb een meer evenwichtige, genuanceerde en op kwaliteit gerichte aanpak zich zien ontwikkelen.

Ingekomen stukken - BriefraadoveraanloopTB - stichting Leefomgeving



Aan: de leden van de gemeenteraad Groningen

Groningen, 9 juni 2014

Geachte raadsleden,

U geeft binnenkort uw laatste instructies aan de wethouder mee voordat de minister het tracébesluit vaststelt. Aan uw moties die u vorig jaar hebt ingediend, en die als zienswijze aan de minister zijn meegegeven, is op belangrijke punten geen gehoor gegeven. Ook is er nog veel onduidelijkheid over de gevolgen van het project. We noemen er hieronder een aantal, en doen een voorstel aan uw raad hoe hiermee om te gaan.

We benadrukken nogmaals dat de stichting pleit voor uitstel van het tracébesluit en hernieuwd onderzoek naar alternatieve oplossingen waarbij het doorgaande verkeer volledig gescheiden wordt van het lokale verkeer, en zodoende de huidige zuidelijke ringweg met de bestaande aansluitingen behouden blijft voor het lokale verkeer.

beter onderzoek

Nog altijd is volstrekt onduidelijk wat precies de gevolgen van het project zijn voor de bereikbaarheid van de economische dynamo's in de stad. De projectorganisatie komt niet verder dan een paar kengetallen, waarbij alleen die voor het doorgaande verkeer op de A7 overtuigend positief zijn. Een MKBA is niet gemaakt, laat staan dat er gemonetariseerde cijfers zijn over de stedelijke bestemmingen. Bovendien is onduidelijk hoe hoog de schade is die de stad lijdt als gevolg van de aanleg van het project, pal op de belangrijkste verkeersader van de stad. Door het wegvallen van de Hereweg-aansluiting verplaatst het verkeer naar de Europaweg, de westelijke ring en de Helperzoomtunnel. In ieder geval de binnenstad, Zernike en het UMCG worden hierdoor minder goed bereikbaar.

Het zou goed zijn als de raad zou vragen om een MKBA volgens de OEI-leidraad van Rijkswaterstaat, zoals Rijkswaterstaat gewoon is te doen in andere grote wegenprojecten. De stichting Leefomgeving heeft eerder een eigen berekening gemaakt waaruit blijkt dat het project voor de stad sterk negatief uitpakt (het kost de stad 160 miljoen, en de ondernemers in de stad 100 miljoen omzet). Als u overtuigd bent van het nut en de noodzaak van dit project, zou het vreemd zijn als u niet benieuwd was naar de opbrengsten ervan.

risico-reservering

De modellen van Rijkswaterstaat geven geen garantie over de werkelijke verkeersafwikkeling na afronding van het project, zo geeft de projectorganisatie zelf ook aan. Een vrij eenvoudige situatie voortkomend uit de eerdere aanpassingen aan het Julianaplein - de afslag richting binnenstad vanaf Drachten - moest binnen een jaar al worden afgesloten omdat deze leidde tot grote stremmingen op de ring.

De mega-ingreep die nu voorligt is vele malen groter, en complexer. U kunt er dus gerust vanuit gaan dat na afronding van het project op verschillende plaatsen in de stad maatregelen

Ingekomen stukken - BriefraadoveraanloopTB - stichting Leefomgeving

nodig zijn. Uit het MER blijkt nu al dat het veel drukker wordt op de westelijke ring en de Europaweg. Ook andere plekken in de stad (Griffeweg, Hoendiep, van Ketwich Verschuurlaan, Peizerweg) worden fors drukker door de ombouw van de ring. Maatregelen kunnen na de ombouw niet meer worden gefinancierd uit het project en zijn voor rekening van de gemeente. Wij pleiten daarom voor een risico-reservering (uit het projectbudget).

Kamminga-variant

Stadler en verkeerskundige Arthur Kamminga heeft (binnen de scope van het project) een voorstel gedaan om de Hereweg rechtstreeks aan te sluiten op de A28. Dit leidt tot minder verkeer op het onderliggend wegennet, en tot een forse verbetering van de situatie in de Maaslaan. Volgens de projectorganisatie leidt deze variant echter tot een onwenselijke toename van het verkeer op de Vondellaan van 2500 auto's. Dit is een vreemd argument, omdat de projectorganisatie er met inrichtingsplannen in Helpman in zegt te slagen een onwenselijke verkeerstoename op de Helperbrink sterk in te dammen. Dat moet met nieuwe plannen voor de Wijert ook kunnen, en wij zijn dan ook van mening dat de projectorganisatie dit nader dient uit te werken. Overigens is de noodzaak van de Kamminga-variant tekenend voor de gevolgen van de plannen op het onderliggend wegennet. De problemen worden ermee verzacht, maar beslist niet opgelost.

snelheid

Over de mogelijke snelheidsverlaging schrijft de projectorganisatie dat 'dit niet past bij de status van de A7/N7 als autoweg'. Het gaat hier echter om de ringweg van de stad Groningen, waarop 80% van de gebruikers een lokale bestemming of herkomst heeft. Ook biedt snelheidsverlaging nieuwe mogelijkheden om de ringweg compacter in te passen (zie ook het rapport Blom). Gezien de grote hoeveelheid verkeer die van de zuidelijke ringweg gebruik maakt, nu en in de toekomst, lijkt ons een onderzoek naar de effecten van verschillende snelheden op inpassing, geluid en lucht dan ook geboden, conform de eerdere wens van uw raad. Overigens, als het belang van de Rijksweg zo duidelijk botst met dat van de stad, ligt een alternatief tracé voor doorgaand verkeer dan niet meer voor de hand?

fietsers

Er wordt een nieuw tweebaans fietspad aangelegd aan de westzijde van de Helperzoom. Dit wordt door gemeente en provincie gefinancierd. Er moet hiervoor een groot stuk groen en een aantal monumentale bomen wijken. Dit is vreemd, omdat er op dit moment al een goed functionerend fietspad aan weerszijden van de Helperzoom ligt. Wij kunnen niet anders dan concluderen dat deze dure en groenvernietigende ingreep noodzakelijk is om de veiligheid van de fietsers te garanderen wanneer het verkeer door de aanleg van RingZuid op de Helperzoom sterk toeneemt. Ook kan met de verplaatsing naar de westkant worden bespaard op de aanleg van een nieuwe fietsbrug op de plek waar het fietspad aan de oostzijde de nieuw aan te leggen Helperzoomtunnel-mond zou kruisen. Wij pleiten voor handhaving van het fietspad aan de oostzijde van de Helperzoom, inclusief fietsbrug, gefinancierd uit het project Aanpak Ring Zuid.

Hoewel er fietstunnels worden aangelegd bij de op- en afritten van de A28 bij het Julianaplein, blijven er 2 wellicht nog gevaarlijker punten voor fietsers bestaan: de ongelijkvloerse kruising met het nieuwe Emmaviaduct, waar 18000 auto's moeten worden gekruist, en de ongelijkvloerse kruising bij de Vondellaan, waar 11500 auto's moeten worden gekruist. Wij pleiten ook hier voor 2 fietstunnels vanwege de grote aantallen scholieren die hiervan gebruik maken..

groen en onderhoud

Ingekomen stukken - BriefraadoveraanloopTB - stichting Leefomgeving

Er is voor zover wij weten niets geregeld voor het onderhoud van al het groen dat in de plannen wordt voorgespiegeld. Wie kijkt naar het bestaande Julianaplein kan niet anders dan concluderen dat het onderhoud van groen voor de gemeente bepaald geen prioriteit heeft. Wij pleiten daarom ook voor een (voorgefinancierd) groenbeheerplan, bij voorkeur binnen de scope van het project, zodat de stad ook zekerheid heeft over het groen uit de mooie plaatjes nadat het Rijk haar weg heeft aangelegd en haar handen er vanaf trekt. De kosten daarvan bedragen inclusief borging van toekomstig onderhoud en vervanging ongeveer 5 miljoen, uitgaande van in totaal 10 hectare.

Sterrebos-deksel

Stadler Victor van der Veen stelt dat brandveiligheidseisen voorschrijven dat er rond de dekselgaten een dragende weg moet worden aangelegd. Wij pleiten voor duidelijkheid hierover. Het heeft ingrijpende gevolgen voor de kwaliteit van het voorgespiegelde 'aangeheerde' Sterrebos, en kan ook belangrijke gevolgen hebben voor de 3 meter hoge geluidsschermen voor de Frontier.

Mochten deze wegen noodzakelijk zijn, dan pleiten wij ervoor alsnog de parallelweg langs de Waterloolaan naar het deksel te verplaatsen, omdat dit in ruimtelijke kwaliteit dan weinig verschil meer maakt. Bovendien kan dit deksel toch al niet als gezond verblijfsgebied worden aangemerkt, gezien de ongezonde lucht die ter plaatse uit de dekselopening komt. Overigens is over de inrichting van de Waterloolaan nog niets bekendgemaakt, ondanks het feit dat de weg ruimte moet gaan bieden aan 2-richtingsverkeer en busvervoer. Het is niet duidelijk of dit binnen de scope van het project valt, of dat de gemeente hiervoor opdraait.

Helperzoomtunnel

Inzake de belofte van het College dat de tunnel niet door vrachtverkeer mag worden gebruikt, pleiten wij voor opname van dit verbod in de bestemmingsplannen en gemeentelijke verordeningen. Tijdens de ombouw van de ringweg moet de belofte van het College dat de tunnel geen omleidingsroute is, worden geborgd. Wij denken dan bijvoorbeeld aan een verkeersregelinstantie die het verkeer door de tunnel ontmoedigt, en daardoor de verkeersdruk maximeert op de aantallen zoals die na de ombouw zouden gelden.

geluidsmaatregelen

Wij pleiten voor het loslaten van de van rijkswege wettelijk vastgelegde efficiëntie-overwegingen bij geluidwerende maatregelen. Ongeacht de kosten (of overwegingen van esthetische aard) zou de raad zich hard moeten maken voor:

- geluidwering bij de busbaan bij Hoogkerk;
- geluidarm asfalt op alle 50-km wegen die meer verkeer te verwerken krijgen door ARZ, niet alleen de Goeman Borgesiuslaan;
- geluidsschermen met de juiste hoogte rond het Julianaplein, de dekselgaten, het Stadspark en elders.

tijdens de ombouw

Over de ombouw is nagenoeg niets bekend, afgezien van de 'best effort' inspanningen van Groningen Bereikbaar. In feite wordt de verantwoordelijkheid voor maatregelen bij de aannemer over de schutting gegooid. Om te voorkomen dat omwonenden de dupe worden van de bouwdrift van de aannemer pleiten wij ervoor om als harde eis vast te leggen:

- bouwtijden uitsluitend tijdens kantooruren, met name hei- en trilwerkzaamheden;
- af- en aanvoer van materiaal zoveel mogelijk over water;

Velocitas

Ingekomen stukken - BriefraadoveraanloopTB - stichting Leefomgeving

Het veld van Velocitas moet verplaatst worden t.g.v. het project. Wij pleiten voor financiering hiervan uit het projectbudget, inclusief compensatie van parkeergelegenheid en andere nadelige gevolgen.

meetpunten

Wij pleiten voor het aanleggen van minimaal 3 vaste meetpunten voor fijnstof (PM₁₀, PM_{2.5}) en NO₂ op het ringweg tracé, te weten het Julianaplein, het Oosterpoort-deksel (Frontier) en het Europaplein.

Wij wensen u veel wijsheid.

Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen.
www.ringzuid.nl

Ingekomen stukken - Mail Sauer inz Zuidelijke Ringweg

Geachte leden van de Gemeente Raad Groningen,

Groningen Verdient Beter wil u in de eerste plaats zeer hartelijk danken voor de gelegenheid die ons op 5 juni jl geboden is onze visie op de plannen voor de aanpak Ring Zuid over te brengen. Wij hebben de bijeenkomst als zeer nuttig en ook zeer informatief van beide partijen ervaren.

Naar onze mening kunnen een aantal zeer belangrijke conclusies getrokken worden uit het debat.

1. Het plan betekent een onevenredig groot ruimte beslag midden in de stad, veel groter dan thans het geval is. Met name rond het Juliana plein komen wegen vlak bij huizen te lopen en verdwijnt een essentieel park en een deel van het veld van zwembad de Papiermolen.
2. De huidige plannen zullen zorgen voor een enorme barriere tussen Groningen Zuid en het centrum. Dit zal, zoals aangetoond door onderzoek van de TU Delft, zeer nadelige effecten hebben op de economische ontwikkeling van de binnenstad.
3. Fietsverbindingen rond het nieuwe Juliana plein, tot aan de Hereweg verdwijnen of worden veel langer met zeer gevaarlijke kruispunten tussen grote stromen fietsers en auto's. Opvallend is dat fietsverbindingen worden hersteld daar waar ze in eerdere verbouwingen rond de Ringweg verdwenen waren. Dit betekent echter ook dat wij niet van onze fouten leren, nu worden fietsverbindingen hersteld, maar andere fietsverbindingen doorsneden of zeer gevaarlijk gemaakt.
4. De ringweg tussen het Julianaplein en Europaweg wordt een snelweg (het woord snelweg is afkomstig van RWS). Hierdoor vervalt juist een van de drukste op- en afritten, die bij de Hereweg. Dit heeft tot gevolg dat het verkeer op een aantal straten in woonwijken zeer ernstig toeneemt, terwijl dit op straten waar juist vrijwel geen huizen staat, afneemt.
5. Juist de straten in de woonwijken waar het autoverkeer sterk gaat toenemen, zijn straten waar zeer veel, tot 12.000 fietsers per dag rijden, waaronder zeer veel school kinderen. Dat dit een groot risico voor die fietsende kinderen gaat opleveren is evident.
6. Het verkeer op het onderliggend wegennet stijgt de komende jaren, de voorgestelde plannen zorgen in het geheel niet voor een reductie van deze stijging van het verkeer, het heeft geen enkel effect op het verkeer op het onderliggend wegen net, terwijl dit wel een van de doelstellingen van het project was.
7. Voor het plan, dat € 675 milj bedraagt, is bewust geen maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA) gemaakt. Het enige dat gemaakt is een quick scan in 2006, nog ruim voordat de huidige plannen ontwikkeld waren.
8. De gegevens over de luchtvervuiling ten gevolge van de nieuwe snelweg berusten uitsluitend op modellen en schattingen, er is geen enkele meting verricht. Door vele deskundigen en wetenschappers is nadrukkelijk betoogd dat deze modellen niet geschikt zijn om de luchtvervuiling te berekenen. Volgens een aantal deskundigen zullen de normen voor luchtvervuiling overtreden worden. De bewering van het project bureau dat zij wat betreft de luchtvervuiling aan de normen voldoet is niet meer dan een schatting. Daar komt nog bij dat in 2015 nieuwe normen voor fijnstof deeltje van kracht worden, normen die over drie jaar verder verlaagd worden. Zelfs deze normen beschermen kinderen niet, omdat de normen zijn ontwikkeld op basis van verschijnselen bij volwassenen en kinderen veel gevoeliger zijn dan volwassenen. Tenslotte, er liggen 16 scholen binnen een gebied dat door het RIVM zelf als gebied is benoemd waar geen scholen gebouwd mogen worden.
9. Het oude Winschoterdiep wordt afgesloten, wat geen recht doet aan de historische betekenis voor de stad, en waardoor economische ontwikkelingskansen ontnomen worden.

Ook U heeft kunnen constateren dat alle bovenstaande punten door het project bureau niet betwist zijn.

De gevolgen van de huidige plannen kunnen in de volgende punten worden samengevat, waarbij opgemerkt moet worden dat deze punten niet worden ontkend door het Project bureau.

1. Groningen verliest een Stadsringweg en krijgt een snelweg terug.
2. De hindernis in het Sterrenbos wordt een enorme blokkade bij het Juliana plein.
3. Enkele fietsverbindingen worden hersteld, belangrijke vervallen.
4. Het autoverkeer in de wijken wordt niet minder en gaat van straten waar het wel kan naar straten waar het niet kan.

Ingekomen stukken - Mail Sauer inz Zuidelijke Ringweg

5. De economische positie van de binnenstad wordt niet beter maar slechter door een slechtere toegankelijkheid van de binnenstad.
6. Met een plan van € 675 milj zou de luchtvervuiling minder moeten worden, het wordt slechter.
7. Een bedrag van € 675 milj wordt uitgegeven zonder een MBKA, daar gaat het belasting geld.
8. Het oude Winschoterdiep wordt afgesloten, daar gaat het laatste historische kanaal.

De conclusie van bovenstaande kan niet anders zijn dan dat de huidige plannen de belangen van de burgers van Groningen schaden en niet dienen. Daarom is het essentieel dat de verder uitvoering van de huidige plannen nu per direct wordt stop gezet en gezocht wordt naar plannen die wel de belangen van burgers dienen. De politiek in de stad Groningen moet kiezen wat het beste is voor de stad en haar inwoners. En dat is niet dit plan.

Voor en tijdens de debat avond is vaak gezegd dat het huidige plan niet goed is, maar er zou geen beter plan te maken zijn. Deels is dit waar, als zoveel goede mensen binnen het project bureau geen betere plannen kunnen maken, moeten wij dat geloven. Echter, het project bureau heeft alleen gewerkt binnen het BVA. Alternatieve plannen zijn niet onderzocht. Natuurlijk zijn er wel betere plannen te maken, ook binnen het huidige budget. Alternatieven voor de huidige plannen variëren van een onderdoorgang onder het Noordwillemskanaal en het huidige Juliana plein, een tunnel vanaf ongeveer het Vrijheids plein tot Europaweg tot een Ringweg ten Noorden of Zuiden van Groningen. Een enkele oprit erbij bij de Hereweg verandert dit slechte plan niet een aanvaardbaar plan.

Het veel gehoorde argument dat een tunnel te duur zou zijn is niet juist. De berekening van een tunnel in 2008 betrof een tunnel met acht rijbanen, geschikt voor een snelheid van 100 km/u, inclusief op en afritten. Nooit is berekend hoe duur een -geboorde- tunnel met twee maal twee rijstroken met een max snelheid van 70 of 80 km/u zou zijn. Gezien de gegevens uit Maastricht waar een tunnel met vier maal twee rijstroken wordt gebouwd voor een bedrag van ongeveer € 550 milj, moet een tunnel met twee maal twee rijstroken in Groningen zeker uit het budget betaalbaar zijn.

Het huidige plan is niet goed voor Groningen
Groningen Verdient Beter

Ingekomen stukken - Winschoterdaip inz Zuidelijke Ringweg

Aan Provinciale Staten van Groningen.

Aan de leden van de Statencommissies Mobiliteit en Energie en Welzijn WCWW

Aan de raad van de Gemeente Groningen.

Aan de Raadscommissie

Per adres: Griffie Groningen/Dhr. W.Meijer.

Per mail en gewone post.

Agenda 4 juni. RingZuid/Voorjaarsnota/behandeling Moties RingZuid in uw commissie op 11 juni 2011 en Raad op 25 juni 2014.

GRONINGEN WATERSTAD?

Groningen, 2 juni 2014.

Van Initiatiefgroep Oude Winschoterdaip OPEN + partners.

Betreft: behandeling antwoorden van twee landelijke instellingen, Recreatie Toervaart Nederland SRN te Amsterdam, Vereniging Historisch Bedrijfsvaartuig/Noordelijke schippers alsmede schrijven van Directie van het Veenkoloniaal Museum te Veendam over de waarde en de kansen in kader door ontwikkeling water-recreatie in de Provincie Groningen en aangrenzende Provincies van het Oude Winschoterdaip en aansluitende vaarwegen.

Op 26 mei (DNN-14) ontvingen bovengenoemde organisaties, die samen met de partners van de Initiatiefgroep Oude Winschoterdaip Open actief zijn het Oude Winschoterdaip open te houden een brief namens de Stuurgroep RZ en Provincie en Gemeente Groningen. Een antwoord op de visie en praktische maatregelen teneinde het Oude Winschoterdaip te kunnen herontwikkelen tot vaarweg ten behoeve van vaarrecreatie en om- en aanwonenden en bedrijven. Vaarweg tot in de Stad Groningen en aansluitingen aan o. a van Turfvaart naar Toervaart, Vaarrondes in ontwikkeling in Groningen, vaarrecreatie naar

Ingekomen stukken - Winschoterdaip inz Zuidelijke Ringweg

Duitsland via het nieuwe Koning Willem Alexanderkanaal (Drenthe). Deze unieke en oude vaarverbinding werd geopend in 2013. Het Oude Winschoterdaip sluit aan bij uw route ontwikkeling vaarrecreatie Woltmeer, Blauwe Stad, Oldambt en bij meer langjarig Provinciaal en landelijk beleid, de brief dd 22 mei 2014 kenmerk DNN.14 over Oude Winschoterdiep.

Aan de raad van Groningen werd ten behoeve van debat op 5 juni 2014 deze brief van de Stuurgroep Voorzitter RZ die mede namens de Gemeente Groningen van 26 mei 2014 DNN-14 opgesteld werd, ter kennisname toegezonden.

Eerder en wel op 18 en 24 maart 2014 stuurden genoemde organisaties brieven aan GS, PS, Gemeente Groningen en aan Voorzitter Stuurgroep Aanpak RingZuid.

De van elkaar qua inhoud en strekking te onderscheiden brieven zijn afgedaan in een(1) antwoord gedateerd 22 mei nummer DNN.ARZ.14 en ondertekend door Gedeputeerde, tevens Voorzitter van de Stuurgroep Aanpak RingZuid Dhr. M. Bouwmans

De brief

De brief spreekt zich uit tegen heropening en herontwikkeling van deze meer dan 400 oude vaarweg met redeneringen, die na eerste toetsing slechts constatering zijn maar geen steekhoudende en onderbouwde argumenten zijn. In het debat op 5 juni noemde de Projectdirecteur voor het eerst bedragen, die zijn als slagen in de lucht: niet onderbouwd zijn op basis van onderzoek en in overleg gebracht. Over het kanaal als belevingsfactor en als openbaar vaarwater is geen onderzoek verricht. Slechts in beeld gebracht als nutteloze optimalisatie voor kano water en eenden. Men spreekt nu over een "kluunplaats" voor kano's .

Op basis van dit antwoord 22 mei 2014 DNN.ARZ.14 heeft de Initiatiefgroep overleg aangevraagd middels afdeling EZ met gedeputeerde van Maastricht, teneinde na overleg met partners en brief schrijvende instellingen de gezamenlijke reactie op de brief van ARZ/Provincie en Gemeente te bespreken.

De brief vertoont strijdigheid met vigerend Provinciaal beleid Pop 2 (looptijd verlengd tot en met 2015).W.o. hoofdstuk 3 blz. 98, bladzijde 129 , hoofdstuk 4 pt 5.7 pag. 161-164, hoofdstuk 7, pt 7.11.

Ingekomen stukken - Winschoterdaip inz Zuidelijke Ringweg

De cijfers van uw eigen Provinciale diensten en Gemeente tonen een voorzichtige groei in vaarbewegingen op Provinciale vaarwateren (cijfers Scheepvaartcijfers 2004- 2013) en gemeentelijke wateren. Niet alle telcijfers lijken te zijn meegenomen noch de te verwachten blijvende effecten van de investeringen in van Turfvaart naar Toervaart over de afgelopen 15 jaar. Investerings van de Gemeente Groningen en bedrijven in het ontwikkelen en faciliteren van recreatievaart in en om de stad.

De brief van 22 mei DNN ARZ- 14 vertoont ernstige lacunes en gaat niet in op het vastgestelde beleid van de Provincie Nota Beheer Provinciale Vaarwegen, vastgesteld 0404 2011. Correcter is dat de brief deze nota eenvoudig en het gestelde in hoofdstuk 2 .8 en hoofdstuk 4 ontkend en de indruk achterlaat dat het beleid op gronden van de in deze nota genoemde ontwikkelingen en het langdurig ontwikkelde Provinciale beleid ter stimulering van vaar-en gekoppelde andere recreatieve ontwikkelingen en lopende investeringen ontkend cq afwaardeerd.

Verzoek: wij verzoeken u mede namens de partners, zie gaarne www.oudewinschoterdaipopen.nl niet akkoord te kunnen gaan met de beantwoording van de brief RZ van 22 mei 2014 DNN-14, mede namens de Provincie en de Gemeente, ondertekend door gedeputeerde Bouwmans in zijn functie als Voorzitter van de Stuurgroep Aanpak RingZuid.

Verzoek: wij verzoeken u de brief van 22 mei 2014 te willen betrekken bij uw gesprekken en behandeling van de moties over de RingZuid in de commissie Beheer en Verkeer op 11 juni en bij de Raad op 25 juni 2014.

Verzoek: wij verzoeken u kennis te willen nemen van de brieven die aan uw College, en Raad gezonden werden namens de drie organisaties, ondersteund door Partners Oude Winschoterdaip Open. Deze brieven zijn direct te vinden op de website van www.oudewinschoterdaipopen.nl

Wij verzoeken u te willen bevorderen dat een integrale kanaalvisie op de herontwikkeling van het Oude Winschoterdaip gemaakt wordt, uitgaande bestemmingsplan Openbaar Vaarwater en bestemmingsplan Euroborg. Een visie als gebiedsontwikkelingsplan van recreatief- en bedrijfsmatig te benutten en te beleven vaarwateren in en rond om de Stad.

Ingekomen stukken - Winschoterdaip inz Zuidelijke Ringweg

Het KANAAL, het meer dan 400 jaar oude Winschoterdiep, gelegen binnen de grenzen van Groningen, is eigendom en in beheer bij de Gemeente Groningen. Het kanaal bracht overduidelijk economisch voordeel in de "afgelopen" jaren. In 2015 viert het Stadskanaal haar 250 jarig bestaan als kanaal. Het kanaal heeft 7 beweegbare en te bedienen bruggen, een nieuwe brug bij Euroborg vanwege gebiedsontwikkeling. Het kanaal heeft een kanaalvisie nodig die aansluit aan vigerend Provinciaal beleid en daartoe stimulerend en faciliterend gaat werken. Het kanaal eindigt in de her-ontwikkelde Oosterhaven met ligplaatsen en voorzieningen. Direct aansluiting aan de Staande Mastroute naar Lauwersmeer en Friesland en verder.

Verklaring van Groningen 2011.

In 2011 werd met effectieve steun van de Provincie en Gemeente de 24^e Internationale Kanalen Conferentie in Groningen gehouden. Deze conferentie werd afgesloten met de Verklaring van Groningen. Definitieve afsluiting van het Oude Winschoterdaip is strijdig met deze door alle congres deelnemers en partners van het congres in 2011 aanvaarde tevens unieke verklaring. In de brief van 22 mei ARZ DNN wordt deze Verklaring van Groningen eenvoudig ontkend.

Resumerend: Verzoek behandeling brief ARZ DNN 2014.Uw belangstelling voor onderzoek naar alle mogelijkheden het kanaal als kanaal voor de Stad als kans te her-ontwikkelen. Als recreatieve vaarweg met prima aansluitingen aan Provinciaal vaarwater en nieuwe vaarroutes (w.o Blauwe Stad, Oldambt en Woltmeer). Bevorderen veiligheid op het water, beperking openstellingen en verkeersopstoppingen door Euvelgunner bruggen en nieuwe Sontbrug (brughoogte 3.60) door een omleidingsroute via het Oude Winschoterdaip te faciliteren. Alternatieven in de vorm van een Aquaduct, sluis of unieke scheepslift een kans te geven.

Hoogachtend,

Mede namens de Initiatiefgroep Oude Winschoterdaip Open en Partners.

wg

Ingekomen stukken - Winschoterdaip inz Zuidelijke Ringweg

Henk Anneveldt

Henk Zeilstra.

JanPieter Janse



Aanpak Ring Zuid

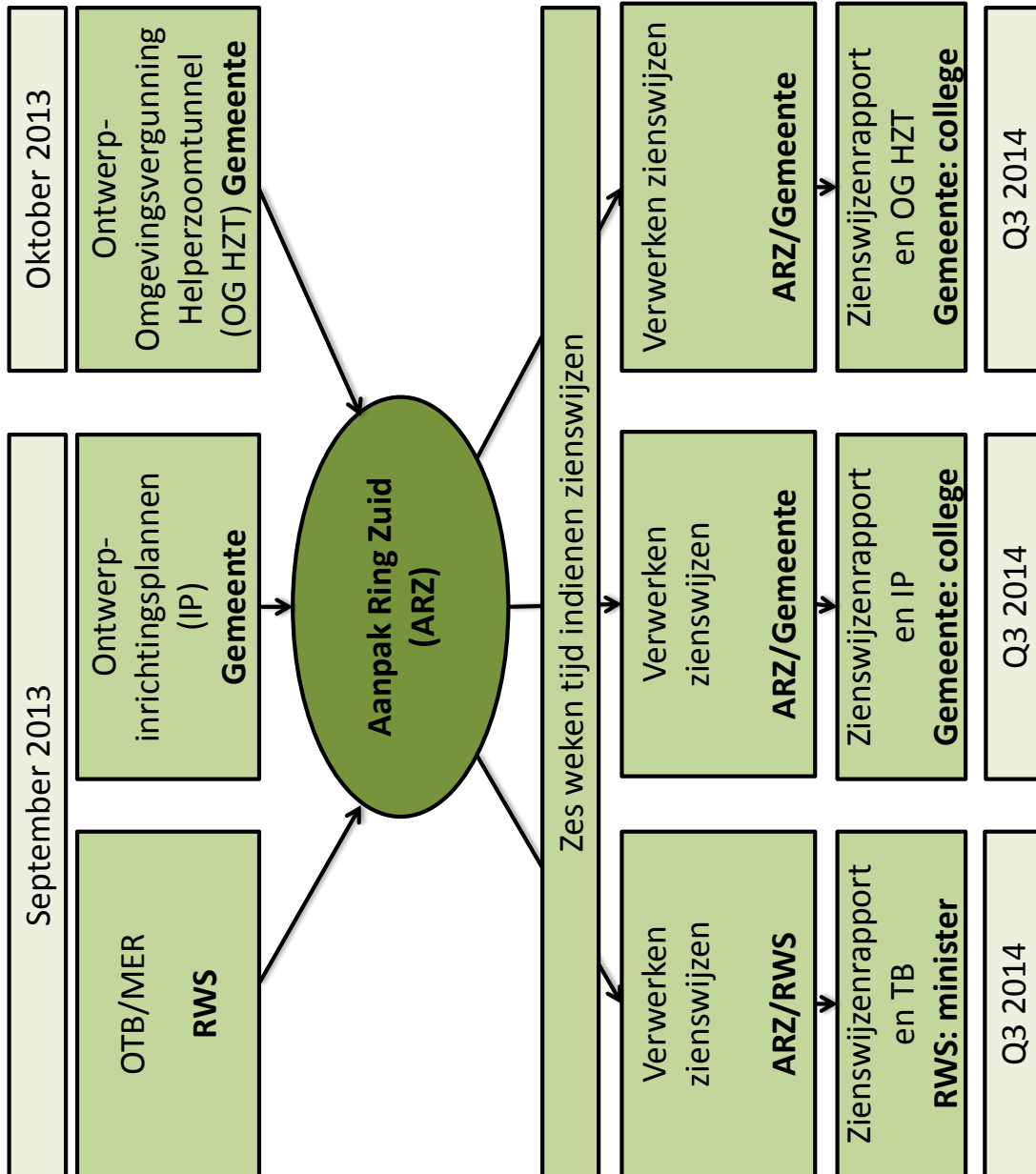
maakt Groningen klaar voor morgen

Presentatie voor gemeenteraad 3 juni 2014



Programma

- Proces: waar staan we nu?
- Moties gemeente Groningen
- Inrichtingsplannen
- Vragen





Motie: op/afrit Hereweg

- Eerder al gesprekken Kamminga-Projectbureau
- Motie geanalyseerd-> 4 varianten ontwikkeld
- Besproken met Kamminga, resultaten doorgerekend en besproken
- Voorgelegd in de Stuurgroep (Rijk, provincie, gemeente)
- Deur projectbureau staat nog steeds open



Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

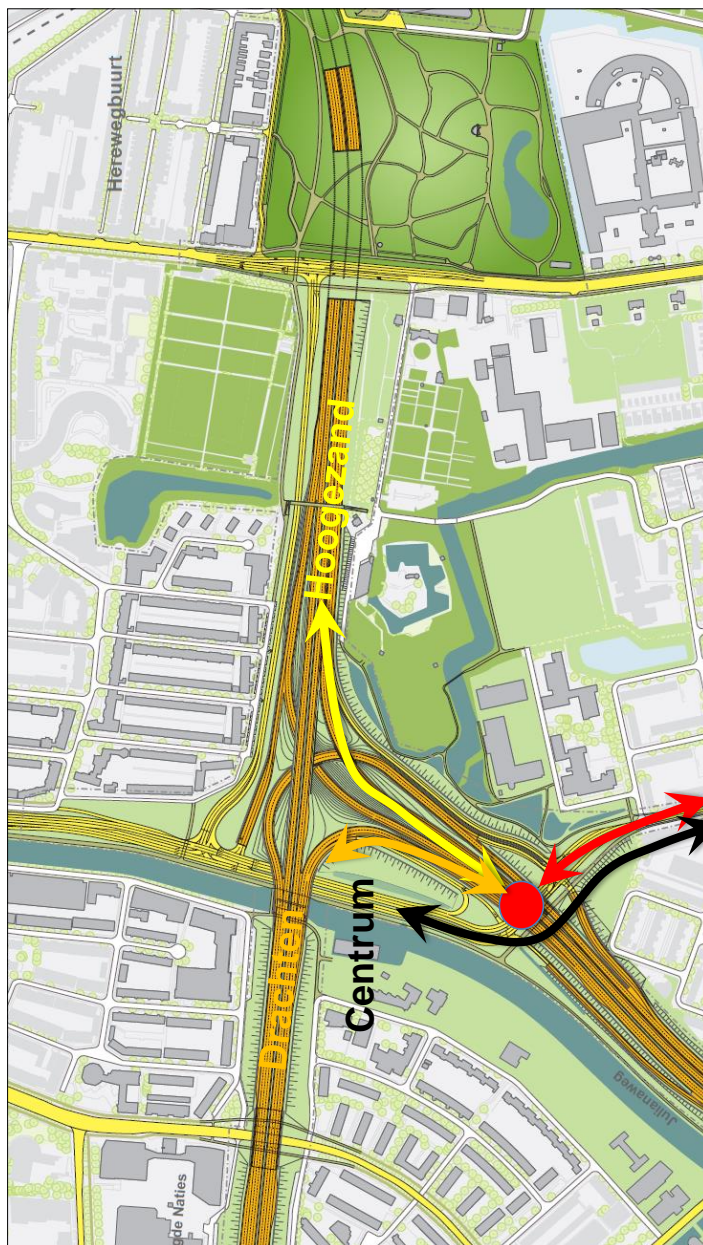
Funcie verbindingsweg = aansluiting Hereweg





Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

Functie Vondellaan = verbinding Wijert – Centrum (huidig) PLUS verbinding N7 - Wijert



6



Kamminga: halve aansluiting A28 - Hereweg

Beoogde doel van de halve aansluiting Hereweg is:

1. de Verbindingsweg ontlasten,
2. de Vondellaan ontlasten,
3. de zuidelijke stadswijken een directere aansluiting op het hoofdwegenet bieden.
4. draagvlak project vergroten



Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

‘Kammingavariant’



Afbeelding uit zienswijze Kamminga



Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen



Kamminga: aansluiting Hereweg - A28 (Assen)



Zienswijze is een denkrichting

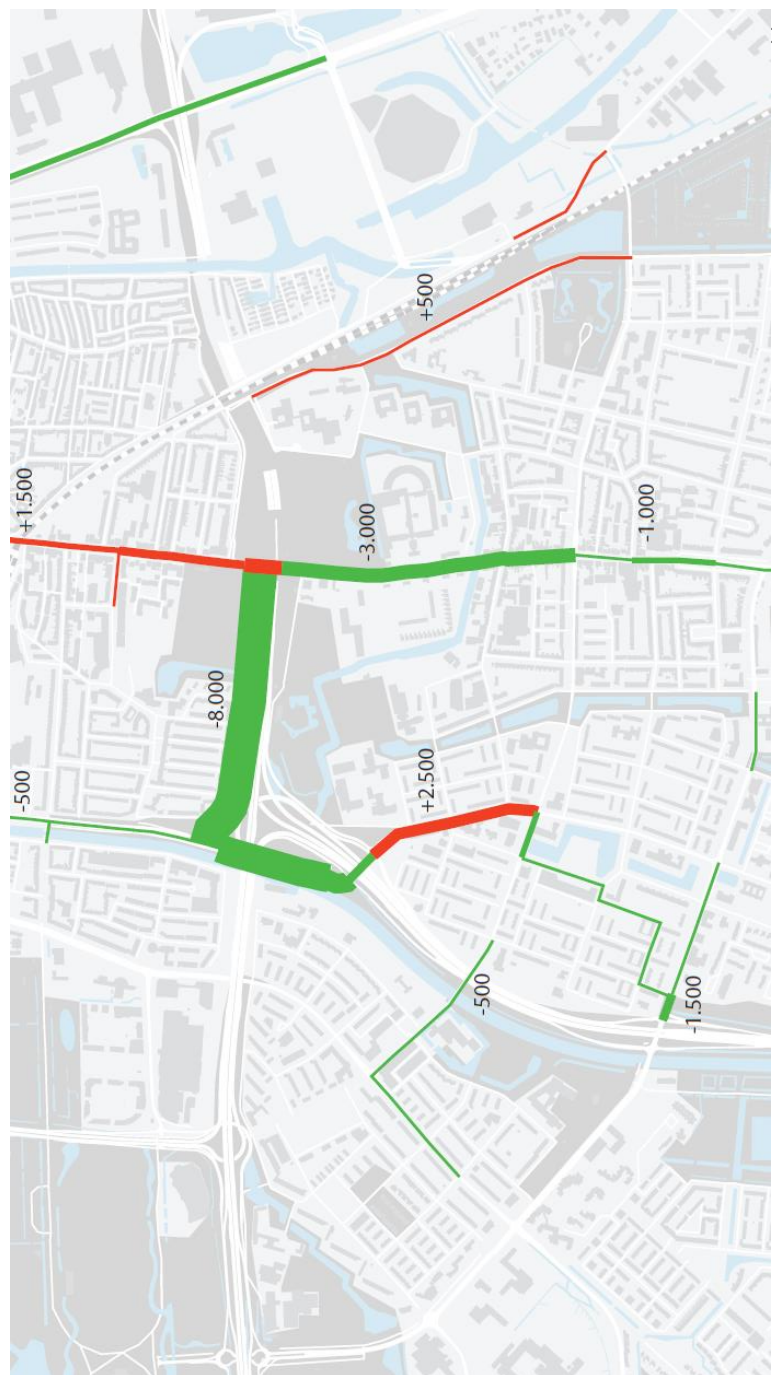
Om een beeld te krijgen van de voors- en tegens hebben wij de zienswijze vertaald naar 4 onderzoeksvarianten:

1. halve aansluiting Hereweg met volledige Verbindingsweg
2. halve aansluiting Hereweg zonder Verbindingsweg
3. halve aansluiting Hereweg met volledige Verbindingsweg maar geen verkeer tussen Vondellaan en de N7
4. halve aansluiting Hereweg zonder Verbindingsweg en daarbij een volledige knip in de Vondellaan.



Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

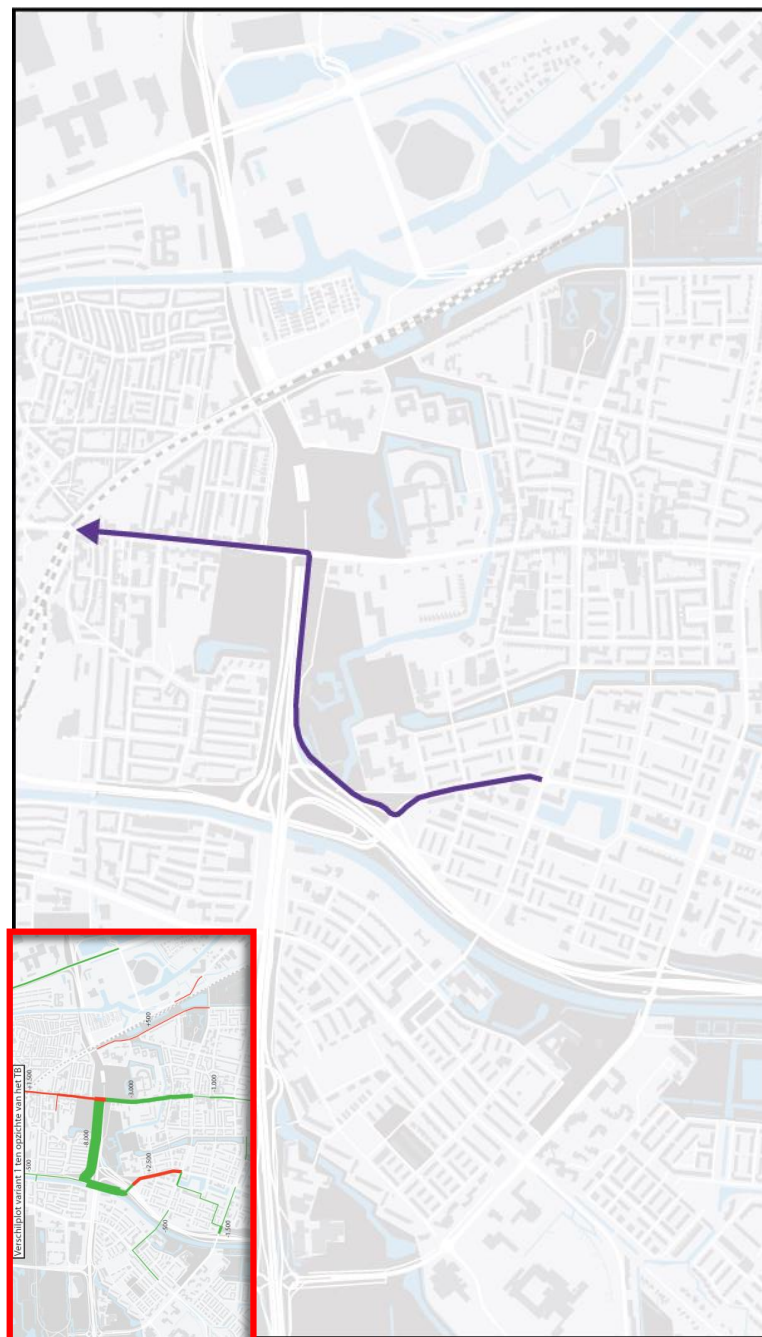
Variant 1: meer verkeer N7/Vondellaan/Hereweg Noord, minder op Verbindingsweg/Hereweg Zuid





Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

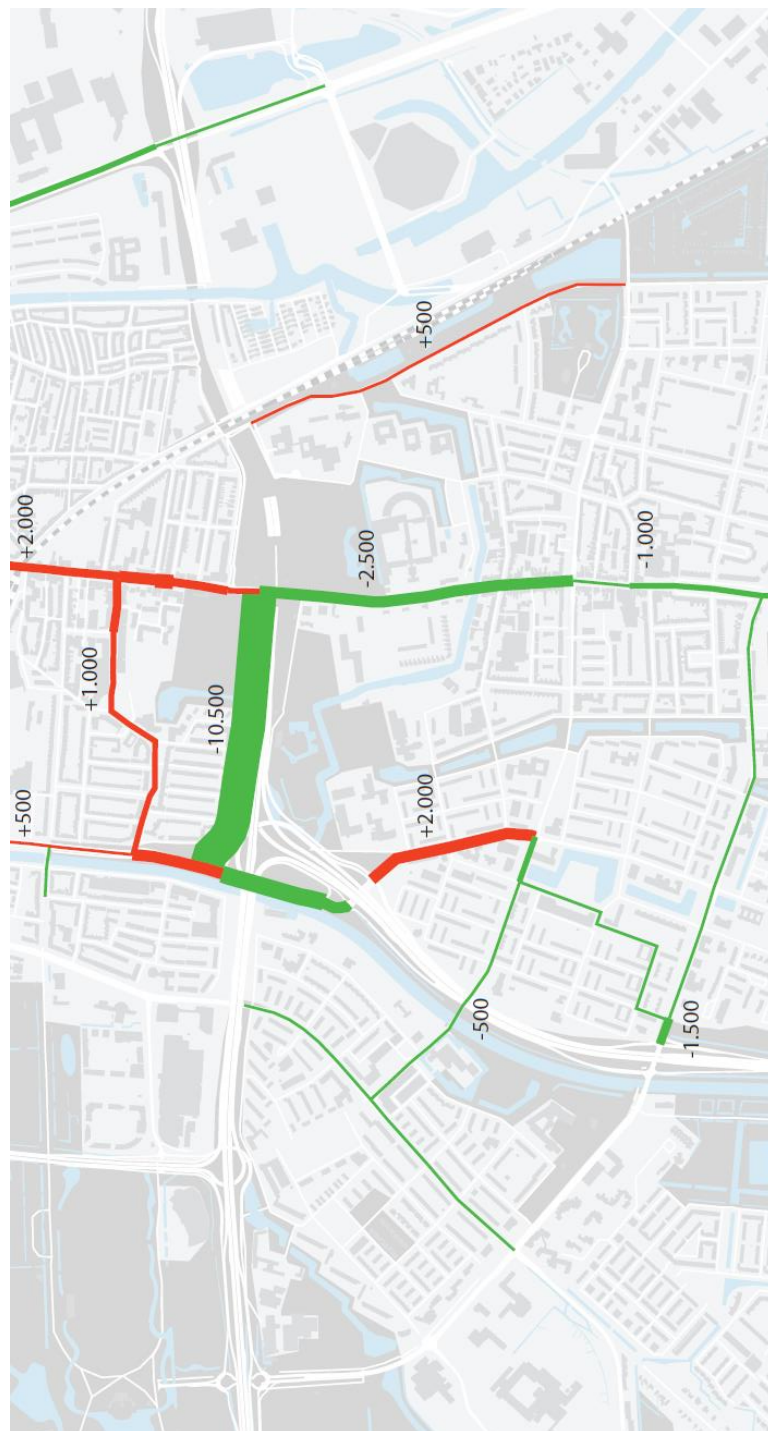
Variant 1: meer verkeer N7/Vondellaan/Hereweg Noord, minder op Verbindingsweg/Hereweg Zuid





Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

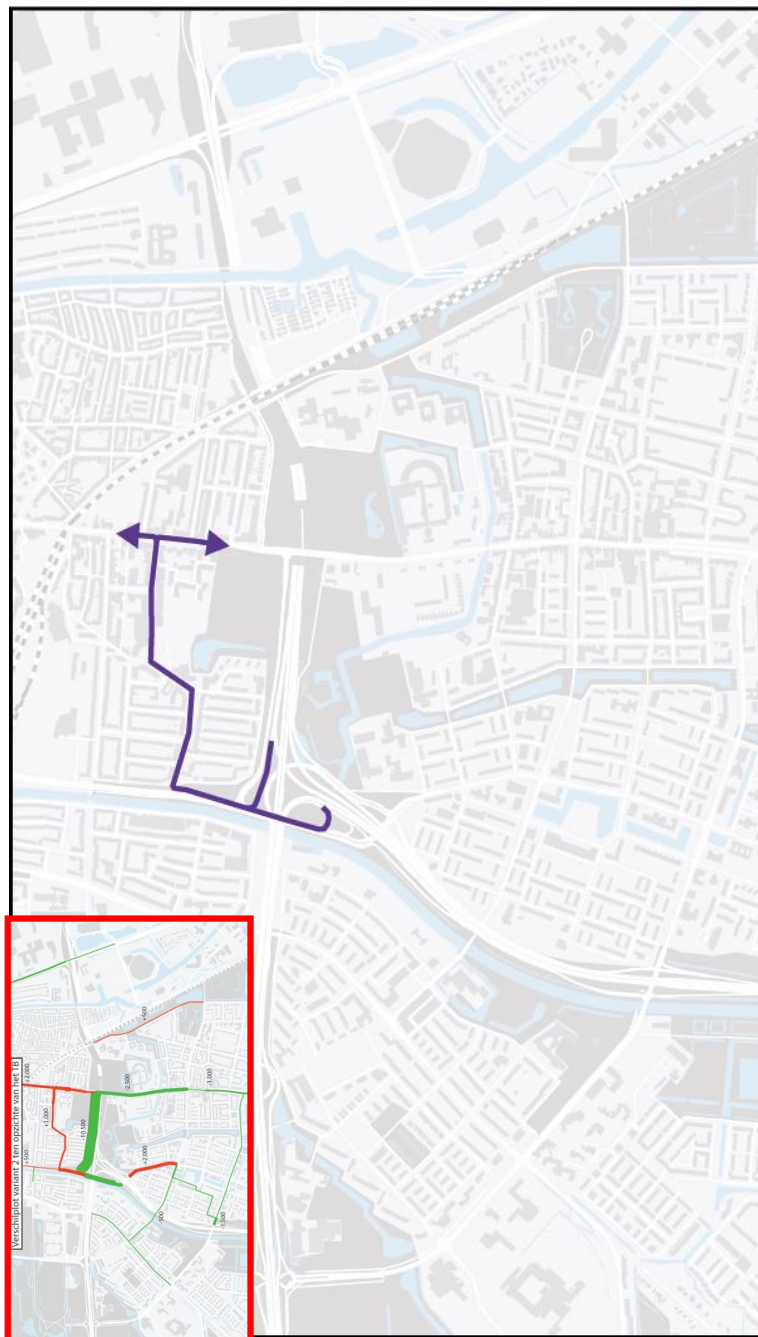
Variant 2: meer verkeer N7/Vondellaan/Rivierenbuurt/Hereweg Noord, minder op Verbindingsweg/Hereweg Zuid





Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

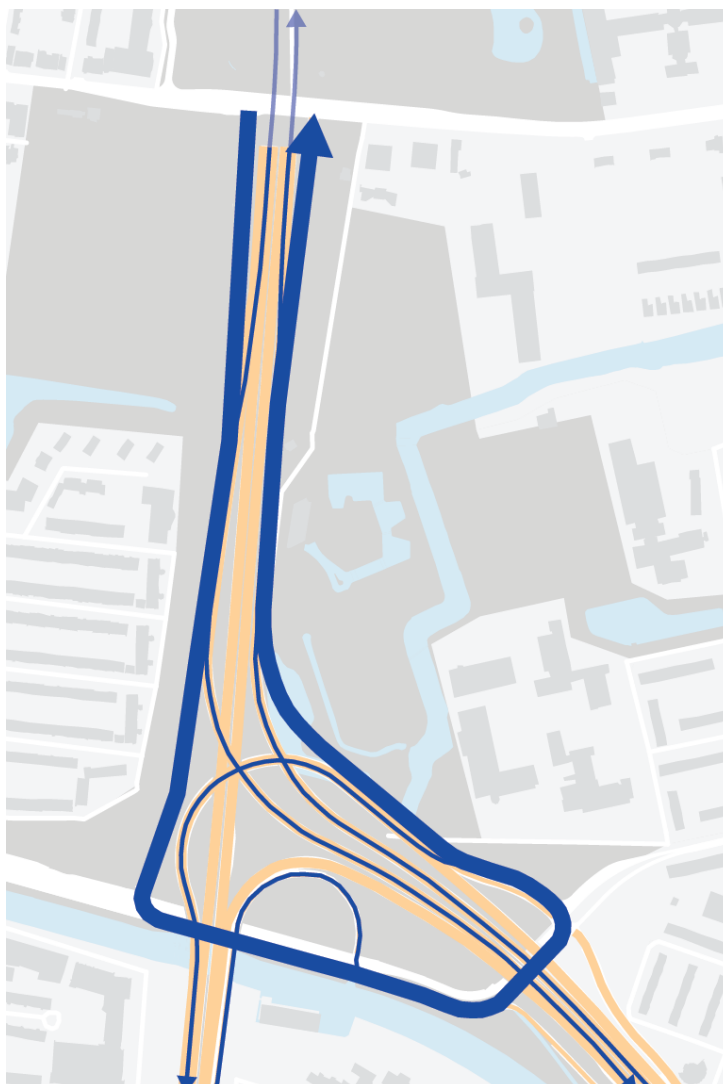
Variant 2: meer verkeer N7/Vondellaan/Rivierenbuurt/Hereweg Noord, minder op Verbindingsweg/Hereweg Zuid





Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

Geen verbindingsweg (variant 2 en 4): 'rondrijden' op weefvakken = kwetsbaar netwerk!





Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

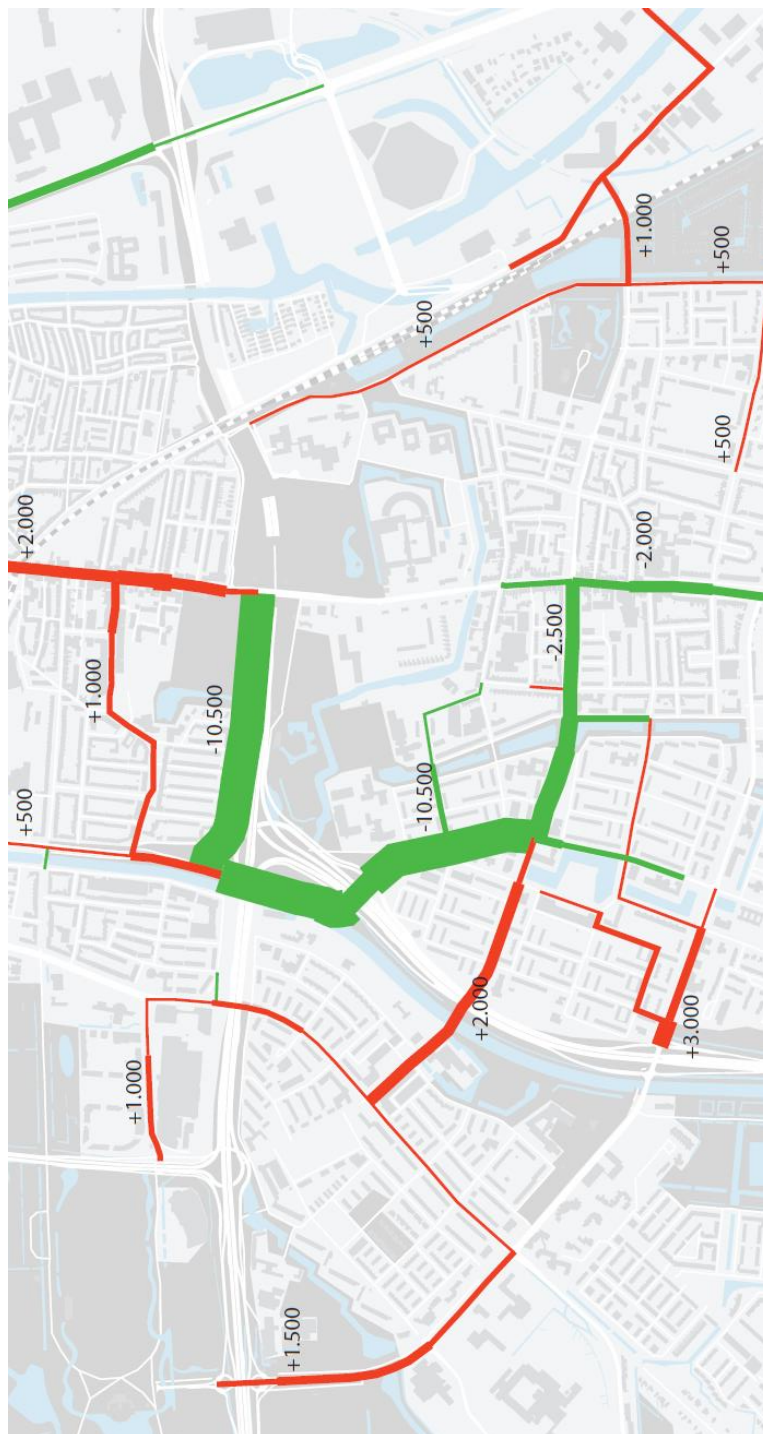
Variant 3: meer verkeer N7/omgeving Corpus/Hereweg N./ van Ketwich Verschuurlaan/HZT, minder op Verbindingsweg/Vondellaan/Hereweg Z.





Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

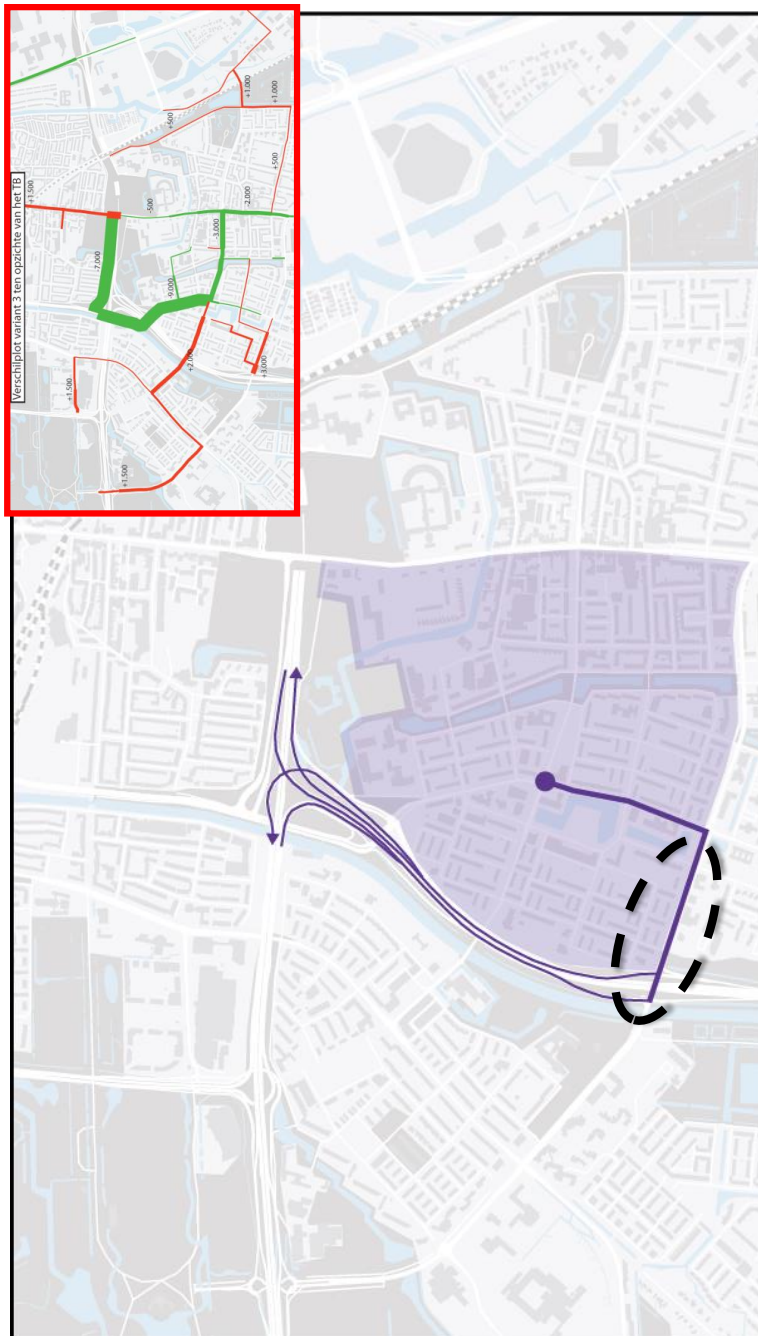
Variant 4: meer verkeer N7/omgeving Corpus/Hereweg N./ van Ketwich Verschuurlaan/HZT, minder op Verbindingsweg/Vondellaan/Hereweg Z.





Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

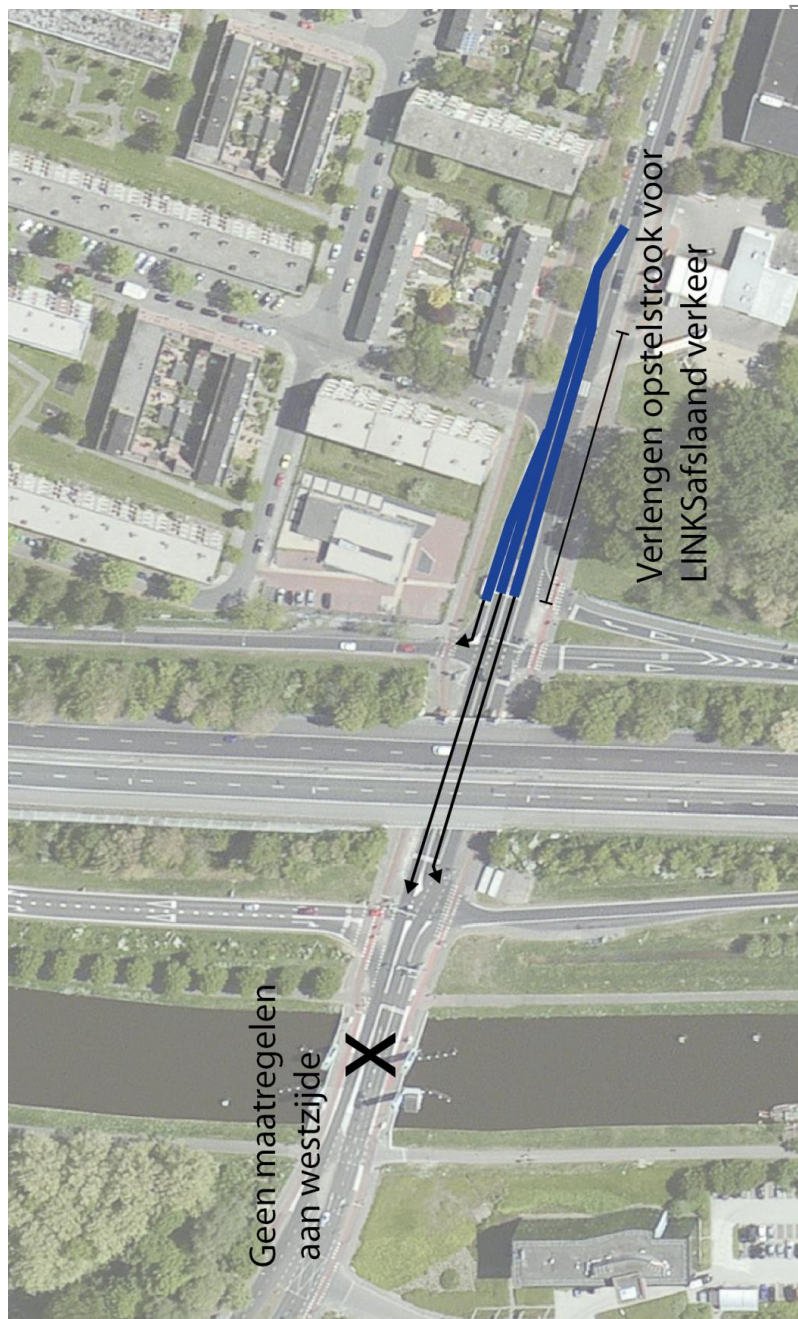
Variant 3 en 4: meer verkeer N7/omgeving Corpus/Hereweg N./ van Ketwich Verschuurlaan/HZT, minder op Verbindingsweg/Vondellaan/Hereweg Z.





Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

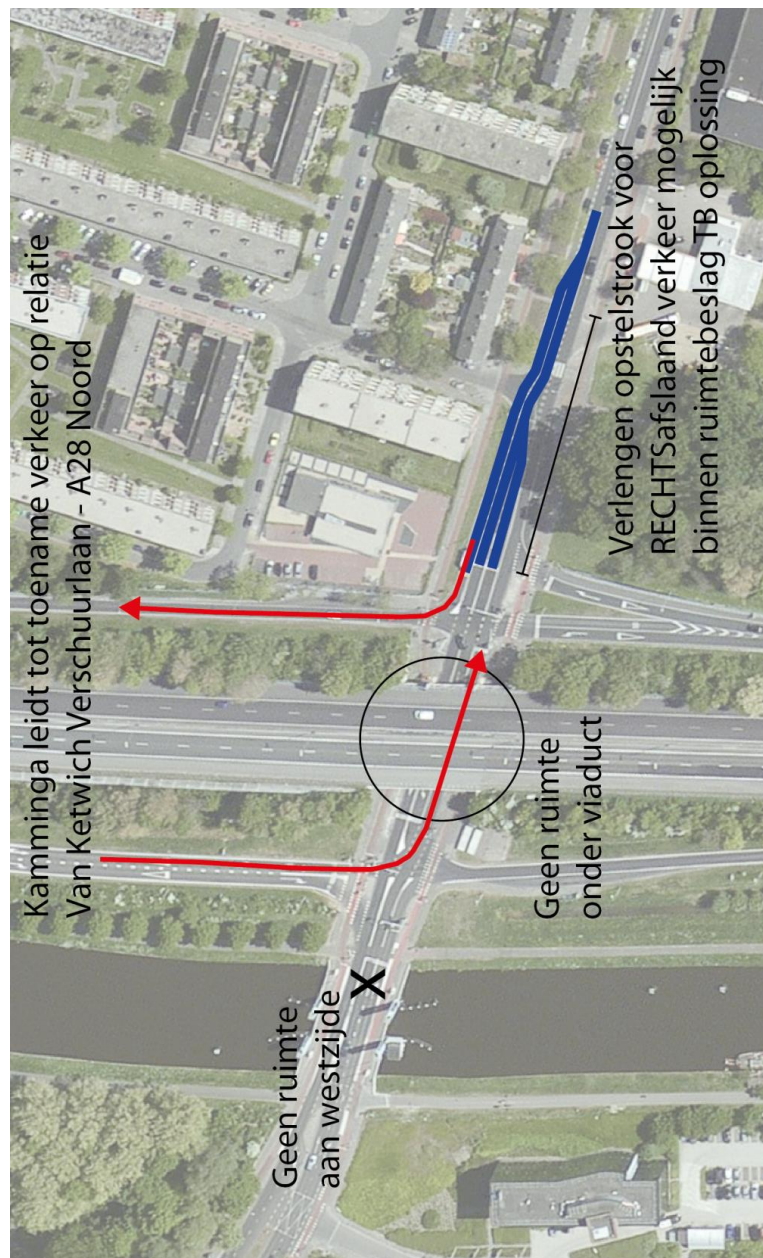
Maatregel Kvs nav OTB: verlengen opstelstrook



19



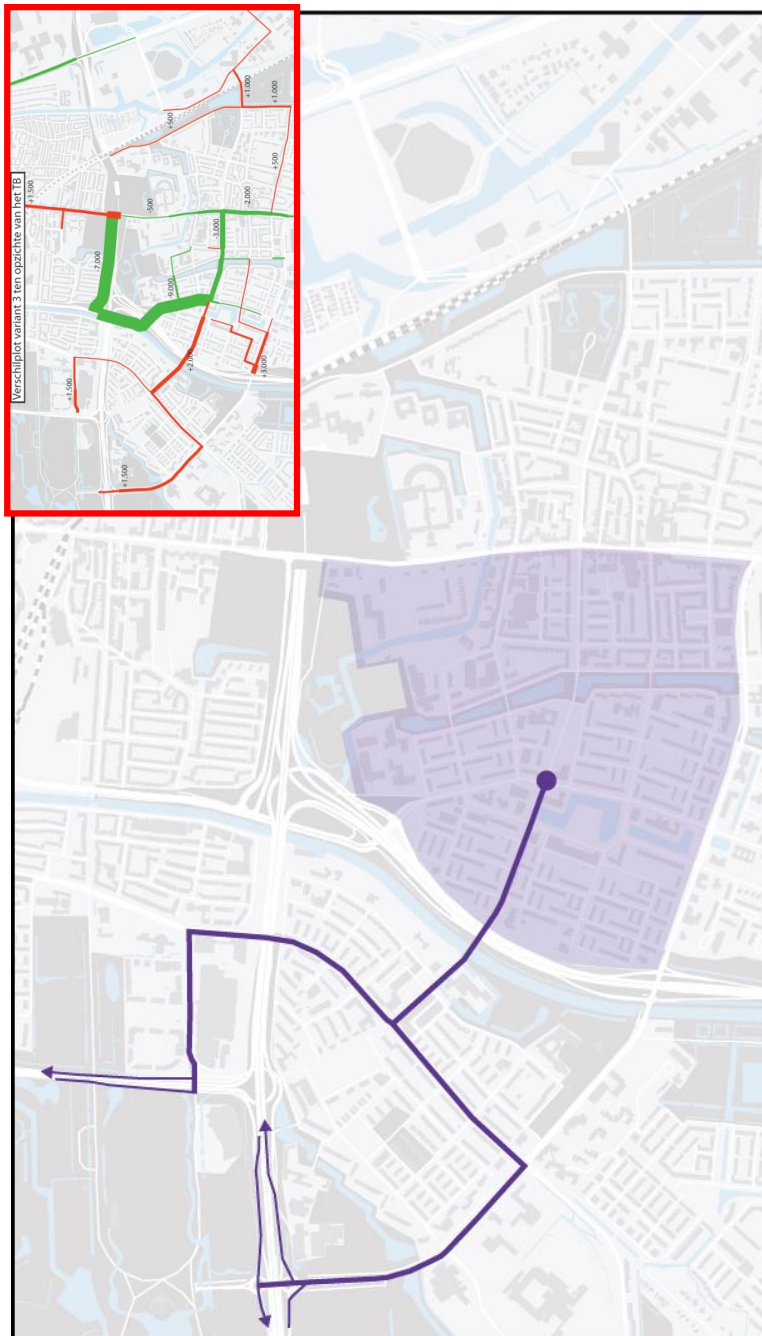
Afsluiten Vondellaan voor N7: Meer verkeer KvS, ook (dure) maatregelen aan Corpus zijde noodzakelijk





Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

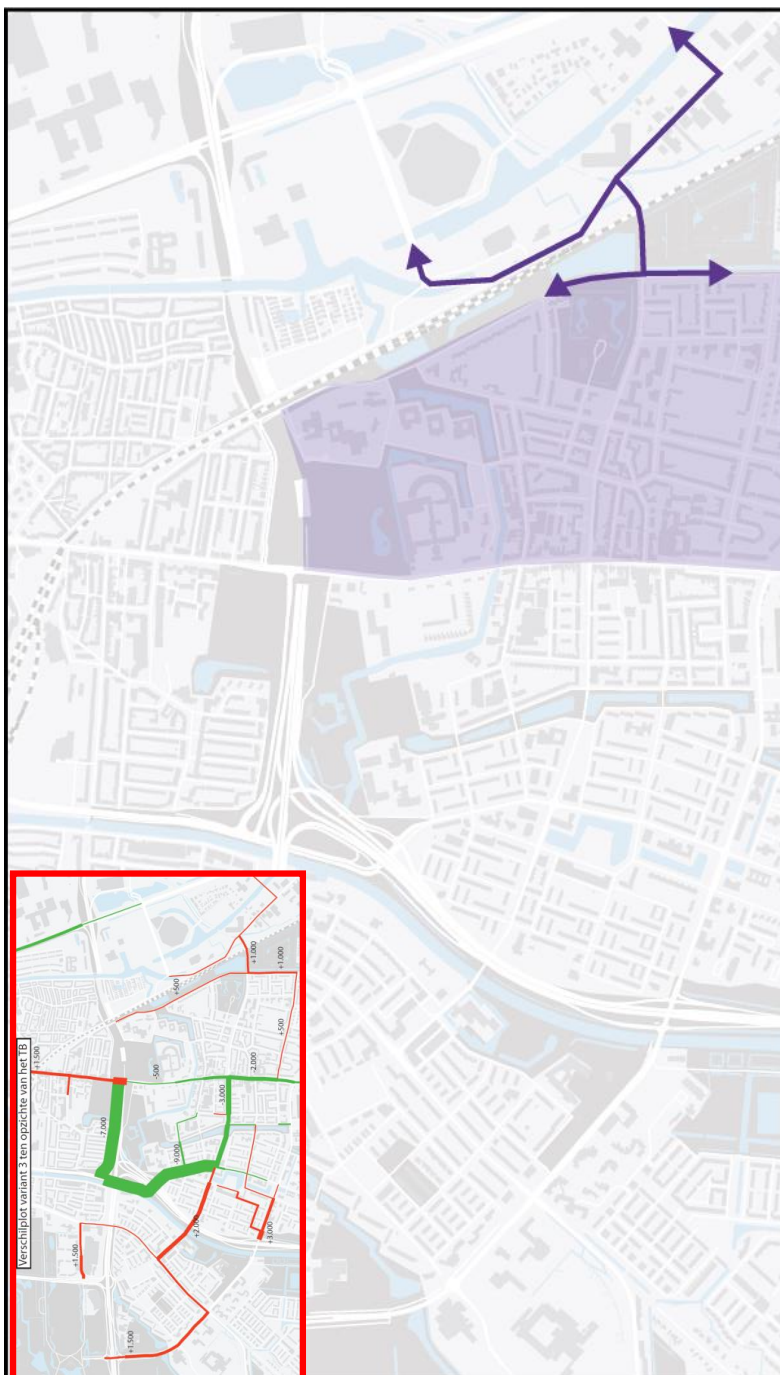
Variant 3 en 4: meer verkeer N7/omgeving Corpus/Hereweg N./ van Ketwich Verschuurlaan/HZT, minder op Verbindingsweg/Vondellaan/Hereweg Z.





Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

Variante 3 en 4: meer verkeer N7/omgeving Corpus/Hereweg N./ van Ketwich Verschuurlaan/HZT, minder op Verbindingsweg/Vondellaan/Hereweg Z.





Constateringen

1. Maatregelen Wijert samen uitwerken
2. Verbindingsweg ontlasten
 - a) Ja, verbindingsweg wordt ontlast door halve aansluiting Hereweg en weghalen verbindingsweg.
 - b) Maar, altijd elders (o.a. Vondellaan, Rivierenbuurt) extra verkeer
3. Vondellaan ontlasten
 - a) Nee, door aanleggen halve aansluiting Hereweg meer verkeer op Vondellaan
 - b) Ja, door 'sleutelen' aan aansluiting Vondellaan minder verkeer op Vondellaan
 - c) Maar, altijd elders extra verkeer (o.a. van Ketwich Verschuurlaan)

Constateringen

4. Zuidelijke stadswijken een directere aansluiting op het hoofdwegennet bieden
 - a) Ja, halve aansluiting is directere aansluiting voor verkeer van en naar de A28
 - b) Nee, geen directere aansluiting voor 'N7 verkeer' van/naar Zuidelijke Stadswijken en Centrum. Dus, verbindingsweg blijft nodig.
 - c) Nee, Vondellaan ook afsluiten voor N7 verkeer zorgt voor minder directe aansluiting Zuidelijke Wijken
5. Draagvlak vergroten
 - a) Ja, bij wegen die worden ontlast
 - b) Nee, bij wegen die extra worden belast



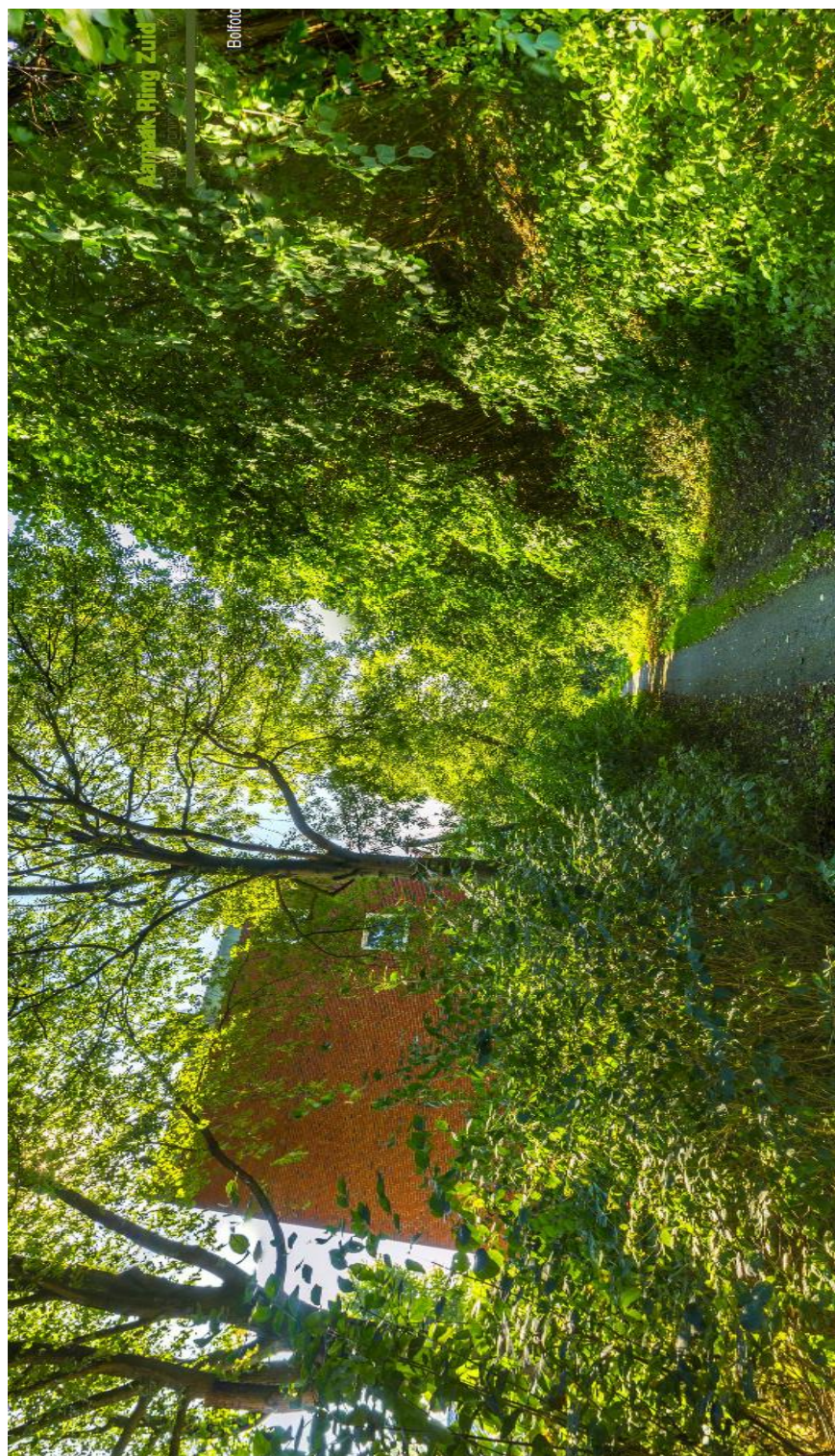
Motie: compacter ontwerp

- Multatulistraat
- Maaslaan
- H.L. Wichersstraat
- N7 Vrijheidsplein – Laan Corpus den Hoorn
- Laan van de Vrede



Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

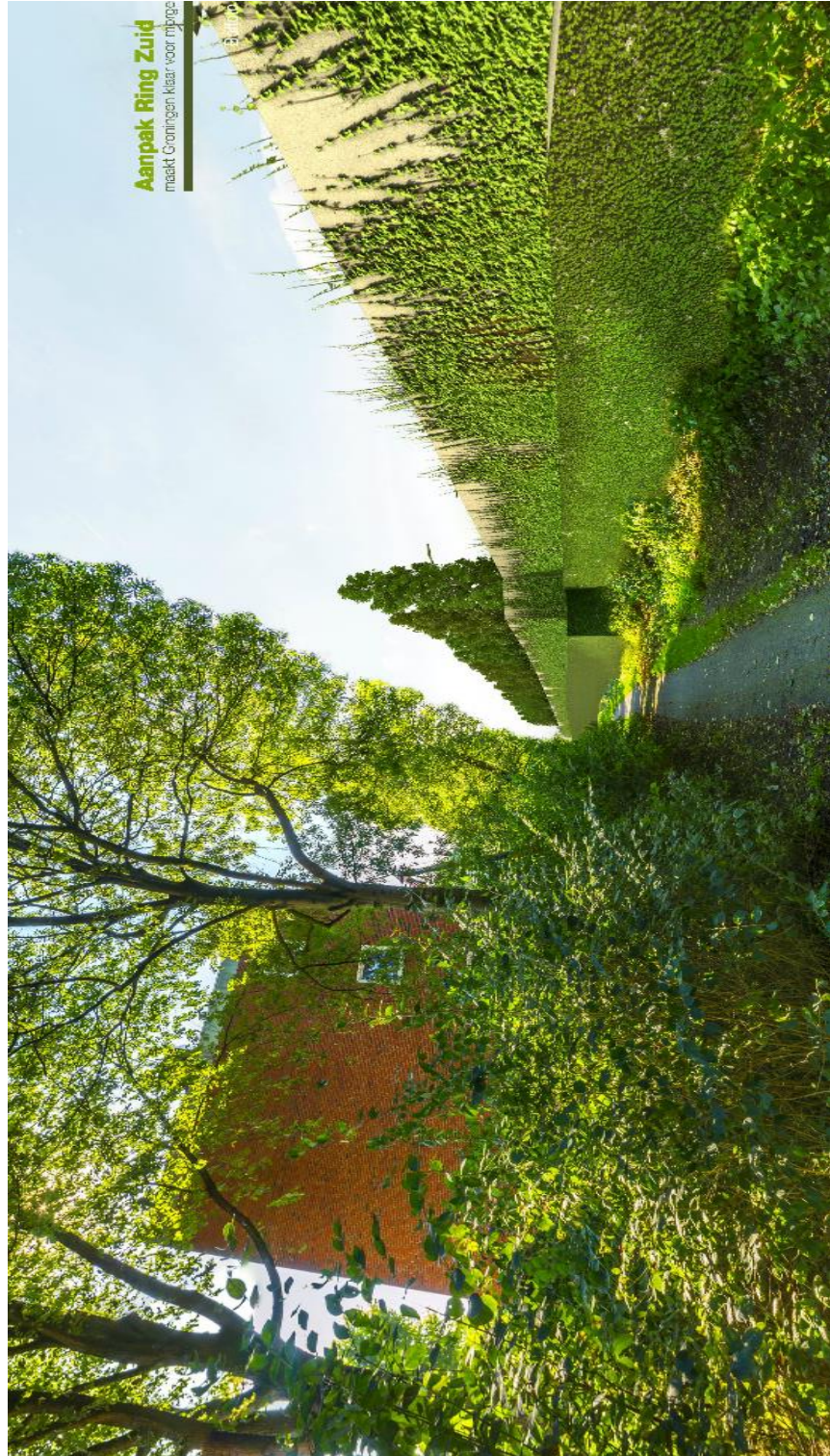
Multatulistraat nu





Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

Multatulistraat laag zonder bomen



Verschuiven Verbindingsweg

Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen



OTB



TB

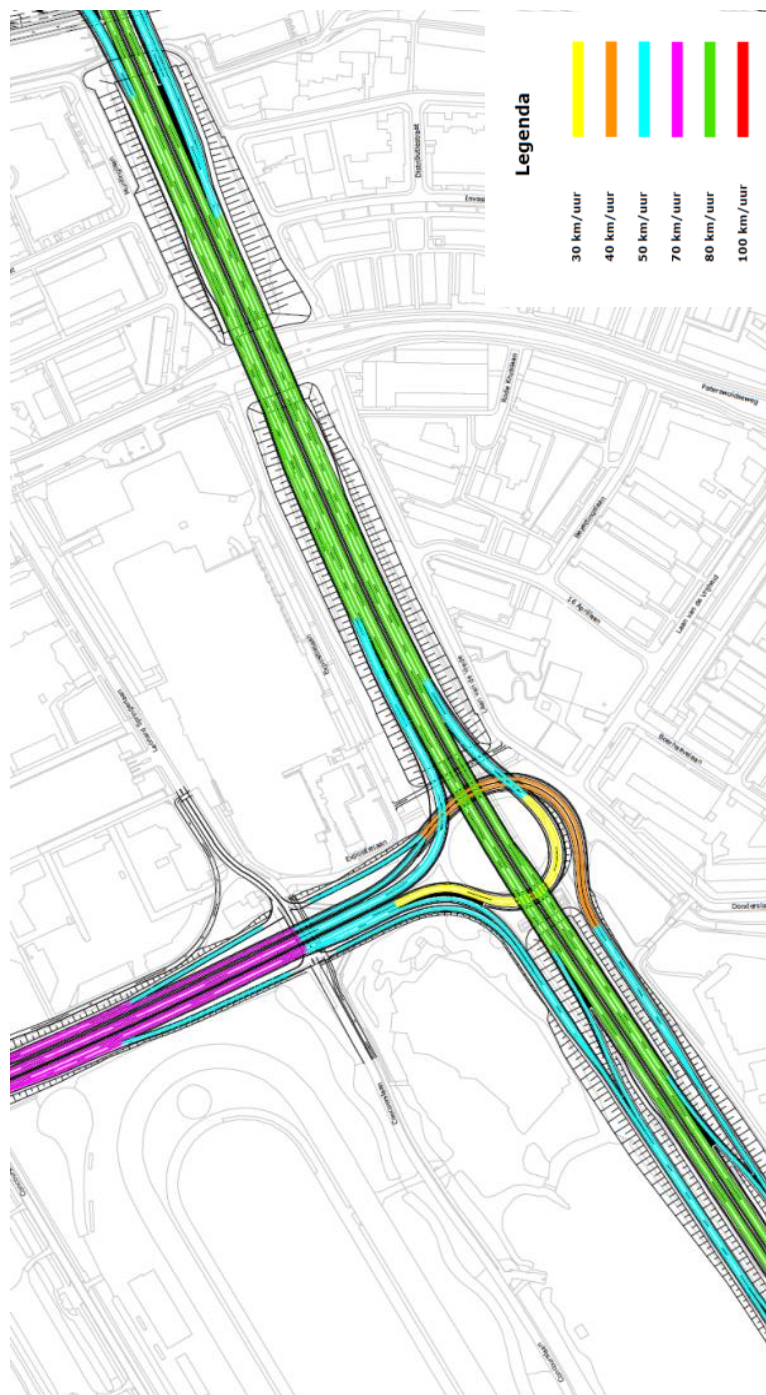


Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

Aansluiting westelijke ringweg – A7 LCdH



Motie: ontwerpnelheid





Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

Motie: ontwerpnelheid





Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

Moties: Stadspark scherm geluidsmaatregelen Buitenhof



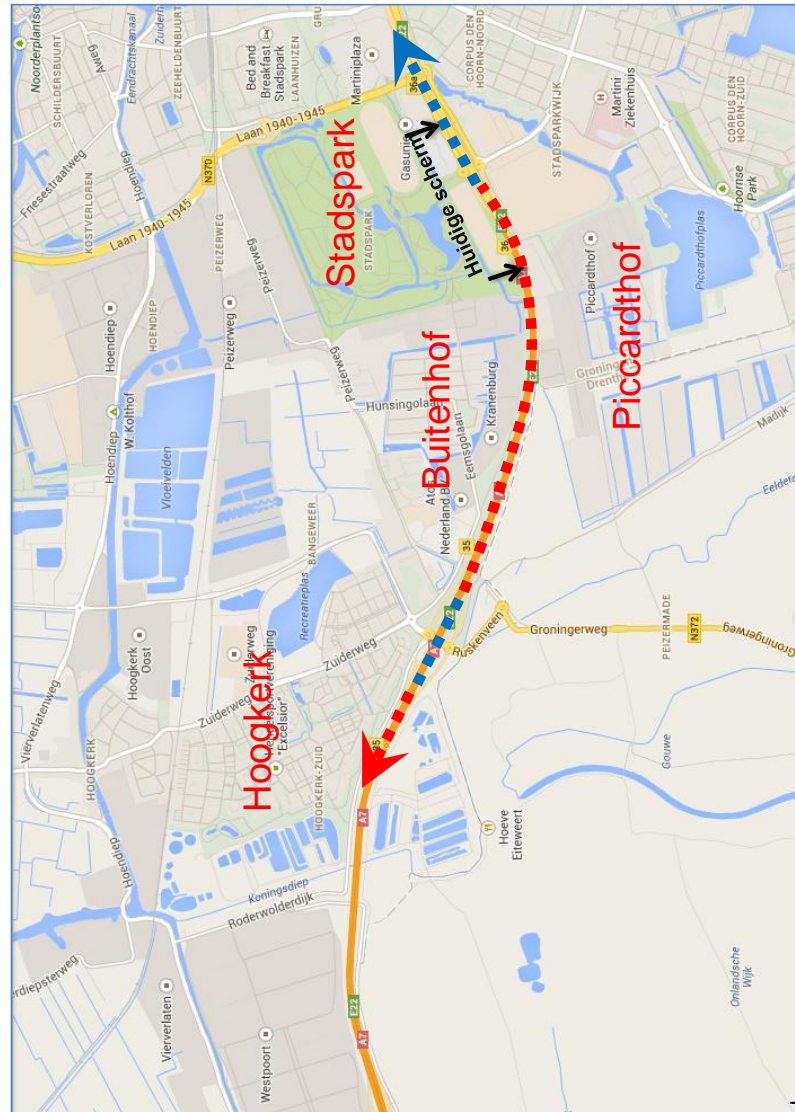
Stadspark scherm





Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

Stadsparkscherm (context en zienswijzen)





Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

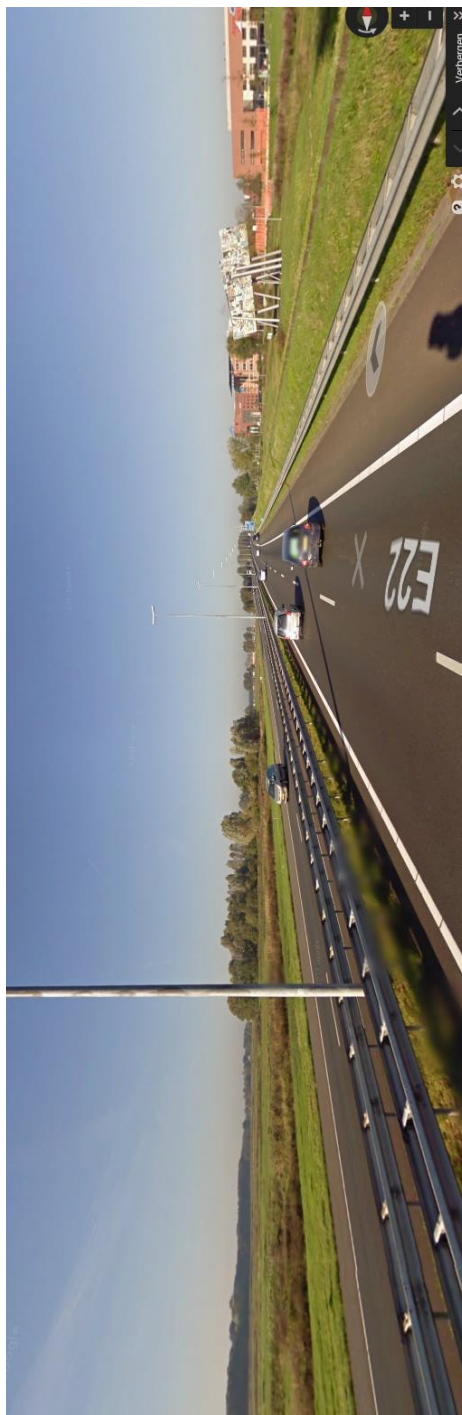
Geluidswal Buitenhof (binnen plangebied)



35/30



Geluidswal Buitenhof (binnen plangebied)





Scherm Piccardthof (binnen plangebied)



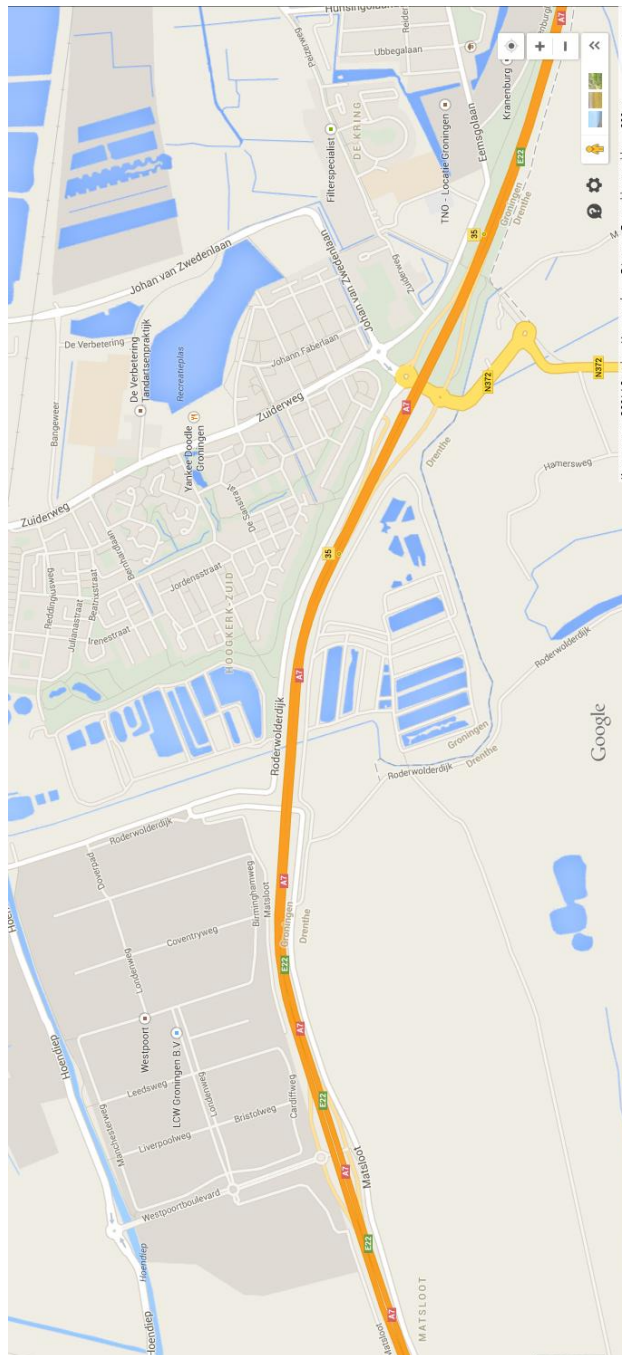


Stadspark – 3 varianten

1. Stadspark scherm terugplaatsen
2. Stadspark scherm terugplaatsen en absorberend maken
3. Stadspark scherm + extra stil asfalt tussen busafrit en Laan Corpus
4. Ook alternatieve oplossingen denkbaar zonder Stadspark scherm



Motie: akoestisch gat buiten plangebied





Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

Motie: akoestisch gat buiten plangebied



40/30



Moties

- Groene kwaliteit
- Helperzoomtunnel
- Voetgangersbrug Papiermolen
- Optimalisaties



Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

Ontwerp-inrichtingsplannen



Zuiderplantsoen

Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

43





Huidige situatie



Variant vrijliggende fietspaden



Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

46

Vondellaan



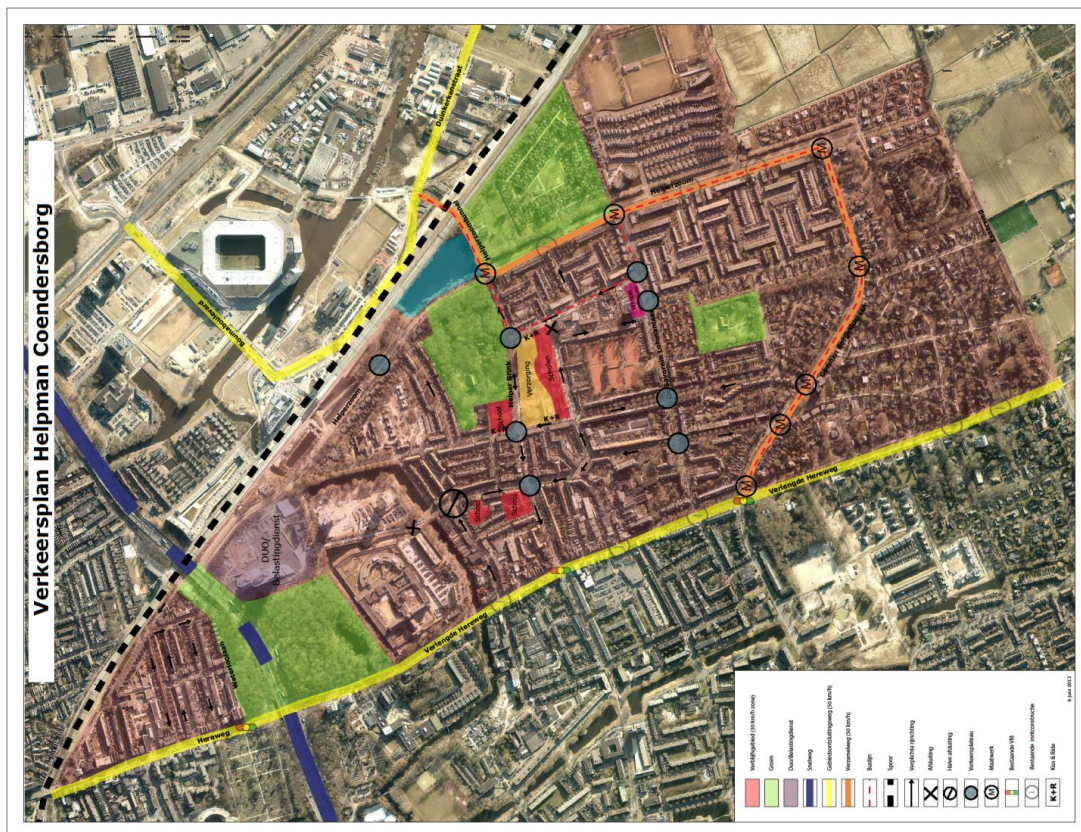


Huidige situatie Maaslaan



Opschuiven verbindingsweg en hoogte schermen

Bijlage - presentatie ARZ gemeenteraad 3 juni 2014





Helperzoomtunnel



Groningen Verdient Beter

Het plan dat er nu ligt (één weg dwars door de stad die zowel stads- als snelverkeer bedient) blijkt onvoldoende om de problemen voor *de stad* op te lossen.



Groningen Verdient Beter

2009: Bestuurlijk voorkeurs alternatief Parallel structuur met aparte stads- en snelweg

Minister: “Toon lef en kom met één voorkeursvariant” (Stuurgroep 22 juni 2009)

Tussen 2010 en 2014 is een bestuurlijk voorkeurs alternatief (BVA) in detail uitgewerkt.

Het blijkt nu dat de kaders van dit BVA een goede oplossing in de weg staan.

Het blijkt nu dat een snelweg met tussen de 8 en 13 banen niet past middenin een stad.



Groningen Verdient Beter



Groningen Verdient Beter

Hoe heeft dit kunnen gebeuren?

2010-2014: Rijkswaterstaat is leidend geweest, en heeft de weg centraal gezet, niet de stad.

M.b.t. het memo Aanscherpen communicatiestrategie merkt op dat de zin: "De boodschap voor de stuurgroep moet daarom zijn: de prioriteiten van de gemeente hebben de steun van de volledige Stuurgroep." (eerste alinea op blz. 3) moet worden genuanceerd. **Actie:**



Groningen Verdient Beter

Het plan dat er nu ligt (één weg dwars door de stad die zowel stads- als snelverkeer bedient) blijkt onvoldoende om de problemen op te lossen.

Waarom niet?

Verkeersveiligheid/Leefbaarheid
Barrièrewerking
Financiën/Economie
Luchtkwaliteit
Historisch besef



Groningen Verdient Beter

Leefbaarheid en verkeersveiligheid op het Onderliggend Wegen Netwerk (OWN)

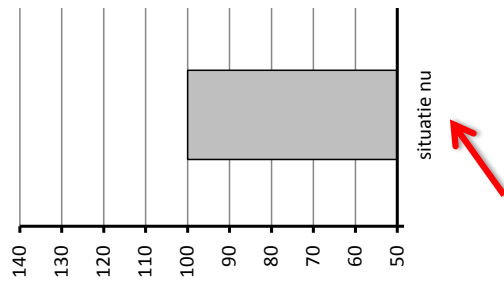
OWN=stadswegen, waar u woont, fietst, en waar kinderen spelen, en waarover zij naar school lopen

Verkeersdruk op OWN: de projectorganisatie goocht met cijfers, en vertelt halve waarheden

Uit collegebrief 21 mei:

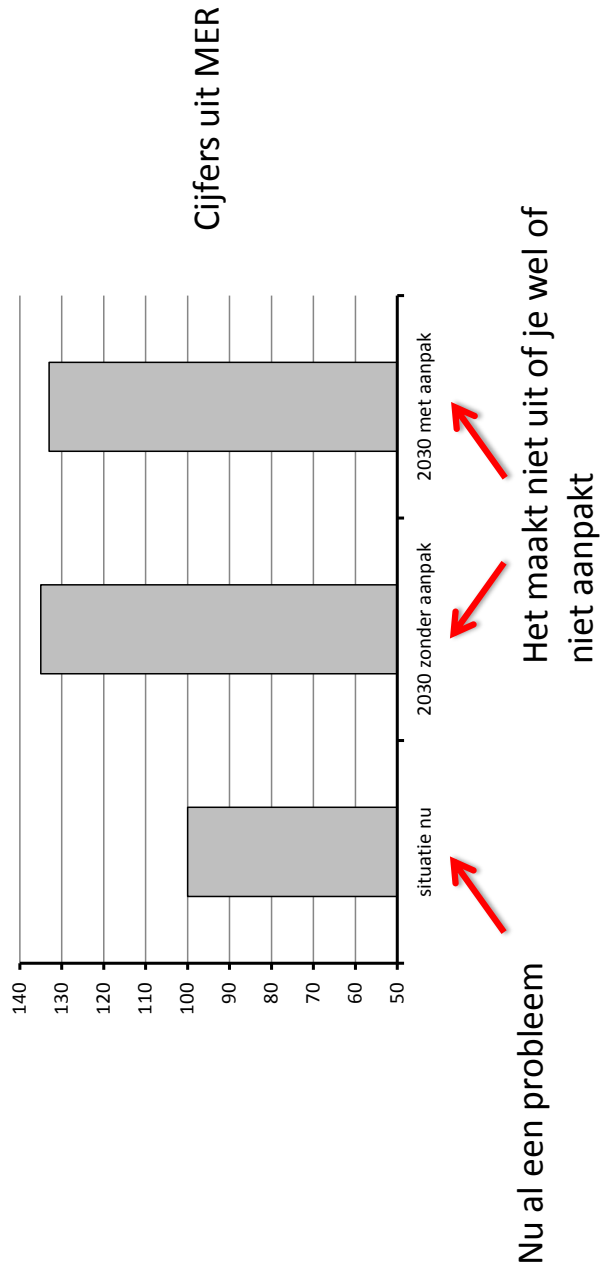
Veel verkeer heeft last van de dagelijkse vertraging op de A7, de A28 en de daarop aansluitende provinciale en gemeentelijke wegen. De vertraging leidt er ook sinds jaar en dag toe dat veel automobilisten al vroegtijdig de snelwegen verlaten om via andere wegen de stad in te rijden en hun bestemming te bereiken. Op die wegen veroorzaken ze veel overlast. De

Verkeersdruk op OWN



Nu al een probleem

Verkeersdruk op OWN



Met of zonder een plan van 624 miljoen euro verschilt de verkeersdruk op het OWN niet of nauwelijks

Dit komt omdat de ringweg een snelweg wordt
zonder geschikte op- en afritten

Dit werd altijd ontkend. Uit de informatiekraant Helpman 2013

Misverstand 5

**De op- en afritten bij de
Hereweg verdwijnen**

Maar: Uit bestuurlijk overleg Rijkswaterstaat 2012

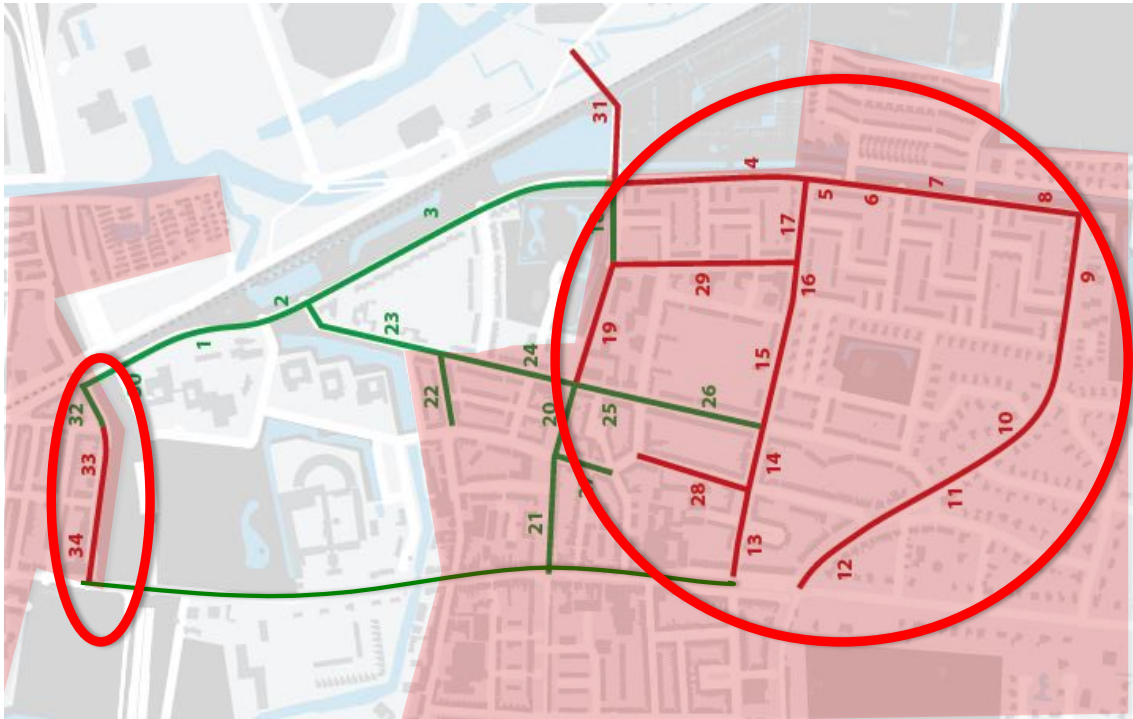
De Helperzoomtunnel is nodig voor een betere spreiding van het verkeer op het OWN. De Helperzoomtunnel levert een belangrijke bijdrage aan de oplossing van de problematiek op het OWN als gevolg van het project ARZ (terug van vier naar twee aansluitingen van de ringweg op de stad).

Leefbaarheid en verkeersveiligheid op het Onderliggend Wegen Netwerk (OWN)

Achteruitgang evident in de Vondellaan, de Maaslaan, de Waterloolaan en delen van Helpman.

De eventuele verbetering van de verkeersveiligheid vindt plaats op de Rijksweg, NIET op het onderliggend wegen netwerk

Deze moeten ook aan de orde komen in de workshop. _____ geeft aan dat er een goed gevoel moet gaan ontstaan bij de drie knelpunten: Maaslaan, Vondellaan en Helperzoomtunnel. Binnen de marges van het project moet naar



Leefbaarheid en verkeersveiligheid

Wegen die niet geschikt zijn voor grotere verkeersstromen (geen vrijliggende fietspaden, smal profiel) worden drukker: onlogisch

Het plan dat er nu ligt (één weg dwars door de stad die zowel stads- als snelverkeer bedient) blijkt meer problemen op het OWN te creëren dan op te lossen.

Een snelweg door de stad is een barrière



Nu: compacte groene stedelijke inbedding
Straks: 13-baans snelweg



Bereikbaarheid vs toegankelijkheid



Groningen Verdient Beter

De stad is de verliezer, qua inpassing en duurzaamheid

Kwaliteitsteam:

M.b.t. de scope: geeft aan dat er ongelooflijk hard is gewerkt aan de uitwerking van het parkway concept. Er treedt echter nu wat rafeling op, er zijn teveel afwijkingen om te kunnen spreken van een geslaagde inpassing als parkway. Dit is te

Stuurgroep:

De stuurgroep stemt in met de verantwoording van de projectorganisatie over de wijze waarop zij het aspect duurzaamheid heeft ingevuld bij de ontwikkeling van het project. De oogst van deze inspanningen worden toch als enigszins teleurstellend ervaren. De verdere inzet zal er vooral op worden gericht om bij de aanbesteding de markt, middels EMVI, uit te dagen om het project verder te verduurzamen. Daarnaast zullen gemeente en provincie via hun reguliere organisatie verkenningen blijven doen naar toepassingsmogelijkheden van verduurzaming.

Straks: 13-baans snelweg



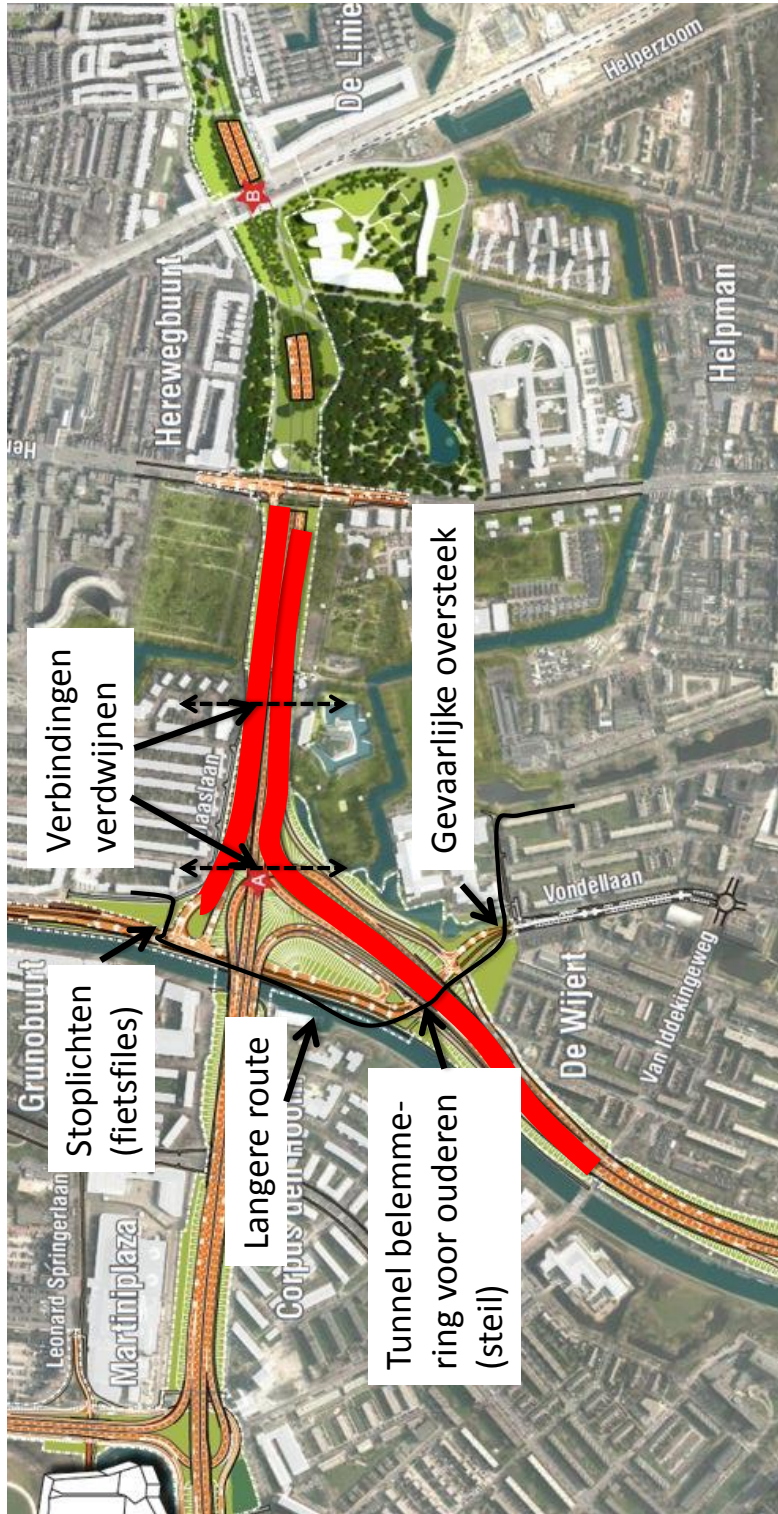
Groningen Verdient Beter

Barrière

Fietsers worden pas voor het eerst genoemd in de stuurgroep in december 2012, toen het ontwerp al klaar was.

uit zijn zorgen over de fietsroutes die de ringweg kruisen. Deze zijn zeer belangrijk voor het draagvlak van de plannen in de stad. De fietsroutes zijn nu niet duidelijk opgenomen in het OTB/MER. Er moet een duidelijke strategie worden opgesteld hoe hiermee wordt omgegaan. geeft aan dat dit ook gevolgen heeft voor het budget, deze moeten passen binnen de ramingen. Er zal een totale afweging worden gemaakt in combinatie met de optimalisaties.

Belangrijke doorgaande fietsroutes worden doorsneden (meer dat 30% extra reistijd)

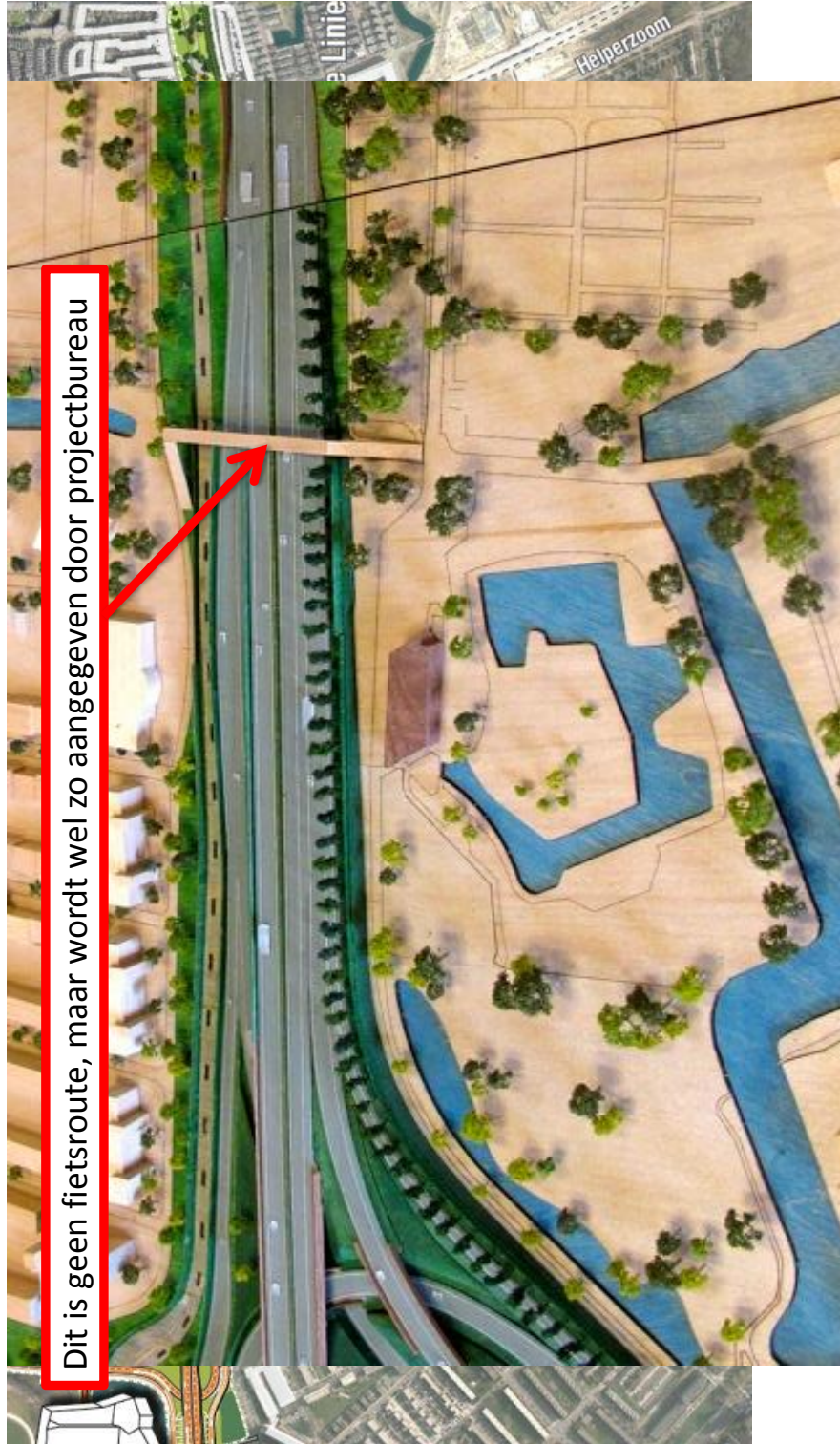


Starks: 20.000 motorvoertuigen per dag gelijkvloers



Groningen Verdient Beter

Belangrijke doorgaande fietsroutes worden doorsneden (meer dat
30% extra reistijd)



Het plan dat er nu ligt (één weg dwars door de stad die zowel stads- als snelverkeer bedient) creëert een enorme nieuwe barrière in de stad.



Groningen Verdient Beter

Financiën/economie

Er is geen maatschappelijke kosten baten analyse gemaakt,
alleen een quickscan in 2006 (!)

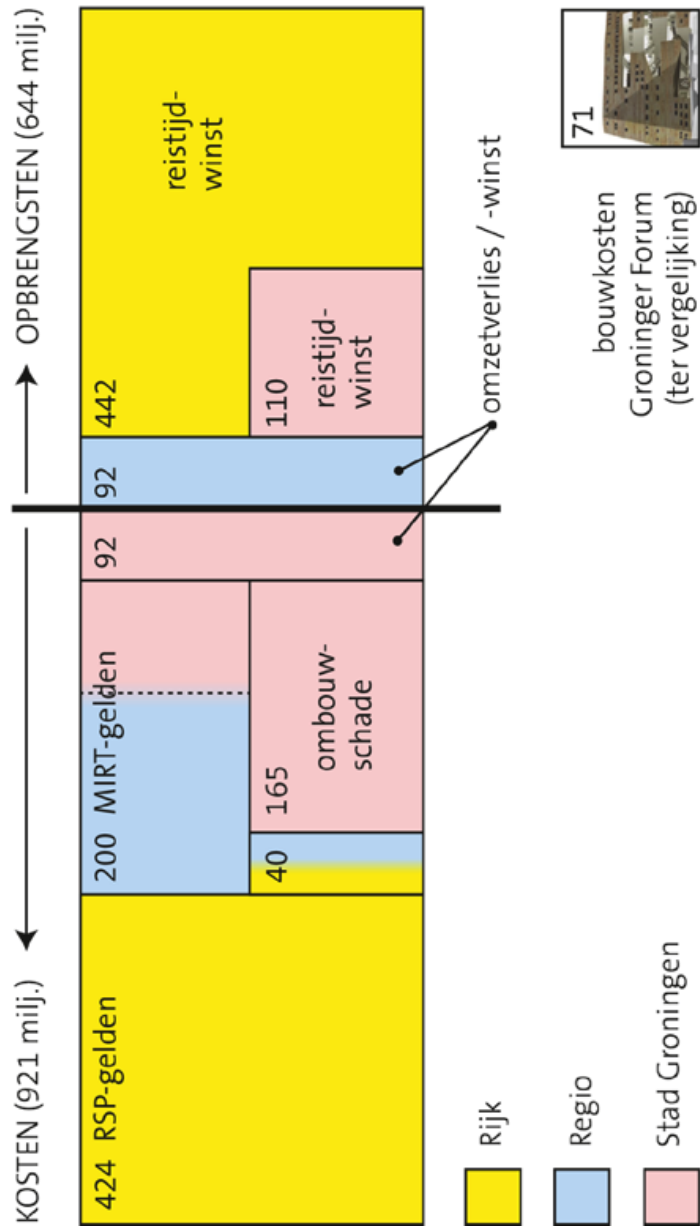
Argument: Het geld is er al



Groningen Verdient Beter

De Stichting heeft zelf wel een analyse gemaakt:

Kosten/Baten Zuidelijke Ringweg



Financiën/economie: Wat vinden externe experts?

De effecten van de nieuwe plannen voor
de Zuidelijke Ringweg in Groningen

Prof. Dr. Akkelies van Nes

In opdracht van Stichting Leefomgeving Zuidelijke
Ringweg Groningen



Conclusies:

In de nieuwe situatie wordt de directe bereikbaarheid voor de wijken verzwakt.

In de nieuwe situatie verliest ringweg zijn rol als en lokale hoofdroute op stadsniveau.

De nieuwe ringweg verliest zijn rol as de economische as van Groningen.

Straten in de buurt van de ringweg krijgen en hoge ruimtelijke segregatie.

Prof. Dr. Akkelies van Nes

In opdracht van Stichting Leefomgeving Zuidelijke
Ringweg Groningen

 TU Delft
URBANISM

Financiën/economie

De projectorganisatie/RWS heeft altijd gelijk, en maakt geen fouten

“**Stuurgroep** lid x verbaast zich over het feit hoeveel bedrijven nu een zienswijze hebben ingediend terwijl ze de keuze hebben gemaakt zich in een stedelijke omgeving te vestigen. Zij hebben daarbij geen oog gehad voor toekomstbestendig bouwen.”





Foto: RTV Noord

'Subsidie-aanvraag zuidelijke ringweg had geen kans'

Gepubliceerd: donderdag 8 mei 2014 12:23

Gewijzigd: donderdag 8 mei 2014 12:23

Projectorganisatie Aanpak Ring Zuid in Groningen heeft geen Europese subsidie aangevraagd, omdat de kans erg klein was dat die zou worden toegekend.

Dat zegt directeur Jos Hillen van de organisatie in reactie op de klacht van een omwonende van de ringweg.

De omwonende had opgemerkt dat er geen poging was ondernomen om de subsidie in de wacht te slepen, terwijl dat voor de A2 in Maastricht wel succesvol is gedaan. Het budget voor de zuidelijke ringweg zou dan met zestig miljoen euro zijn vergroot. Volgens Hillen gaat het om een veel kleiner bedrag. Bovendien zou het veel inspanning kosten om de subsidie aan te vragen: er moet stevig voor gelobbyd worden. Hillen benadrukt dat de aanvraag voor de A2 in een andere tijd is gedaan, toen het accent bij subsidieverstrekking in Brussel nog meer op wegen lag.

Financiën/economie

Economische kansen voor de toekomst worden voorgoed verspeeld



De financiële en economische gevolgen van het plan dat er nu ligt (één weg dwars door de stad die zowel stads- als snelverkeer bedient) blijken onvoldoende onderzocht.

Luchtkwaliteit

Fijnstof is bijzonder problematisch:

De modellen die Rijkswaterstaat gebruikt om fijnstof te voorspellen zijn aantoonbaar zwak (werken niet in stedelijk gebied).

De wetgeving voor fijn stof loopt hopeloos achter (vergelijk met lood in de jaren '30 en asbest in de jaren '60).



Groningen Verdient Beter

Milieudefensie en de Postcode Loterij

“Fijnstof is zeer schadelijk voor onze gezondheid en kan longaandoeningen, hart- en vaatziekten en kanker veroorzaken. Vooral (vracht)verkeer zorgt voor hoge concentraties fijnstof.”



Zweer: Pijperdijk van het vervoersagentschap Rijkswaterstaat, Bestand nr. 21444, Bestandnr. lang: 461, Gemeentelijk Informaties.

“De Utrechtse gemeenteraad ging bijvoorbeeld akkoord met een plan om de meest vervuilde vrachtauto's, personenauto's en bestelwagens uit de stad te weren. Goed nieuws voor de Utrechters. Want in Europese steden waar al een strengere milieuzone is ingevoerd, is de lucht veel schoner geworden. Milieudefensie verwacht dat andere Nederlandse steden Utrecht zullen volgen.”

Bijvoorbeeld:

Gevaarlijke stof tot nadenken

Bij luchtvervuiling, die het jaartal 2012 een recordjaar was voor de gezondheid van Nederland, is het aantal mensen dat aan luchtwegproblemen lijdt toegenomen. Dit is vooral te wijten aan de uitstoot van fijnstof door bijvoorbeeld auto's en vrachtwagens. Fijnstof is zeer schadelijk voor onze gezondheid en kan longaandoeningen, hart- en vaatziekten en kanker veroorzaken. Vooral (vracht)verkeer zorgt voor hoge concentraties fijnstof.

lange fietspaden en wegen. Een jaar lang werd luchtkwaliteit verondersteld te verbeteren. Toch bleek het niet te lukken. In 2012 was de luchtkwaliteit slechter dan in 2011. Dit is vooral te wijten aan de uitstoot van fijnstof door vrachtwagens en auto's. Het aantal vrachtwagens op de Nederlandse wegen is de laatste jaren toegenomen. Dit is vooral te wijten aan de groei van de Nederlandse economie.

Dankzij de...

Dankzij de medewerking van de Postcode Loterij heeft Milieudefensie al 1 jaar een bijdrage...

Het plan dat er nu ligt ontleent Groningen deze mogelijkheid

Door nu niets te doen, zal straks de lucht in Utrecht schoner zijn dan in Groningen

Wat zijn de risico's in Groningen?

- Er is geen veilige grens: hoe minder fijnstof hoe beter
- Kinderen zijn veel vatbaarder, risico's bij lagere gehalten
- GGD Groningen adviseerde negatief over uitbreiding Gomarus College en bouw Bladergroen school
- Binnen een straal van 500 meter van de nieuwe snelweg liggen
 - 16 scholen
 - 8 kinderdagverblijven
 - 6 verzorgings- en bejaardenhuizen



Groningen Verdient Beter

Wat zijn mogelijke oplossingen?

Voorkomen is beter dan genezen! Dus: de verkeerstoename niet midden in de stad opvangen, zeker geen snelweg dwars door stad.

Filteren uitstoot. Dit kan alleen bij verdiepte ligging, tunnel of overkapping.

Snelheid omlaag brengen (stadsweg ipv rijksweg).

M.b.t. het onderzoek naar een overkapping van de Ringweg (N7) ter hoogte van de Maaslaan vraagt naar het doel van deze overkapping. Het doel is dat een overkapping een van de oplossingsvarianten kan zijn voor geluidswerende maatregelen. geeft aan dat m.b.t. de oplossingsvarianten RWS altijd doet wat men wettelijk moet doen, niet minder maar ook niet meer.



Groningen Verdient Beter

Motie gemeenteraad: Onderzoek oplossend vermogen verlagen ontwerpnelheid

Stuurgroepverslag nr 26 (Een week voordat de gemeenteraad de motie aanneemt)

“**Stuurgroep**lid verwacht een genuanceerde motie die door de projectorganisatie kan worden afgehandeld.”

Antwoord: “De zuidelijke ringweg is ontworpen volgens een ontwerpnelheid van 80 km/uur. Een lagere ontwerpnelheid voor het gehele tracé, bijvoorbeeld van 50 km/uur, past niet bij de status van de A7/N7 als autoweg.”

Volgens ons moet niet de **status van de weg** maar status van de stad en haar inwoners leidend zijn.

Het plan dat er nu ligt (één weg dwars door de stad die zowel stads- als snelverkeer bedient) blijkt de problemen die autoverkeer voor de luchtkwaliteit veroorzaakt onvoldoende op te lossen.



Groningen Verdient Beter

Historisch besef



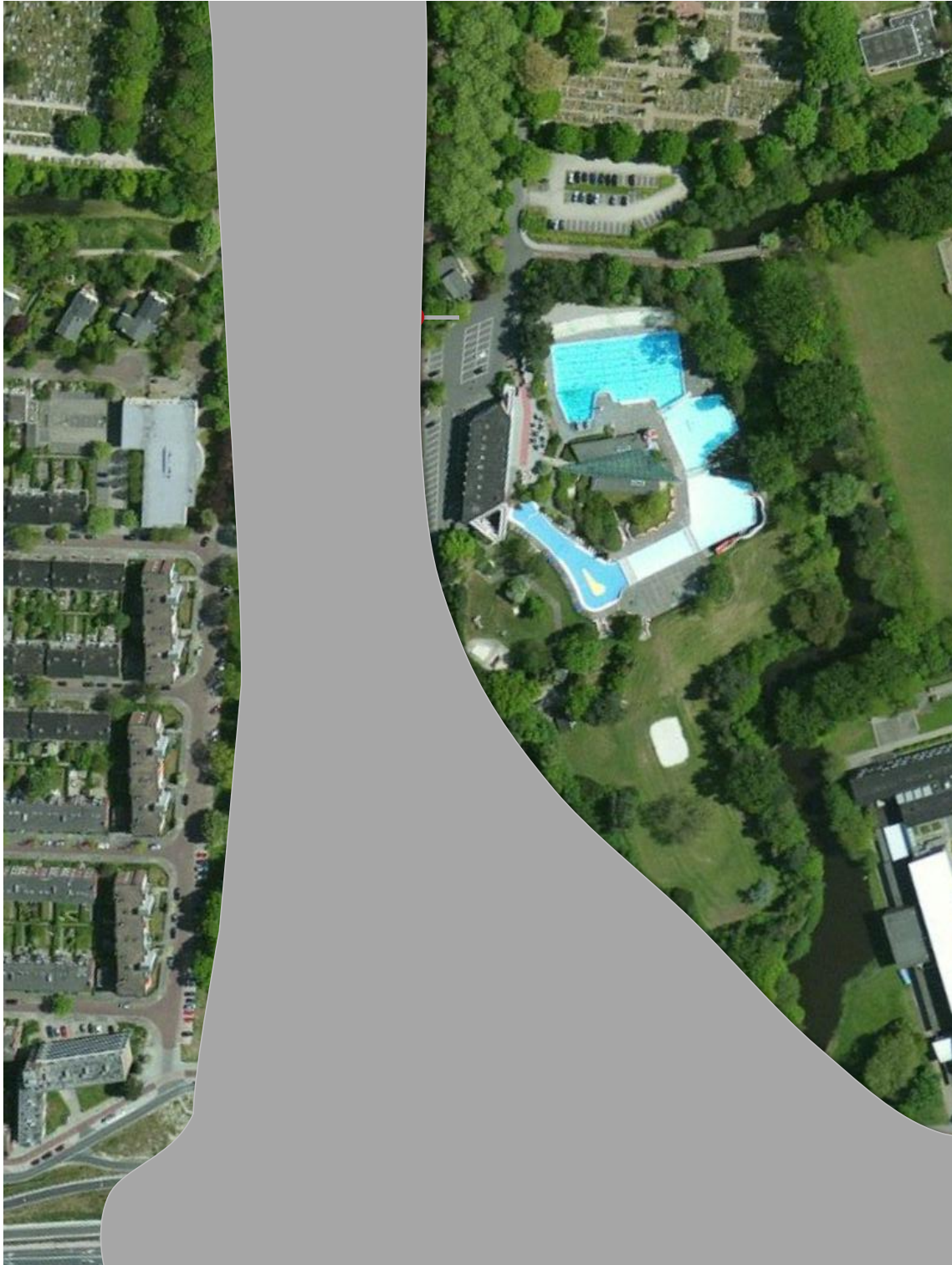
Historisch besef



- Met het niet realiseren van het OWSD wordt onvoldoende gescoord op het projectdoel: ruimtelijke kwaliteit/stedelijke inpassing. Dit blijft als optimalisatie op nr. 1 staan.

Historisch besef





Met het plan dat er nu ligt (één weg dwars door de stad die zowel stads- als snelverkeer bedient) worden vergelijkbare fouten gemaakt als in de jaren '60.

Het plan dat er nu ligt blijkt onvoldoende om de problemen op te lossen.

BVA is tussen 2010 en 2014 uitgebreid uitgewerkt door de meest bekwame medewerkers van Rijkswaterstaat.

Nu blijkt dat het BVA niet in te passen is in de stedelijke omgeving van Groningen.

Dat is niet erg: Zoek dan gewoon een betere oplossing.

Minister: "Toon lef en kom met één voorkeursvariant" (Stuurgroep 22 juni 2009)

"Toon lef en erken dat in 2009 op het verkeerde paard gewed is" (5 juni 2014)

Hoe nu verder?

Ons verzoek aan de raad: Las een bezinningsperiode in.

Win *echte* second opinions in (die mogen kijken buiten de kaders van het BVA).

Werk een plan uit voor een duurzame, stedelijk inpasbare oplossing.

Scheid snelweg en stadsweg functies (bijvoorbeeld met tunnels), en haal hiermee de snelweg definitief uit de stad.

Maar dit kan ook: De ringweg moet beter, de ringweg kan beter, Groningen verdient beter





Groningen Verdient Beter

9/3/2010

BVA zijn overgenomen. Dit is van belang omdat in de huidige formulering belanghebbenden argumenten kunnen vinden waarom alles verdiept zou moeten worden aangelegd.

Interactie burgers met overheid en PR machine

Stuurgroep 12/6/2013 (!!)

De bevindingen van het Expertteam Communicatie (bestaande uit de omgevingsmanagers van de A2 Maastricht, A4 Delft-Schiedam en de Noord-Zuid lijn) zijn gisteren ook in het Directeurenoverleg besproken. De essentie van de bevindingen van de experts is, dat de huidige communicatie erg is gericht op zenden en informeren en dat er weinig ruimte wordt geboden voor het voeren van een dialoog. Voorgesteld wordt meer ruimte te bieden voor interactie via de website van het project.

er een goed gevoel moet gaan ontstaan bij de drie knelpunten: Maaslaan, Vondellaan en Helperzoomtunnel. Binnen de marges van het project moet naar

geeft aan dat

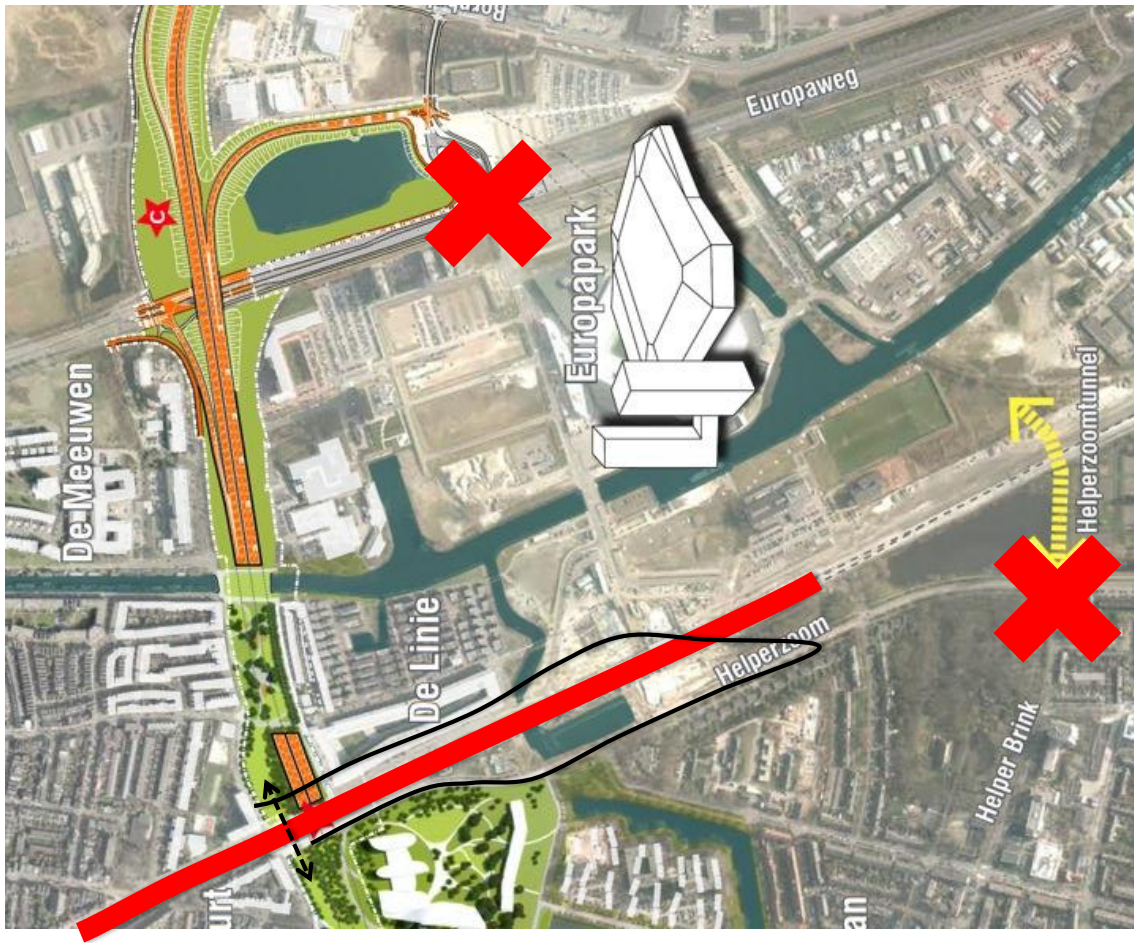
Over af- en opritten en Helperzoomtunnel is de werkelijkheid in de communicatie verdraaid

Bestuursoverleg:

“De Helperzoomtunnel is nodig voor een betere spreiding van het verkeer op het OWN. De Helperzoomtunnel levert een belangrijke bijdrage aan de oplossing van **de problematiek op het OWN als gevolg van het project ARZ (terug van vier naar twee aansluitingen van de ringweg op de stad)**”



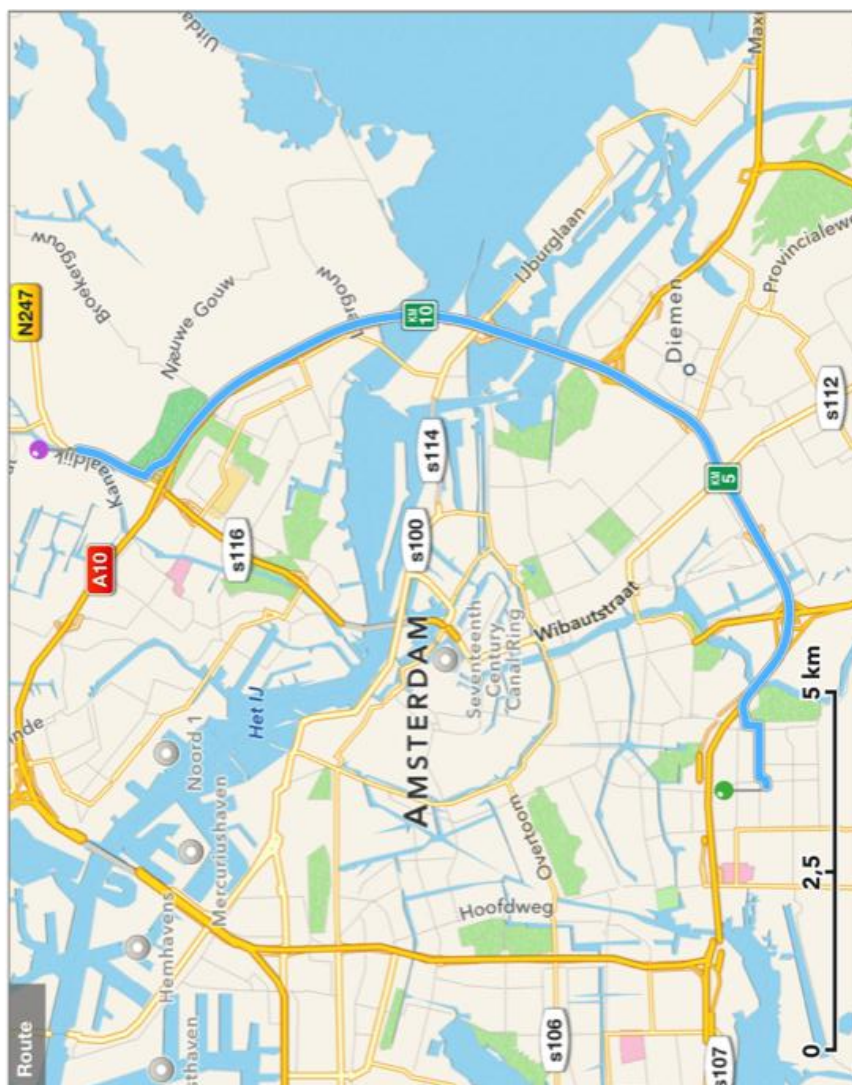
Groningen Verdient Beter



80-20 fabeltje

Het BVA bestaat uit een oplossing op het bestaande tracé, met een ongelijkvloers Julianaplein en een deels verdiepte ligging. De keuze voor de ombouw op het bestaande tracé is gemaakt omdat uit de onderzoeken bleek dat het merendeel (80%) van het verkeer dat nu gebruik maakt van de zuidelijke ringweg in de stad moet zijn of er vandaan komt. Alternatieven buiten het bestaande tracé lossen de verkeersproblemen op de zuidelijke ringweg nu en in de toekomst dus niet op.

De situatie in Groningen is niet uniek. In Amsterdam heeft 90% van het verkeer op de ring een herkomst of bestemming in de stad



Bijlage - Groningen Verdient Beter GEMEENTERAAD 6 juni 2014

Kwaliteit duurzaamheid

M.b.t. de scope: geeft aan dat er ongelooft hard is gewerkt aan de uitwerking van het parkway concept. Er treedt echter nu wat rafeling op, er zijn teveel afwijkingen om te kunnen spreken van een geslaagde inpassing als parkway. Dit is te zien in het referentieontwerp, in het Esthetisch Programma van Eisen en in het TB-ontwerp (profiel, hoogteligging). Het parkway concept (groene middenberm en bomen langs de zijanten van de weg binnenkant geluidsschermen) is niet overal goed inpasbaar. Het Kwaliteitsteam stelt dat dit een punt is om nogmaals bij stil te staan, om variaties te bedenken met een vrijere definitie van de parkway. Daarmee de kans om meer ruimtelijke en groene kwaliteit te realiseren. Er is nu geen reden om te twijfelen aan de haalbaarheid van een groene inpassing. Dit biedt de mogelijkheid te kijken naar variaties op het ontwerpprofiel. Er is geen standaard voor de vormgeving van een parkway, er is marge voor een vrije interpretatie die kan leiden tot een betere inpassing. Voorstel van het Kwaliteitsteam is om een korte studie te doen om een eerlijk oordeel te krijgen over de vraag of de huidige parkway uitvoering wel het best mogelijke ontwerp is. Geef de ontwerpers de ruimte, dan kan er toch een parkway

geeft aan spanning te signaleren tussen enerzijds de functionaliteit om het verkeer te accommoderen en anderzijds de wens te komen tot een goede stedenbouwkundige inpassing. merkt op dat er veel wensen zijn. :telt de vraag in hoeverre het mogelijk is om onderdelen in een latere fase modulair te realiseren vraagt om aan de vraag welke onderdelen dit kunnen zijn, ook in het advies aandacht te geven. geeft aan zich bewust te zijn van de budgetspanning. wil de vraag bespreken met het Kwaliteitsteam. Het lijkt aannemelijk om dit punt op te nemen in het advies. De essentie is om de groene inpassing te maximaliseren en daarbij aan te geven wat nu te realiseren en wat eventueel in een latere fase gerealiseerd kan worden.

2. Conceptverslag Stuurgroep van 8 november 2013

- Blz. 4, derde alinea: stelt voor de zin: M.b.t. het advies te wijzigen
in: M.b.t. het advies van het Kwaliteitsteam spreekt zijn complimenten uit,
kan zich vinden in het advies maar voelt zich daaraan niet onmiddellijk gebonden.
9. De kosten voor de vormgeving van een compact en daarmee inherent veilig wegontwerp (West 8) dreigen de norm van 5% van de bouwkosten te boven te gaan. Dit kan dan ook tot overschrijding van de norm voor beheer en onderhoud leiden. Besloten wordt om hogere kosten dan de geldende normen niet te accepteren. Uiterlijk 1 juli moet er een integrale visie op tafel liggen over de vormgeving, landschappelijke inpassing en duurzaamheid van het project.

De stuurgroep stemt in met de verantwoording van de projectorganisatie over de wijze waarop zij het aspect duurzaamheid heeft ingevuld bij de ontwikkeling van het project. De oogst van deze inspanningen worden toch als enigszins teleurstellend ervaren. De verdere inzet zal er vooral op worden gericht om bij de aanbesteding de markt, middels EMVI, uit te dagen om het project verder te verduurzamen.

Daarnaast zullen gemeente en provincie via hun reguliere organisatie verkenningen blijven doen naar toepassingsmogelijkheden van verduurzaming.

Second opinion

12/6/2013

- geeft aan dat Groen Links om een second opinion heeft gevraagd op de verkeersprognoses. De voorzitter merkt op dat de ambtelijke diensten van drie partijen hierbij zijn betrokken. Deze hebben het vertrouwen van de stuurgroep. Afsproken wordt geen gehoor aan de wens van Groen Links te geven. Bij de beantwoording zal goed worden gemotiveerd welke partijen en experts betrokken zijn geweest bij dit onderwerp. Actie:
- De andere vraag van Groen Links is om een andere gemeente mee te laten kijken. Er zal een negatief antwoord worden gegeven met als motivering dat naast de Gemeenteraad ook Provinciale Staten en de Tweede Kamer meekijken. Actie:
- De stuurgroepleden uiten hun zorgen over hoe belanghebbenden de publiciteit zoeken om aandacht te vragen voor hun bezwaren tegen het project. Ook de berichtgeving is de media stemt tot zorgen. De projectdirecteur wordt gevraagd om de beste expertise op dit gebied in te schakelen om te bezien hoe hiermee het beste kan worden omgegaan. De stuurgroep wil hierbij voor de zomervakantie een beeld hebben. Actie:

Duurzaamheid/stedelijke inpassing

Aanpassingen BVA inconsequent

Juni 2012

- De aanleg van een autotunnel bij de Esperantostraat trekt 5.000-6.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm). Dit betekent dat er samen met het overige verkeer richting DUO/Belastingdienst en de aanliggende woonbuurt een verkeersstroom via de Waterloolaan ontstaat van 8.500-10.000 mvt/etm. Deze aantallen komen niet overeen met de ambitie die we

9/3/2010

- In paragraaf 3.3 en in bijlage 2 worden de bovengrondse alternatieven op bestaand tracé te absoluut weggeschreven terwijl wel elementen daarvan in het BVA terugkomen. In de definitieve tekst zal nog scherper beargumenteerd worden waarom bepaalde elementen (met name het deel op palen) wel in het BVA zijn overgenomen. Dit is van belang omdat in de huidige formulering belanghebbenden argumenten kunnen vinden waarom alles verdiept zou moeten worden aangelegd.
- Aan het toetsingskader (m.n. leefbaarheid en luchtkwaliteit) moet nog goede aandacht worden besteedt. Hierbij wordt opgemerkt dat enkel het aantonen van voldoen aan normen m.b.v. modelberekeningen weerstand opwekt. De vraag is of

Frictie

- geeft aan dat hij verrast, verbaasd en teleurgesteld was dat hij via de media werd geïnformeerd over de opstelling van de gemeente Groningen t.a.v. het project ARZ. De situatie heeft ook geleid tot zorgen en de nodige aandacht hiervoor in Den Haag, met verwijzing naar het statement van de Minister in het DvhN.

1erkt expliciet op dat de Helperzoomtunnel in geen geval volledig vanuit het projectbudget gefinancierd kan worden.
geeft aan dat de plausibiliteitstoets voor het GroningenPlus model ook hiervoor geregeld moet zijn.

DeHelperzoomtunnel en de Esperanto fietstunnel maken geen onderdeel uit van het rijkswegtracé en zijn ook niet nodig voor de instandhouding of het veilig en doelmatig gebruik van de hoofdweg. Daarom is het juridisch-planologisch niet mogelijk om deze tunnels toe te voegen aan het OTB en moet de tunnel planologisch via een bestemmingsplanprocedure geregeld worden.

15/7/2011

1. Door RWS en provincie is aangegeven dat het startpunt van het project (hoofddoelstellingen) was verbeterd doorstroming en verkeersveiligheid. Bij zowel RWS als provincie bestaat niet de overtuiging dat het gepresenteerde BVP, gedeeltelijk ongelijkvloers, aan deze hoofddoelstellingen voldoet. Om dit beter in beeld te brengen zijn er vervolgspraken gemaakt.

30/3/2012

- Vanuit Gemeenteraad aangegeven dat als basisvoorwaarde geldt dat een betere doorstroming op de ZRG niet mag worden betaald door de inwoners van de stad (). Dit Ontwerp levert nog teveel vragen op.

Effecten own juni 2012

Een onderdeel van het VO is de verdiepte ligging van de hoofdrijbaan tussen het Julianaplein en het Europaplein. Dit betekent dat er twee op- en afritten van/naar het centrum komen te vervallen. Dit verkeer zal een andere weg moeten kiezen, en dat heeft uiteraard effecten voor het onderliggend wegennet. Een belangrijke doelstelling van het project is naast goede doorstroming op het hoofdwegennet ook goede doorstroming op het onderliggend wegennet. Daarbij is de ruimtelijke kwaliteit belangrijk en de vraag of er niet te veel auto's over bepaalde wegen komen om dit kwalitatief gezien goed in te kunnen passen. De projectorganisatie heeft met ondersteuning van West 8 veel energie besteed aan kwalitatief ruimtelijke inpassing. Het kwaliteitsteam is hierbij intensief betrokken.

Bijlage - Groningen Verdient Beter GEMEENTERAAD 6 juni 2014

Zuidelijke variant 2009

- xxx merkt op dat xxx als wegbeheerder n.a.v. de studie enthousiaster is geworden over de zuidelijke variant. Echter vanuit de koppeling (gelooftwaardigheid en transparantie) en de gemaakte afspraak met de Minister spreekt xxx voorkeur uit voor de variant op bestaand tracé. Dit is ook de essentie van Elverding: toon lef en kom tot één voorkeursvariant.

- **Opmerking Kwaliteitsteam: “om de zuid” is een interessante terugvaloptie. xxx licht toe dat deze opmerking is bedoeld met het oog op de eerder door de stuurgroep gepresenteerde twee realistische voorkeursalternatieven. Zowel de “Parallelstructuur” als de “Weg op palen” doen teveel afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit en stedelijke inpassing. Als de variant bestaand tracé niet haalbaar is, moet niet op één van deze twee varianten worden teruggevallen maar dan komt eerder de variant “om de zuid” in beeld als interessante terugvaloptie. Deze context kan in het advies worden opgenomen.**
- **xxx pleit er voor om met beide varianten de planstudie in te gaan. Als je één variant uitwerkt en deze lukt uiteindelijk niet, dan ben je twee jaar verder en heb je niets. Werk door met beide varianten, die naar haar mening gelijkwaardig lijken, en kies over twee jaar wat de beste oplossing is.**

20/5/2010

MMA uit te laten werken. Ook gelet op de gevoelige discussies rond de ZRG in de stad, wijkt de stuurgroep niet van haar eerder genomen besluit af. xxx is het eens met dit besluit, maar merkt daarbij op dat de Minister wel het Bevoegd Gezag is. Hij kan niet met mandaat zeggen dat het MMA doorgaat. Afgesproken wordt dat xxx het stuurgroepbesluit zal verdedigen richting Bevoegd Gezag. Indien dit niet tot overeenstemming leidt, zal dit punt door de regio worden ingebracht in het BO-MIRT.

15/4/2011

geeft aan om in de Communicatiestrategie duidelijk aan te geven waarover gesproken kan worden. De geschiedenis moet goed worden uitgelegd, maar de discussies moeten niet worden overgedaan. Hierbij wordt bijv. verwezen naar de besluitvorming over de zuidelijke varianten en de tunnel. De platforms zijn vooral bedoeld om input te genereren voor de uitwerking van het BVA en het verdere proces.

9/3/2010

- In de tekst is ook de ontwikkeling van het MMA (Meest Milieuvriendelijk Alternatief) aangekondigd. In de opdracht van Ministerie V&W wordt echter aangegeven dat een MMA niet nodig is als de Crisis- en Herstelwet doorgaat. DGMO bepleit om zoveel mogelijk tempo te maken met dit project, dus geen MMA. De stuurgroep is van mening dat, gelet op de gevoeligheid van dit project, ook vanuit risicobeheersing, de ontwikkeling van een MMA zeer gewenst is. Zonder een MMA ga je onmogelijke inspraakavonden tegemoet. De stuurgroep adviseert daarom om naast het BVA en het 0-Alternatief, ook een MMA uit te werken. Daarbij wordt opgemerkt dat het MMA een realistisch alternatief moet zijn (met het oog op beschikbaar budget) en parallel in tijd moet kunnen worden ontwikkeld.
- In paragraaf 3.3 en in bijlage 2 worden de bovengrondse alternatieven op bestaand tracé te absoluut weggeschreven terwijl wel elementen daarvan in het BVA terugkomen. In de definitieve tekst zal nog scherper beargumenteerd worden waarom bepaalde elementen (met name het deel op palen) wel in het BVA zijn overgenomen. Dit is van belang omdat in de huidige formulering belanghebbenden argumenten kunnen vinden waarom alles verdiept zou moeten worden aangelegd.
- Aan het toetsingskader (m.n. leefbaarheid en luchtkwaliteit) moet nog goede aandacht worden besteedt. Hierbij wordt opgemerkt dat enkel het aantonen van voldoen aan normen m.b.v. modelberekeningen weerstand opwekt. De vraag is of

De top 3 van de risico's, geordend naar de groepsindeling die is gemaakt:

Groep 1 (Projectmanagement)

1. Onvoldoende samenwerking partijen (door tegengestelde belangen).
2. Bestuurlijke inconsistentie (bezuinigingen/verkiezingen). Exogeen risico.
3. Budget dekt niet de volledige scope.

Groep 2 (Stakeholdersmanagement)

1. Wegvallen maatschappelijk en politiek draagvlak (geen geloof in het kunnen voldoen aan wettelijke normen).
2. Idem (stedelijke kwaliteit onder verwachtingspatroon regio).
3. Idem (oppoppen vergeten belanghebbenden).

Groep 3 (Technisch management)

1. Ontwerp BVA niet toereikend bij nadere verkeerskundige analyse.
2. Wegvallen draagvlak BVA tijdens planstudie (a.g.v. discussie verkeersimpact).
3. Overvragen markt (Spoedwet en Crisis en Herstel wet projecten).

Bijlage - Groningen Verdient Beter GEMEENTERAAD 6 juni 2014

15/4/2011 lucht

M.b.t. het specifieke onderwerp: extra meetpunten, wordt het volgende afgesproken. Op de Informatieavond van 25 januari jl. is de indruk gewekt dat er mogelijk extra meetpunten zouden kunnen worden opgesteld. Inmiddels is duidelijk dat metingen in wezen technische berekeningen zijn. Vanuit het Ministerie van I&M is, na uitspraken van de Raad van State, duidelijk aangegeven hoe met lucht en geluid moet worden omgegaan in planstudies. Dit is landelijk een cruciaal punt en de HID heeft in dit onderwerp geen bewegingsruimte. De vraag is hoe dit communicatief goed kan worden uitgelegd in het licht van de gewekte verwachtingen.

De projectorganisatie wordt gevraagd met een creatief voorstel te komen hoe dit probleem kan worden opgepakt. Gedacht kan bijv. worden aan referentiemetingen, calibratie van de technische berekeningen. Ook de juridische gevolgen van het eventueel opstellen van extra meetpalen moet in beeld worden gebracht. Afgesproken wordt dat de projectorganisatie voor de stuurgroep van medio mei over dit punt een notitie aanlevert.

12/10/12

M.b.t. het onderzoek naar een overkapping van de Ringweg (N7) ter hoogte van de Maaslaan vraagt naar het doel van deze overkapping. Het doel is dat een overkapping een van de oplossingsvarianten kan zijn voor geluidswerende maatregelen. geeft aan dat m.b.t. de oplossingsvarianten RWS altijd doet wat men wettelijk moet doen, niet minder maar ook niet meer.

Memo afzuigers op de deksels

is van mening dat het voorliggende memo onvoldoende is onderbouwd om nu hierover te besluiten. Afgesproken wordt dit onderwerp verder te betrekken bij de resultaten van het onderzoek naar de Luchtkwaliteit. geeft aan dat gedaan moet worden wat wettelijk is voorgeschreven. Plaatsing van extra meetpalen valt daar niet onder.

- Aan het toetsingskader (m.n. leefbaarheid en luchtkwaliteit) moet nog goede aandacht worden besteedt. Hierbij wordt opgemerkt dat enkel het aantonen van voldoen aan normen m.b.v. modelberekeningen weerstand opwekt. De vraag is of

11/6/2012 stuurgroep

- in de Bestuursvereenkomst is aangegeven dat eventueel aanvullende middelen zouden kunnen worden geregeld. Dit komt niet in de stukken terug
- vind het lastig om geen fietstunnel bij de Esperantokruising te kunnen presenteren en, vooral, geen optimalisatie van het OWSD.
- geeft aan dat hij verrast, verbaasd en teleurgesteld was dat hij via de media werd geïnformeerd over de opstelling van de gemeente Groningen t.a.v. het project ARZ. De situatie heeft ook geleid tot zorgen en de nodige aandacht hiervoor in Den Haag, met verwijzing naar het statement van de Minister in het DvhN.
- spreekt t.a.v. de optimalisaties zijn voorkeur uit voor de optimalisatie OWSD. T.a.v. de optimalisatie fietstunnel Esperantokruising geeft hij aan dat er al een fietsverbinding wordt gerealiseerd onder het Station Europapark.

M.b.t. de optimalisatie OWSD geeft aan dat ook in de Raad hierover de discussie loopt. Na aanleg kun deze optimalisatie niet meer regelen, terwijl wellicht in een later stadium bijv. nog wel een deksel zou kunnen worden geplaatst.

W.V.V. het OWSD wordt aangehouden met inzien naar op korte termijn nog een keer te bekeken gaat worden of er toch nog technische en/of juridische mogelijkheden zijn om de optimalisatie van het OWSD in het TB mee te nemen. Dit om de procedure van een Partiele Herziening van het TB te ontlopen.

Punt 10: Het begrip "hoogste kwaliteit" nader uit te werken en dit voor te leggen voor besluitvorming aan de stuurgroep. Dit gebeurt bij de vaststelling van de zogenoemde EMVI-criteria, voorafgaande aan de Aanbesteding.

De Helperzoomtunnel en de Esperanto fietstunnel maken geen onderdeel uit van het rijkswegtracé en zijn ook niet nodig voor de instandhouding of het veilig en doelmatig gebruik van de hoofdweg. Daarom is het juridisch-planologisch niet mogelijk om deze tunnels toe te voegen aan het OTB en moet de tunnel planologisch via een bestemmingsplanprocedure geregeld worden.

28/3/2012

erkt expliciet op dat de Helperzoomtunnel in geen geval volledig vanuit
het projectbudget gefinancierd kan worden.
geeft aan dat de plausibiliteitstoets voor het GroningenPlus model ook
hiervoor geregeld moet zijn.

Snelheid. In de Startnotitie wordt uitgegaan wordt van een maximum ontwerpnelheid van 80 km/h op de hoofdrijbaan 70 km/h op de parallelbanen. Vanwege het stedelijk karakter van deze wegen wordt een ontwerpnelheid van 50 km/h overwogen. Dit is van belang met het oog op de onderzoeken op de milieueffecten. De snelheid van 70 km/h is ingebracht om dit mee te nemen in de onderzoeken, zodat deze informatie beschikbaar is mocht op bepaalde trajecten doorstromingsproblemen ontstaan bij een maximum snelheid van 50 km/h. Karin geeft aan dat in de gehele stad uitgangspunt is een maximum snelheid van 50 km/h, m.u.v. de Ringwegen. Opgemerkt wordt dat de parallelbanen onderdeel vormen van de Ringweg. Besloten wordt dat de projectorganisatie de te onderzoeken snelheden in trajecten zal uitwerken. Het maakt veel uit of dit zich aandient bij bijvoorbeeld de Waterloolaan of bij Bedrijventerrein Zuid-Oost.

15/4/2011

Opgemerkt wordt dat deze uitwerkingen zijn te scharen onder de eerste optie uit de Bestuursovereenkomst, in casu te komen tot een uitwerking van het BVA binnen het beschikbaar budget. Parallel aan de uitwerking van deze optie is het zinvol ook de mogelijkheden van de tweede optie uit de Bestuursovereenkomst te verkennen tijdens de planuitwerkingsfase, het genereren van extra financiële middelen bovenop het beschikbaar budget. In de Bestuursovereenkomst is afgesproken dat de regio hiertoe het initiatief neemt. De stuurgroep vraagt het Directeurenoverleg om deze actie op te pakken.

geeft aan om in de Communicatiestrategie duidelijk aan te geven waarover gesproken kan worden. De geschiedenis moet goed worden uitgelegd, maar de discussies moeten niet worden overgedaan. Hierbij wordt bijv. verwezen naar de besluitvorming over de zuidelijke varianten en de tunnel. De platforms zijn vooral bedoeld om input te genereren voor de uitwerking van het BVA en het verdere proces.

M.b.t. het specifieke onderwerp: extra meetpunten, wordt het volgende afgesproken. Op de Informatieavond van 25 januari jl. is de indruk gewekt dat er mogelijk extra meetpunten zouden kunnen worden opgesteld. Inmiddels is duidelijk dat metingen in wezen technische berekeningen zijn. Vanuit het Ministerie van I&M is, na uitspraken van de Raad van State, duidelijk aangegeven hoe met lucht en geluid moet worden omgegaan in planstudies. Dit is landelijk een cruciaal punt en de HID heeft in dit onderwerp geen bewegingsruimte. De vraag is hoe dit communicatief goed kan worden uitgelegd in het licht van de gewekte verwachtingen.

De projectorganisatie wordt gevraagd met een creatief voorstel te komen hoe dit probleem kan worden opgepakt. Gedacht kan bijv. worden aan referentiemetingen, calibratie van de technische berekeningen. Ook de juridische gevolgen van het eventueel opstellen van extra meetpalen moet in beeld worden gebracht. Afgesproken wordt dat de projectorganisatie voor de stuurgroep van medio mei over dit punt een notitie aanlevert.

15/7/2011

N.a.v. een vraag van over de beschikbaarheid van het Groningen+-model, t.b.v. berekeningen voor het OVN, wordt aangegeven dat dit model op dat moment door vertragingen nog niet concreet beschikbaar zal zijn. Op 7 september zullen de gegevens zijn gebaseerd op redelijke voorspellingen, op cijfers waarover consensus bestaat bij de betrokken partijen. De Stuurgroep geeft aan dat de te maken afwegingen in september gebaseerd moeten zijn op robuuste beslisinformatie, waar alle betrokkenen zich in vinden. De discussie daarover moet op dat moment afgerond zijn.

Conclusie Er zijn enorme problemen bij de ontwikkeling van Verkeersmodel Groningen plus voor OW. Is pas ver in 2012 klaar, en er moet boor het TB een "herijkte" versie gebruikt worden. Maw: alle cijfers die we tot nu toe gezien hebben zijn onbetrouwbaar.

7/12/2011

- stelt de afspraken, gemaakt in de vorige stuurgroep, om de effecten van het project op het O/WN buiten de scopegrens, niet ten laste te laten komen van project aan de orde. Hierover wordt afgesproken de discussie te voeren over de concrete problemen die gaan ontstaan (conform afspraak in Directeurenoverleg) aan de hand van een door de projectorganisatie op te stellen notitie met daarbij de te hanteren spelregels.

geeft aan dat de planning Definitief Ontwerp (DO) gereed, is verschoven van 1 maart naar 1 april a.s. Oorzaak van de vertraging is de vertraging in de oplevering van het GroningenPlus model. In het DO wordt ook de besluitvorming van de stuurgroep verwerkt over de optimalisaties, op basis van getoetste ramingen. Door inzet op verkorten toetsperiode DVS blijft de eindplanning voor het vaststellen van het OTB/MER door de Minister voorlopig op september staan. M.b.t. de geluidsberekeningen is het nog onduidelijk wat de consequenties zijn voor de planning als gevolg van de invoering van de nieuwe wet SWUNG (samenwerking in de uitvoering van nieuw geluidbeleid).

- Voorstel voor hoe om te gaan met bewoners Maaslaan en Waterlooiaan.
Mondelinge toelichting door [naam] . Stuurgroep akkoord met aanpak. M.b.t. de ondertekening van de uitnodigingsbrief wordt afgesproken in dit soort situaties de stuurgroep te laten uitnodigen en dat dit niet via de Colleges hoeft te lopen. [naam] is als voorzitter van de stuurgroep hiervoor aanspreekpunt.

24/2/2012

Het rapport is ter kennisneming merkt op dat de resultaten van de Audit wel erg bepaald worden door de visie van RWS op projecten. Ook de aanbevelingen worden gedaan vanuit het beeld van RWS. De andere manier van kijken ontbreekt. Bijvoorbeeld t.a.v. de bezetting van functies. Het project laat zien dat in een goede samenwerking ook een aantal cruciale functies door niet RWS'ers goed kunnen worden bezet. Het positieve resultaat van de Audit zou ook voor de Minister een verhaal kunnen zijn van een goede samenwerking tussen overheden in projecten. Dit project zou hiervoor als voorbeeld kunnen dienen. geeft aan dat de Audit enkel

30/3/2012

- Met het niet realiseren van het OWSD wordt onvoldoende gescoord op het projectdoel: ruimtelijke kwaliteit/stedelijke inpassing. Dit blijft als optimalisatie op nr. 1 staan.
- Vanuit Gemeenteraad aangegeven dat als basisvoorwaarde geldt dat een betere doorstroming op de ZRG niet mag worden betaald door de inwoners van de stad (). Dit Ontwerp levert nog teveel vragen op.

29/6/12

m.b.t. blz. 3 punt 4 van de Besluitnotitie: “ Ermee in te stemmen dat de aanpassingen die eventueel nodig zijn ten gevolge van het project aan wegen buiten de basisscope ten laste worden gebracht van het budget project Aanleg Ring Zuid”. Dit punt is niet opgenomen in de Raadsbrief. geeft aan dat ter vermijding van misverstanden dit punt daarom ook niet is opgenomen in de Statenbrief. Inhoudelijk is over dit punt op ambtelijk niveau een notitie opgesteld. Deze moet nog op bestuurlijk niveau worden besproken en vastgesteld. Afgesproken wordt de notitie te agenderen voor de stuurgroep van september. Actie: dhr. Hillen.

12/10/12

- **Aankleding kunstwerken levert positief gevoel op;**

M.b.t. het onderzoek naar een overkapping van de Ringweg (N7) ter hoogte van de Maaslaan vraagt naar het doel van deze overkapping. Het doel is dat een overkapping een van de oplossingsvarianten kan zijn voor geluidswerende maatregelen. geeft aan dat m.b.t. de oplossingsvarianten RWS altijd doet wat men wettelijk moet doen, niet minder maar ook niet meer.

Memo afzuigers op de deksels

is van mening dat het voorliggende memo onvoldoende is onderbouwd om nu hierover te besluiten. Afgesproken wordt dit onderwerp verder te betrekken bij de resultaten van het onderzoek naar de Luchtkwaliteit. geeft aan dat gedaan moet worden wat wettelijk is voorgeschreven. Plaatsing van extra meetpalen valt daar niet onder.

20/11/12

merkt op dat dit alternatief eigenlijk bedoeld is als alternatief voor het huidig ontwerp van de ZRG i.p.v. als alternatief voor de Helperzoomtunnel. Deze discussie is echter al gevoerd in de verlengde verkenning.

25/2/13

9. De kosten voor de vormgeving van een compact en daarmee inherent veilig wegontwerp (West 8) dreigen de norm van 5% van de bouwkosten te boven te gaan. Dit kan dan ook tot overschrijding van de norm voor beheer en onderhoud leiden. Besloten wordt om hogere kosten dan de geldende normen niet te accepteren. Uiterlijk 1 juli moet er een integrale visie op tafel liggen over de vormgeving, landschappelijke inpassing en duurzaamheid van het project.

10. Rondvraag 12/6/13

- geeft aan dat Groen Links om een second opinion heeft gevraagd op de verkeersprognoses. De voorzitter merkt op dat de ambtelijke diensten van drie partijen hierbij zijn betrokken. Deze hebben het vertrouwen van de stuurgroep. Afsproken wordt geen gehoor aan de wens van Groen Links te geven. Bij de beantwoording zal goed worden gemotiveerd welke partijen en experts betrokken zijn geweest bij dit onderwerp. Actie:
- De andere vraag van Groen Links is om een andere gemeente mee te laten kijken. Er zal een negatief antwoord worden gegeven met als motivering dat naast de Gemeenteraad ook Provinciale Staten en de Tweede Kamer meekijken. Actie:
- De stuurgroepleden uiten hun zorgen over hoe belanghebbenden de publiciteit zoeken om aandacht te vragen voor hun bezwaren tegen het project. Ook de berichtgeving is de media stemt tot zorgen. De projectdirecteur wordt gevraagd om de beste expertise op dit gebied in te schakelen om te bezien hoe hiermee het beste kan worden omgegaan. De stuurgroep wil hierbij voor de zomervakantie een beeld hebben. Actie:

3. Ontsluiting DUO vanaf Maaslaan. Er zijn drie mogelijke tracés. Via de Waterloolaan; via een Parkallee op het te plaatsen deksel; via een tracé ten zuiden van de Kempkensberg. Elk tracé heeft zijn voor- en nadelen. Afgesproken wordt de mogelijke tracés verder te onderzoeken. Afgesproken wordt alleen de eerste twee tracés te laten zien op de Informatieavond. De visuele verbeelding van de Parkallee zal worden aangepast omdat een deksel met hooguit één meter grond kan worden bedekt. Grote bomen zijn niet mogelijk.
4. In het huidige ontwerp worden drie deksels geplaatst. Bij de Esperantokruising wordt een lokale tunnel voorzien onder het spoor door om de lokale wijken met elkaar te verbinden. De tunnel wordt niet geschikt voor vrachtverkeer en een doorgaande sluiproute zal worden voorkomen.
2. De stuurgroep is het eens over de optimaliseringsopties: Vrijheidsplein, Julianaplein, Deksel in combinatie met “vervallen parallelstructuur”, Euvelgunne met aansluiten Bedrijventerrein. Totale kosten 629 miljoen Euro. Er resteert een

28/6/13

- N.a.v. een vraag van [naam] licht [naam] toe dat de Stichting Leefomgeving onlangs [naam], een topjurist op het gebied van MER en Gebiedsontwikkeling, heeft ingehuurd. Dit is gebleken uit mailwisseling over een verzoek van [naam] aan de projectorganisatie, om een gesprek in ruime kring te voeren over het project. Bij de beantwoording van dit verzoek is, op verzoek van [naam] in overleg met [naam] afgesproken ook juristen van de Corporate Dienst van RWS te betrekken als adviseurs van de projectorganisatie. [naam] geeft aan het juridisch dossier en in samenhang daarmee de versterking van de communicatiefunctie, direct na de zomervakantie in kleine kring goed met elkaar door te willen spreken. Actie:

De bevindingen van het Expertteam Communicatie (bestaande uit de omgevingsmanagers van de A2 Maastricht, A4 Delft-Schiedam en de Noord-Zuid lijn) zijn gisteren ook in het Directeurenoverleg besproken. De essentie van de bevindingen van de experts is, dat de huidige communicatie erg is gericht op zenden en informeren en dat er weinig ruimte wordt geboden voor het voeren van een dialoog. Voorgesteld wordt meer ruimte te bieden voor interactie via de website van het project.

October 2013

Op het verzoek van [] om te reageren op het rapport geeft [] aan dat [] geen voorstander is van het laten uitvoeren van een second opinion. M.b.t. het voorstel snelheidsverlaging geeft [] aan de inhoudelijke argumenten in de discussie voor het besluit over de ontwerpsnelheid van 80 km/uur te missen. Het Ministerie heeft aangegeven op dit moment nog geen oordeel te hebben over het rapport, omdat dit nu aan de Raad is. Verder wordt opgemerkt dat snelheidsverlaging niet van invloed is op de mogelijke inpasbaarheid van de Kamminga-variant. [] geeft aan dat de provincie zich committeert aan de uitgangspunten en principes van het project. [] constateert dat twijfel of vertraging schadelijk kan zijn voor het project. [] dankt de stuurgroepleden en projectorganisatie ook voor de goede samenwerking rond deze procedure.

Ingekomen stukken - Kamminga 300514

A.J.W. Kamminga, LL.M. MSc
Hoekstraat 1B, 9712 AM Groningen

arthurkamminga@gmail.com
Tel.: +31 6 13 765 865

Gemeenteraad Groningen
Postbus 20001
9700 PB Groningen

cc: - College van B&W Groningen
Projectbureau Aanpak Ring Zuid

Betreft: besluit Stuurgroep ARZ inzake afrit Hereweg

GRIFFIE	
reg.nr.	4441305
ingek.	- 3 JUN 2014
class.	- 2.07.515
te beh. door:	JR
kopie gez. aan:	

Groningen, 30 mei 2014

Geacht Raadsleden,

Op donderdag 22 mei 2014 heeft de Stuurgroep Aanpak Ring Zuid een brief aan u gestuurd in verband met haar besluit om géén op- en afrit aan te leggen bij de Hereweg, een wens van zowel omwonenden als de meeste raadsfracties. De argumentering waarom deze afrit niet zou moeten worden aangelegd is erg onevenwichtig en op bepaalde onderdelen zelfs onjuist. Dat vind ik erg jammer, vooral omdat daardoor een verkeerd beeld ontstaat over de voor- en nadelen van een afrit bij de Hereweg.

Met deze brief wil ik u een zo volledig mogelijk beeld geven van de effecten. Ik hoop dat u net als mij van mening bent dat de op- en afrit Hereweg juist een zeer grote meerwaarde heeft voor zowel omwonenden als de bereikbaarheid van de Stad. Aan het eind van deze brief doe ik u een voorstel voor de zogenaamde "vijfde variant", waarmee de problematiek op de Vondellaan wordt verminderd zonder dat dit grote nadelige gevolgen heeft.

Procedure: wat vooraf ging

Allereerst vooraf een opmerking over het proces. Zoals u weet heb ik ruim anderhalf jaar lang samen met het Projectbureau ARZ in constructieve dialoog gekeken naar de suggesties ter verbetering van het ontwerp. Mijn standpunt is dat de Aanpak Ring Zuid belangrijk is, maar dat het ontwerp enkele nadelen heeft die met kleine aanpassingen kunnen worden opgelost. Sommige suggesties zijn afgefallen (zoals een alternatief voor de Helperzoomtunnel), maar de suggestie om een op- en afrit te maken bij de Hereweg van/naar de richting Assen (A28) bleek technisch haalbaar én betaalbaar. De samenwerking met het Projectbureau is naar mij gevoel prettig en constructief verlopen.

Op 13 februari 2014 heeft er een gesprek plaatsgevonden met toenmalig verantwoordelijk verkeerswethouder Joost van Keulen (VVD), waarbij medewerkers van het Projectbureau de verkeerseffecten van vier varianten met de afrit Hereweg hebben gepresenteerd. De varianten hebben allemaal de afrit Hereweg, maar worden gecombineerd met het eventueel schrappen van de verbindingsweg langs de Maaslaan en het geheel of gedeeltelijk beperken van de toegang tot de Vondellaan.

Elk variant heeft zijn eigen voor- en nadelen. Belangrijk is dat het totaalplaatje een forse verbetering is: minder sluipverkeer door de wijken, een betere ontsluiting van de omgeving Hereweg, aanzienlijk minder problemen rondom de Maaslaan, een betrouwbaardere weginfrastructuur bij calamiteiten of files en een betere doorstroming bij de toekomstige afritten op de Vondellaan en Brailleweg. De boodschap van het Projectbureau was helder: de afrit is technisch haalbaar, het is een *politieke keuze* om deze wel of niet aan te leggen.

De inhoud van de Collegenbrief

De argumentering zoals deze in de brief van de Stuurgroep is opgenomen is feitelijk een onderbouwing van het (voor mij onbegrijpelijke) negatieve standpunt dat wethouder Van Keulen op 13 februari jl., en vervolgens in de Stuurgroep ARZ van 25 april jl., heeft ingenomen. Die argumentering is niet te volgen en slaat op een aantal punten de plank mis. Ik zal hier diverse onderdelen van de argumentering langslopen. Niet om flauw te doen, maar om te laten zien dat de informatie erg selectief en op sommige punten gewoon onjuist is.

Ingekomen stukken - Kamminga 300514

Onjuiste informatie: "verbindingsweg langs Maaslaan is niet overbodig"

Op bladzijde 8 onderaan wordt het volgende beweerd: *"De Hereweg variant maakt de nieuwe verbindingsweg niet overbodig, omdat deze noodzakelijk blijft voor verkeer uit de richting Drachten en Hoogezand."* Dit is onjuist. Verkeer vanuit Drachten en Hoogezand kan bij de afrit Vondellaan/Brailleweg van de N7 af en vervolgens rondrijden via de oprit en afrit richting de Hereweg. Van dit zogenaamde rondrijden heeft het Projectbureau in haar presentatie van februari jl. nota bene zélf een plaatje gemaakt:



Het "rondrijden" vanuit de richting Drachten en Hoogezand naar de Hereweg. (Bron: Projectbureau)

Zoals op bovenstaande tekening te zien is, is de verbindingsweg langs de Maaslaan in theorie wéldegelijk overbodig door de afrit Hereweg. De bewering dat deze nodig blijft voor verkeer uit Drachten en Hoogezand is dus feitelijk onjuist.

Overigens betekent dit niet dat de verbindingsweg langs de Maaslaan ook móet verdwijnen: dat is een keuze. Dankzij de afrit Hereweg zal deze verbindingsweg sowieso aanzienlijk minder verkeer te verwerken krijgen als in het OTB: 2500 in plaats van 10500 voertuigen per dag. Mijn voorkeur is daarom om de verbindingsweg wél te handhaven, maar door de aanzienlijk lagere verkeersintensiteiten (tot -8000 voertuigen t.o.v. het OTB) zal dit nog slechts een rustige in plaats van drukke weg zijn. Dit verzacht de gevolgen voor de omwonenden. Ook ontstaat er géén (beperkt) sluipverkeer door de Rivierenbuurt.

Onjuiste informatie: "geen directe aansluiting meer op Hereweg vanuit Drachten en Hoogezand"

Een zeer merkwaardige bewering staat op bladzijde 9, tweede alinea: *"Het verwijderen van de verbindingsweg bij variant 2 (en ook bij 4), betekent ook dat het verkeer op de zuidelijke ringweg vanuit Drachten en vanuit Hoogezand geen directe aansluiting meer heeft op de Hereweg. Verkeer vanuit Drachten en Hoogezand kan het centrum dan alleen nog via de Emmaviaduct en de Europaweg bereiken, en heeft daarmee een ingang minder dan nu het geval is."* Deze bewering is naar mijn mening erg kwalijk. Ten eerste, zoals hiervoor al aangetoond betekent het schrappen van de verbindingsweg langs de Maaslaan NIET dat de Hereweg vanuit Hoogezand en Drachten onbereikbaar wordt. Ten tweede wordt gesuggereerd dat er in het OTB wél een directe aansluiting op de Hereweg wordt geboden; dat is evident niet waar. Deze passage in de Collegebrief is dus dubbel-misleidend.

Ingekomen stukken - Kamminga 300514

Ik verzet mij ernstig tegen de suggestie die gewekt wordt dat het verkeer naar het centrum een ingang minder ter beschikking zou krijgen. De bewering is bovendien behoorlijk brutaal, aangezien het tegenovergestelde het geval is. In het OTB heeft het verkeer slechts twee afritten richting het centrum: Vondellaan/Brailleweg en Europaweg. De afrit Hereweg voegt daar een derde afrit aan toe.

Opvallend: toename tot 11500 voertuigen op de Vondellaan geen probleem

Op pagina 9 wordt in de eerste alinea de problematiek op de Vondellaan weergegeven. In het OTB wordt de verkeersdruk op de Vondellaan met 7000 voertuigen verhoogd, tot 11500 voertuigen. De afrit Hereweg leidt tot een toename met 2000 voertuigen. De Colleegebrief stelt dat de toename van 7000 auto's veroorzaakt door het OTB "goed is op te vangen met een andere inrichting van de Vondellaan", maar dat de toename van 2000 auto's veroorzaakt door de afrit Hereweg dat niet is omdat de grens bereikt is. Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat wanneer het OTB tot 9000 extra auto's had geleid, dit volgens het Projectbureau óók "goed op te vangen" zou zijn geweest. Met andere woorden, volgens mij wordt de zogenaamde grens tussen wat wél en niet opgevangen kan worden wel erg toegeredeneerd naar precies de hoeveelheid verkeer die er in het OTB gaat rijden.

Persoonlijk vind ik dat de uitspraak dat 11500 auto's "goed zijn op te vangen" geen recht doet aan de omwonenden die met deze grote verkeersstroom te maken krijgen. Zoals ik u eerder geschreven heb ben ik van mening dat verslechtingen moeten worden onderkend en mensen die nadeel ondervinden ten gunste van "het algemeen belang" daarvoor moeten worden gecompenseerd: het beginsel van *égalité devant les charges publiques*. De situatie op de Vondellaan zal door het OTB flink verslechteren ten opzichte van de huidige situatie: ontken dat niet, maar erken dat gewoon. Dat is wel zo eerlijk.

Ontbrekende informatie: afname van 3000 voertuigen op afrit Vondellaan, betere doorstroming Julianaplein

In de Colleegebrief wordt erg selectief informatie gegeven, waarbij belangrijke informatie die het onbegrijpelijke standpunt van de toenmalige verkeerswethouder weerlegt ontbreekt. Een belangrijke meerwaarde van de afrit Hereweg is dat dit leidt tot een forse afname op de toekomstige afrit en oprit van/naar de A28 bij de Vondellaan: het verkeer wordt immers verdeeld over twee afritten (Vondellaan en Hereweg), waar in het OTB alle verkeer over één afrit (Vondellaan) moet. Het Projectbureau heeft eerder mondeling laten weten dat de afrit Hereweg er toe leidt dat op de afrit als oprit van/naar de A28 bij de Vondellaan elk 3000 voertuigen per dag minder zullen rijden. Deze groene lijnen staan echter niet op de kaartjes weergegeven, omdat de op- en afritten formeel tot de autosnelweg behoren en deze kaartjes alleen over het onderliggende wegennet gaan.

Dat er fors minder verkeer op de op- en afrit van/naar de A28 bij Vondellaan zal rijden leidt er ook toe dat de doorstroming op de verschillende kruisingen rondom de "Julianaknoop" zal verbeteren: er rijdt immers minder verkeer. Dat is ook prettig voor het openbaar vervoer dat in grote getale via deze route naar het Hoofdstation rijdt.

De capaciteit van de A28-afrit bij de Vondellaan is iets waar zowel omwonenden als ikzelf argwanend naar kijken. Volgens het Projectbureau is de capaciteit wél voldoende. Dat door de afrit Hereweg 3000 auto's minder via deze afrit gaan rijden is echter mooi meegenomen en maakt de afrit Vondellaan minder kwetsbaar voor filevorming, hetgeen het verkeersnetwerk robuuster maakt.

Ontbrekende informatie: minder kwetsbaarheid netwerk door extra afrit

Een ander belangrijk voordeel van de afrit bij de Hereweg is dat er voor het verkeer richting het Stationsgebied/Rivierenbuurt/Binnenstad-Zuid hiermee twee afritten beschikbaar zijn in plaats van één. Dat is met name belangrijk in geval van filevorming of calamiteiten (ongevallen, wegafzettingen). Het OTB is zeer kwetsbaar: er hoeft maar iets te gebeuren bij de kruisingen rond de "Julianaknoop" of op het Emmaviaduct en de hele zuidzijde van de binnenstad staat vast. Er is in het OTB namelijk géén alternatieve route beschikbaar. Dat is erg onwenselijk, ook voor openbaar vervoer en hulpdiensten. Met een afrit bij de Hereweg is er wél een alternatief, waarbij op de Hereweg bovendien busstroken

Ingekomen stukken - Kamminga 300514

aanwezig zijn om een snelle doorgang voor OV en hulpdiensten te garanderen. Daarmee wordt het verkeersnetwerk aanzienlijk flexibeler en meer robuust dan in het OTB het geval is.

Ontbrekende informatie: afname op Europaweg

Wat in de Collegebrief en de discussie rondom de ringweg erg onderbelicht is gebleven, is het feit dat al het verkeer dat nu gebruik maakt van de aansluitingen Hereweg en Oude Winschoterdiep straks via de aansluiting Vondellaan en Europaweg moeten gaan rijden. In de spits staat de Europaweg nu al vol, wat in de toekomst nog flink zal verergeren. De bereikbaarheid van de binnenstad-Oost en het UMCG zal daarmee ook verslechteren. Ook voor dit probleem biedt de afrit Hereweg een verlichting: het ontlast tevens de Europaweg. In alle onderzochte varianten zal de hoeveelheid verkeer op de Europaweg afnemen t.o.v. het OTB, zodat de doorstroming richting Damsterdiep en UMCG beter wordt dan in het OTB. De verkeersafwikkeling op de Europaweg en omliggende gebieden wordt daardoor betrouwbaarder en meer robuust.

Ontbrekende informatie: afrit Hereweg leidt tot afname op Van Ketwich Verschuurlaan

De aanleg van een afrit bij de Hereweg leidt in principe tot een *afname* van 1500 voertuigen op de Van Ketwich Verschuurlaan bij de aansluiting met de A28. Pas wanneer de toegang tot de Vondellaan wordt beperkt gaat er méér verkeer via deze weg rijden.

Ontbrekende informatie: afrit Hereweg leidt ook tot besparing in bouwfase

In de mondelinge toelichting op het besluit van de Stuurgroep werd gezegd dat voor de afrit Hereweg de toeritconstructie van de bak iets verbreed moet worden wat tot extra kosten leidt. Dat klopt. Maar daarnaast is enige tijd geleden door het Projectbureau óók gezegd dat er hier een besparing ontstaat doordat in de bouwfase een extra toerit naar het bouwterrein ontstaat. Er kan dus het één en ander tegen elkaar weg worden gestrept.

Ontbrekende informatie: minder nadeelcompensatie door minder nadeel voor omwonenden

Doordat de afrit Hereweg een positief effect heeft op de leefbaarheid ten opzichte van de OTB-plannen, met name langs de Maaslaan, zal er logischerwijs ook minder nadeelcompensatie hoeven te worden uitgekeerd dan bij ongewijzigde uitvoering van de OTB-plannen. Een deel van de investeringskosten van 6 á 8 miljoen kan dus wellicht worden terugverdiend. Los er van dat ik van mening ben dat de meerwaarde van een afrit bij de Hereweg de eenmalige aanlegkosten daarvan ruimschoots overtreft. Het levert 1) een functionelere ringweg op die 2) beter is ingepast en 3) beter aansluit op het onderliggende wegennet. Win-win-win dus. Dit zal bovendien het draagvlak vergroten.

Ontbrekende informatie: effecten verkeersplan De Wijert niet meegenomen

Op verzoek van het Projectbureau zélf heb ik na het indienen van de suggestie voor de afrit Hereweg ook gekeken naar mogelijkheden om de verkeersdruk in De Wijert en met name de Vondellaan te verminderen. Dit heeft geleid tot een pakket aan verkeersmaatregelen in De Wijert, waarbij ik bovendien oog heb voor het verbeteren van de doorstroming op de Van Ketwich Verschuurlaan, die naar mijn mening sowieso veel beter zou kunnen dan op dit moment het geval is. Het Projectbureau heeft de verkeersmaatregelen bestempeld als “no regret-maatregelen”, die dus sowieso kunnen worden uitgevoerd. De effecten daarvan zijn echter nog niet meegenomen in de cijfers in de Collegebrief. De voorstellen voor De Wijert zouden volgens de presentatie van februari jl. samen verder worden uitgewerkt, iets wat overigens nog niet gebeurd is.

Vier varianten niet limitatief

Het Projectbureau heeft vier varianten met een aansluiting bij de Hereweg onderzocht. Er zijn echter veel meer varianten mogelijk. De beperking tot vier varianten is dus arbitrair. De onderzochte varianten zijn echter wel nuttig om de effecten van bepaalde elementen (afrit zélf, wel/geen verbindingsweg, beperking toegang Vondellaan) inzichtelijk te maken. Op basis daarvan kan een variant worden samengesteld die een zo optimaal mogelijke verbetering ten opzichte van het OTB laat zien.

Ingekomen stukken - Kamminga 300514

De vijfde variant: variant 1, maar dan zonder verkeer Hoogezand <-> Vondellaan

In **variant 1** is er eigenlijk slechts één verslechtering: de toename van 2500 voertuigen op de Vondellaan. De kleine toename op de Hereweg en Helperzoom zijn namelijk nog steeds een afname ten opzichte van de huidige situatie.

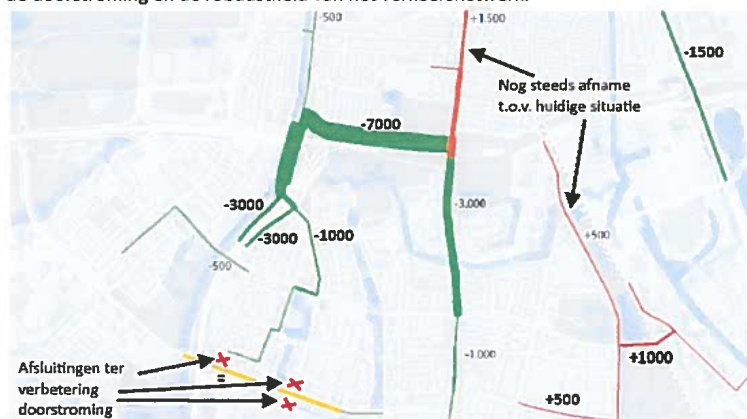
In **variant 3** is zichtbaar wat de effecten zijn van de beperking van de toegang tot de Vondellaan door verkeer van/naar Drachten en Hoogezand alléén van/naar het Emmaviaduct toe te staan (NB: voor verkeer van/naar Assen gaat dit sowieso al gelden):

- op de Vondellaan wordt +2500 omgebogen naar -9000;
- op de verbindingsweg langs de Maaslaan -7000 ipv -8000;
- verkeerstoename op Laan Corpus den Hoorn (+1500), Van Iddekingeweg (+2000) en Van Ketwich Verschuurlaan (van -1500 naar +3000);
- verkeerstoename in Helperzoomtunnel (+1000) en De Savornin Lohmanlaan (+500).

Hieruit leidt ik af dat vooral problemen ontstaan door verkeer dat vanuit Drachten via Corpus den Hoorn en de Van Ketwich Verschuurlaan richting De Wijert rijdt. De gevolgen aan de oostzijde zijn beperkt: 500 extra auto's door de Savornin Lohmanlaan komt gemiddeld per etmaal overeen met 1x per 6 minuten één extra auto per richting. Dat laatste lijkt mij niet onoverkomelijk.

De conclusie is derhalve dat het verstandig is om verkeer van/naar Drachten wél te blijven toestaan via de afrit Vondellaan naar De Wijert te rijden. Door het verkeer van/naar de richting Hoogezand alléén richting Emmaviaduct toe te staan, zal de hoeveelheid verkeer op de Vondellaan afnemen. Waarschijnlijk wordt daarmee de +2500 omgebogen naar een kleine afname ten opzichte van het OTB. De 500 extra auto's per etmaal (1 per 6 minuten per richting) door de Savornin Lohmanlaan zijn acceptabel. De afname op de verbindingsweg langs de Maaslaan zal -7000 bedragen in plaats van -8000, nog steeds een grote verbetering ten opzichte van het OTB. Waarschijnlijk zal de -1500 bij de Van Ketwichverschuurlaan wel (vrijwel) volledig verdwijnen door verkeer uit Hoogezand dat gaat doorrijden naar de afrit Groningen-Zuid. In variant 1 was daar echter nog een afname van 1500 voertuigen, waardoor hier nog wel ruimte is om dit op te vangen. Bovendien geldt hier ook dat mijn voorstellen voor verbetering van de doorstroming op de Van Ketwich Verschuurlaan nog niet meegenomen in de cijfers.

Sowieso lijkt het mij verstandig om de Nicolaas Beetstraat niet langer te laten aansluiten op de Van Ketwich Verschuurlaan, aangezien te dicht op de afritten van de A28 ligt. Daarnaast kunnen de aansluitingen van de Van Lenneplaan en de Vondellaan op de Van Ketwich Verschuurlaan worden samengevoegd tot één aansluiting, aangezien deze op slechts 100 meter uit elkaar liggen. Dit verbetert de doorstroming en de robuustheid van het verkeersnetwerk.



Variant 5: inschatting van effecten of verkeersstromen (t.o.v. OTB).

Ingekomen stukken - Kamminga 300514

Kenmerken van deze "Variant 5":

- Halve aansluiting Hereweg-A28 met volledige verbindingsweg naast de Maaslaan (maar met 65% minder verkeer dan in het OTB!);
- Verkeer vanuit Drachten mag wél bij de afrit Vondellaan van/naar De Wijert.
- Verkeer vanuit Assen en Hoogezand mag niet bij de afrit Vondellaan van/naar De Wijert.
- Maatregelen op Van Ketwich Verschuurlaan t.b.v. doorstroming: kruisingen die zeer dicht op andere kruisingen liggen samenvoegen.

Gevolgen van deze Variant 5:

- Lichte toename rondom Helperzoomtunnel (gemiddeld 1 tot 2 auto's per 6 minuten per richting extra in het jaar 2030)
- Grote afname (-7000 oftewel -65%) op de nieuwe verbindingsweg langs de Maaslaan.
- Afname op Europaweg (-1500) en op Verlengde Hereweg door Helpman (-1000 tot -3000).
- Lichte afname op de Vondellaan (-1000) ten opzichte van OTB.
- Forse afname op op- en afrit van/naar A28 bij Vondellaan (elk -3000).
- Verkeersintensiteit op Van Ketwich Verschuurlaan ongeveer gelijk aan OTB.
- Flexibeler en robuuster verkeersnetwerk dankzij extra afrit.
- Extra toegang tot stationsgebied en binnenstad voor openbaar vervoer en hulpdiensten.
- Betere spreiding verkeer richting binnenstad (over 3 i.p.v. 2 afritten).

Bovenstaande gevolgen zijn ingeschat op basis van de effecten die de vier onderzochte varianten hebben en die deze vijfde variant dan dus logischerwijs zou moeten hebben.

Conclusie

Tot slot wil ik benadrukken dat ik tot en met februari prettig heb samengewerkt met het Projectbureau en hun houding als open en constructief heb ervaren. Ik merkte echter wel een omslag na 13 februari jl., nadat de toenmalige wethouder van verkeer had aangegeven de afrit Hereweg te zullen afwijzen. Sindsdien heb ik nauwelijks nog contact gehad met het Projectbureau. De Collegebrief van 22 mei jl. lijkt meer gericht op het vinden van argumenten om het standpunt van de toenmalige verkeerswethouder te onderbouwen, in plaats van dat er een goed beeld wordt gegeven van de voor- en nadelen van een afrit Hereweg.

Ik hoop dat de komst van een nieuw College een frisse doorstart betekent voor de eerder zo goede samenwerking. Mijn inschatting is dat de zogenaamde vijfde variant erg kansrijk is en dat deze door het Projectbureau zou moeten worden doorgerekend. Ik ben er van overtuigd dat de afrit Hereweg een grote meerwaarde biedt en dat het niet-aanleggen een historische vergissing zou zijn. Bovendien verzacht het de gevolgen voor omwonenden en verbetert het de bereikbaarheid. Ik hoop dat u zich niet laat ontmoedigen door een (onnodig) negatieve Collegebrief en door zult gaan met het streven naar een zo goed mogelijke oplossing voor de Aanpak Ring Zuid!

Hoogachtend,



Arthur Kamminga

Ingekomen stukken - Brief Piccardthof

Aan: leden van de gemeenteraad van Groningen
Postbus 20.001
9700 PB Groningen
per email

Groningen, 1 juni 2014

Betreft: geluidsoverlast Piccardthofwijk en Ring Zuid

Geachte leden van de gemeenteraad,

Met grote zorgen bezien wij de recente ontwikkelingen rondom het westelijk deel van de Zuidelijke Ringweg A7/ N7. Deze zorgen betreffen met name de alsmaar toenemende geluidsoverlast die al jarenlang door ons als zeer hinderlijk wordt ervaren en die wij straks nog meer en duidelijker zullen horen, met name als gevolg van de huidige geluidsschermen ten Noorden van de weg, aan de rand van het Stadspark.

Graag willen wij even terug in de tijd.

In de jaren '90 zijn de plannen voor de woonwijk Piccardthof ontwikkeld. Toen al werden er zorgen geuit over de geluidsbelasting in het Noordelijk deel van deze nieuwe woonwijk. Op een inspraakavond in 1997 is vervolgens toegezegd dat er adequate geluidswerende maatregelen zullen worden getroffen.

Voor de verkoop van de kavels is door de gemeente een brochure gemaakt: 'Piccardthof, Informatie vrije bouwkavels, fase 1'. Hierin wordt gesproken over rust en de natuur en nadrukkelijk het thema 'wonen in de natuur' aangehaald. In het bestemmingsplan Piccardthofplas (januari 1999) is beloofd dat de geluidsbelasting van de meest noordelijke woningen beperkt zal worden gehouden (onder de 50 dB(A) zal blijven) en dat onder meer hiervoor geluidsschermen nodig zijn met een hoogte van 2.50 meter naast een geluidswal.

Tijdens de eerste jaren waarin de huizen werden gebouwd (vanaf 2000) werd door de projectleider van de gemeente aangegeven dat de geluidssituatie zal worden herzien bij de reconstructie van de A7. Deze belofte is niet ingelost.

In april 2004 zien wij, mijn man en ik, een bouwkegel aan de Ter Borchlaan. Deze kegel ligt op 650-700 meter van de A7. Wij gaan er diverse keren luisteren omdat wij absoluut geen geluidsoverlast willen hebben. In oktober 2004 kopen wij het perceel en laten er een huis op bouwen dat wij in mei 2006 betrekken. Wij wonen er vervolgens met veel plezier en het geluid dat wij horen is, zoals beloofd, het geluid van allerlei vogels.

Later horen wij dat bewoners van iets meer Noordelijk gelegen huizen, al jaren last hebben van de A7. De gemeente Tynaarlo, die ten westen van de Piccardthofwijk aan het

Ingekomen stukken - Brief Piccardthof

bouwen is, besluit dat er voor het Noordelijke deel van hun wijk geluidswerende maatregelen nodig zijn.

Ondertussen zijn plannen uitgewerkt voor ombouw van de A7/N7 en worden werkzaamheden gestart. In maart 2008 besluit de gemeenteraad om geluidswerende maatregelen te treffen bij het Stadspark om de geluidsoverlast voor wandelaars en sporters te beperken.

In mei 2009 wordt een deel van het aangepaste tracé van de A7/ N7 in gebruik genomen, om precies te zijn het verhoogde deel ter hoogte van Vos Maupertuus. Vanaf dat moment horen wij, terwijl wij hemelsbreed 1,2 km van dit punt af wonen, zeer duidelijk de geluiden van auto's en motoren. Erger nog wordt het als enige maanden later de geluidsschermen aan de Stadsparkzijde worden geplaatst. Het geluid wordt weerkaatst naar het zuiden en voor ons gevoel 'dendert de A7 ons huis in'. Zelfs zodanig dat wij met bepaalde windrichtingen en windstilte niet meer met open ramen kunnen slapen en ook de ramen in de badkamer gesloten moeten houden.

In februari 2010 worden in de raadscommissievergadering Beheer en Verkeer door bewoners van de Piccardthofwijk hun zorgen geuit over de toegenomen geluidsoverlast en over de plannen tot verdere ombouw van de A7. Wethouders Jannie Visscher en Karin Dekker doen toezeggingen waar vervolgens geen uitvoering aan wordt gegeven. Ook op een brief van bewoners aan Burgemeesters en Wethouders van november 2010 wordt niet gereageerd.

Inmiddels is ook de inspraakprocedure voor de 'Aanpak Ring Zuid' gestart. Als bewoners hebben wij in elke fase ingesproken waarin wij steeds opnieuw benadrukten dat wij grote zorgen hebben over de geluidsoverlast die wij nu al ervaren en die wij straks nog meer vrezen.

De bewonersvereniging heeft in vele gesprekken met de gemeente dringend verzocht om geluidsmetingen. De gemeente heeft dit echter telkenmale geweigerd en wilde niet verder gaan dan opnieuw de geluidsbelasting (theoretisch) te laten berekenen en te vergelijken met de situatie van eind jaren '90. Het nieuwe geluidsonderzoek, waarin helder staat aangegeven dat er veel meer transport zal plaatsvinden over de A7/N7, komt echter tot de conclusie dat de geluidsbelasting nog steeds onder de 50 dB(A) zal blijven. Dat is verbazend aangezien eind jaren '90 de prognoses voor 2010 al zodanig waren dat er geluidsbeschermende maatregelen moesten worden getroffen en het verkeer in 2020 nog met 30% zal zijn toegenomen.

Geluid is bovendien iets dat ver draagt, hetgeen wel duidelijk is nu ook de woonwijk Hoornse Meer / Hoornse Park last heeft gekregen van de A7 / N7 sinds de verhoging in mei 2009 en het plaatsen van geluidsschermen aan de Stadsparkzijde medio 2009. Geluid maakt daarnaast geen lineaire bewegingen: de huizen aan de Roerdomp, het dichtst bij de Ring Zuid gelegen, ervaren nauwelijks overlast van de snelweg terwijl de huizen aan de Rietgans dit juist weer wel hebben. Wij, aan Ter Borchlaan 45, ten zuiden van de Waterhoen, ervaren wel overlast, waar onze burens dat niet hebben.

In de hoop dat het geluidsoverlast-probleem serieus zou worden opgepakt, hebben wij dus in elke fase van het project Ring Zuid netjes ingesproken en de bewonersvereniging is al die jaren in gesprek gebleven met de gemeente Groningen. In de ontwerpplannen

Ingekomen stukken - Brief Piccardthof

zagen wij dat de geluidsschermen waren verdwenen, wat ons heel blij stemde en waarvoor de bewonersvereniging in haar zienswijze de projectgroep heeft gecompliceerd. Daarnaast streven wij nog steeds voor uitbreiding van stil asfalt en voor geluidsschermen aan de zuidzijde van de Ringweg ter hoogte van onze woonwijk om verdere geluidsoverlast te beperken of terug te dringen.

Tot onze verbazing lazen wij ineens dat in oktober 2013 moties zijn aangenomen door de gemeenteraad waarin de geluidsschermen teruggeplaatst gaan worden aan de Stadsparkzijde. Dit met als argument het beschermen van de waardevolle fauna in het Stadspark en het beschermen van de wijk Buitenhof tegen feitelijke geluidsoverlast. Naar wij begrepen heeft de wijk Buitenhof voor terugplaatsing van de geluidsschermen actief gelobbyd en daarbij aangegeven dat de wijk Piccardthof hiermee instemde. Dit laatste is een volstrekte leugen geweest.

Ten eerste is de fauna ten zuiden van de Zuidelijke Ringweg in het natuurgebied Piccardthof, eigendom van Natuurmomenten, ten minste even uniek zo niet meer uniek dan de fauna in het Stadspark. Ten tweede is door de wijk Buitenhof misbruik gemaakt van de naam van de bewonersvereniging Piccardthof door te beweren dat onze bewonersvereniging de genoemde geluidsschermen wilden behouden. Deze leugens worden nu beloofd, terwijl wij als bewoners en vanuit de wijk Piccardthof al die jaren netjes in gesprek zijn gebleven en keurig de procedures volgden, nu worden gestraft met blijvend of toenemend geluidsoverlast. Dit voelt des te meer onrechtvaardig als men weet dat de wijk Buitenhof destijds is gebouwd met nadrukkelijke ontheffing door de Provincie van de te hanteren normen voor geluidsbelasting. Bij deze wijk wist men dat men een huis kocht waar geluidsoverlast zou kunnen plaatsvinden. Tevens was bekend dat de bedrijven langs de A7 een zichtlocatie vormden waardoor geen geluidsschermen geplaatst zouden gaan worden.

Wij, aan de zuidzijde, daarentegen, was een wijk beloofd waar men in de natuur kon leven, kon mijmeren met vogels. Er zijn hier vele vrijstaande villa's neergezet, met bijbehorende WOZ-waarden, door mensen die graag in de natuur willen wonen. Wij worden nu gestraft voor de acties van de wijk Buitenhof en geconfronteerd met blijvende en alsmaar toenemende geluidsoverlast.

Vriendelijk doch dringend wil ik u verzoeken de situatie opnieuw te beoordelen en de moties van oktober 2013 te heroverwegen.

Graag bereid tot nadere toelichting.

Met vriendelijke groeten,

Ilse van der Waaij
Ter Borchlaan 45
9728 XA Groningen
T 050-5260605
M 06-29247672
E Ilse@vanderWaaij.nl

Ingekomen stukken - Fietsersbond Inspraak Aanpak Ring Zuid Raadscie BenV . . .



Postbus 1061, 9701 BB Groningen
 groningen@fietsersbond.nl

Aan: Raadscommissie Beheer en Verkeer, via griffier Wolbert Meijer

Onderwerp: Aanpak Ring Zuid, agendapunt B.1 op raadscommissievergadering 11-6-2014

Groningen, 10-6-2014

Beste raadscommissieleden,

Al in onze brief van 26-11-2012 aan de projectorganisatie Aanpak Ring Zuid hebben wij aangegeven waaraan een goede fietsinfrastructuur zou moeten voldoen. In onze zienswijze van 10-10-2013 hebben wij in de inleiding en het eerste deel (zie bijlage) ook deze eisen opgenomen. Bovendien zijn we ingegaan op de trend om een schaa sprong te maken naar een robuuste fietsinfrastructuur. Door de ombouw van de zuidelijke ringweg wordt veel fietsinfrastructuur vervangen of aangepast. Hierin kan een schaa sprong nu efficiënt worden meegenomen.

Wij vinden daarvan in de tot nu toe bekende plannen weinig terug! In de mooi vormgegeven foto's staan de autowegen met ruime bochtstralen gefotografeerd. Als je na enig zoeken ontdekt waar de fietsers zich langs moeten verplaatsen – voor zover dat zichtbaar is – dan kom je tot de conclusie dat de fietsinfrastructuur van aanmerkelijk mindere kwaliteit is. Dit lijkt een trend: er worden in deze stad miljoenen euro's uitgegeven aan OV-verbeteringen, waaronder aan busroutes. Dan moet een naastgelegen fietsverbinding toch minstens even goed blijven, maar nee. Hierdoor ontstaat de indruk dat fietsvoorzieningen bij omvangrijke projecten vaak als sluitpost worden gezien. De Fietsersbond heeft via internet kennis genomen van de twintig wijzigingen die zijn aangebracht na het indienen van de zienswijzen. De nummers 11, 12 en 13 hebben betrekking op de fietsinfrastructuur. De omschrijvingen klinken positief, maar om deze wijzigingen goed te kunnen beoordelen is meer informatie nodig.

Wat betreft de Aanpak Ring Zuid is het onacceptabel,
-dat niet zeker is gesteld dat er een fietstunnel onder het spoor door komt ter plaatse van de Waterloolaan/Esperantostraat,
-dat de fietsers in noord/zuidrichting op de Helperzoom, ter plaatse van de afbuiging van de weg voor autoverkeer naar/van de toekomstige Helperzoomtunnel, geen voorrang krijgen,

Ingekomen stukken - Fietsersbond Inspraak Aanpak Ring Zuid Raadscie BenV . . .

-dat de fietsverbinding ter hoogte van de Papiermolen verdwijnt,
-dat niet zeker is gesteld dat de fietsbrug over het Hoornsediep recht tegenover de fietsoversteek van Brailleweg naar Maaslaan wordt gesitueerd.

De Fietsersbond vindt dat bij de aanpak van een project van deze omvang ook een optimalisatie van de aanpalende fietsinfrastructuur zo veel mogelijk moet worden meegenomen – nu is er een kans! Latere verbetering kost veel meer geld en dan gebeurt het niet meer en heet het een *gemiste* kans. De Fietsersbond Groningen hoopt dat ook u vindt dat dat een fietsstad als Groningen onwaardig is.

Wij wensen u bij behandeling van dit onderwerp veel wijsheid toe.

Met vriendelijke groet,

Foppe Nieuwenhuis,
Fietsersbond afdeling Groningen

Bijlage - Zienswijze Fietsersbond Aanpak Ring Zuid okt 2013 inleiding + 1e deel



Postbus 1061, 9701 BB Groningen
 groningen@fietsersbond.nl

Zienswijze van de Fietsersbond afdeling Groningen, hieruit inleiding en eerste deel

Groningen, 10 oktober 2013

Inleiding

Er maken zeer veel fietsers en aan de fiets verwante vervoermiddelen gebruik van het fietsnetwerk. Hierbij valt te denken aan: fietsen met aanhangers, bakfietsen, E-bikes, ligfietsen, scootmobielen en niet te vergeten de zeer vervuilende snorfietsen (indien niet elektrisch). Door dit omvangrijke gebruik is een schaa sprong nodig naar bredere en veiligere fietspaden! Ten gevolge van de ombouw van de zuidelijke ringweg wordt veel fietsinfrastructuur vervangen/aangepast. Dit geeft de gelegenheid om:

1. De nieuw aan te leggen fietsinfrastructuur te laten voldoen aan de nieuwe inzichten.
2. Ook de in de nabijheid van de zuidelijke ringweg aanwezige fietsinfrastructuur zo veel als mogelijk te laten voldoen aan deze nieuwe inzichten.

We hebben getracht een zo goed mogelijke weergave te geven van de gewenste fietsinfrastructuur na gereedkomen van de Aanpak Ring Zuid.

Een betere fietsinfrastructuur bevordert het fietsgebruik. Dientengevolge neemt autoverkeer af. En fietsen bevordert de gezondheid.

(...)

Eerste deel: eisen waaraan fietsroutes moeten voldoen

1. Comfortabel te berijden zijn
2. Zo weinig mogelijk oponthoud geven
3. Sociaal veilig zijn
4. Onderdeel zijn van een efficiënte en effectieve fietsinfrastructuur
5. Natuurlijke, ongekunstelde, oplossingen (o.a. dat fietsers altijd goed zicht hebben; geen onlogisch bochtenwerk)

Bijlage - Zienswijze Fietsersbond Aanpak Ring Zuid okt 2013 inleiding + 1e deel

Daarbij te denken aan

- A. Indien enigszins mogelijk: ongelijkvloerse kruisingen. Indien dat niet te realiseren is:
 - 1) Bij VRI's en oversteekplaatsen waarbij voorrang moet worden verleend aan andere verkeersdeelnemers, zijn ruime wacht- en opstelplaatsen nodig, zowel qua lengte als breedte.
 - 2) Korte wachttijden voor fietsers bij VRI's. Bij voorkeur 2 x groen per cyclus voor fietsers.
 - 3) Fietsers zoveel als mogelijk in de voorrang.
 - 4) Voorsignalering, ook voor fietsers, bij de VRI's.
- B. Fietspaden voldoende breed.
- C. Bochtstralen voldoende groot.
- D. Een vlak wegdek zonder hobbels en kuilen. Dus bijvoorbeeld geen diepe waterafvoergoten die het fietsverkeer kruisen.

Ingekomen stukken - Brief Longfonds

College Burgemeester en Wethouders van Groningen
Leden Gemeente Raad Groningen
Commissaris van de Koning en Leden van Gedeputeerde Staten Groningen
Leden van Provinciale Staten van Groningen

Groningen, 10 juni 2014

Dames en Heren,

Bij deze willen wij U onze ernstige zorgen overbrengen over de gevolgen die de ombouw van de Ringweg Zuid zal hebben voor de gezondheid van kinderen en in het bijzonder van kinderen met kwetsbare longen.

Recent zijn meerdere studies verschenen over de negatieve gevolgen van luchtvervuiling, met name door PM 2.5 en elementaire deeltjes op de gezondheid van kinderen. Bij kinderen die tot 500 meter van een snelweg wonen zijn een verhoogd aantal luchtwegklachten en een verergering van astma vastgesteld. Recent onderzoek laat zien dat kinderen van moeders die woonachtig zijn in de buurt van een snelweg, een lager geboortegewicht hebben vergeleken met controle moeders. Een lager geboortegewicht gaat gepaard met een verhoogd risico op longproblemen op latere leeftijd.

Uit alle onderzoeken blijkt dat thans geen veilige ondergrens voor blootstelling aan fijnstof en elementaire deeltjes bij kinderen bestaat. Deze mening wordt gedeeld door de EU en de WHO. Vervolgens dient bedacht te worden dat de huidige normen voor fijnstof zijn gebaseerd op effecten bij volwassenen, terwijl bekend is dat kinderen -veel- gevoeliger zijn. De voor het kind meest gevaarlijke stoffen zijn PM 2.5 en elementaire deeltjes. Voor PM2.5 gaat per 01-01-2015 een wettelijke EU norm gelden. Een norm die drie jaar later strenger wordt om recht te doen aan gezondheidsrisico's.

Er zijn op zijn minst zeer grote twijfels of de nieuwe normen gehaald worden rond de nieuwe Ringweg in Groningen. Huidige berekeningen zijn geheel gebaseerd op modellen. Deze modellen zijn ontwikkeld voor snelwegen in een open gebied, terwijl de nieuwe weg tussen huizen komt te liggen. Ook houden de modellen geen rekening met het overwinnen van de aanzienlijke hoogteverschillen, zoals die in het ontwerp van de nieuwe weg zijn opgenomen. Metingen van de luchtvervuiling in Amsterdam en Rotterdam toonde aan dat de huidige modellen van Rijkswaterstaat de luchtvervuiling in stedelijke gebieden onderschatten. In Groningen zijn in het geheel geen metingen verricht van concentraties fijnstof, elementaire deeltjes of zelfs maar NO2. Het ontbreken van deze metingen maakt het onmogelijk te bewijzen dat de modellen van Rijkswaterstaat in Groningen wel valide zouden zijn. Gezien de gegevens uit de andere steden moeten we aannemen dat deze modellen, en daarmee de getallen genoemd in het MER, onderschattingen zijn.

De nieuwe weg wordt aangelegd voor een periode van zeker 30 jaar. Het is daarom, in het belang van kinderen, volstrekt noodzakelijk bij de aanvaardbare normen niet te kijken naar de normen van nu, maar naar de te verwachte normen over 10-30 jaar. Alle studies wijzen erop dat de normen strenger zullen worden om recht te doen aan gezondheidsrisico's. Daar moet je als stad en provincie rekening mee houden.

In een straal van 300 meter van de aan te leggen weg bevinden zich 16 scholen, 8 kinderdagverblijven en 4 zorginstellingen. Door het RIVM en GGD wordt als richtlijn aangehouden dat geen school gebouwd mag worden binnen een straal van 300 meter van een snelweg.

In een recent rapport over omgaan met risico's heeft de Gezondheidsraad de overheid geadviseerd in geval van risico's voor de gezondheid door zaken als luchtvervuiling, ook indien de exacte grens waarbij schade optreedt nog niet bekend is, de blootstelling zo veel mogelijk te beperken. Naar onze mening is dit advies volledig van toepassing op de situatie rond de nieuw aan te leggen Ringweg. De overheid heeft de plicht om al het mogelijke te doen om de blootstelling zoveel mogelijk te beperken. Dat blijkt niet uit de huidige plannen.

Ingekomen stukken - Brief Longfonds

In het belang van kinderen, en in het bijzonder van kinderen met kwetsbare longen, doen wij een dringend beroep op U om de huidige plannen voor de Ringweg Zuid niet door te laten gaan. Wij verzoeken U nieuwe plannen te ontwikkelen waarbij de blootstelling van kinderen (en volwassenen) aan fijnstof en elementaire deeltjes zoveel mogelijk beperkt wordt.

Prof. Dr. P.J.J. Sauer, kinderarts

Mede ondertekend door:
Longfonds



Hendrien H. Witte
Directeur Patiëntenvereniging

Fietsersbond bijlage Inspraak Aanpak Ring Zuid Raadscie BenV 11-6-2014



Postbus 1061, 9701 BB Groningen
groningen@fietsersbond.nl

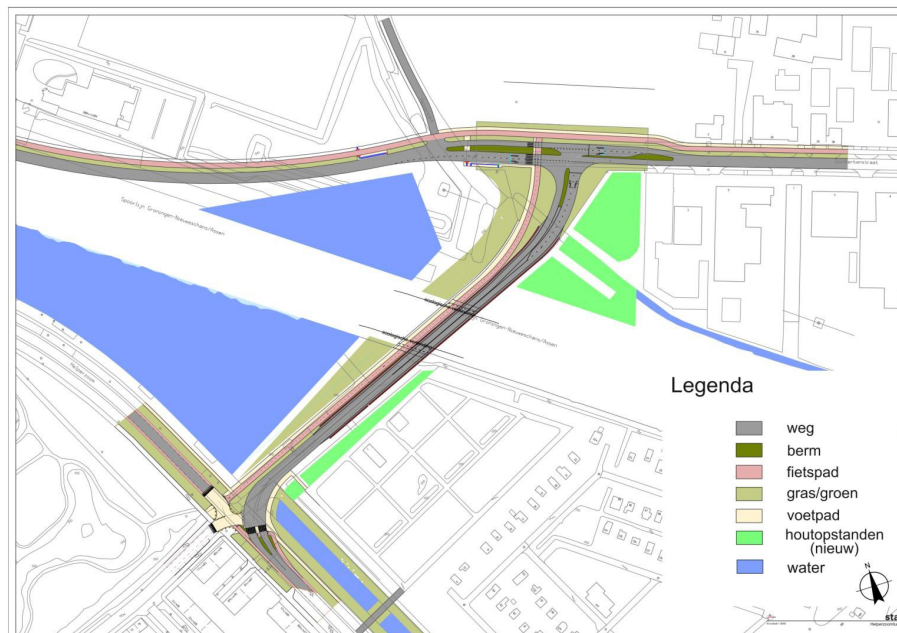
Aan: Raadscommissie Beheer en Verkeer, via griffier Wolbert Meijer

Extra bijlage bij onze reactie op:
Aanpak Ring Zuid, agendapunt B.1 op raadcommissievergadering 11-6-2014

Groningen, 11-6-2014

Beste raadsleden,

In bovengenoemde reactie schrijven wij dat het onacceptabel is dat de fietsers in noord/zuidrichting op de Helperzoom, ter plaatste van de afbuiging van de weg voor autoverkeer naar/van de toekomstige Helperzoomtunnel, geen voorrang krijgen.
Het laatste plan voor deze situatie ziet u op de tekening hieronder.



Voorlopig ontwerp (inclusief compensatie bomen, houtopstand en water)

Linksonder de aansluiting van de Helperzoom op de Helperzoomtunnel: fietsers moeten de Helperzoom twee maal oversteken om die naar het noorden te kunnen vervolgen.

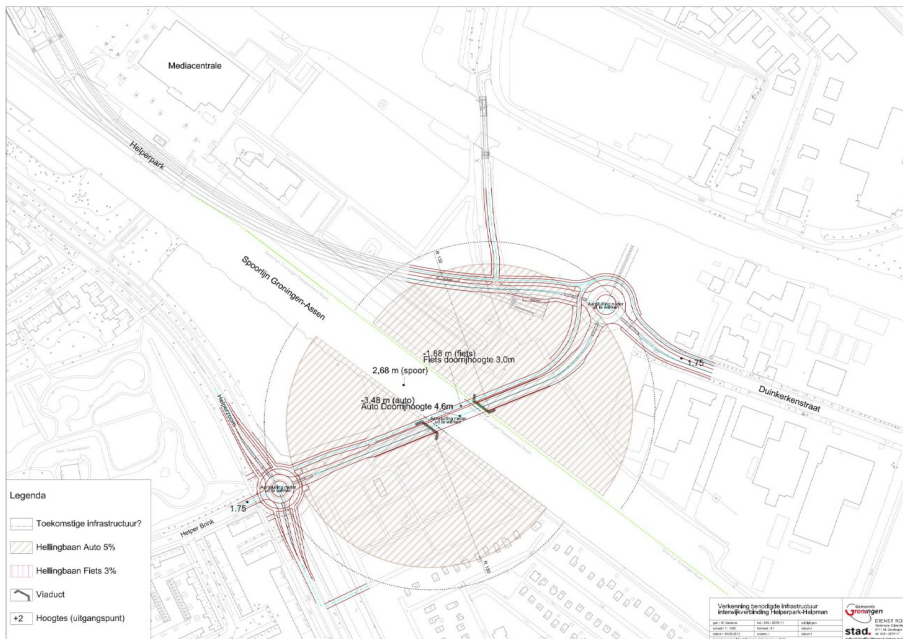
Fietsersbond bijlage Inspraak Aanpak Ring Zuid Raadsce BenV 11-6-2014

Uit: Helperzoomtunnel, Ruimtelijke onderbouwing ex art. 2.12 lid 1a sub 3 Wabo, blz 11.

(Te vinden op:

http://www.aanpakringzuid.nl/files/5813/8087/7696/ZRG_Helperzoomtunnel_RO_definitief_27_11_september_2013.pdf)

Dit kan anders worden georganiseerd, namelijk met een rotonde zoals eerder ook was voorgesteld:



Uit: Multi Criteria Analyse (MCA) locatie Helperzoomtunnel, blz 9.

(Te vinden op:

http://www.aanpakringzuid.nl/files/6813/8087/7717/Bijlage_1_MCA_Grontmij_rapport_26_februari_2013_incl_bijlagen.pdf)

Op het volgende blad nog een andere mogelijkheid.

Fietsersbond bijlage Inspraak Aanpak Ring Zuid Raadsce BenV 11-6-2014

In combinatie met het opwaarderen van de Helperzoom tot een snelle fietsroute Groningen-Haren kan er een tweerichtingenfietspad aan de Helperzoom-oostkant komen met een fietsviaduct over de weg naar de Helperzoomtunnel:



Een laatste mogelijkheid tot slot: bij de gemeente-ambtenaren leeft het idee om een tweerichtingenfietspad aan de westkant van de Helperzoom te maken, waardoor de weg naar de Helperzoomtunnel door fietsers helemaal niet overgestoken hoeft te worden. Helaas hebben we hier geen plaatjes van.

Wij verzoeken u goede aandacht te geven aan deze fietsoversteek, zodat die voldoet aan een voldoende oplossing.

Met vriendelijke groet,

Foppe Nieuwenhuis,
Fietsersbond afdeling Groningen

Ingekomen stukken - Ingekomen collegebrieven B&V juni 2014

Lijst van ingekomen collegebrieven voor commissie Beheer en Verkeer 11 juni 2014

Nr.	Onderwerp	Ontvangen d.d.	Advies	opmerkingen
1	Beantwoording vragen over vellen bomen Uranusstraat	1-5-2014	v.k.a.	
2	Informereren gunning parkeerautomaten	22-5-2014	v.k.a.	evt. betrekken bij A4b.
3	Informereren over tussenstand Tracébesluit, inrichtingsplannen en omgevingsvergunning Helperzoomtunnel en Zuidelijke ringweg	22-5-2014	op agenda	
4	Vraag raadscommissie B&V 'HOV-as West' 14 mei 2014	22-5-2014	v.k.a.	afgehandeld met raad 28/5
5	Ontwerpnota bodembeheer 2014	23-5-2014	v.k.a.	

2-6-2014

Verslag 14 mei 2014

VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

Datum: 14 mei 2014
Plaats: Nieuwe raadzaal
Tijd: 16.30 - 18.40 uur

Aanwezig: mw. N.G.J. Temmink (voorzitter), dhr. J.H. Luhoff (D66), dhr. K.D.J. Castelein (D66), dhr. C. Schimmel (D66), dhr. J.P. Dijk (SP), dhr. W.H. Koks (SP), dhr. J.P. Loopstra (PvdA), dhr. D.S. Ruddijs (PvdA), dhr. K.S.N. van der Veen (GroenLinks), dhr. M. van der Glas (GroenLinks), dhr. A.W. Maat (Stadspartij), dhr. A. Sijbolts (Stadspartij), mw. A. Kuik (CDA), mw. S. Schipper (CDA), mw. I.M. Jongman-Mollema (ChristenUnie), mw. S.T. Klein Schaarsberg (Student en Stad), dhr. G.J. Kelder (PvdD)

De wethouders: dhr. J.M. van Keulen, dhr. J. Seton (tot agendapunt B1)

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

Verslag: dhr. Z. Jeurling

Insprekers:

dhr. Idema, dhr. Beijen, mw. Wijnberg, dhr. Bos en dhr. De Vries bij agendapunt B2, Krediet HOV-as West 3^e fase

A1. Opening en mededelingen

De voorzitter

- Opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom. Bij het CDA vervangt mevrouw Schipper de heer Ubbens.

A2. Vaststelling agenda

Agendapunt 1, Zienswijze programmabegroting Omgevingsdienst Groningen 2015: de commissie stemt in met de door het college voorgestelde zienswijze. De zienswijze wordt namens de raad aan de Omgevingsdienst overgebracht. Agendapunt 1 komt hierdoor te vervallen.

Agendapunt 5, OV-bureau Groningen-Drenthe: de SP en de Stadspartij hebben zienswijzen aangeleverd. Die worden bij de behandeling van het agendapunt besproken.

De agenda wordt gewijzigd vastgesteld.

A3. Afspraken en planning

- Besluitenlijst commissie 12 februari 2014**
- Lange Termijn Agenda mei 2014 (LTA)**
- Lijst initiatiefvoorstellen en moties mei 2014 (IM-lijst)**

De voorzitter:

- De toezeggingen van wethouder Seton zijn gehonoreerd middels een brief.
- De toezegging van wethouder Van Keulen staat nog open. De vraag is wat hiermee gebeurt.

Wethouder Van Keulen:

- Zegt toe dat de toezegging zo snel mogelijk schriftelijk wordt nagekomen.

De voorzitter:

- Stelt vast dat de commissie akkoord gaat met de voorstellen in blauw in de IM-lijst.

A4. Conformstukken

a. P+R Reitdiep

(raadsvoorstel 10 april 2014)

Dhr. Van der Veen (GroenLinks):

- Vraagt of het concept Slimme verlichting ook bij deze P+R wordt betrokken.

Wethouder Van Keulen:

- Antwoordt dat het college zich hier via de aanbesteding voor inzet.

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 28 mei 2014.

b. Brugtarief hotelschepen

(raadsvoorstel 17 april 2014)

Verslag 14 mei 2014

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 28 mei 2014.

c. Beheerplannen begraafplaatsen

(raadsvoorstel 25 april 2014)

Het voorstel gaat als conformstuk naar de raad van 28 mei 2014.

A5. Rondvraag

Mw. Kuik (CDA):

- In de brief over de knip in de Bloemsingel staat dat er een bussluis komt. Hoe definitief is dit? De fractie vindt het beter dat eerst de situatie met auto's wordt geëvalueerd.

Dhr. Dijk (SP) en dhr. Maat (Stadspartij):

- Sluiten zich aan bij de vraag van mw. Kuik.

Dhr. Van der Veen (GroenLinks):

- Zegt dat de slagboom bij de Gasunie er niet meer is. Hoe zit dat?

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Tunnel Paterswoldseweg: kan dit onderwerp eerder dan in de commissie van september 2014 worden besproken?

Wethouder Van Keulen:

- Busluis: de busluis is er voorlopig uitgehaald. De ruimte daar is echter wel nodig in verband met het HOV-knooppunt en de bussen. De busluis komt daarom terug. De wethouder is bereid een evaluatie te doen waarbij ook wordt gekeken naar de gevolgen voor het openbaar vervoer.
- Slagboom bij de Gasunie: de slagboom is kapot en wordt gerepareerd.
- Tunnel Paterswoldseweg: het proces loopt. De wethouder geeft het verzoek om een eerdere bespreking dan in september 2014 door aan zijn opvolger.

B1. Zienswijze programmabegroting Omgevingsdienst Groningen 2015

(collegebrief 24 april 2014)

Dit agendapunt is komen te vervallen. De door het college voorgestelde zienswijze wordt namens de raad aan de Omgevingsdienst Groningen overgebracht.

B2. Krediet HOV-as West 3^e fase

(raadsvoorstel 4 april 2014)

Inspreker dhr. Idema (bewoner) zegt dat het karakter van de Parkweg drastisch is veranderd. Er zijn veel kamerverhuurpanden gekomen. Nu komt er een busbaan op zeer korte afstand van de woningen. De gemeente faalt op diverse beleidsterreinen zoals de studentenhuisvesting en de busbaan. Het gaat om honderden bussen die moeten optrekken. Een goede oplossing zou zijn het blok te slopen of het plan in te trekken.

Inspreker dhr. Beijen (bewoner Laanhuizen) verzoekt de plannen uit te stellen of in te trekken. De leefomgeving wordt te veel aangetast door het leggen van een betonnen bak in de Paterswoldseweg. Met bewoners wordt geen rekening gehouden. Het plan bevat geen visie en is slecht onderbouwd. Er zijn alternatieven die beter zijn en een duurzamer resultaat opleveren. Er is geen echte inhoudelijke participatie. De gemeentelijke dienst houdt geen rekening met de inbreng van de bewoners.

Inspreker mw. Wijnberg zegt dat de aanleg van een betonnen bak onder het spoor risico's voor de inwoners heeft. De gevolgen van de tijdelijke busbrug zijn niet bekend. Waarom wordt hiermee een dergelijke haast gemaakt? Spreker laat zien dat de argumenten voor de aanleg van de tunnel niet overtuigend zijn. De participatie is mislukt omdat de dienst er geen invulling aan geeft.

Inspreker dhr. Bos legt uit dat er veel is misgegaan in het participatieproces. Er moet een goede oplossing komen voor het knelpunt op de Paterswoldseweg. Bezoekers en bewoners kunnen prima samengaan. Een goede oplossing verdeelt de pijn over alle betrokkenen. Vanuit Laanhuizen zijn vier alternatieven naar voren gebracht: een gelijkvloerse kruising, een tunnel voor de bus en de trein, een oplossing tussen een tunnel en een viaduct in en een fietstunnel. De plannen voor de HOV-as en de tunnel moeten worden uitgesteld en tot één plan worden geïntegreerd. De gemeente moet de alternatieven serieus nemen en laten doorrekenen.

Inspreker dhr. De Vries (bewoner Parkweg) zegt met vele plannen met nadelige effecten te maken te hebben. Het verleggen van de busroute leidt tot 500 busbewegingen per dag. De bussen trekken op

Verslag 14 mei 2014

vanuit stilstand. De informatievoorziening vanuit de dienst schoot tekort. Spreker roept op te kiezen voor de bewoners en niet voor de forensen. Zo kan het vertrouwen mogelijk worden teruggewonnen.

Dhr. Koks (SP):

- Communicatie: bewoners uit verschillende gebieden vinden dat er geen communicatie heeft plaatsgevonden. Het vertrouwen is geslonken.
- Inhoudelijk: de HOV-as is onlosmakelijk verbonden met de tunnel. Waarom moet nu een besluit over de HOV-as worden genomen?
- De SP vindt dat er een integrale visie moet komen over de mogelijkheid van een tunnel, de HOV-as en de aansluiting op de Parkweg. Er is een tijdschema nodig voor de verschillende plannen. De HOV-as West loopt nu dood op de Parkweg.
- Wat zijn de kosten van de tijdelijke baileybrug? Welke invloed heeft deze brug op de tijden van de bussen?
- De fractie heeft al met al ernstige bedenkingen tegen het plan en is benieuwd naar de reactie van het college.

Dhr. Maat (Stadspartij):

- Is niet tegen het doortrekken van de HOV-as West naar het hoofdstation. De fractie deelt wel de bezwaren van de bewoners en de insprekers voor een groot deel.
- Vraagt zich af wat het draagvlak is voor het project.
- Stelt een vraag over de baileybrug en de bussen op de Parkweg: kan dit niet anders zodat de overlast voor bewoners wordt beperkt?
- Is het eens met de opmerking van de SP om dit plan in samenhang met de ondertunneling van de Paterswoldseweg te bekijken en is het eens met de vraag naar de kosten van de baileybrug.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Heeft op zich geen bezwaar tegen het realiseren van een HOV-as maar vraagt zich af waarom uitgegaan wordt van ondertunneling van de Paterswoldseweg. Kan het college dit uitleggen?
- Is het eens met de vraag van de SP over de haast om de baileybrug aan te leggen.
- Sluit zich aan bij het verzoek van de SP om een integraal plan inclusief een tijdschema.
- De relatie met het busstation verandert als het busstation niet aan de zuidkant komt. Dit pleit eveneens voor een integrale benadering.
- Waarom worden zoveel maatregelen opgehangen aan de verbouw van de Zuidelijke Ringweg? Dit laatste is van tijdelijke aard.
- De participatie is een probleem. De cruciale vraag is op welke manier de gemeente met de bewoners in gesprek komt. De beginfase is belangrijk.

Mw. Schipper (CDA):

- Steunt het voorliggende plan en hoopt dat de verbinding en de doorstroming tussen Hoogkerk en het centraal station beter wordt.
- Sluit zich aan bij de vragen over de tunnel en de baileybrug.
- De fractie plaatst vraagtekens bij het voorstel het weerstandsvermogen via de begroting 2015 te dekken. Is een andere oplossing mogelijk zodat het weerstandsvermogen op peil wordt gehouden?
- Hoe is de communicatie met de bewoners verlopen? Het is niet goed dat bewoners zich niet gehoord weten.

Mw. Klein Schaarsberg (Student en Stad):

- Kan zich vinden in tijdelijke maatregelen totdat het busstation aan de zuidzijde er is.
- Sluit zich aan bij de vragen over de kosten.
- Hoopt dat het nieuwe college beter met de bewoners omgaat.
- Sluit zich aan bij de vraag van de SP over de haast die wordt gemaakt. Hoe ziet het tijdschema eruit en wat is het verband met de Paterswoldseweg en de ZRG?
- Is er eventueel tijd voor uitstel als nader overleg tot andere voorstellen leidt?
- Sluit zich aan bij de vraag van het CDA over het weerstandsvermogen. Waarom wordt het krediet niet met 0,4 miljoen euro verhoogd?
- Kan een fietspad worden aangelegd op de brug over het kanaal?

Dhr. Blom (VVD):

Verslag 14 mei 2014

- Is blij dat het traject wordt voltooid, het levert voordelen op voor het verkeer en voor het milieu.
- De bruggen over het Noord-Willemskanaal: kan dit integraal worden opgelost? Dit omdat de treinbrug mogelijk wordt uitgebreid en niet meer de jongste is.
- Spreker is voor een integrale aanpak.

Dhr. Luhoff (D66):

- De communicatie is niet goed gelopen. Hoe is het overleg verlopen? Hoe kan het dat de bewoners verrast zijn door deze plannen?
- De fractie is benieuwd naar de alternatieven van de bewoners en wat het college ervan vindt.

Dhr. Ruddijs (PvdA):

- Vraagt het college aan te geven hoe de participatie en het overleg zijn verlopen.
- Vraagt meer inzicht in de financiële cijfers: welke bedragen zijn bedoeld voor tijdelijke en welke voor structurele maatregelen?

Dhr. Van der Veen (GroenLinks):

- Vindt dat de komende jaren het gesprek met de buurt een hoge prioriteit moet krijgen. Hoe gaat het college dit vormgeven? Is sprake van een onderhandelingsruimte?
- Sluit zich aan bij het verzoek om een tijdschema.
- Hoe gaat het college om met de door bewoners genoemde alternatieven?
- Kan het college reageren op de eerdere vraag of het spoor onder de Paterswoldseweg door kan gaan?
- De baileybrug is een goede maatregel. Geldt de brug voor alle gewenste opties?
- Boomeffectanalyse: er verdwijnen meer bomen dan er bij komen. Waarom vindt geen volledige compensatie plaats?
- Wanneer komen de uitkomsten van het bodemonderzoek oostzijde Emmaviaduct beschikbaar?

Dhr. Kelder (PvdD):

- Plaatst vraagtekens bij de hoge kosten en bij de aanleg van de tunnel onder de Paterswoldseweg. Spreker is voor een integrale aanpak.
- Sluit zich aan bij de vraag van de SP over de baileybrug.
- Is voor volledige compensatie van bomen die verloren gaan. Kan hiervoor een plek ergens anders in de stad worden gevonden?
- Hoe zeker is het dat buiten het broedseizoen wordt gewerkt?
- Hoe kan het dat bewoners het gevoel hebben er niet goed bij te worden betrokken?
- Welke compenserende maatregelen treft de gemeente vanwege waardeverlies van woningen?

Wethouder Van Keulen:

- Zegt dat de gemeente al lang bezig is met de voorliggende plannen.
- Legt uit dat de HOV-as West en de tunnel Paterswoldseweg twee wezenlijk verschillende projecten zijn.
- Zegt dat wel degelijk in de volle breedte is gekeken welke mogelijkheden er zijn.
- De HOV-as West is van wezenlijk belang om de stad bereikbaar te houden tijdens de ombouw van de ZRG. De busbaan ontlast de Parkweg.
- De kosten van de baileybrug zijn moeilijk in te schatten. Er kan geen fietsbrug van worden gemaakt vanwege de steile hellingen.
- De brug over het Noord-Willemskanaal: er is voldoende ruimte om in de toekomst een verbreding van de spoorbrug mogelijk te maken.
- Het participatieproces van de tunnel en de HOV-as West raken elkaar waardoor verwarring ontstaat. De HOV-as is meerdere malen besproken en is binnen een bredere visie bekeken. De wethouder geeft aan op welke momenten de raad heeft gesproken over de plannen voor de HOV-as en welke inspraakmomenten er zijn geweest.
- De bewoners aan de Parkweg: alle milieunormen worden daar gehaald. De bewoners zijn apart geïnformeerd op een bijeenkomst op 8 mei 2014. Het wordt een veilige oplossing. De projectmanager voor de stationsbuurt en omgeving gaat veel aandacht aan deze groep bewoners geven. De duur van het tijdelijke karakter is afhankelijk van verschillende ontwikkelingen zoals de ingebruikname van de bustunnel.

Verslag 14 mei 2014

- De compensatie van de bomen: de aantallen vierkante meters houtopstanden zijn ook van belang. Er is waarschijnlijk geen geld voor volledige compensatie.
- De dekking van de 400.000 euro moet in de begroting 2015 worden gevonden.
- Het verzoek om een tijdschema: binnen Groningen Bereikbaar vindt integrale afstemming plaats. Ook deze projecten hebben daar een plek.

De voorzitter:

- Geeft het woord aan de commissie voor de tweede termijn.

Dhr. Maat (Stadspartij):

- Vraagt of geluidmaatregelen mogelijk zijn voor de woningen aan de Parkweg.

Dhr. Luhoff (D66):

- De Parkweg: dit is het grootste probleem. Kijkt het college naar de alternatieven van de bewoners? Is het mogelijk extra groen te creëren bij de aansluiting naar het Emmaviaduct?

Dhr. Koks (SP):

- Wat vindt het college van de klacht van de bewoners dat niets met hun reacties wordt gedaan?

Wethouder Van Keulen:

- Geluidmaatregelen Parkweg: de wethouder antwoordt dat die maatregelen mogelijk zijn.
- Alternatieven van bewoners: de wethouder weet niet van de alternatieven voor de aansluiting van de HOV-as West op het Emmaviaduct. Als er alternatieven zijn, zal het college die serieus bekijken.
- Reacties van bewoners: wat de Paterswoldseweg betreft, is heel goed geluisterd naar de bewoners. Het college heeft het alternatief van de bewoners tot voorkeursalternatief gemaakt.
- Extra groen: het college gaat bekijken of extra groen mogelijk is bij de aansluiting naar het Emmaviaduct en komt er schriftelijk op terug.

Het voorstel gaat als discussiestuk naar de raad van 28 mei 2014.

B3. Jaarverslag Parkeerbedrijf

(collegebrief 1 mei 2014)

Dhr. Loopstra (PvdA):

- Is blij dat het verlies over 2013 beperkt is gebleven.
- Kan met andere indicatoren worden gewerkt om vast te stellen of het parkeerbedrijf zich goed ontwikkelt? Dit vanwege de invloed van de rentestand op het resultaat.
- Herijking Boterdiep: waarom is de omzetprognose naar beneden bijgesteld?
- Aanbesteding gemeentelijke parkeergarages: wordt social return toegepast?
- Betaald parkeren op zondag: wordt deze optie onderzocht? Wat vindt het college?
- De fractie is ervoor om te laten betalen voor de P van P+R.

Dhr. Sijbolts (Stadspartij):

- Waarom zijn minder reguliere uitgaven gedaan voor marketing en promotie? Is het resultaat op straatparkeren hoger dan begroot? De zorg over de Damsterdiepgarage blijft.
- Sluit zich aan bij de opmerking van de PvdA over het parkeerbedrijf.
- Hoe is te verklaren dat de beoogde besparing op het contract NS Stalling Station 55.000 euro lager is?
- De fractie is blij dat het college het ontheffingenbeleid wijzigt.

Dhr. Dijk (SP):

- Een aantal risico's blijft bestaan. Ten eerste de beoogde bijdrage van het OV-bureau: waarom zijn er nog steeds geen afspraken? Ten tweede: de ingroei omzet uit parkeertoezicht. Wordt een bonnenquotum ingevoerd?
- Aanbesteding gemeentelijke parkeergarages: de fractie gaat ervan uit dat social return wordt toegepast. Kan voor de gehele aanbesteding gebruik worden gemaakt van de mensen van iederz?

Mw. Kuik (CDA):

- Vindt dat de meerjarenprognose niet goed voorspelbaar is. Er wordt nog geen rekening gehouden met de invloed van infrastructurele werken op de omzet. Dit zit dus niet in het risicomodel. Klopt het dat er in het geheel geen rekening mee wordt gehouden?
- De P+R-terreinen zijn een succes en daar zou de gemeente iets van terug mogen zien.

Verslag 14 mei 2014

- NS Stalling Station: waarom is de beoogde besparing bij lange na niet gehaald?
- Spreker sluit zich aan bij de vraag van de Stadspartij over de lagere uitgaven voor marketing.

Dhr. Van der Veen (GroenLinks):

- Is blij dat de P+R-terreinen en het onbetaald fietsparkeren een succes zijn.
- Fietsparkeren: is dit voor bewoners mogelijk te maken in de garage in de Haddingestraat?
- Gaat de gemeente binnenkort campagne voeren voor het stallen van de fiets in een stalling?
- Spreker is het eens met de vraag van de PvdA over de Boterdiepgarage.
- Betaald parkeren in de Oosterparkwijk, de Korrewegwijk en De Hoogte: op welke termijn gebeurt dit?

Dhr. Kelder (PvdD):

- Pleit voor het invoeren van het card-onlystelsel bij alle apparaten.
- De P+R-terreinen zijn een succes. Wat te doen nu parkeergarages daardoor minder bezet zijn?
- Buurtstallingen: er is meer plek dan er verhuurd wordt. Wat doet het college eraan? Eigenlijk zijn buurtstallingen te duur.
- Bedienen van parkeermeters op afstand betekent besparing op het toezicht. Is dit mogelijk?

Dhr. Luhoff (D66):

- De invloed van het nieuwe werken: hoe is te verklaren dat dit nu naar boven komt?
- Het risico door de mindere bereikbaarheid vanwege de grote werken: kan worden ingeschat welke gevolgen dit heeft? Wordt dit extern onderzocht zoals de accountant adviseert?

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- P+R-terreinen: hoe kijkt het college naar de invloed ervan op het parkeren in parkeergarages?
- Verdere automatisering is goed, vooral in verband met het digitaal aanmelden van bezoekers.
- Risico's voor de toekomst: het is goed de prognoses verder te verbeteren, zie het advies van de accountant.

Dhr. Blom (VVD):

- Sluit zich aan bij de vragen over de bekostiging van de P+R-terreinen. Waarom gebeurt dit alleen door de gemeente Groningen?

Mw. Klein Schaarsberg (Student en Stad):

- Zegt dat het parkeerbedrijf nog niet uit de problemen is. De gemeente moet er verder mee aan de slag, zie het verslag van de accountant. De ambitie moet hoog blijven.
- Stemt in met het niet indexeren van de tarieven voor straatparkeren voor de komende jaren.
- Vindt het goed dat gemonitord wordt wat de invloed is van de prijsdaling bij parkeergarages.
- Vindt het jammer dat de afspraken met de NS niet hebben geleid tot de beoogde besparing. De samenwerking moet doorgaan om snel extra parkeerplekken voor fietsen te realiseren.
- Is het eens met de opmerking van de SP over het OV-bureau. Welke afspraken zijn tot nu toe wel gemaakt?

Wethouder Van Keulen:

- Vindt dat het parkeerbedrijf het in 2013 niet slecht heeft gedaan.
- De meerjarenprognose is met onzekerheden omgeven. De rentestand heeft grote invloed.
- De opmerkingen van de accountant zijn terecht en worden onderzocht.
- OV-bureau: de wethouder hoopt dat de afspraken in het najaar definitief kunnen worden vastgelegd. De afspraken over P+R maken daar deel van uit.
- In de aanbesteding wordt de social return meegenomen. Vanwege het niveau lukt het niet hiervoor mensen van iederz in te zetten.
- Boterdiepgarage: de herijking was nodig. De garage is afhankelijk van de gebiedsontwikkeling.
- Uitgaven marketing: deze uitgaven vielen mee vanwege de aparte campagne P-Stad.
- Er komt geen bonnenquotum.
- Het klopt dat het parkeerbedrijf nadelen ondervindt van het succes van P+R.
- De wethouder vindt het laten betalen voor de P van P+R niet het juiste middel om de omzet van parkeergarages te verhogen. Dit heeft namelijk een negatieve invloed op het aantal buspassagiers en dus op de exploitatiecijfers van het OV-bureau.
- Digitaal parkeren: de automaten voor munten worden vervangen door het card-onlystelsel. De apparaten zijn voorbereid op kentekenparkeren. Dan kan digitaal worden gehandhaafd.

Verslag 14 mei 2014

- Betaald parkeren op zondag: de wethouder vindt dit een goed idee en neemt dit mee.
- De afspraken met de NS: de beoogde besparing werd door het college te hoog ingeschat.

B4. Staat V 2013

(collegebrief 10 april 2014)

Er zijn geen woordvoeringen.

B5. OV-bureau Groningen-Drenthe: jaarverslag en jaarrekening 2013, begroting 2015, actueel financieel perspectief en dienstregeling en tarieven 2015

(collegebrief 28 april 2014)

Dhr. Maat (Stadspartij):

- Vindt de verantwoording goed en degelijk.
- De klachten naar aanleiding van de verminderde rechtstreekse bediening van de Grote Markt blijven aanhouden. De Grote Markt moet rechtstreeks per bus bereikbaar blijven.
- Bezuiniging op avond- en zondagdiensten: de fractie vraagt om een betere onderbouwing. Zijn kleinere bussen een oplossing?
- De grote lijnen buiten de stad doen het goed. De stad mag niet worden vergeten.

Dhr. Dijk (SP):

- Naar aanleiding van de maatregelen voor lijn 4 en 5: de burgers kunnen goed met alternatieven komen, bijvoorbeeld vervoer met kleine bussen.
- De reacties van de consumentenorganisaties ontbreken. Hoe gaan het college en het OV-bureau in de toekomst om met deze organisaties bij het verleggen van lijnen en het opheffen van bushaltes?

Mw. Klein Schaarsberg (Student en Stad):

- Hoe wordt ervoor gezorgd dat het tekort niet oploopt en de stad toch goed bereikbaar blijft met het openbaar vervoer? Heeft het college een visie hierop?
- Aan welke maatregelen denkt de wethouder in verband met de studentenkaart?
- Lijn 11 van Zernike naar de binnenstad: hoe kan het dat meer zitcapaciteit gepaard gaat met een voordeel van 100.000 euro?

Dhr. Ruddijs (PvdA):

- Kan zich in grote lijnen vinden in deze begroting.
- Het inzetten van vrijwilligers: de fractie vindt dat dit alleen incidenteel kan.
- De verbinding naar Beijum: de fractie houdt de bezettingsgraad scherp in de gaten.
- Kan de BDU-indexering tot voordeel voor de stad en de regio leiden?
- Zijn er nog hoopvolle ontwikkelingen te melden in verband met de studentenkaart?

Dhr. Van der Veen (GroenLinks):

- Sluit zich aan bij de door de SP ingebrachte wensen en bedenkingen op het punt van het werken met vrijwilligers.
- De consumentenorganisaties moeten erbij worden betrokken.
- Is het eens met de opmerking van Student en Stad over de toekomst van het openbaar vervoer.

Dhr. Blom (VVD):

- De wensen en bedenkingen van de SP: spreker vindt de vervoersaantallen nog belangrijker dan de inspraak en de participatie. Met de chipkaart kan dit goed worden gemonitord.
- De fractie is er niet voor om vrijwilligers in te zetten die reguliere banen verdringen.
- De wensen en bedenkingen van de Stadspartij: zijn de kosten van het personeel niet meer bepalend voor de opbrengsten dan de lengte van de bus?

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Sluit zich aan bij de wensen en bedenkingen van de SP.
- Stijging kosten openbaar vervoer: bij reizen met de chipkaart blijkt dat de heenreis goedkoper is dan de terugreis. Hoe kan dat?

Dhr. Luhoff (D66):

- Is het eens met de SP over de betrokkenheid van reizigersorganisaties.
- Is het eens met de opmerkingen over een toekomstvisie.
- Is het oneens met de Stadspartij: de bus hoeft niet per se te stoppen op de Grote Markt.

Verslag 14 mei 2014

- Vindt dat naast de prijs ook op de fijnmazigheid en de kwaliteit van het netwerk moet worden gestuurd.

Dhr. Kelder (PvdD):

- Sluit zich aan bij de wensen en bedenkingen van de SP. Openbaar vervoer zou gratis moeten zijn.
- De wensen en bedenkingen van de Stadspartij: de fractie vindt niet dat de bus op de Grote Markt moet stoppen. De bushaltes kunnen daar verdwijnen.

Mw. Kuik (CDA):

- Sluit zich aan bij de opmerking van de SP over de kosten voor de reizigers.
- Blijft dit dossier scherp in de gaten houden vanwege de komende kortingen. De fractie wil een bereikbare stad en een fijnmazig openbaar vervoer behouden.

Wethouder Van Keulen:

- Het college zal bij de begroting wat uitgebreider ingaan op de vrijwilligers.
- De wethouder reageert eerst op de inbreng van de SP.
- Consumentenorganisaties worden al in een vroeg stadium betrokken bij veranderingen van de dienstregeling. Na vaststelling van de stukken door het dagelijks bestuur krijgen alle wijken in de stad een brief van datzelfde bestuur om hen op de stukken te attenderen. De raad zal de ingediende zienswijzen en de reacties daarop ontvangen.
- Tariefstijging: er is geen sprake van tariefstijging boven de landelijke indexatie. Er wordt geprobeerd de 300.000 euro extra inkomsten binnen te halen via extra reizigers.
- De wethouder reageert vervolgens op de inbreng van de Stadspartij.
- De effecten van de geringere bediening van de Grote Markt worden gemonitord. De eerste indruk is een afname van de reizigersaantallen op de bussen die de Grote Markt aandeden.
- Bezuiniging op bussen in de avonduren: gerealiseerd moet worden dat de bussen dit jaar voor het eerst vier keer per uur rijden. Op koopzondagen, koopavonden en zaterdagavonden blijft de bus vier keer per uur rijden.
- Het lukt steeds beter om in de trein de vertrektijden van de bussen aan te geven. Er wordt gesproken over herinvoering van het sterabonnement.
- HOV-lijnen en Qliners: deze bussen rijden ook in de stad en niet alleen tussen de grote plaatsen. Deze bussen zorgen voor kwalitatief goed openbaar vervoer in de stad.
- De studentenkaart en de BDU-indexering: de wethouder heeft geen nadere informatie.
- Lijn 11, Zernike-binnenstad: de besparing ontstaat door het inzetten van grotere bussen waardoor minder versterkingsritten nodig zijn.
- De toekomstvisie: in verband met allerlei onderwerpen op het gebied van openbaar vervoer is het goed een discussie over een visie te starten. Dit is aan de nieuwe wethouder.
- Verschil in prijs tussen heen- en terugreis: de verklaring is dat de reiziger per kilometer betaalt.

De voorzitter:

- Constateert dat de fractie SP nog bekijkt of zij de collegebrief voor de raad van 28 mei 2014 zal agenderen.

C1. Ingekomen stukken

Er zijn geen opmerkingen.

C2. Vaststelling verslag 12 februari 2014

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

De voorzitter sluit de vergadering om 18.40 uur.